

Yeti 1.4 TSI.



Мало не покажется! 16



РЕПОРТАЖ

По полной программе. ГАЗ начал производство ŠKODA. **06**



ТЕНДЕНЦИИ

Умные силы. За что получают награды моторы 1.4 TSI. **42**



СТИЛЬ ЖИЗНИ

Подарок солнца. Чешское искусство виноделия. **62**

**БОЛЬШЕ, ЧЕМ
ПРОСТО РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Товар сертифицирован



Реклама

ŠKODA вновь празднует победу в самой захватывающей и непредсказуемой раллийной серии Intercontinental Rally Challenge (IRC). Победа в Кубке конструкторов и три первых места пилотов ŠKODA в личном зачете Чемпионата подтверждают техническое превосходство чешского автопроизводителя.

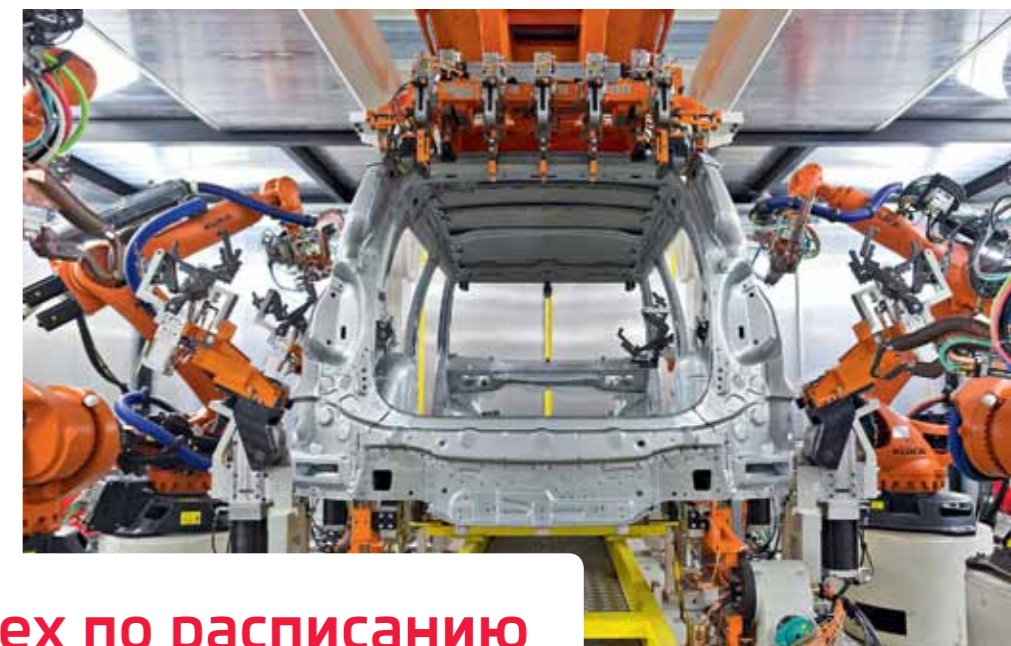
Тщательная подготовка. Безупречная тактика. Выносливость и стойкость. Таковы слагаемые успеха ŠKODA в IRC. Еще одним фактором, без которого победа была бы невозможна, стала слаженная работа команд. Марка Castrol гордится тем, что, являясь техническим партнером заводской команды ŠKODA, а также команды ŠKODA UK Motorsport, заложила фундамент нового триумфа. Триумфа, который стал ярким продолжением истории сотрудничества ŠKODA и Castrol в автоспорте.

Castrol Россия поздравляет победителей!



IT'S MORE THAN JUST OIL.

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL



Успех по расписанию

В ЕВРОПЕ кризис. Всем тяжело. Автопроизводителям тоже. И тут новость. На фоне общих падений продаж и убытков концерн Volkswagen заявляет, что 2012 год стал самым успешным в его истории. Более девяти миллионов реализованных автомобилей. Исторический рекорд. В чем его основа? В том, что принято называть диверсификацией бизнеса, а по-простому — следованием правилу «не класть все яйца в одну корзину».

Концерн объединяет сегодня 12 марок: Volkswagen, Audi, SEAT, ŠKODA, Bentley, Bugatti, Lamborghini, Porsche, Ducati, Volkswagen Коммерческие автомобили, Scania и MAN, то есть производит от городских компактов и мотоциклов до представительских седанов, суперкаров и магистральных тягачей. Продукция концерна продается в 153 странах, а производится — в 27. И Россия, представляющая собой один из ключевых рынков, конечно же, входит в оба списка. Скажем больше. Теперь в нашей стране уже два предприятия, занятых сборкой автомобилей концерна. К заводу в Калуге добавилась площадка в Нижнем Новгороде. На ГАЗе с конца 2012 года выпускают по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов, кроссоверы ŠKODA Yeti. В этом номере вы прочтаете, как пришлось измениться Горьковскому автозаводу для того, чтобы приступить к выпуску машин, воплотивших в себе лучшие достижения современного автомобилестроения. Узнаете про техническое переоснащение, принципиально иную систему подготовки рабочих и многоступенчатую схему приемки готовой продукции. В Нижнем Новгороде узнали много нового, в то время как специалисты концерна действовали по проверенной схеме. Они не рассуждали о «местной специфике», а просто взяли и применили на практике те методы ведения бизнеса, что уже доказали свою состоятельность от Германии до Аргентины. И привели к тому самому историческому рекорду.

Редакция журнала ŠKODA Magazine.

Содержание



56

ЧТО НОВОГО?

04 | **Лидер от рождения**

В МЛАДА-БОЛЕСЛАВЕ ПРЕДСТАВИЛИ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ОСТАВИА.

06 | **Сделано на ГАЗе!**

В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ ОТКРЫТО ПОЛНОЦЕННОЕ ПРОИЗВОДСТВО ŠKODA YETI.

АВТОМОБИЛЬ

16 | **Для города и не только**

КОМУ АДРЕСОВАН YETI С ДВИГАТЕЛЕМ 1.4 TSI.

26 | **Дополнительные преимущества**

ПОЛЕЗНЫЕ АКСЕССУАРЫ ДЛЯ YETI.

29 | **Верные слова**

ЧТО ДУМАЮТ О YETI РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ.

ДОРОГА

32 | **Мал, да велик**

РОСТОВ ЯРОСЛАВСКИЙ КАК МЕСТО ПРОВЕДЕНИЯ УИКЕНДА.

ТЕНДЕНЦИИ

42 | **Лови момент!**

ЗА ЧТО ЭКСПЕРТЫ И ПОТРЕБИТЕЛИ ЦЕНЯТ МОТОРЫ 1.4 TSI.

48 | **Машины внутренних дел**

ŠKODA НА СЛУЖБЕ В ПОЛИЦИИ РОССИИ И ЧЕХИИ.

54 | **Компетентное мнение**

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВАШИ ВОПРОСЫ.

СТИЛЬ ЖИЗНЬ

56 | **Тройной удар**

ТРИУМФ КОМАНДЫ ŠKODA MOTORSPORT В МИРОВОМ РАЛЛИ.

62 | **Букет Моравии**

ПОЧЕМУ ЧЕХИ НЕ СТРЕМЯТСЯ ДЕЛИТЬСЯ СВОИМ ВИНОМ СО ВСЕМ МИРОМ.

76 | **Красное-зелёное**

РАЗБИРАЕМ УСТРОЙСТВО ИНТЕРНЕТ-СЕРВИСА «ЯНДЕКС. ПРОБКИ».

82 | **Попробуй сам**

СЕКРЕТЫ ПРИГОТОВЛЕНИЯ ЧЕШСКОГО РОЖДЕСТВЕНСКОГО ПИРОГА.

84 | **Город Горький, улица Тверская**

СОЧИНЕНИЕ ПО СТАРОЙ ФОТОГРАФИИ.

86 | **Кто и где**

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA В РОССИИ.

88 | **Анонс**

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



Новости

Калужские моторы

В декабре под Калугой, рядом с действующим автосборочным предприятием концерна Volkswagen, был заложен первый камень в фундамент нового двигателестроительного завода. В официальной церемонии приняли участие премьер-министр России Дмитрий Медведев, губернатор Калужской области Анатолий Артамонов и член правления Volkswagen AG Михаэль Махт. Предприятие, строительство которого обойдется в 250 млн евро, должно начать выпуск продукции в начале 2015 года. Ожидаемый ежегодный объем производства — 150 000 моторов объемом 1,6 литра (новейшая серия EA211). Ими планируется оснащать не менее 30% автомобилей, выпускаемых концерном в России.



Шайбу, шайбу!

ŠKODA и хоккей — почти неразделимые понятия. Марка уже попала в Книгу рекордов Гиннеса за то, что целых 20 лет выступает официальным главным спонсором чемпионата мира по хоккею. Немало делает ŠKODA и для российского хоккея. В декабре 2012-го марка выступила официальным партнером Кубка Первого канала, этапа Еврохоккейтура, завершившегося блистательной победой российской сборной. Как и на чемпионате мира, для транспортировки спортсменов, тренеров и VIP-гостей во время проведения Кубка использовались флагманские ŠKODA Superb. Месяцем ранее определился победитель Всероссийского детского турнира по хоккею с шайбой ŠKODA Junior Ice Hockey Cup. На заключительный этап организованного ŠKODA чемпионата съехались 16 сильнейших детских команд со всей страны. Первое место заняли московские «Белые медведи».



Высший балл Euro NCAP

Euro NCAP (European New Car Assessment Programme), независимая ассоциация, членами которой являются европейские министерства транспорта, автомобильные клубы, страховые компании и органы защиты прав потребителей, исследовала безопасность автомобиля ŠKODA Rapid, продажи которого стартовали в 2012 году в Европе.

Машина получила высшую оценку — пять баллов. Специалисты организации отметили превосходные показатели в области обеспечения безопасности водителя, пассажиров (в том числе детей) и пешеходов.

История продолжается

После реконструкции, продолжавшейся девять месяцев, в Млада-Болеславе торжественно открылся заводской музей марки ŠKODA. Экспозиция, расположившаяся в бывших фабричных помещениях, помнящих основателей марки, рассказывает о славной 117-летней истории компании.

Десятки автомобилей, многочисленные интерактивные программы, сотни документов разных эпох дают возможность гостям музея проследить за развитием технической мысли с конца XIX века до начала XXI. «В ближайшие годы ŠKODA планирует активно развиваться, и это будет невозможно без „взгляда в зеркало заднего вида“, — подчеркивает нынешнее руководство компании. Подробнее о музее ŠKODA Magazine расскажет в одном из следующих номеров.



Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России (слева), и Владимир Васин, почетный вице-президент Олимпийского комитета.

Ни дня без спорта

В Москве состоялась торжественная передача пяти автомобилей ŠKODA Yeti Олимпийскому комитету России. Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России, заметил по этому поводу: «Будучи партнерами „Сочи-2014“ мы рады сотрудничеству с Олимпийским комитетом России. Поддержка Олимпийских игр в Сочи — знаковое событие для нашей компании, свидетельствующее об успехах нашей деятельности и дальнейших амбициозных планах по развитию бизнеса в России. Надеемся, что переданные автомобили станут хорошим подспорьем для сотрудников Олимпийского комитета в их ежедневной работе».



Лидер от рождения

В Млада-Болеславе, на главном конвейере ŠKODA, начато серийное производство Octavia третьего поколения. Этому событию предшествовала мировая премьера будущего бестселлера. В присутствии автомобильных журналистов из разных стран новинку показали в открывшемся после реконструкции заводском музее. «Этот автомобиль — эталон в своем классе по каждому из параметров», — дал исчерпывающую характеристику новой Octavia председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд.

Ожидается, что Octavia, перейдя в следующее поколение, сохранит положение самой продаваемой модели ŠKODA. Для производства новой Octavia были существенно, в полтора раза, увеличены производственные мощности конвейера в Млада-Болеславе: после модернизации он способен производить до 1200 машин в сутки. Помимо этого машину будут собирать на зарубежных площадках, в частности в Нижнем Новгороде (см. материал на стр. 6). У российских дилеров новая Octavia должна появиться летом 2013 года.

Сделано на ГАЗе!

текст: **Сергей Широков** | фото: **Евгений Самарин, Сергей Крестов**

У концерна Volkswagen появилась вторая производственная площадка в России. В сотрудничестве с «Группой ГАЗ» в Нижнем Новгороде начат выпуск по полному циклу, то есть со сваркой и окраской кузовов, автомобилей ŠKODA Yeti. До конца 2013 года на газовский конвейер встанут ещё две модели концерна: ŠKODA Octavia нового поколения и Volkswagen Jetta.



ЗА ТЕ СЕМЬ лет, что ŠKODA напрямую работает на нашем рынке, годовой объем продаж автомобилей чешской марки вырос в России более чем в 12 раз. Прекрасный показатель даже для такого динамичного рынка, как у нас.

Вообще Россия — великая автомобильная держава. По крайней мере, по части потребления новых легковых машин. Уже сейчас — второе место в Европе по показателю годовых продаж, а в ближайшей перспективе — законное первое.

Естественно, что европейский автомобильный концерн №1, то есть концерн Volkswagen, частью которого является ŠKODA, уделяет России особое внимание. Самый верный способ закрепиться на рынке — построить завод. Собственное предприятие концерна открылось в Калуге в 2007 году. Начав с крупноузловой сборки, в 2009 году завод приступил к производству автомобилей по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов. Сегодня калужское предприятие обеспечивает работой более 6000 человек, выпуская по полному циклу две модели ŠKODA: Octavia и Fabia, и две модели Volkswagen: Polo Sedan и Tiguan.

В ноябре 2012 года завод выпустил свой 500-тысячный автомобиль. Лимит производительности пока не исчерпан, однако концерн должен смотреть на несколько лет вперед, чтобы и впредь обеспечивать российских потребителей качественным продуктом по привлекательной цене.

В принципе, под Калугой можно построить еще один завод, рядом с имеющимся. Место для него

зарезервировано. Однако для того чтобы второй завод заработал сегодня, деньги в его строительство надо было вкладывать в 2008 году, в самый разгар кризиса, когда было непонятно, насколько будет загружено только что открытое предприятие.

Но российский кризис радикально отличался по сценарию от европейского. Автомобильный рынок сначала очень сильно просел, а потом неожиданно быстро начал восстанавливаться. Требовалось найти быстрое решение для быстрого увеличения объемов выпуска. И оно нашлось в Нижнем Новгороде. Концерн решил привлечь к сотрудничеству Горьковский автомобильный завод, который также находился в поиске сильного партнера: у него простаивали площади.

Интересы концерна Volkswagen в России представляет дочернее предприятие Volkswagen Group — ООО «ФОЛЬКСВАГЕН Груп Рус». Именно с этой организацией «Группа ГАЗ», которая тоже разрослась далеко за пределы Нижнего Новгорода, и заключила 14 июня 2011 года соглашение о контрактной сборке автомобилей двух марок: Volkswagen и ŠKODA.

«Завод в Калуге выпустил продукцию по полному циклу через 37 месяцев после закладки первого камня. В партнерстве с ГАЗом мы уложились в рекордные 18 месяцев, потому что пришли на действующее предприятие, где работают грамотные люди, знающие, как работает автомобильное производство», — не без гордости вспоминают сегодня Пётр Линхарт и Оливер Грюнберг, руководители проекта Volkswagen в Нижнем Новгороде.



ОБЩИЙ ОБЪЕМ ИНВЕСТИЦИЙ В НИЖЕГОРОДСКИЙ ПРОЕКТ ОЦЕНИВАЕТСЯ В 300 МИЛЛИОНОВ ЕВРО. ЭТО ИНВЕСТИЦИИ В РОССИЙСКУЮ ПРОМЫШЛЕННОСТЬ.

СЛУЖБА ПО КОНТРАКТУ

Термин «контрактная сборка», упомянутый выше, понятен, наверное, не всем. Объясняем. Под ним понимается схема, когда одно предприятие доверяет другому заняться выпуском своей продукции. Если упрощенно, то концерн Volkswagen поставляет в Нижний комплектующие, а забирает готовые машины. В действительности все намного сложнее. Концерн никогда и никому не доверит производство своих машин, не имея возможности на 100% контролировать каждый этап сборки. Но сборка — конечная стадия. Чтобы автомобиль сошел с конвейера сегодня, о его появлении кто-то должен был подумать еще год назад.

В Советском Союзе была принята, чтобы каждый завод сам обеспечивал себя максимальным количеством комплектующих и, желательнее, производил их в одном месте. На Западе отдавали предпочтение специализации. Отдельно взятое предприятие занимается сваркой, окраской, сборкой, максимум — штамповкой деталей, большая часть комплектующих приходит из других мест. Скажем, только для производства ŠKODA Yeti используются детали из Чехии, Германии, Испании, Бельгии, Италии, Австрии, Словакии, Венгрии, Румынии, Китая, Белоруссии и России.

Собрать все, что нужно для изготовления машины, в одном месте — задача логистических центров. Но сделать они это смогут, только если поставщики заранее будут предупреждены о том, что от них понадобится и когда. Для рабочего на конвейере фара — одна деталь, а для производителя фар она состоит из нескольких, от корпуса до электродвигателей, корректирующих луч в зависимости от загрузки машины и положения рулевого колеса (динамическая

регулировка фар — особенность всех ŠKODA Yeti с ксеноновым светом).

Скажем, по предварительным расчетам, каждый пятый Yeti, собранный в 2013 году в Нижнем Новгороде, будет покрашен в серебристый цвет (таковы ожидаемые предпочтения клиентов) — значит, поставщик краски из Ярославля (там она выпускается по лицензии корпорации DuPont) должен озаботиться приобретением соответствующих пигментов. А заказ на полноприводные трансмиссии для Yeti уйдет в Швецию, где делают муфты Haldex.

По мере приближения срока сборки параметры заказов уточняются, но в целом они определяются за несколько месяцев до производства. Этим обстоятельством, кстати, объясняется тот факт, что неожиданно возникший на рынке автомобилей дефицит нельзя погасить сразу. Максимум — перераспределить заказанные комплектующие между заводами или готовые автомобили между разными странами.

Комплектующие для производства ŠKODA Yeti (за исключением тех, что делают в России; о них поговорим отдельно) будут поставляться на завод в железнодорожных контейнерах. В Нижнем планируется собирать три модели: ŠKODA Yeti, Volkswagen Jetta и ŠKODA Octavia нового поколения. Последние две планируется поставить на конвейер до конца 2013 года. При полной загрузке завод будет потреблять в сутки целый железнодорожный состав комплектующих: 40 вагонов, 80 контейнеров.

Вагоны приходят опломбированными из Европы прямо на ГАЗ, где есть собственный таможенный терминал, что сводит к минимуму время на оформление документов.

Доля российских комплектующих в производстве пока невысока, но будет расти — спрос рождает предложение. Первыми займут свое место в нижегородских Yeti сиденья, топливные баки и выхлопные системы, собранные здесь же, в Нижнем Новгороде. Позднее в нашей стране начнут делать бампера (поставщик — компания Magna, имеющая нижегородское подразделение), стекла для Yeti (Борский стекольный завод — почти сосед ГАЗа), идут испытания резины (в стране есть производители, работающие на западном оборудовании по европейским стандартам).

Строгий отбор поставщиков не исключает постоянного контроля поставляемой ими продукции. То, что идет из Европы, проходит проверку еще до пересечения границы Российской Федерации. Комплектующие от локальных поставщиков будут исследоваться на ГАЗе. Для этих целей на заводе концерном Volkswagen организована лаборатория, располагающая оборудованием ценой в сотни тысяч евро. Проверке подвергаются краска, металл, ремни безопасности и даже бензин, который зальют сразу после того, как машина сойдет с конвейера. На то, чтобы сотни разрозненных деталей превратились в готовый к эксплуатации автомобиль, уходит 40 рабочих часов — пять смен. Кузов сварят, покрасят, «поженят» с двигателем и трансмиссией, приладят все оборудование, несколько раз проверят и только потом отправят к дилеру.

Кстати, для разминки, в качестве подготовительного этапа, на ГАЗе была налажена крупноузловая сборка Yeti. С осени 2011-го по осень 2012-го в Нижнем Новгороде было сделано несколько тысяч машин, что дало возможность «ознакомить рабочих с автомобилем и культурой производства концерна».

ДО ТЫСЯЧНЫХ ДОЛЕЙ

Изготовление кузова — самая сложная и трудоемкая часть работы по выпуску автомобиля. Отдельные кузовные детали для ŠKODA Yeti, как уже было сказано, поступают на завод по железной дороге, а на ГАЗе соединяются. Это происходит в сварочном цеху. Когда-то в нем делали кузова для «Побед». Затем на протяжении десятилетий — для «Волг» разных поколений. Но помнят это только стены цеха. Все старое оборудование, сотни грузовиков металлолома, было вывезено с территории завода. Залиты новые полы, установлены сварочные комплексы последнего поколения. Инвестиции в сварочное оборудование — десятки миллионов евро.

Большая часть сварочных работ выполняется в автоматическом режиме роботами. Они не знают усталости и имеют точность движений, измеряемую десятками долями миллиметра. Автоматика задает и геометрию кузова. Некоторые труднодоступные точки провариваются вручную, но уже после того, как все детали надежно зафиксированы в нужном порядке.

Для того чтобы отладить сварочные процессы, было сделано полсотни пробных кузовов, которые никогда не попадут в продажу. Экспериментировать с клиентскими машинами — слишком дорогое для репутации концерна занятие.

Кстати, и самые первые собранные на ГАЗе Yeti, выпущенные до торжественного открытия производства, тоже попали не в продажу, а на испытания. Ресурсные тесты, когда машина в течение нескольких недель каждый день проезжает от 800 до 1000 километров, проходили в Калужской области. Часть машин отправили в Чехию для полной инспекции и проведе-





Это кубинг — выфрезированная из алюминия идеальная модель кузова, которая позволяет с высочайшей точностью примерить реальные комплектующие: стекла, фары, фонари и прочее.



ЛАБОРАТОРИЯ КАЧЕСТВА, ОРГАНИЗОВАННАЯ КОНЦЕРНОМ VOLKSWAGEN НА ГАЗЕ, СПОСОБНА ПРОВЕРИТЬ И ПРОЧНОСТЬ РЕМНЕЙ БЕЗОПАСНОСТИ, И КАЧЕСТВО БЕНЗИНА, КОТОРЫЙ ЗАЛЬЮТ В АВТОМОБИЛЬ НА КОНВЕЙЕРЕ.

ния краш-тестов, цель которых — подтвердить, что вне зависимости от места производства Yeti остается отличником в плане безопасности.

Несмотря на то что робот не может заезвяться или схалтурить, и за ним нужно следить. Соответствие геометрии кузовов техническому заданию изучает измерительная лаборатория, недавно появившаяся в цехе сварки.

Там исследуют отдельно взятые кузова. За неделю не меньше 16 произвольно выбранных кузовов Yeti будут измерены с точностью до 0,005 мм. На голом кузове — 2800 контрольных точек. Самое большое допустимое отклонение — 1 мм. Для шпилек и того меньше — 0,5 мм.

Вопроса «а что будет, если вы обнаружите отклонение пять миллиметров?» в лаборатории качества не понимают. «А мы тогда зачем?» Задача лаборатории — не ловить грубый брак, его просто не должно быть, а давать рекомендации по тонкой корректировке оборудования. То, что в медицине называется профилактикой.

На предприятии можно увидеть и «идеальный» кузов Yeti — так называемый кубинг. Выфрезированная в натуральный размер из цельного куска алюминия модель, по которой всегда можно проверить геометрическую совместимость множества деталей: фар, стекла, бамперов, сидений. Кубинг — эталон. Точность его изготовления — 0,1 мм. Масса — 3,5 тонны. Цена — примерно как у нового Bugatti Veyron. Когда потребитель удивляется точности изготовления современных машин, он и не догадывается, сколько сил и средств было вложено в достижение конечного результата.

ПО СЛОЯМ

Из сварочного цеха кузовов Yeti перемещается, не выезжая на улицу, в цех окраски. Он был доработан с учетом требований концерна Volkswagen. В числе прочего появилась такая экзотическая вещь, как метелки, изготовленные из перьев страусов эму. Ими, как в автоматических мойках, проходятся по кузову перед покраской: перья способны притягивать мельчайшие пылинки, которые могут нарушить даже не прочность, а гладкость покрытия. Кроме того, были установлены новые покрасочные роботы, серьезно, на треть, сократившие расход краски — по сравнению с той технологией, что применялась на ГАЗе раньше. Расход, понятно, уменьшился за счет возросшей точности нанесения покрытия — теперь меньше краски распыляется впустую, в воздух. Но покраска — финал. Почти финал. После нее — только этап нанесения лака, придающего поверхности блеск и прочность. А до покраски кузов будет дважды загрунтован, причем оба раза с полным погружением в ванну с раствором, отшлифован, обработан по схеме герметиком и мастикой, защищающими кузов от протечек и ударов камней.

После того как покрашенный кузов тщательно осмотрят и признают годным, он отправится в «горячий воск». Это ноу-хау концерна. Технология, реализация которой на ГАЗе потребовала оборудования отдельного цеха, позволяет давать 12-летнюю гарантию на отсутствие сквозной коррозии. Этой же цели, повышению коррозионной стойкости, служит и оцинковка кузова — самый глубокий рубеж обороны стальных конструкций.



НЕСКОЛЬКО ДЕСЯТКОВ СПЕЦИАЛИСТОВ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN БУДУТ ПОСТОЯННО ПРИСУТСТВОВАТЬ НА ЗАВОДЕ В КАЧЕСТВЕ КОНСУЛЬТАНТОВ И КОНТРОЛЁРОВ.

УЧЁТ И КОНТРОЛЬ

Покрашенный кузов отправляется в механосборочный цех — тот самый, который чаще всего показывают в репортажах с автомобильных заводов. На конвейере голый кузов обретет двери (уже собранные, со стеклами, замками и электроприводами), фары, колеса, мотор, коробку, сиденья, руль, приборную панель и все остальное. Каждую машину сопровождает — и в печатном, и в компьютерном виде — документация. Из нее следует, какой именно салон, тканевый или, например, кожаный, захотел клиент. Ставить ему обычный руль или руль с возможностью управления магнитолой и телефоном. Будет в его Yeti навигация и DVD-плеер или заказчику достаточно радио и проигрывателя CD/mp3.

Монтаж автомобиля разделен на 84 шага, или такта, как называют их на заводе. Вначале мы имеем голый кузов, в конце — заправленный и готовый к передвижению автомобиль. Потом — проверки одна за другой. Автомобиль должен пройти водный тест в дождевальной камере: в ней имитируются условия ливня, а проверяющий после смотрит — нигде не течет в салоне, и на всякий случай измеряет влажность воздуха. Потом динамический стенд: не съезжая с места, Yeti разгонится на роликах до скорости 140 км/ч — так изучается исправность тормозов и всех электронных систем. Далее следуют натурные испытания на открытом воздухе: разгон-торможение, брусчатка, а также «русский тест» — дорога с бетонными колдобинами.

А еще машина непременно побывает в световом туннеле — коридоре, по периметру подсвечен-

ном лампами разной цветовой температуры, дающими полосатый свет. Это сделано для того, чтобы от эксперта, осматривающего машину, не ускользнул ни один дефект, будь то царапина, вмятина, пылинка, прилипшая к краске или неравномерный зазор между деталями. Отклонение в зазоре более чем на 0,5 мм — повод отправить автомобиль обратно в цех. Полной инспекции подвергается салон, багажник, подкапотное пространство.

По стандартам концерна Volkswagen световой туннель каждый автомобиль проходит дважды. Сначала машину смотрят эксперты со стороны сборщика. В нашем случае — представители ГАЗа. Затем — эксперты со стороны заказчика, то есть концерна Volkswagen. Осмотр проходит в разных помещениях, стороны не контактируют друг с другом. Помимо того, каждые восемь часов, то есть в течение каждой рабочей смены, один произвольно выбранный Yeti отправляется на углубленную проверку. Задача — убедиться в том, что через сито первых двух осмотров не может пройти бракованный автомобиль.

Сложная процедура? Нет. Стандартная для всех сборочных предприятий концерна. Для Нижнего Новгорода никто ничего не усложнял и не упрощал. Зачем? У концерна около ста сборочных площадок в 27 странах мира, и все действуют по одним правилам.

К тому же калужский опыт показывает: российские рабочие относятся к работе на совесть — качество выпускаемых ими машин несколько не уступает чешскому. А на ГАЗе проблем и подавно не должно быть: автомобили рабочие знают и любят.

И ЕЩЁ РАЗ УЧИТЬСЯ

Совместный проект концерна Volkswagen и «Группы ГАЗ» потребует участия более 3000 человек. Подавляющее большинство — сотрудники Горьковского автозавода. Но перед тем как быть допущенным к производству, каждый пройдет подготовку по международным стандартам.

Строительство учебного центра было одним из главных пунктов подготовки к запуску проекта.

Занятия делятся на теоретические, общие для всех, и практические. Теория включает в себя широкий круг вопросов: от охраны окружающей среды до оказания первой медицинской помощи и навыков работы в команде. Практика разделена по четырем направлениям. Логистика, тут готовят работников склада, сварка, покраска, механосборочные работы, то есть монтаж.

Тренеры — проявившие себя с лучшей стороны работники завода, прошли обучение в Германии и Чехии и готовы передать знания дальше. «Некоторые относятся к идее обучения скептически, — рассказывает один из тренеров. — Приходит человек с опытом работы на заводе и усмеяется: что, мол, станете объяснять, как шурупверт в руках держать? Станем! Потому что почти никто не умеет его правильно держать. Не надо изгибать кисть, она от этого устает! Почти никто не умеет работать и правой и левой рукой. Первый же тест на скорость — и становится ясно, что человек, несмотря на многолетний опыт, не укладывается в норматив. И начинает слушать тренера — что же он такое рассказывает?! Мы учим работать рационально, с минимальными затратами сил. Рабочий должен приходить на предприятие с хорошим настроением, а уходить с него не вымотанным, а готовым нормально провести свой досуг».

Каждый рабочий, задействованный на сборке ŠKODA и Volkswagen, в обязательном порядке проходит обучение. Вне зависимости от того, был у него опыт работы на заводе или нет.



Пока монтажники учатся держать шурупверт и укладывать жгуты, специалисты склада тренируются управлять погрузчиком, загоняя паллеты с товаром под потолок, маляры — равномерно наносить краску из пульверизатора (отдельные полости обрабатываются вручную), а сварщики — работать с клещами, а также на глаз и на ощупь выявлять дефекты.

В ДОБРЫЙ ПУТЬ!

День 6 декабря 2012 года войдет в историю Нижнего Новгорода, а скорее всего, и всей автомобильной промышленности России. В торжественной обстановке был дан старт одному из самых масштабных индустриальных проектов в истории современной России. Объем совместных инвестиций — около 300 миллионов евро, из которых 85 миллионов обеспечивает ГАЗ, а все остальное — концерн Volkswagen. Объем выпуска — более 130 тысяч автомобилей в год.

«Начало производства полного цикла модели ŠKODA Yeti — это важнейший этап развития марки в России, — заметил на церемонии открытия производства в Нижнем Новгороде председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд. — Россия для нас — третий по величине рынок сбыта в мире и второй в Европе. Мы намерены и дальше поддерживать тенденцию роста, расширяя модельный ряд и наши производственные мощности в этой стране».

Договор о сотрудничестве «Группы ГАЗ» и концерна Volkswagen действует до 2019 года. Но стороны верят: им будет чем заинтересовать друг друга и в дальнейшем.



ŠKODA Yeti, участвовавший в церемонии открытия производства, был передан в дар детско-юношескому центру «Сормово», где готовят молодых спортсменов.



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

* ŠKODA 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



Расширенное предложение.
Кому адресован ŠKODA Yeti 1.4 TSI. 16

АКСЕССУАРЫ

Сетки, багажники, детские сиденья и другие оригинальные аксессуары для Yeti. 26

ЦИТАТЫ

Что думают российские автомобильные журналисты о различных версиях Yeti. 29

Для города и не только

текст: Сергей Широков | фото: Алексей Барашков, Сергей Шерстеников

В семействе Yeti прибавление. Появившаяся в 2012 году версия с двигателем 1.4 TSI адресована тем, кто хочет иметь динамичный городской кроссовер, но не нуждается в полном приводе.





Большой дорожный просвет и короткие свесы позволяют владельцу Yeti заезжать в такие дебри, куда на простой легковой машине лучше не соваться.

ИЗ ИСТОРИИ ВОПРОСА

ŠKODA Yeti появился как дань моде. Но мода на компактные внедорожники, популярность которых в последнее десятилетие неуклонно растет, очень рациональна. По основным потребительским характеристикам — управляемости, расходу топлива и стоимости содержания — кроссовер мало отличается от обычного легкового автомобиля. Зато позволяет водителю увереннее чувствовать себя на дороге.

Впервые автомобиль с именем Yeti предстал в виде концепт-кара весной 2005 года. Посетители Женевского автосалона одобрили выход «снежного человека» в люди. В 2009-м автомобиль предстал серийной моделью, а сегодня его сборка налажена уже в нескольких странах (материал о производстве автомобиля в Нижнем Новгороде читайте на стр. 6).

Секрет успеха Yeti — в продуманности. Он не лишен внешней игривости, но обстоятелен до мелочей. Собственно, такой и была задача, поставленная перед конструкторами: сделать максимально функциональный автомобиль при минимальных разумных габаритах. Длина Yeti — 4,22 метра. Для городских условий компактность скорее благо, чем недостаток. Попутно заметим, что Yeti умеет парковаться самостоятельно. Ассистент парковки — он предлагается как одна из многочисленных опций — сам просканирует ряд автомобилей, стоящих вдоль дороги, найдет подходящее место (длина Yeti плюс 80 см) и сам станет крутить рулевое колесо, чтобы машина вписалась в отведенное пространство. Водителю остается управлять педалями и коробкой передач.

СРЕДИ причин, по которым покупатели отдадут предпочтение европейским машинам, не на последнем месте будет и такая, как «богатство выбора». Разные моторы, трансмиссии, уровни комплектации и большой список дополнительного оборудования — все вместе это позволяет посетителю автосалона найти машину, максимально полно отвечающую его требованиям.

Первоначально на российском рынке были две основные версии Yeti. Базовая, с мотором 1.2 TSI мощностью 105 л.с., с передним приводом, и топовая, 4x4, с двигателем 1.8 TSI (152 л.с.). Модификация 1.4 TSI занимает среднее положение. Планируется, что на эту версию будет приходиться около трети российских продаж популярного кроссовера.



Система VarioFlex, которой оснащены все Yeti, дает возможность за считанные минуты серьезно изменить конфигурацию салона, приспособив его для выполнения текущих задач.

УНИВЕРСАЛЬНЫЙ ПРЕОБРАЗОВАТЕЛЬ

Yeti немногим короче своих конкурентов. Однако ни пассажирам в нем не тесно, ни багажу. При необходимости Yeti готов увезти более полутора кубометров груза.

Приспосабливаться к различным жизненным обстоятельствам Yeti помогает система трансформации салона VarioFlex. Она обеспечивает легкость всех действий.

Для начала, сиденья второго ряда двигаются в пределах 15 сантиметров. Так можно добавить пространства для ног задних пассажиров или, наоборот, расширить багажник. Путь посложнее — сложить спинки кресел второго ряда. Кресел три, и складываются они как вместе, так и по отдельности, в пропорциях 40:20:40.

Сложив одно только среднее кресло, вы, к примеру, можете положить в салон сноуборд, а комфорт двух задних пассажиров несколько не пострадает.

Сиденья складываются в два этапа: сначала спинки падают на нижние подушки, а потом, если требуется, получившийся сэндвич делает еще один оборот и занимает вертикальное положение. Этим возможности трансформации не исчерпываются. Сиденья второго ряда с легкостью удаляются из салона. На это понадобится минут пять, не больше. А Yeti успел превратиться в фургон.

VarioFlex, кстати, заботится не только об удобстве перевозки багажа, но и о комфорте пассажиров. Спинки задних сидений регулируются по наклону, а боковые кресла имеют продольную регулировку. Если снять среднее кресло, а крайние немного сместить к центру, посадка получится такой же удобной, как в микроавтобусе бизнес-класса.

Кстати, заметим, что в спинки кресел водителя и переднего пассажира могут быть вмонтированы откидные столики.

Другая приятная опция — складная спинка правого переднего кресла. Ее наличие позволяет перевозить в салоне предметы максимально возможной — применительно к габаритам Yeti — длины. А на самой спинке — накрыть на привале столик.

Внедорожные навыки Yeti позволяют организовать пикник вдалеке от цивилизации. Модификация 1.4 TSI больше ориентирована на городские условия, но неплохо чувствует себя и за городом.

ГОТОВ К ТРУДУ И ОБОРОНЕ

Кроссовер, даже оснащенный одним только передним приводом, все равно может больше, чем обычная легковая машина.

Первое, на что обращает внимание покупатель, — это высокая посадка, гарантирующая отличный обзор с водительского места. Второе — большой дорожный просвет. 180 мм — хватит и для того, чтобы подняться на высокий бордюр (или припарковаться вплотную к нему, не рискуя повредить бампер), и чтобы «на цыпочках» проехать по дороге, состоящей из ям, рытвин и ухабов. Такие, как известно, встречаются у нас в самых неожиданных местах.

Форма кузова, в которой нет ничего лишнего, также способствует лучшей проходимости. Главное «геометрическое преимущество» обеспечивают короткие свесы. Знакомая ситуация, когда автомобиль, съезжая с крутого пандуса или штурмуя гору слежавшегося снега, чиркает бампером?!



Yeti продуман до мелочей. Невелик, но максимально функционален. Для перевозки объёмного груза задние сиденья, к примеру, можно вовсе убрать из салона.



Двигатель 1.4 TSI сделан под требования европейцев. Он лёгкий, тяговитый, мощный и очень экономичный.

Yeti застрахован от таких неприятностей. А если и попадет в «неудобное положение», то выйдет из него с минимальными потерями. Бамперы и пороги устойчивы к царапинам — защитные элементы добавляют дизайну Yeti брутальности, а днище прикрыто от возможных повреждений высокопрочными пластиковыми панелями.

Yeti может быть оснащен системой поддержания курсовой устойчивости (ESC), которая в числе прочего включает в себя электронную систему имитации блокировки дифференциала (EDS). Ее работа хорошо заметна на разгоне или в момент трогания с места на скользких поверхностях: на льду, снегу, мокрой траве. Электроника подтормаживает буксующее колесо, и крутящий момент уходит на ту сторону, где сцепление с дорогой лучше.

Облегчает управление автомобилем в сложных условиях и такая опция, как ассистент подъема в гору. Он не дает машине откатываться назад в момент трогания на подъеме, причем работает как с механической коробкой передач, так и с автоматической, роль которой на Yeti 1.4 TSI выполняет инновационная 7-ступенчатая роботизированная трансмиссия DSG, обладающая двумя сцеплениями, великолепной «скорострельностью» и прекрасными эксплуатационными показателями. Редкий автомат может похвастать тем, что потребляет топлива на уровне механики. А DSG обладает столь ценным в условиях постоянного роста цен на топливо свойством.

ПОСМОТРЕТЬ С ПРАВИЛЬНОЙ СТОРОНЫ

В середине девяностых годов прогрессивные автомобильные журналы убеждали автолюбителей, что им не стоит бояться как черт ладана автоматических коробок передач. Мир людей, чьи потребительские вкусы сформировали автомобили, отставшие от мирового автомобилестроения лет на двадцать-тридцать, был полон легенд и «ужасиков». Сценарий кошмара был связан с тем, что автомобиль «капитально сломается» и его придется тащить на буксире, или категорически откажется, иначе как «с толкача», заводиться, или завяжет в грязи «по уши». И тут, конечно, автомат сразу докажет свою полную непригодность



Убрав второй ряд сидений, вы сможете перевезти груз объемом до 1665 литров. На запаске при этом экономить не стали: полноценное колесо лежит под полом багажника.

ность к российским реалиям. Сегодня звучит смешно — расписывать преимущества автомата никому не надо. Это просто удобно, и точка, а нужно или нет — дело вкуса, привычки и, вероятно, желания платить за свой комфорт. Но значит ли это, что теперь мы смотрим на мир автомобилей теми же глазами, что и европейцы? Увы, нет. Для нас важнее «как звучит и сколько стоит», а не «что сулит на практике».

Российские покупатели большое значение уделяют одной характеристике двигателя — рабочему объему, в то время как европейцы смотрят на все остальные, которые, собственно, и формируют в реальной жизни наши представления о моторе. Двигатель 1.4 TSI был сделан под требования европейцев. Он легкий, тяговитый, мощный и очень экономичный. Естественно, что в производстве 1.4 TSI обходится дороже обычного атмосферного мотора — он оснащен турбонаддувом и не может быть дешевым по определению, зато отдачу имеет на уровне хорошего двухлитрового атмосферника при более чем скромном аппетите. Средний расход топлива у Yeti 1.4 TSI — меньше 7 литров на 100 км. Кроссовер с аппетитом малолитражки. И очень приличными динамическими показателями. Достаточно сказать, что максимальная скорость этого Yeti — 185 км/ч.

Подробнее о технологиях, примененных в моторе 1.4 TSI, читайте на стр. 42.

ОКРУЖИТЬ ЗАБОТОЙ

Давно прошли времена, когда сумму достоинств автомобиля можно было описать его мотором, коробкой и типом привода. Yeti 1.4 TSI предлагается в трех комплектациях, а к ним, в свою очередь, можно добавить опций. По вкусу, как пишут в кулинарных книгах.

Уже в самой доступной комплектации Active автомобиль будет иметь ABS, кондиционер, подушки безопасности водителя и пассажира, обогрев зеркал и передних сидений и даже дополнительную розетку в багажнике — на случай установки туда холодильника и других «выездных мероприятий».

Комплектация Ambition включает в себя такие вещи, как легкосплавные колесные диски, датчик дождя и «музыку» на шесть дисков с разъемом для SD-карт объемом до 32 Гб. Самая богатая комплектация,

Elegance (она предлагается для Yeti 1.4 TSI с трансмиссией DSG, который появится на рынке весной 2013 года), подразумевает, что в машине точно будет двухзонный климат-контроль, электронная система поддержания курсовой устойчивости и передние боковые подушки безопасности.

Понятно, что опции со старших комплектаций можно дозаказать на младшие. Что не исключает существования еще одного списка — вещей, которые иметь в автомобиле не то чтобы необходимо, но очень приятно. Среди них — подогрев ветрового стекла, позволяющий рассмеяться в лицо «ледяному дождю» (стекло само очистится за минуты), биксеноновые фары, освещающие дорогу с учетом поворотов автомобиля, два варианта оборудования для бесконтактного подключения мобильного телефона, навигатор с DVD-проигрывателем, панорамная крыша с электроприводом. Новая опция — датчик усталости водителя: как только электроника распознает характерный для уставшего человека стиль управления машиной, она предлагает сделать ему остановку — кофе-брейк. Зимой нелишним будет автономный отопитель с дистанционным управлением: в лютый мороз он дает возможность сразу сесть в теплую машину.

Однако у Yeti 1.4 TSI и в стандартной комплектации очень быстро прогревается салон: поскольку мотор в силу своей экономичности производит мало лишнего тепла, о комфорте пассажиров с первых секунд поездки заботится дополнительный электрический нагреватель.

Кому, как не снежному человеку, знать, что нужно людям вне дома?

Среди огромного списка опций для Yeti — панорамная крыша, навигатор с DVD-проигрывателем, автономный отопитель и датчик усталости водителя.



Объем 1,4 литра — это серьезно, когда к нему добавлены турбонаддув и непосредственный впрыск.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ	
ŠKODA Yeti 1.4 TSI	
Размеры, мм	4223 / 1793 / 1691
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1390
Мощность, л.с. при об./мин.	122 при 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	200 при 1500–4000
Максимальная скорость, км/ч	185 (182)*
Разгон от 0 до 100 км/ч	10,5 (10,6)*
Расход топлива (средний), л/100 км	6,8 (6,8)*
Привод	передний
Коробка передач	6-ступенчатая механическая (7-ступенчатая автоматическая DSG)*

*В скобках данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.



Дополнительные преимущества

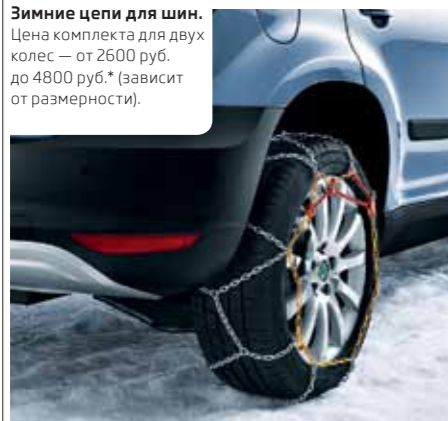
Образ ŠKODA Yeti будет неполным, если не упомянуть о коллекции предлагаемых для него оригинальных аксессуаров, которые позволяют «настроить» автомобиль под конкретного владельца.



Запираемый алюминиевый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).
Цена — 5870 руб.*



Велосипедное крепление для фаркопа (до двух велосипедов общей массой 36 кг).
Цена — 16 790 руб.*



Зимние цепи для шин.
Цена комплекта для двух колес — от 2600 руб. до 4800 руб.* (зависит от размерности).



Съемный фаркоп.
Цена — 14 965 руб.*

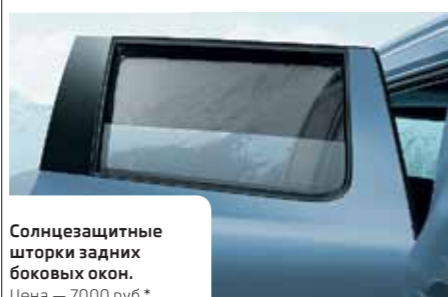


Запираемое велосипедное крепление с алюминиевым профилем.
Цена — 5545 руб.*

Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.
Цена — 25 640 руб.*

Пластиковый аэродинамический бокс. Объем — 380 л. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.
Цена — 26 715 руб.*

Багажник на крышу.
Цена — 9790 руб.*



Солнцезащитные шторки задних боковых окон.
Цена — 7000 руб.*



Moon



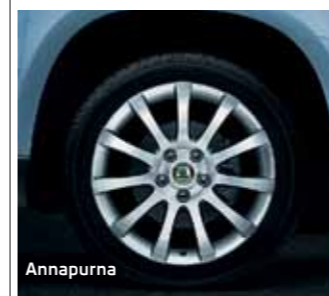
Spectrum



Flash



Spizberg



Annapura



Annapura silver / black



Cold



Rif

Колесные колпаки (Cold, Rif), размер — 16".
Цена за комплект из четырех штук — от 3770 до 4420 руб.*
Диски легкосплавные (Moon, Spectrum, Flash, Spizberg, Annapura, Annapura silver / black). Размер — 16" и 17". Цена за штуку — от 7290 до 8500 руб.*

Разделительная решетка.
Цена — 6080 руб.*



Переносной бокс-холодильник объемом 15 л с питанием от бортовой сети.
Цена — 6650 руб.*



Детские сиденья.

Wavo 1-2-3 (вес ребенка — от 15 до 36 кг).
Цена — 5475 руб.*

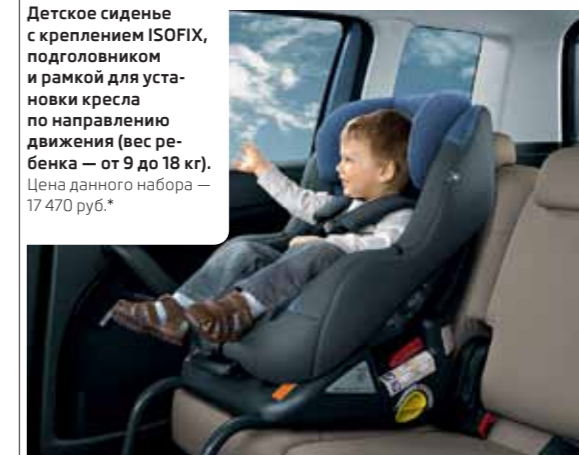


Wavo Kind (вес ребенка — от 15 до 36 кг).
Цена — 1665 руб.*

Baby One Plus (вес ребенка — от минимального до 13 кг).
Цена — 6715 руб.*



Детское сиденье с креплением ISOFIX, подголовником и рамкой для установки кресла по направлению движения (вес ребенка — от 9 до 18 кг).
Цена данного набора — 17 470 руб.*



Плечики для одежды.
Цена — 1510 руб.*

Чехол для лыж.
Цена — 9135 руб.*



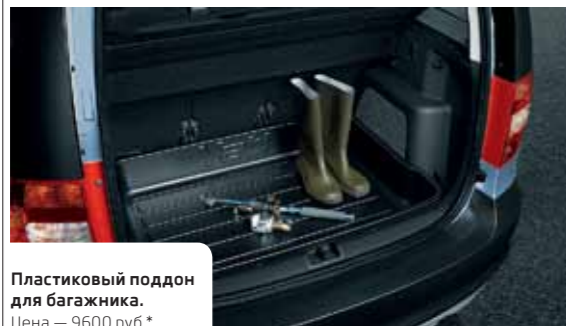
* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.



Вещевой отсек за задним сиденьем.
Цена — 2315 руб.*



Сумка для багажника.
Цена — 3285 руб.*



Пластиковый поддон для багажника.
Цена — 9600 руб.*



Противоскользящая сетка для пластикового поддона.
Цена — 1235 руб.*



Карман с сеткой для багажной полки.
Цена — 3020 руб.*



Набор сеток для багажника.
Цена — 2940 руб.*



Двойной пол (фальшпол) для багажника.
Цена — 16 000 руб.*



Защита для заднего бампера (применяется при погрузочных работах).
Цена — 745 руб.*

* Актуальные розничные цены уточняйте у дилеров ŠKODA.

Верные слова

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, посвящённых разным модификациям Yeti.

«КОММЕРСАНТЪ-АВТОПИЛОТ»

У меня в голове никак не укладывалось, каким образом внутри небольшого «паркетника» может быть столько места?..

Как человек практичный, я сразу обратил внимание на максимальный объем багажника. Шутка ли — 1760 литров! Да в моей старой «хрущевке» кухня была меньше. Но самое главное, что специальная система VarioFlex позволяет видоизменять внутреннее пространство как вашей душе угодно. Сзади вместо сплошного дивана — три отдельных сиденья, все они независимо друг от друга двигаются взад-вперед и имеют регулировки наклона спинок. Вот он, долгожданный компромисс между размещением грузов и пассажиров! Раньше перед поездкой за город всегда приходилось выбирать, скажем, между мотором для лодки — штукой весьма габаритной — и еще более громоздкой родственницей со стороны жены. Теперь же и мотор, и надувная лодка грузоподъемностью 320 кг, и теща с комфортом и без ущерба друг для друга располагаются по соседству. Жаль, что его не было у меня в прошлом году, когда случился небывалый урожай яблок.

«КЛАКСОН»

До официального выхода Yeti многие гадали, унаследует ли новинка характерную для автомобилей Volkswagen жесткость хода или получит компромиссную управляемость? Но чешские инженеры сумели обойти все проблемы — Yeti комфортна и четко управляется. Этот результат — близкий к эталону для малого кроссовера — достигнут за счет низкого центра тяжести и расширенной колеи. И кстати, именно Yeti — самый быстрый автомобиль в классе. Версия 1.8T 4x4 способна разогнаться до сотни менее чем за девять секунд и достигать максимальных 200 км/ч!

Вторым весомым достоинством модели является салон. К качеству отделочных материалов придраться невозможно. На шумоизоляции не сэкономили. Дизайн интерьера выполнен в традиционной для ŠKODA стилистике: рационально, просто, но не бедно.

«АВТОРЕВЮ»

Поскольку пропуском в наш караван, помимо относительно невысокой цены, служила полноприводная трансмиссия, мы взяли Yeti с турбомотором 1.8 TSI — других вариантов с полным приводом в России просто нет. Самый мощный двигатель (152 л.с.) и, если судить по паспортным данным, фантастически широкая «полка» крутящего момента: 250 Нм в диапазоне от 1500 до 4500 об./мин.

Каждый разгон с педалью в пол — праздник. Вжик — и на 105 км/ч выкручена вторая передача. Вжи-и-и-к — и вот уже стрелка спидометра вонзилась в 150 км/ч — это закончилась третья...

Обгоны на трассе? Легко и непринужденно! Отклики на педаль задемпфированы ровно настолько, чтобы избежать чрезмерной резкости, но не нарушать обратной связи. Ряд передаточных чисел отлично соответствует характеру мотора, механизм переключения работает точно...

...На хороших дорогах радостное чувство «следования за педалью» дополняется и наилучшей обратной связью рулевого управления. Водитель словно держит в руках весь автомобиль, а он в свою очередь держится за дорогу, практически не расширяя динамического коридора даже на крупных неровностях. Диагональная раскачка и траекторные отклонения на виражах минимальны. На сброс газа в напряженных поворотах Yeti отвечает энергичным ввинчиванием внутрь. Все логично, естественно и надежно.

И тормоза классные. В штатных режимах — идеальный алгоритм и высокая информативность. В пределе — отличная эффективность: тормозной путь с сотни — всего 38,5 м плюс безупречная работа ABS при экстренном объезде препятствия в торможении.

При такой управляемости логично было ждать зубодробильной «жесткости хода». Ан нет! Подвеска упругая, но хорошо смягчает крупные неровности и почти не замечает мелких. И даже на разбитых горных дорогах не было повода усомниться в ее энергоемкости.

«АВТОМИР»

Автомобиль послушно, с минимальными кренами в поворотах, следует водителем указкам. Острый и вполне информативный руль дает отчетливую картину происходящего с колесами, а система стабилизации всегда готова дипломатично исправить допущенную водителем оплошность.

«5 КОЛЕСО»

Подвеска, которая на первый взгляд может показаться излишне жесткой, на деле весьма прилично обрабатывает почти все неровности и служит залогом завидной управляемости. Полный привод с муфтой Haldex четвертого поколения и вовсе ведет себя выше всяких похвал, перераспределяя крутящий момент не только между осями, но и по диагонали. При этом, что особенно важно, в зависимости от режима работы вспомогательной электроники (включения и выключения ESP, дорожного и внедорожного режима) меняются и приоритеты системы полного привода и электронной блокировки дифференциала. Благодаря интеллектуальному полному приводу Yeti показал себя очень неплохим «проходимцем».

AUTO.MAIL.RU

Полный привод на бездорожье себя ведет молодцом. Подключается задняя ось практически не мешкая (подключающая муфта почти всегда создает десятипроцентный преднатяг), а диагональные вывешивания (в том случае, если на пути нет серьезных препятствий качению) для Yeti не помеха — Haldex четвертого поколения и противобуксовочная система, имитирующая блокировки дифференциалов, вытянут.



ŠKODA Superb
Гармония формы.
Гармония содержания.



ŠKODA Superb — до 1670 литров багажного пространства в элегантном воплощении.

ŠKODA Superb создан для тех, кто ценит совершенство формы в полном объеме. Достойное внутреннее содержание открывает перед своим обладателем новые возможности, полностью меняя представление о том, каким должен быть настоящий современный автомобиль.

Узнайте больше о ŠKODA Superb. Пройдите тест-драйв у официального дилера ŠKODA.



ŠKODA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

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

Реклама.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

Ростов Ярославский.
Почему город областного
подчинения называют
Великим. 32



Мал, да велик

текст и фото: **Сергей Широков**

С формальной точки зрения, маленький провинциальный городок Ростов в Ярославской области никак не заслуживает определения Великий — настолько меньше он другого Ростова, который на Дону. Но в истории нет ничего случайного.



Великим ближний к Москве Ростов зовут неофициально, зато постоянно. Даже на городской стеле на въезде он так и поименован. Эпитет «великий» позволяет отличать древний Ростов, первое упоминание о котором относится к 862 году, от молодого Ростова-на-Дону, связанного с ним напрямую. История Ростова-на-Дону начинается в XVIII веке, когда указом императрицы Елизаветы Петровны была построена крепость, названная в честь митрополита Ростовского и Ярославского Димитрия (логика понятна — Ростовская крепость, Ростов). Раньше, к примеру в XIX веке, Ростов называли еще Ярославским. Он и сегодня подчиняется этому областному центру. А когда-то был выше его по значению. В духовном плане уж точно.

ГОРОД ВЫХОДНОГО ДНЯ

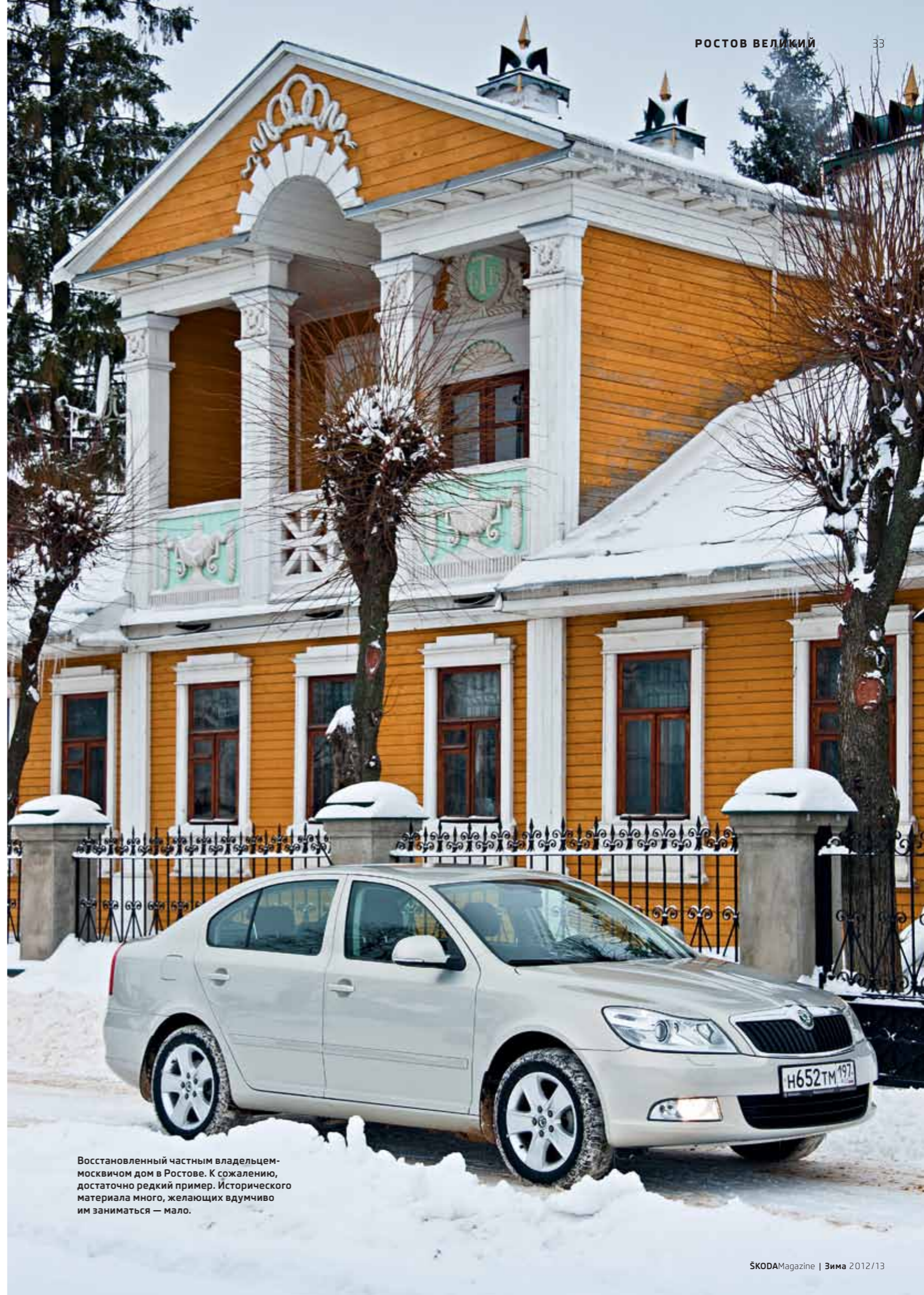
По большому счету, для того чтобы составить представление о Ростове, хватит двух часов. Некоторые экскурсионные программы так и спланированы. Вышли граждане из автобуса, покрутили головами, пофоткались на фоне кремля и погнались по маршруту дальше. Люди знающие, в основном москвичи, любят Ростов как идеальное место для проведения выход-

ных. И ехать недолго, за три часа вполне можно управиться, и посмотреть есть на что, и где остановиться найдется.

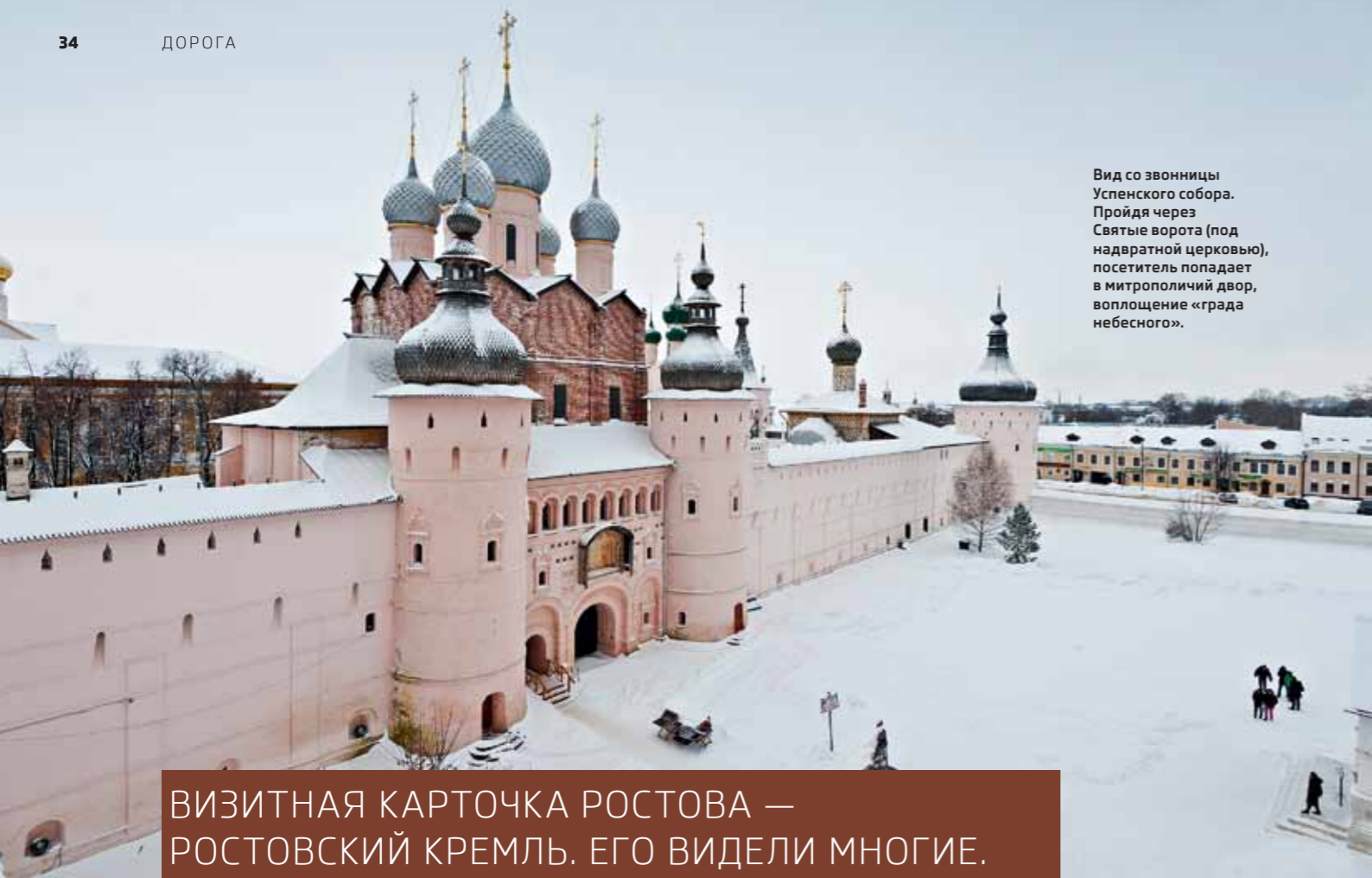
Если в Переславле-Залесском, который по пути, выбор гостиниц не очень хорош (видимо, считается, что москвичам, играющим в средней полосе России роль основных туристов вроде японцев или китайцев в Европе, проще вернуться вечером домой), то Ростов предполагает ночевку, а лучше две: с пятницы на субботу и с субботы на воскресенье. Поздним, в час ночи, заездам гостей здесь не удивляются. Более того, в это время можно поесть в ресторане — не прокуренным шалмане, а тихом и спокойном заведении при гостинице.

Несмотря на то что гостиниц масса — городские власти насчитали более двух с половиной десятков — в праздничные дни о номере лучше позаботиться заранее. В будни же ситуация противоположная. К примеру, в ночь с воскресенья на понедельник мы оказались единственными постояльцами в относительно новом комплексе на полсотни номеров.

Для поездки в Ростов мы выбрали самую популярную в России и в мире модель ŠKODA — ŠKODA Octavia. С мощным 152-сильным бензиновым мотором Octavia порадовала легкостью, с какой ей давались



Восстановленный частным владельцем-москвичом дом в Ростове. К сожалению, достаточно редкий пример. Исторического материала много, желающих вдумчиво им заниматься — мало.



Вид со звонницы Успенского собора. Пройдя через Святые ворота (под навратной церковью), посетитель попадает в митрополичий двор, воплощение «града небесного».

ВИЗИТНАЯ КАРТОЧКА РОСТОВА — РОСТОВСКИЙ КРЕМЛЬ. ЕГО ВИДЕЛИ МНОГИЕ. КОЛИ НЕ ВЖИВУЮ, ТО В КИНО.

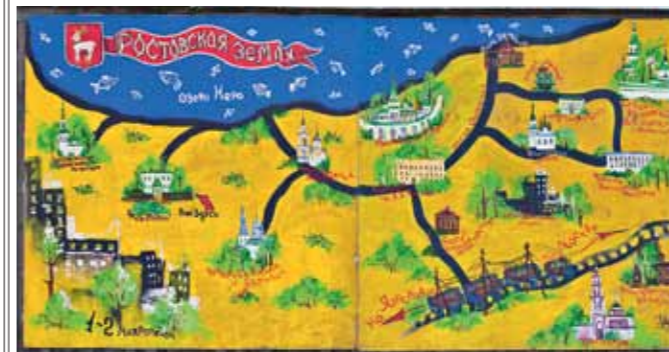


Когда окна в домах меняются на пластиковые, резные наличники, как правило, исчезают. Год от года их все меньше.



Жилой дом по соседству с Петровским монастырем.

Жители уверяют, что схема верна: рыбы в озере Неро действительно много.



Прямо на территории Ростовского кремля расположена гостиница «Дом на погребках». До 1969 года в историческом доме жили обычные горожане.



обгоны на шоссе, скромным, несмотря на коробку-автомат, расходом топлива, составившим меньше 7 л на 100 км трассы, и огромным багажником, все 560 литров которого будут в вашем распоряжении, даже если под капотом спрячется самый скромный из предлагаемых двигателей. Размер багажника даже в короткой зимней поездке важен потому, что опытный турист всегда возьмет с собой запас обуви и курток. Одно дело весь день ходить по улице, другое — слоняться по музейным экспозициям. Ростов предполагает обе опции: хочешь — гуляй по улицам, хочешь — часами изучай кремлевские коллекции. Так что смена гардероба желательна. И багажник Octavia в этом отношении — что новый шкаф в квартире: сначала кажется, что забить его до отказа просто невозможно.

ПОЗВОНИ МНЕ, ПОЗВОНИ

Визитная карточка Ростова — Ростовский кремль. Его видели многие. Коли не вживую, так в кино. Всем известный пример — «Иван Васильевич меняет профессию». Герои фильма, снятого сорок лет назад по пьесе Булгакова, бегут по галереям и переходам Ростовского кремля, о чем вам непременно напомнят экскурсоводы.

Некоторые исследователи указывают на высший смысл галерей и переходов. Нет, никакого оборонного значения они, равно как и стены кремля, не имели: вид крепости архитектурному комплексу придали для пущей солидности. Все тоньше. Кремль был построен как митрополичий двор при митрополите Ионе Сысоевиче во второй половине XVII века по образу «града небесного». Посетитель мысленно очищался, проходя со стороны Успенского собора через Святые ворота с навратной церковью Воскресения, и попадал в рай на земле — во владычный двор. Галереи и переходы давали митрополиту возможность ходить из помещения в помещение, не ступая на грешную землю. Почти что по воздуху.

При Ионе Сысоевиче была построена и звонница. Ее тоже показали в фильме: управдом Иван Васильевич Бунша, запутавшись в веревках, выводит мелодию «Чижика-Пыжика». Ростовские колокола показывали еще в одном фильме — «Петре Первом», снятом в неприветливом 1937 году. Там колокола летят вниз, дабы царь Петр из них пушек отлил. Но вот что удивительно: ни при Петре, ни при Сталине, ни при Хрущеве колокола не тронули, хотя позариться было на что. Самый большой колокол, «Сысой», названный в честь отца митрополита, весит 2000 пудов, 32 тонны, для него специально сделали пристройку к звоннице. «Полиелейный» — второй по значению, 16 тонн, «Лебедь» — 8 тонн. А еще есть «Козел», «Баран», «Голодарь», «Красный» — всего 15 штук. Колокола, если повезет, можно услышать и сегодня: звонят как в связи с богослужениями, так и во исполнение заявок туристов, то есть за деньги. Да и вход на территорию кремля платный: сегодня он имеет статус государственного музея-заповедника.

Казалось бы, вполне естественная для нашей страны, правопреемницы коммунистической империи, ситуация. Как еще мог сохраниться митрополичий двор в советское время, не будучи превращенным ни в лагерь для политзаключенных, ни в исправительное заведение для трудных подростков? Только путем обращения в музей. Однако произошло это не после революции (или переворота, как вам больше нравится), а в конце XIX века. Музей церковных древностей открылся осенью 1883 года по инициативе ростовской общественности. После того как митрополит Ростовский и Ярославский переехал из первого города во второй, что произошло в конце XVIII века, кремль утратил свое значение. Не при коммунистах, а при царе на его территории обустроили торговые склады и квартиры, которые сохранились до 1970-х годов.

Счастливая судьба Ростовского кремля разделил не весь город. Показательный пример — Петровский монастырь, основанный в XIII веке правнуком

Музей ростовского купечества в особняке Кекиных. Фотографировать в нем почему-то запрещено.



Историческая экспозиция при фабрике «Ростовская финифть». Утверждается, что когда-то изделия обжигали в таких печах. Сейчас — в электрических.



Чингисхана царевичем Даиром. По легенде, дело было так. В 1253 году епископ Кирилл поехал с данью в Орду к хану Беркаю. Рассказывал там о чудесах при гробе святителя Леонтия, епископа Ростовского и Суздальского, и вылечил молитвами и святой водой сына хана, считавшегося неизлечимо больным. На обратном пути Кирилл догнал царевич Даир, племянник хана, решивший принять христианскую веру. Он был крещен в Ростове под именем Петра. На этом удивительная легенда только начинается. Место для монастыря внуку Чингисхана указали апостолы Петр и Павел, когда тот заночевал во время охоты в лесу. Указали и оставили два мешка серебряных и золотых монет, которые и пошли на монастырь.

В советское время монастырь был почти полностью уничтожен, а то, что осталось, сохранилось только потому, что нашло «народно-хозяйственное» применение: в храме, где сейчас возобновлены службы, варили пиво.

В общем, даже небольшой прогулки по городу хватает, чтобы понять: Ростов знал лучшие времена. Вложить бы в ремонт зданий денег — вышли бы конфетки. Но примеров реставрации немного. Чаше, как говорят, практикуется тот же метод, что и в Москве. Старое строение неожиданно охватывает пожар, а на его месте возникает новый дом, не имеющий ничего общего с исторической застройкой.

ЧТО СКАЖЕТ КУПЕЧЕСТВО

Ростов, один из православных центров России, гордится, однако, и своими купцами, немало сделавшими для города. Почва для развития торговли была благодатная. По весне здесь проводилась третья по величине, после Нижегородской и Ирбитской, ярмарка в России, на которую съезжались десятки тысяч человек. Горожане вывозили свои семьи за город, чтобы с выгодой сдать каждый угол в доме. О днях бойкой торговли напоминает и сегодняшнее устройство

Ростова: улица Окружная — если смотреть по карте, подкова, пригвоздившая центр города к озеру Неро, — ограничивала территорию ярмарки на всякий пожарный, буквально, случай.

На ярмарке продавали как привозной товар — очень хорошо было налажено сообщение со Средней Азией — так и местный, так сказать, ростовский «специалитет». В частности, хорошо шел ростовский лен. В наши дни огромные корпуса красного кирпича фабрики «Рольма» (так изящно зашифрована Ростовская льняная мануфактура) на глазах приходят в негодность. Основное производство обанкротилось после распада СССР, а мелкий бизнес арендаторов не способен вдохнуть новую жизнь в старые стены. Ростов не Москва, и «Рольме», похоже, не дождаться участи ни «Винзавода», ни «Красного Октября».

Кстати, открыл «Рольму» Алексей Леонтьевич Кекин, купец из Петербурга, родившийся в Ростове. Для нужд фабрики, призванной обеспечить бедноту работой, он обустроил водопровод, впоследствии переданный городу. От «Рольмы» до городского железнодорожного вокзала в начале XX века ходил трамвай-конка — от чуда техники не осталось и следа.

Кекин умер в 1897 году, пережив единственного сына. Многомиллионное состояние он оставил Ростову. Одно из самых красивых зданий города — построенная на его деньги гимназия. В советское время она была школой имени Ленина, но сейчас, к счастью, носит имя человека, которому обязана своим появлением.

Ростовскому купечеству в целом и Кекину в частности посвящена отдельная музейная экспозиция на улице, прости Господи, Ленинской.

Сходить стоит только ради того, чтобы посмотреть на лица ушедших людей ушедшей России: «Портрет купца Дмитрия Максимовича Плешанова» или «Портрет молодой купчихи в зеленом платье». Они ходили когда-то по улицам города и, судя по всему, думали не только о барышах.

Элемент декора городской постройки.



В ОБЩЕМ, ДАЖЕ НЕБОЛЬШОЙ ПРОГУЛКИ ПО ГОРОДУ ХВАТАЕТ, ЧТОБЫ ПОНЯТЬ: РОСТОВ ЗНАЛ ЛУЧШИЕ ВРЕМЕНА.



Заменитель кофе из цикория в Ростове выпускали в промышленных масштабах уже в XIX веке.

Кулон. Финифть. Классический рисунок. Современное производство.



Зимой старинные фрески можно увидеть внутри только одной церкви — храма Вознесения Господня над гробом блаженного Исидора Ростовского. Летом их показывают и в кремле.



Спaso-Яковлевский монастырь.

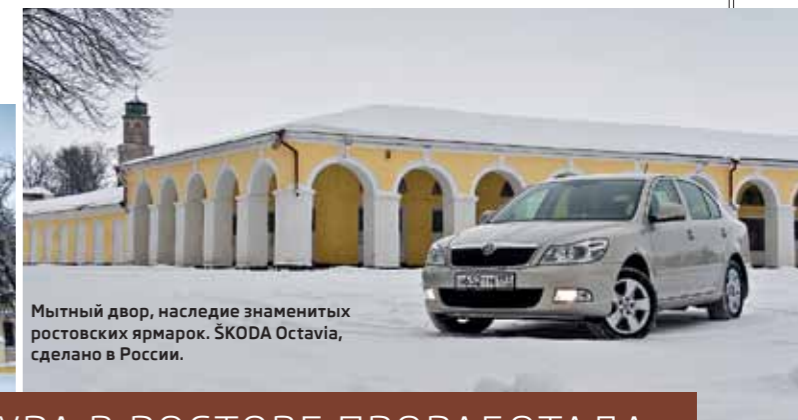


Роспись при входе в Успенский собор Ростовского кремля.



Авраамиев Богоявленский монастырь.

Гимназия, построенная на деньги купца Кекина. Средств хватило и на содержание заведения, и на обустройство обсерватории на крыше.



Мытный двор, наследие знаменитых ростовских ярмарок. SKODA Octavia, сделано в России.

ЛЬНЯНАЯ МАНУФАКТУРА В РОСТОВЕ ПРОРАБОТАЛА СТО ЛЕТ И ЗАКРЫЛАСЬ, А ФИНИФТЬ И ЦИКОРИЙ, КАК И ДВА ВЕКА НАЗАД, ПРОДОЛЖАЮТ ВЫПУСКАТЬ.

НА МАШИННОМ МАСЛЕ

Говоря о Ростове, нельзя не упомянуть и о других традиционных для города промыслах. Те, кто знают, что цикорий не просто дешевый заменитель кофе, но и очень полезный напиток, также осведомлены, что особо ценится ростовский цикорий. Темная, как отработанное моторное масло, и вязкая, как свежий мед, жидкость, фасуется в банки «из-под майонеза».

Цикорий — растение с замечательными голубыми цветками и корнем, из которого, собственно, путем обжарки и других хитрых манипуляций и делают заменитель кофе, выращивают на берегах озера Неро с конца XVIII века. Считается, что основу ростовскому цикорному делу положил местный крестьянин Илья Золотухин, который до того работал на немца, разбившего цикорий «на кофе» в Выборге.

Золотухин преуспел в новом деле и под конец жизни пожертвовал храму в родном селе Поречье 40 тысяч рублей, пошедшие на серебряные царские врата. Поречье-Рыбное расположено на противоположном от Ростова берегу озера Неро и издавна привлекает к себе внимание колокольной высотой 94 метра. Для сравнения: колокольня Ивана Великого в Московском Кремле ниже — 81 метр. Сейчас храмовый комплекс в Поречье, на украшение которого когда-то пожертвовал крестьянин Золотухин, находится в очень скверном состоянии.

Примечательно, что памятник Ленину, с личностью которого пыливый ум может сопоставить такое положение дел, установленный рядом с колокольной в 1940 году, пару лет назад развалился и рухнул. Лишенный временем левой руки, в которой вождь некогда держал кепку, с облупившейся краской, памятник последнее время производил жуткое впечатление, напоминая, что потеряны уже две России: и царская, и советская.

Нельзя рассказать, не коснувшись идеологии, и о ростовской финифти. Браслеты, сережки,

кольца и иконки предлагают и на территории кремля, и рядом с ним. В основном это продукция кустарей, некогда отпочковавшихся от фабрики, которая до сих пор работает и даже имеет небольшой, но познавательный музей, расположенный в одном здании с фирменным салоном-магазином, в стороне от исторического центра.

Не пожалейте времени на экскурсию и вы узнаете все, что нужно знать образованному человеку, об искусстве, пришедшем в Россию в XVIII веке из Франции. Вам расскажут про медную основу, про эмали, цвет которых определяют окислы металлов, про то, как размолотую эмаль, замешанную на машинном масле, многократно выжигают в муфельных печах, добавляя раз за разом новые слои. Вам продемонстрируют, как менялась тематика работ вместе со страной. До революции тон задавали религиозные сюжеты: в Ростове делали церковную утварь. Социалистический период — цветочки-лепесточки, абстрактная красота, портреты идейно верных писателей, румяных, как на пачке шоколада «Аленка», колхозниц и мудрых вождей. «Посмотрите, как от одной звезды до другой постарел Леонид Ильич Брежнев», — скажет экскурсовод, и вы согласитесь: очередная награда далась генсеку недаром.

Сделанную в Ростове ажурную корону, украшенную финифтевыми пластинками, несколько лет надевала победительница конкурса «Мисс Россия». Корона под стеклом. Это, считайте, новейшая история. Последние годы на фабрике возвращаются к православной тематике: на соседней полке с финифтяными сережками, кулонами и подстаканниками — иконы и складни.

Финифть боится ударов: эмаль трескается и безвозвратно портится, но при бережном обращении сохраняет яркость красок столетиями. Важное примечание для покупателей, мыслящих в масштабах вечности.



ŠKODA Yeti.
Этой тачке не нужна
прокачка!



Забудьте про кудесников гаража: прокачку для ŠKODA Yeti делают инженеры ŠKODA. В новой машине есть масса функций, с которыми Вы почувствуете себя хозяином любой дороги. Высокая посадка поднимет Вашу самооценку, панорамная крыша позволит загорать, не выходя из салона, а система трансформации сидений VaríoFlex поможет перевезти хоть пианино!

Лучший способ познакомиться со ŠKODA Yeti — это тест-драйв! Обращайтесь к официальным дилерам ŠKODA!



ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

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

*Прокачка в чешском стиле.

** Опция «Панорамная крыша» может быть заказана отдельно за дополнительную плату.

Реклама.

Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



Дважды турбо.
Чем хороши
моторы 1.4 TSI. 42

РЕПОРТАЖ

ŠKODA на службе полиции
в России и Чехии. 48

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты
марки отвечают на вопросы
читателей. 54

Лови момент!

текст: Валентин Андреев | иллюстрации: Volkswagen AG

Лёгкий мощный мотор с низким потреблением топлива. Утопия? Нет, двигатель 1.4 TSI. Скромный объём не должен вас смущать. Это одно из главных достоинств агрегата.



Моторы 1.4 TSI сочетают в себе высокую мощность, низкий расход топлива и отменную тяговитость.



ВСЕ МОТОРЫ серии TSI — мощные, тяговитые и экономичные. Они отвечают простому принципу: с минимального объема — максимальная отдача. Про «начальный» мотор этой серии, 1.2 TSI, наш журнал уже рассказывал (ŠKODA Magazine №1, 2010), теперь мы поближе рассмотрим следующую модель — 1.4 TSI. Кстати, под этим названием скрываются два очень похожих, но вместе с тем совершенно разных двигателя.

СОСТАВЛЯЮЩИЕ УСПЕХА

Могущество двигателей TSI поκειται на трех китах: сокращенном рабочем объеме, наддуве и непосредственном впрыске. С первым параметром все вроде бы понятно: чем скромнее размеры цилиндров, тем меньше бензина и воздуха требуется мотору для работы, тем меньше масса движущихся деталей и ниже суммарные потери на трение, что также служит делу экономии. Кроме того, маленькие моторы требуют меньше масла, их легче обслуживать (они не стремятся занять все подкапотное пространство), а собственный скромный вес позволяет сэкономить на общей массе машины и, как следствие, выиграть в динамике.

Но если все так очевидно, то почему тогда все автопроизводители не сокра-

щают литраж двигателей? Дело в отдаче. Взять, к примеру, стандартный атмосферный мотор 1,4 литра. У ŠKODA мощность такого агрегата составляет 80–86 л.с. Для компактной Fabia вполне подойдет, но для крупной Octavia уже маловато... Поэтому малолитражный двигатель необходимо форсировать. И лучше способа, чем наддув, на сегодня не придумали. В этом случае в цилиндры принудительно загоняется дополнительный объем воздуха, за счет чего блок управления получает возможность использовать больше топлива. Растут мощность, крутящий момент и, конечно, расход горючего.

Уравновесить два противоречивых качества наддувных агрегатов как раз и призван непосредственный впрыск. Бензин подается напрямую в цилиндры, как на дизелях, но под меньшим давлением.

Топливо в таком случае используется более эффективно. За счет лучшего смешивания с воздухом и дозированного распределения бензина по камере сгорания практически вся выделяемая энергия уходит на полезную работу.

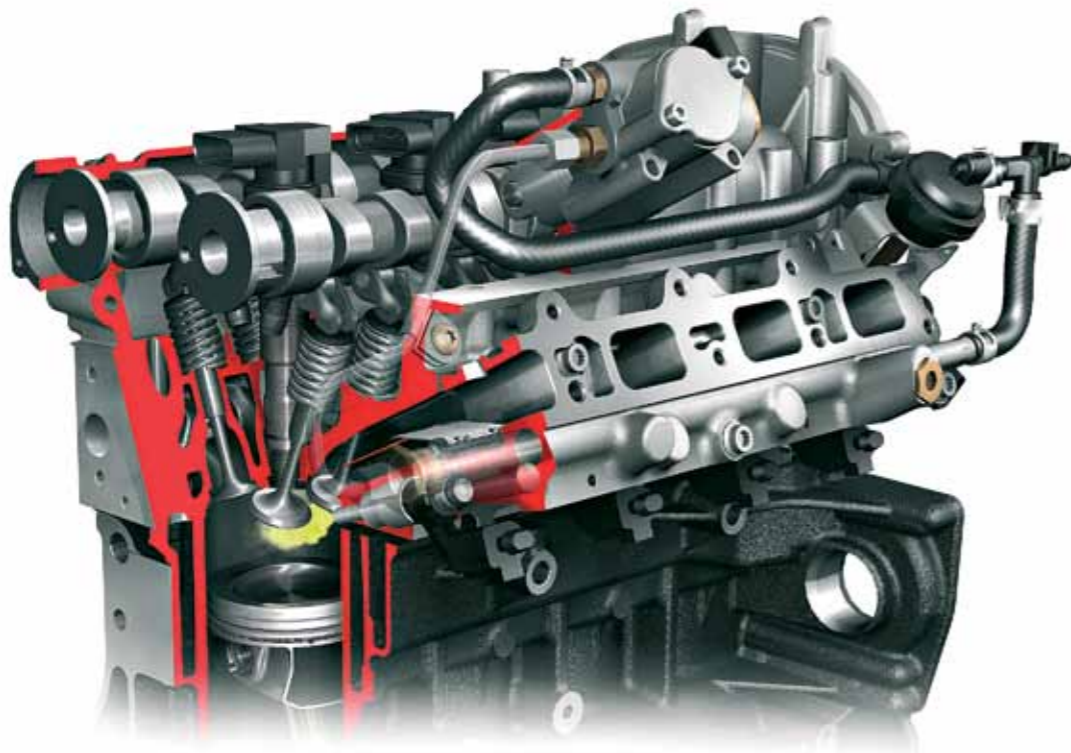
Другой положительный момент. При срабатывании форсунок происходит охлаждение камеры сгорания, что снижает риск детонации и позволяет поднять степень сжатия до внушительных 10 еди-

ниц. Выше степень сжатия — выше мощность. И это в то время, когда на обычных турбомоторах, без непосредственного впрыска, степень, наоборот, понижают во избежание появления детонации. Даже в ущерб эффективности.

НУЖНЫЙ МОМЕНТ

Базовый вариант четырехцилиндрового двигателя 1.4 TSI носит заводские обозначения CAXA или CAXC и устанавливается на три модели ŠKODA: Octavia, Octavia Combi и Yeti.

Его характеристики, возможно, лучшие в классе. Мотор способен развивать 122 л.с., что для такого рабочего объема совсем недавно было недостижимым показателем. Но еще более впечатляющим выглядит значение максимального крутящего момента — 200 Нм. Как у хорошего двухлитрового атмосферника! Только если у стандартных атмосферных агрегатов такая тяга доступна на средних или высоких оборотах, причем буквально в одной точке, то 1.4 TSI выдает 80% своих ньютон-метров уже с 1250 об./мин., почти с холостого хода. А когда стрелка тахометра переваливает за отметку 1500, то крутящий момент двигателя становится максимальным и остается таковым вплоть до 4000 оборотов.



Четыре клапана на цилиндр, непосредственный впрыск и наддув превращают двигатель объемом 1,4 литра в серьезный силовой агрегат.

Столь ровное плато тяги на практике сулит многое. Теперь для хорошего ускорения не надо «топтать газ» и «крутить мотор». Легкое нажатие на педаль, и вы уходите со светофора первым. Вы не гонщик, но любите комфорт? Тогда оцените возможность реже переключать передачи. За счет высокой эластичности 1.4 TSI вытягивает машину хоть на подъеме, хоть на обгоне. Спросите у бывалых водителей — они знают, что такое «езда на моменте».

Динамические показатели автомобилей, оснащенных моторами 1.4 TSI, тоже достойные. До 100 км/ч Octavia 1.4 TSI разгоняется меньше чем за 10 секунд, а ее максимальная скорость — свыше 200 км/ч. А расход бензина — 8–8,5 литров на сотню, в зависимости от типа трансмиссии. Кстати, это показатели для городского цикла, самого сложного и «прожорливого». На трассе можно уложиться в 5 литров. Раньше столько потребляли разве что крохотные малолитражки.

ПОРАБОТАЛ — ОСТЫНЬ

Кстати, под технологией TSI помимо кубатуры и типа впрыска в данном случае следует понимать и особый тип наддува — турбонаддув. Его прелесть в том, что при работе он не требует дополнительной энергии. Крыльчатка турбины раскручивается под действием выхлопных газов, которые обычно в прямом смысле слова вылетают в трубу, не совершая никакой полезной работы. Компактный и легкий компрессор двигателя 1.4 TSI моменталь-

но выходит на рабочие обороты, что позволяет водителю забыть о характерной проблеме многих турбированных моторов — «турбояме», которая заключается в запоздалом ответе двигателя на нажатие педали газа. Ямы нет, а удовольствие от езды есть.

Для большей эффективности турботехнологии инженеры применили на этом моторе такое устройство, как жидкостный интеркулер (промежуточный охладитель). Известно, что при сжатии (максимальное давление наддува — 1,8 бар) воздух нагревается, его плотность падает, а вместе с тем ухудшается способность поддерживать горение. Чтобы этого не происходило, воздух пропускают через отдельную систему охлаждения, включающую собственные жидкостные магистрали, насос и радиатор.

Система непростая, и резонно возникает вопрос: если мотор столь небольшого рабочего объема демонстрирует весьма внушительные характеристики, не значит ли это, что они достигнуты в ущерб надежности? Отвечаем. Среди прочих разнообразных тестов двигатель 1.4 TSI проходил и ресурсные, на которых раз от раза доказывал, что пробег 300 000 километров для него не является предельным.

Причем владелец автомобиля с мотором 1.4 TSI может забыть о том, что турбина требует к себе трепетного отношения. Обычно оно заключается в том, что по окончании поездки мотору дают поработать несколько минут на холостом ходу, чтобы турбина сбросила лишнюю температуру. Иногда этим «ухаживанием» за-

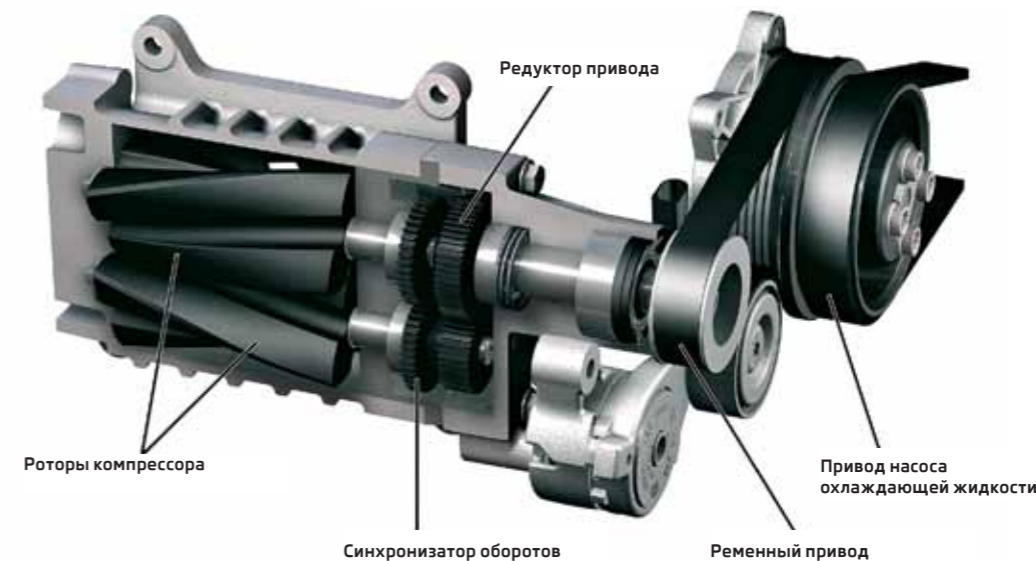
нимается отдельное устройство, турботаймер, избавляющий владельца от участия в нудной процедуре.

ŠKODA можно просто заглушить и уйти безо всякого вреда для здоровья двигателя. Дело в том, что нагнетатель снабжен не только собственной смазочной магистралью, но и принудительным охлаждением. Отдельная помпа с электроприводом способна нагнетать антифриз в течение 480 секунд после выключения зажигания. Восьми минут вполне хватит, чтобы остудить механизм даже после напряженной работы. При этом система периодически срабатывает и в движении — на 10 секунд через каждые 2 минуты. Для профилактики.

Отдельно стоит сказать о прогреве мотора, что весьма важно в российских условиях. Агрегаты с непосредственным впрыском зачастую обладают настолько высокой эффективностью (и как следствие, низкой теплоотдачей), что тепла для печки иногда не хватает. Для того чтобы двигатель быстрее выходил на рабочую температуру, его снабдили особой системой охлаждения. Она делится не только на малый и большой круги, но и на так называемые верх и низ: блок цилиндров и его головку также разделяет термостат, поэтому сначала антифриз циркулирует только у наиболее теплонагруженных узлов вроде камер сгорания, а уж затем, когда жидкость нагреется до 95 градусов, распространяется по всей системе.

Помимо того все ŠKODA с двигателями 1.4 TSI, поставляемые на российский рынок, с 2012 года имеют дополнительный

УСТРОЙСТВО МЕХАНИЧЕСКОГО КОМПРЕССОРА



Роторы компрессора

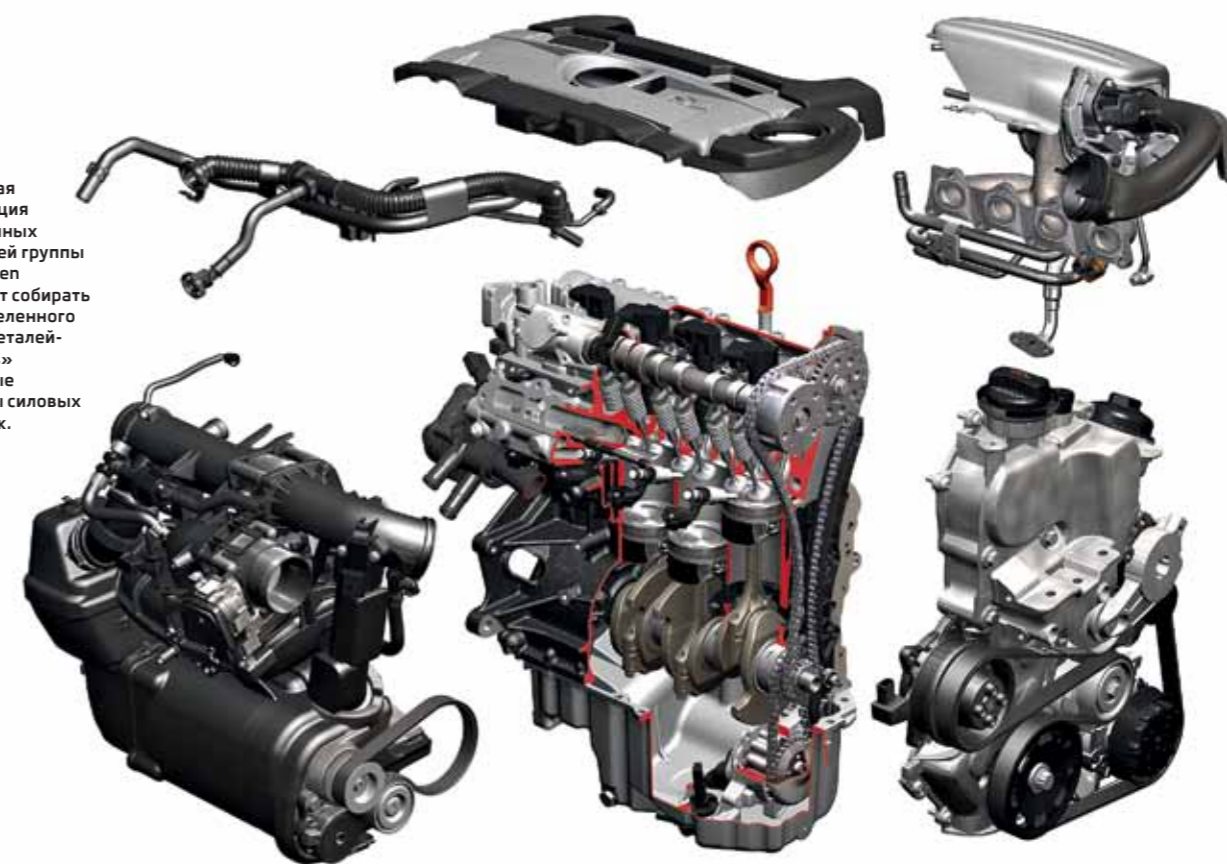
Редуктор привода

Синхронизатор оборотов

Привод насоса охлаждающей жидкости

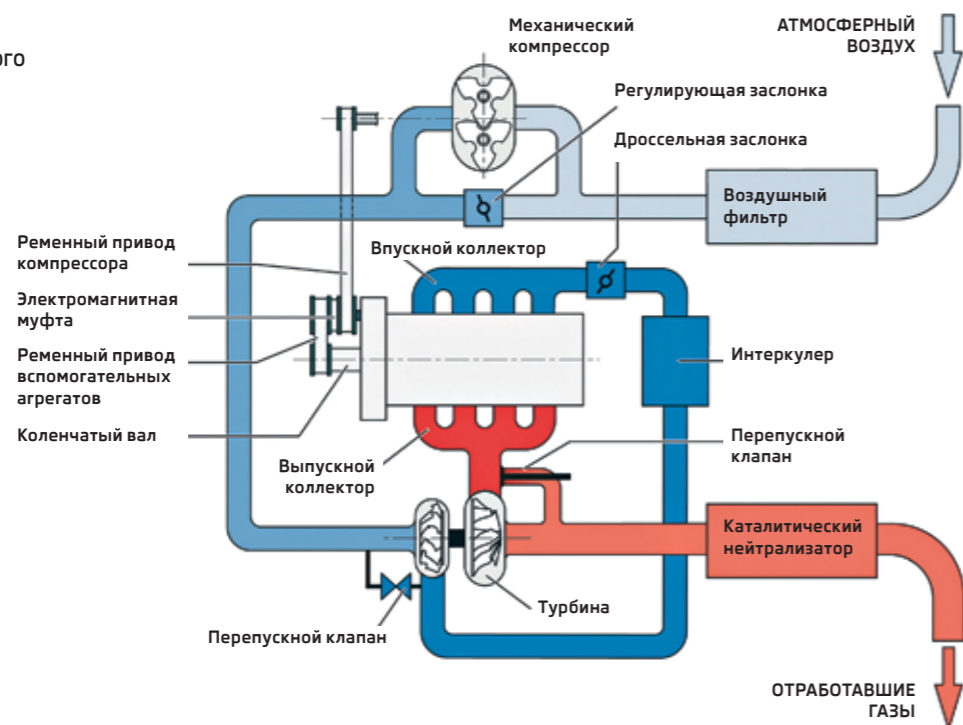
Ременный привод

СМЫСЛ ПОЯВЛЕНИЯ ПОДОБНЫХ МОТОРОВ ОБЪЯСНИТЬ ПРОСТО: ОНИ ПОЗВОЛЯЮТ НАСЛАЖДАТЬСЯ ДИНАМИКОЙ АВТОМОБИЛЯ, НЕ ЗАСТАВЛЯЯ ТРАТИТЬСЯ НА ЛИШНЕЕ ТОПЛИВО.



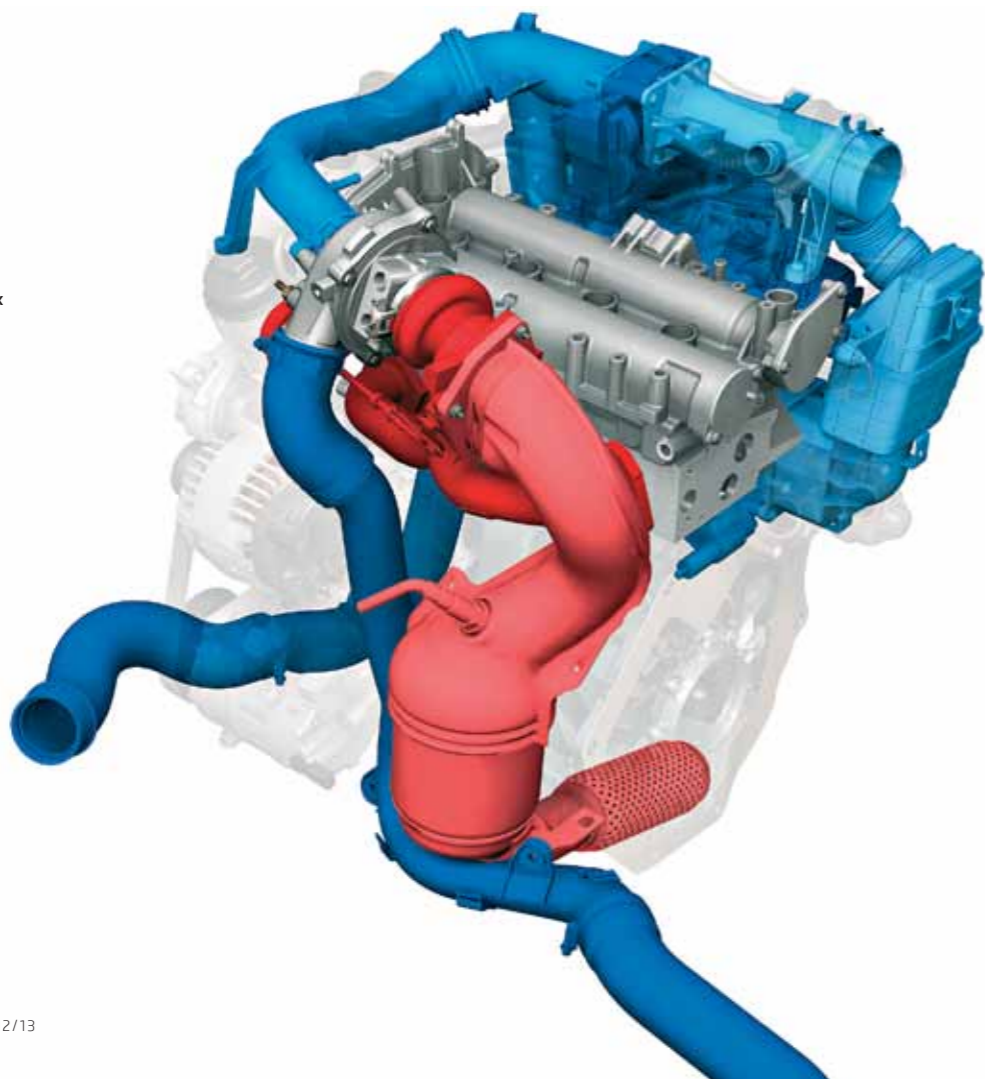
Модульная конструкция современных двигателей группы Volkswagen позволяет собирать из определенного набора деталей-«кубиков» различные варианты силовых установок.

ПРИНЦИПАЛЬНАЯ
СХЕМА ДВИГАТЕЛЯ
1.4 TSI, ОСНАЩЕННОГО
ТУРБИНОЙ
И МЕХАНИЧЕСКИМ
КОМПРЕССОРОМ



МОТОР 1.4 TSI, УСТАНОВЛИВАЕМЫЙ НА FABIA RS, УЖЕ ПОЛУЧИЛ ДЕСЯТЬ НАГРАД НА ЕВРОПЕЙСКОМ КОНКУРСЕ «ДВИГАТЕЛЬ ГОДА».

180-сильная версия 1.4 TSI — один из самых высокотехнологичных двигателей в мире. Ранее еще никому не удавалось установить на столь маленький по объему мотор сложную систему комбинированного наддува.



электрический нагреватель в системе отопления салона. Он действует по типу фена и начинает давать тепло сразу после запуска двигателя.

РАБОТА В ТАНДЕМЕ

О высоком запасе прочности 1.4 TSI говорит и еще один факт. 122 л.с. для данной конструкции не предел. На спортивной модели Fabia RS с той же кубатуры «снимается» 180 л.с. и 250 Нм. Отличный результат позволил данному мотору получить десять наград в различных номинациях на европейском конкурсе «Двигатель года».

Конечно, для достижения столь высоких параметров конструкцию базового мотора 1.4 TSI пришлось доработать, но ключевые детали, такие как чугунный блок цилиндров, кривошипно-шатунный механизм, необслуживаемый цепной привод ГРМ, система изменения фаз газораспределения на впуске, индивидуальные катушки зажигания для каждого цилиндра остались прежними. Усилены только клапаны (из-за более высокой теплонагруженности мотора) и их пружины, а во впускном коллекторе установлены заслонки для дополнительного завихрения воздуха. Кроме того, изменена форма распредвалов, привод и управление ТНВД (топливный насос высокого давления теперь есть не только на дизелях) и еще кое-что по мелочи.

Но самое интересное в данной версии 1.4 TSI (заводское обозначение CAVE) — система комбинированного двойного последовательного наддува, впервые

в мире примененная на автомобильных моторах. Остановимся на ней подробнее.

Как мы уже выяснили, для того чтобы повысить мощность и крутящий момент, надо подать в цилиндры больше воздуха. Но вместе с размерами растет и масса устройства, а также его инерционность. В какой-то момент мы получим эффект той самой «турбоямы», когда на малых оборотах или при резком нажатии на газ турбина не успевает раскрутиться и двигатель «затыкается». Как же тогда создать компактный мотор для автомобиля со спортивным характером? Обращаемся к практике двигателестроения.

Подобных недостатков, прежде всего запаздывания, лишены механические компрессоры. Они имеют механическую связь с коленчатым валом двигателя (в описываемом случае — через ремень) и потому в любой момент готовы вступить в работу, хоть на холостых, хоть на средних оборотах. Однако по мере роста оборотов механический нагнетатель начинает производить слишком много воздуха, впуская отнимая у мотора энергию. Конечно, избыток давления можно сдержать или искусственно ограничить работу компрессора. Но зачем, когда в таких режимах можно задействовать турбину, причем «совершенно бесплатно»? Вывод понятен? Надо сделать мотор, который одновременно использовал бы преимущества обеих схем: с механическим и турбонагнетателем. И он уже есть.

Устройства вступают в работу в строго определенной последовательности, контролируемой блоком управ-

ления. До 2400 об./мин. механический винтовой компрессор (типа Roots) трудится постоянно, создавая на пару с «едва проснувшейся» турбиной максимальное давление 2,5 бар. От 2400 до 3500 об./мин. простирается переходный этап. Турбина (она, кстати, имеет большие размеры, чем на 122-сильном 1.4 TSI) уже работает, но еще не в полную силу, поэтому компрессор бездействует, но находится в режиме ожидания и готов по команде сразу подключиться, если возникнет необходимость в резком ускорении (для этих целей служит особая фрикционная муфта, расположенная на шкиве водяного насоса). На оборотах свыше 3500 инициатива полностью переходит к турбине. Возросшей производительности системы отвечает и более мощный интеркулер (традиционного типа, когда сжатый воздух охлаждается через радиатор забортного воздуха).

Одновременно была усилена и система принудительного охлаждения турбины после выключения зажигания. Теперь она действует до 15 минут после остановки.

Учтена и другая характерная особенность моторов с механическими компрессорами — повышенный уровень шума. Представьте себе валы, вращающиеся с частотой до 17 500 об./мин., работающие так интенсивно, что прогнанный через них воздух раскаляется до 200 градусов? Горячий цех, да и только. Но вся эта красота упакована в звукоизолирующий кожух. Из него, правда, тоже времени от времени прорывается приглушенный свист. Это вызов соперникам. Кто может так же, как я? 🚗



Благодаря своей универсальности двигатель 1.4 TSI нашел применение на самых разных моделях концерна Volkswagen: от компактных хэтчбеков до спортивных машин и кроссоверов.

Машины внутренних дел

текст: **Антон Дар** | фото: **Александр Семицетов**

Млада-Болеслав и Калугу объединяет не только то, что в обоих городах выпускают ŠKODA Octavia. И там и тут эти автомобили использует местная полиция.

К полиции можно отнестись по-разному. Но все, пожалуй, согласятся, что без этой службы не может обойтись ни одно государство, а на людей, работающих в полиции, ложится очень серьезная нагрузка. Власти всех без исключения стран стараются брать на службу кандидатов крепких, надежных и морально устойчивых. Такие же высокие требования предъявляются и к автомобилям, которыми полицейские пользуются.

Мы встретились с двумя полицейскими экипажами. Они служат в разных городах, говорят на разных языках, но каждую смену садятся на руль одинаковых автомобилей — ŠKODA Octavia.

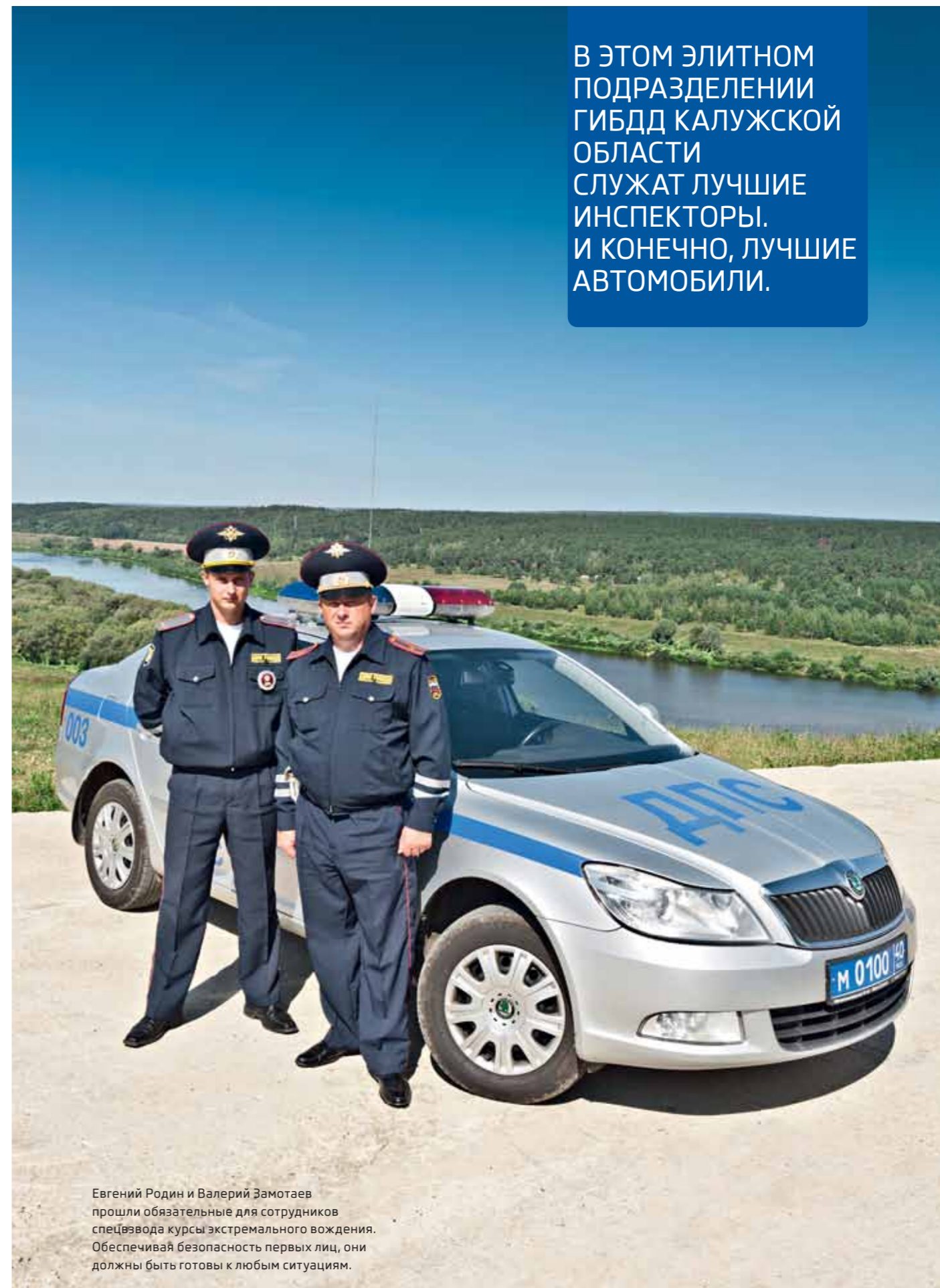
ПОПРОБУЙ ДОГОНИ

На территории управления ГИБДД Калужской области на постаменте стоит настоящий автомобильный раритет — «Волга» ГАЗ-24 в сине-желтой милицейской раскраске, с гербом Советского Союза на двери, прямо как в старом кино, в котором милиционер всегда являл собой образец честности, смелости, мудрости и доброты. Автомобиль этот — мечта коллекционера. Машина из спецвыпуска. Обычная с виду «Волга», но оснащенная мотором от «Чайки», тяжеленным V8 мощностью 195 сил, и трехступенчатым автоматом, по динамическим показателям почти не знала себе равных на советских дорогах. «Кушала», конечно, много: официальных данных нет, но два бака поставили не просто так, да и управлялась, по нынешним меркам, неважно, поэтому, чтобы компенсировать повышенную нагрузку на переднюю ось,

в багажник клали чугунную плиту. Зато состязаться с ней могли разве что не менее диковинные «Жигули» с роторным двигателем — другое «специзделие» для тех, чья «служба и опасна, и трудна, и на первый взгляд как будто не видна». Такие «Волги», получившие ласковое прозвище «догонялки», чаще поступали в распоряжение КГБ, чем в милицию, но данный случай — особый. Калужская область, если вы запомнили, считает себя колыбелью космонавтики. Космодрома тут не было и нет, зато здесь творил теоретик ракетостроения и космонавтики Циолковский. Мемориальный дом-музей ученого и один из первых в СССР музеев космонавтики обеспечивали постоянный приток высоких гостей, многие из которых прибывали на машинах иностранного производства, за которыми стандартный отечественный патрульный автомобиль, обеспечивающий безопасный проезд, элементарно не поспевал.

Сейчас такой проблемы нет. В Калуге на заводе Volkswagen уже пять лет собирают ŠKODA Octavia. Самые обычные машины в стандартной комплектации вполне справляются со службой в элитном подразделении — специализированном взводе по обеспечению беспрепятственного проезда автотранспорта. Этот взвод, как и тридцать лет назад, способствует быстрому и безопасному передвижению по области важных чиновников, высоких иностранных гостей, а также детей, направляющихся в лагеря отдыха. В нем служат российские герои нашего материала — майор Валерий Замотаев и лейтенант Евгений Родин.

В ЭТОМ ЭЛИТНОМ ПОДРАЗДЕЛЕНИИ ГИБДД КАЛУЖСКОЙ ОБЛАСТИ СЛУЖАТ ЛУЧШИЕ ИНСПЕКТОРЫ. И КОНЕЧНО, ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛИ.



Евгений Родин и Валерий Замотаев прошли обязательные для сотрудников спецвзвода курсы экстремального вождения. Обеспечивая безопасность первых лиц, они должны быть готовы к любым ситуациям.



НЕСТАНДАРТНЫЕ ЗАДАЧИ

Валерий Замотаев — старший в экипаже. Начинать в дорожно-патрульной службе в «лихие девяностые». Вспоминает то время без особого восторга: работать приходилось чаще на своих двоих, то есть «на земле» в прямом смысле, ведь патрульных машин на всю Калугу — по пальцам перечесть. Хорошо хоть, что бумажной волокиты было тогда намного меньше. В тоненькой папочке инспектора умещались все необходимые бланки, а сейчас, например, чтобы «продуть» водителя на предмет употребления алкоголя, по закону надо столько бумаг разного образца заполнить, как будто гражданина оформляют на ПМЖ в другую страну.

На глазах Валерия Замотаева происходило и становление современной службы внутренних дел. В материально-техническом плане в последние годы наметился явный прогресс. Автомобилями укомплектованы все подразделения, а сотрудники элитных, к каковым, конечно же, он относится, могут выступать в качестве автомобильных экспертов, благо есть материал для сравнения.

«У нашей „Октавии“, на первый взгляд, не такой уж выдающийся мотор, — говорит Валерий. — Объем — 1,4 литра, мощность — 122 лошадиные силы. А на практике автомобиль едет лучше, чем 180-сильные конкуренты. И роботизированная коробка работает замечательно, и на высокой скорости автомобиль отлично держит дорогу, и тормозов хватает с запасом. Подвеска у „Шкоды“ адаптирована к нашим условиям. Дороги, сами знаете,

не везде так хороши, как хотелось бы, но „Октавия“ не капризничает. Не буду врать: сколько-нибудь серьезных нареканий к машине нет. Разве что не предусмотрено штатного места для размещения автоматического оружия, мы его берем с собой на ночные смены. Но его ни в одной машине нет. Разве что в тех, что показывают в кино про американскую полицию».

От себя заметим: и по разгону, и по максимальной скорости Octavia 1.4 TSI делает супер-«Волгу», благо она еще на ходу, а калужская Octavia 1.8 TSI — и подавно.

Отдельный плюс «Октавии» — огромный багажник. В калужском управлении ГИБДД есть небольшой служебный музей. В нем среди прочих экспонатов представлен прибор, напоминающий дачный стабилизатор напряжения, с выносным блоком, похожим на фару-искатель. Так выглядел «измеритель скорости автомобилей», применявшийся в 70-х годах. Выявил он превышение, значит, водитель должен был поверить инспектору на слово, прибор показания не фиксировал. А сегодня что? Нет четких доказательств — по судам затаскают. Измерять же скорость «Феном» (прибором, что скорость запоминает, но не дает возможности понять, какой именно автомобиль нарушил) с 2012 года прямо запрещено. Да и водитель пошел хитрый, пользуется антирадаром или просто увидит патрульную машину — сбросит скорость.

К чему все это сказано? К тому, что на дежурство — когда нет работы по сопровождению, экипаж отправляется работать «на землю», следить за порядком и ловить

нарушителей — в багажник ложится аппаратура. Например, фоторадарный передвижной комплекс «КРИС П». Тот, кто ездит по стране, наверняка знаком с этим чудом техники: стоит на краю проезжей части невзрачный ящик на треноге, равнодушно смотрит стеклянными глазами на дорогу. Только заметил превышение скорости, так сразу и послал «фотографию на память» с изображением автомобиля патрульному экипажу, который расположился дальше, по ходу движения, в пределах 1,5 км — зоне действия радиосигнала.

А теперь считайте: прибор, тренога, аккумуляторный блок к нему — объемный груз получается. И все для того, чтобы нарушители знали: попасться с превышением скорости можно где угодно, а уйти от ответственности получится едва ли, все ходы записаны в ноутбук. По тому же компьютеру можно «пробить» водителя. В том случае, если на нем висит неоплаченный в течение месяца штраф, инспектор вправе доставить его в суд, а дальше — удвоение старого штрафа или до 15 суток административного ареста, как уж судья решит.

Продолжая разговор о технике, заметим, что нелишним будет иметь в патрульном автомобиле прибор для измерения степени тонировки стекол — тауметр по-научному. Правда, после того как тонировке передних стекол была объявлена война (штраф и снятие номеров, если вы не в состоянии вернуть стеклам приличествующий вид на месте), некоторые особо умные граждане стали использовать быстросъемные шторки, но это другая история.



Иногда от инспектора можно услышать такую фразу, сказанную напарнику: «Не забудь положить в багажник Диану!». Неподготовленный слушатель сразу же напряжется: о чем речь? Нельзя ведь заподозрить, что люди, призванные охранять общественный порядок, бросят какую-то несчастную в багажник, рассчитывая, что она на что-то сгодится в течение смены?! Конечно, нет. «Диана» — специальное устройство для принудительной остановки колесных транспортных средств. Современная версия «ежа». Лента с шипами, которую при необходимости остановить нарушителя растягивают поперек дороги. Конструкция шипов непростая. Они высокие, то есть справляются с резиной толщиной до пяти сантиметров, а при наезде отделяются и застревают в колесе. Полая конструкция шипов (как острые обрезки трубы) гарантирует быстрый выход воздуха из любой шины, даже бескамерной.

ДЕЛО БАХУСА БОИТСЯ

Диана — мифическая богиня охоты, в то время как Бахус — бог виноделия. При чем тут Бахус? Это типичное для России, и Калуга в данном случае не исключение, название операции по выявлению нетрезвых водителей. Когда ее проводят, обычно накануне и в разгар выходных, патрульные экипажи берут с собой сертифицированные алкотестеры, с обязательной функцией распечатки чека. Прибор тоже места требует.

По поводу проблемы «нулевого промилле» у инспекторов единое мнение:

политику руководства страны одобряем. Мол, нельзя нашим людям даже намекать, что им «что-то такое» позволено.

Валерий вспоминает показательный случай из своей практики, относящийся к 90-м годам. Он тогда еще на отечественной «десятке» дежурил. Решил наш инспектор с напарником остановить представительский седан, отчаливший на его глазах от ресторана. Почему-то закралось подозрение, что водитель не только ел да шутил-танцевал там с девушкой. Экипаж дал указание остановиться, да куда там: взревел могучий немецкий двигатель, унося неведомого автолюбителя и его спутницу во тьму улиц ночной Калуги. Понял Валерий, что не выиграть ему эту битву моторов. Да через несколько секунд убедился, что не в лошадиных, знать, силах правда. Супостат рванул через Т-образный перекресток, но сама дорога-матушка его остановила: русский бордюры, незаметный в ночи, порвал брюхо машины нарушителя, и грузный седан, поломав двигатель с коробкой передач о дорожный камень, сел брюхом на грунт.

«И стоило гражданину садиться за руль после бокала вина, чтобы потом так разнервничаться при встрече с инспектором?» — задает вопрос Валерий и, похоже, сам знает на него ответ.

Кстати, общая установка последнего времени — больше применять техники, меньше — людей. Переименование милиции в полицию в ГИБДД Калужской области привело к 20-процентному сокращению штата личного состава. Зато оставшимся, можно сказать, лучшим су-

щественно повысили зарплаты. Но убрали все льготы типа бесплатного проезда, скидок на оплату телефона и прочих приятных мелочей. Сегодня рядовой инспектор получает 30–40 тысяч рублей в месяц. «Для сотрудника, живущего в деревне, это очень неплохой доход, он за такую работу будет держаться всеми силами, другой все равно нет. В городе жизнь дороже, соблазнов больше, и одной такой зарплатой людей удержать не всегда получается. Нужна более сложная система: человек должен быть повязан, в хорошем смысле, служебной квартирой, перспективой получать достойную пенсию... Чтобы боялся даже одним опрометчивым поступком разрушить свое настоящее и будущее. Понятно, что это требует увеличения расходов со стороны государства, но безопасность дешевой не бывает», — высказывает нам частную точку зрения один из руководителей управления ГИБДД Калужской области.

С осени 2010 года все автомобили, работающие в областной ГИБДД, оснащены видеорегистраторами, которые записывают все, что происходит в патрульной машине и перед ней. Записи в конце смены сдаются в архив и хранятся три месяца. Иными словами, руководство утверждает, что инспекторы находятся под постоянным наблюдением. Равно как и нарушители. Попытка дать взятку может закончиться судебным приговором: видеозапись обеспечит необходимую доказательную базу.

А еще у руководителей службы есть претензия к журналистам. Из всего того, что происходит в системе ГИБДД, они

ДЕВИЗ ЧЕШСКИХ ПОЛИЦЕЙСКИХ — «ПОМОГАТЬ И ОХРАНЯТЬ». ОНИ ГОРДЯТСЯ СВОЕЙ РАБОТОЙ, ПРЕСТИЖНОЙ, НО ОПЛАЧИВАЕМОЙ НЕ СЛИШКОМ ВЫСОКО.

Сотрудники полиции Млада-Болеслава Алеш Павлиш (слева) и Лукаш Гейсслер. Типичный для Чехии городской патруль. Заметно, что парни не пренебрегают правом бесплатного посещения спортзала. Их звание соответствует нашему «прапорщик».



выискивают самую грязь. Чуть кто оступись — сразу раструют на весь мир. А про подвиги, которым место каждый день находится, почти ничего не пишут. Вы слышали про то, как в 2012 году инспекторы в Бурятии, рискуя собственными жизнями, остановили автобус с детьми, у которого отказали тормоза? Подставили свой автомобиль, чтобы затормозить многотонную махину. А калужскому инспектору в дни нашего визита остановленный водитель ударом головы сломал нос. Думаете, преступник-рецидивист, грудь в татуировках? Ничуть. Интеллигент, врач. Выпивши был, оттого и буянил. Инспектор, заметим, вовсе не жаждал упечь обидчика в тюрьму и даже отчасти входил в его положение: все понятно, бес попутал. А уж сколько инспекторам приходится выслушивать от водителей: и за состояние дорог, и за новые законы. Как будто инспекторы во всем виноваты! Только майор Валерий Замотаев говорит так: «Не надо озлобляться в ответ. Относись к людям с уважением. Водители это чувствуют и отвечают взаимностью. Во всяком случае, если тебе нормальный человек попался. А нормальных людей больше, чем плохих».

И когда в Калуге после реорганизации движения сотрудники ГИБДД стояли на дороге, чтобы предупреждать о новых требованиях знаков, а не карать за их нарушение, слышали в свой адрес «спасибо».

ЛЮДИ И ГОРОД

Бывает, что судьбу города решают два человека. Причем не какие-то властители, а обычные горожане. Для Млада-Болеслава таковыми стали Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент, организовавшие в конце XIX века в 70 километрах от Праги сначала выпуск велосипедов, а немного позднее и автомобилей, известных сейчас всему миру под именем ŠKODA.

Сегодня в Млада-Болеславе выпускают модели Octavia и Rapid. Завод обеспечивает работой не только город и соседние населенные пункты, но и другие страны: здесь можно встретить специалистов из Польши, Словакии, Венгрии и Румынии. ŠKODA в Млада-Болеславе — это 20 тысяч рабочих мест.

Не секрет, что криминальная обстановка в крупных промышленных центрах более напряженная, чем в обычных городах. Конечно, Млада-Болеслав не Детройт. Здесь нет районов, куда лучше не ходить ночью. В Детройте есть такие, куда туристам не советуют совать нос даже днем. Однако в целом число регистрируемых правонарушений примерно на треть выше, чем следовало бы ожидать в чешском городе с населением около 50 тысяч человек. Тяжкие преступления, к счастью, совершаются редко. Основную статисти-

ку обеспечивают различного рода кражи. «Подрезать» кошелек у зазевавшегося прохожего или разбить стекло машины и вытащить из нее портфель — это могут запросто.

Преступниками, чьи действия уголовный кодекс оценивает до пяти лет лишения свободы, занимается районная, или общая, полиция. Два отделения на город, 75 человек личного состава. В России ту же работу выполняли бы человек двести, соотношение числа сотрудников полиции к гражданскому населению у нас одно из самых высоких в мире, однако не о России речь.

ЗАРПЛАТА ХОРОШАЯ, НО МАЛЕНЬКАЯ

Может, конечно, нам только показалось, но тех чешских полицейских, что мы встретили, расpiraет от гордости за свою работу. Устроиться на нее очень не просто. Вакансий нет, а когда они открываются, на одно место претендует до пяти человек. После прохождения физических и психологических тестов, а также пристального изучения биографии вчерашний выпускник школы на полгода попадает на учебу, после чего заступает на службу и может претендовать на полную зарплату патрульного, то есть 15 тысяч крон — меньше 800 долларов по-нашему. К сорока годам можно рассчитывать на доход вдвое больший. Но сорокалетних на оперативной работе почти нет. Основной костяк — парни до тридцати.

Не очень, честно говоря, много за положенные по контракту 14 двенадцати-часовых смен в месяц. Еда, спорить нечего, в Чешской республике стоит дешевле, чем у нас, зато автомобили, те же самые ŠKODA, — дороже. Но полицейские не ропщут, а терпеливо объясняют, что в Европе кризис, и кому, как не им, государевым людям, первыми испытать на себе все тяготы и лишения службы? Зарплату им не только не индексируют, а даже, напротив, в 2011 году сократили на десять процентов.

И автомобили в полиции служат самые скромные. Да, это ŠKODA Octavia, все-таки размер салона и багажника имеет значение, но коробка передач — механическая, руль — пластиковый, без кожаной отделки, никакой музыки в салоне. Пусть толстые американские копы трескают свои пончики под рок-н-ролл, развалившись в машине, чешскому физлу (так называют полицейских за глаза) нет времени слушать даже Карела Готта — все внимание на сообщения, поступающие на радиостанцию.

Можно сказать, что из дополнительного оборудования, кроме рации и «люстры» на крыше, в машине только чехлы из кожаменителя. Совершенно необходимый для поддержания гигиенической чистоты в салоне аксессуар. Иной задержанный имеет грязную одежду, иной

вроде чист, да нетрезв — по дороге, бывает, укачивает.

Расход горючего у полицейских лимитирован, поэтому за сутки машина пробегает около 50 километров. Пешее патрулирование, когда экипаж (обычно он состоит из трех человек) выходит на улицу и изучает ту сторону городской жизни, которую не увидишь из окна автомобиля, только приветствуется.

«Полиция у нас живет небогато», — признаются сотрудники, но гордятся тем, что несут свою службу честно. Скандалов, связанных с тем, что полицейский попался на получении взятки, в городе не припомнят, да и предлагают, положи руку на сердце, крайне редко. Может, раз в год, а может, и раз в два года. Более того: к одежде офицера приделана маленькая видеокамера с записывающим устройством. Она позволяет быстро изобличить наглеца, желающего избежать наказания таким низким способом, как подкуп должностного лица. Правда, записывающих устройств на отдел всего два, и сотрудники носят их на груди нечасто, так ведь раньше и того не было.

Вооружены полицейские в Млада-Болеславе отечественными, то есть сделанными в Чешской республике, пистолетами CZ 75 D Compact. Удачная модель компании Ceska Zbrojovka (14 патронов в магазине калибра 9 мм) в 2003 году была признана одним авторитетным изданием в США «пистолетом года».

А вот автоматы, по-чешски «самопалы», в полиции Млада-Болеслава импортные. На вопрос «почему?» чехи отвечают: оборудование закупается у тех, кто предлагает лучшую цену. Лучшую предложил австрийский производитель. Но автоматические Steyr извлекают из оружейной комнаты только в случае ЧП. Например, поступления сигнала об ограблении банка. Даже пистолетные выстрелы звучат в городе нечасто. Из последнего, что приходит нашим собеседникам на ум: мужчина из общежития, участник драки, намеревался броситься на полицейского с ножом. Пришлось сделать предупредительный выстрел.

А пострелять можно в тире. Каждый полицейский бывает в нем раз в месяц, получая всякий раз 20 патронов для тренировок.

Вообще же, несмотря на некоторые статистические отклонения, Млада-Болеслав — город спокойный. За исключением дней, когда проводятся футбольные матчи. Вот когда полицейским приходится жарко. Они надевают «костюмы космонавтов», пластиковые доспехи и препровождают особо ретивых болельщиков в уютные камеры с одноразовыми тапочками. В Чехии четко помнят: до решения суда задержанный гражданин преступником не является.

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.

Правда ли, что зимой автомобиль лучше не мыть лишний раз, а автоматических моек стоит избегать круглый год?

Зима — не повод отказываться от мойки автомобиля. Наоборот, ее следует проводить регулярно, так как в холодное время года кузов подвержен воздействию агрессивной среды. Смесь грязи, соли, компонентов выхлопных газов и противогололедных реагентов разъедает лакокрасочное покрытие, хром, диски колес, портит радиатор. Поэтому желательно минимум раз в месяц посещать мойку не только летом, но и зимой.

Когда на улице отрицательная температура, после мойки рекомендуется проуть сжатым воздухом и просушить (к примеру, обычной бумажной салфеткой) дверные уплотнители, замки дверей и прочие подвижные элементы, которые могут замерзнуть. Не помешает также обработать дверные уплотнители специальным составом (его можно приобрести у дилеров ŠKODA, номер по каталогу — G 052172A1).

Современные автоматические мойки не наносят существенного вреда автомобилю (если техническое состояние самой станции не вызывает вопросов), однако ручная бесконтактная мойка предпочтительнее, особенно в зимний период, когда автомобиль покрыт ледяной или снежной коркой, содержащей абразивные частицы. При мойке автоматической щеткой они работают как наждачная бумага, царапая кузов.

Слышал, что в автомобилях марки ŠKODA система стабилизации теперь называется не ESP, а ESC. С чем это связано? Изменились ли функциональные особенности системы?

Это всего лишь два обозначения одной и той же системы. Разница между ними только в том, что ESC, то есть Electronic Stability Control, — это общее, можно сказать, международное название системы поддержания курсовой устойчивости, в то время как ESP (от немецкого Elektronisches Stabilitätsregelungsprogramm) — запатентованная компанией Bosch аббревиатура, которую, впрочем, концерн Volkswagen (вклю-

чая марку ŠKODA) как непосредственный потребитель электронных компонентов Bosch, вправе использовать на своих моделях. Функционал системы от смены аббревиатуры не изменился. Но ŠKODA, как и раньше, применяет самые современные блоки, отвечающие за стабилизацию, и самые свежие версии их программного обеспечения.

Какой срок службы у ксеноновых фар? Я всегда думал, что он превышает срок службы автомобиля, но знакомые говорят — дорогие газовые лампы тоже могут перегореть и их ресурс лучше экономить, например, по возможности пользоваться противотуманками.

Истина лежит посередине. Ксеноновые лампы, безусловно, имеют более высокий срок службы, нежели обычные галогеновые, но называть газоразрядные источники света вечными тоже неправильно. Принято считать, что ресурс ксеноновых фар выше примерно в десять раз, чем у галогеновых. Именно поэтому если обычные лампы являются расходным материалом и подлежат замене за счет владельца, то в случае перегорания ксеноновых ламп или поломки их блоков розжига ремонт в гарантийный период будет произведен бесплатно (само собой, если при этом не были нарушены правила эксплуатации). Так что экономии ресурса ксенона вряд ли можно признать рациональной.

Как работает менеджер питания в бортовой системе питания? Это правда, что он не даст аккумулятору разрядиться до такого состояния, что невозможно будет завести машину? Или включение дополнительных приборов вроде парковочных огней или видеорегистратора он воспримет как сигнал отдать всю энергию без остатка? Возможен такой вариант, что аккумулятор полностью разрядится?

Так называемый менеджер питания — это одна из функций оптимизации управления бортовой электросетью, которая главным образом работает при заведенном двигателе. Когда блок управления системой понимает, что из-за большого числа включенных потребителей проис-

ходит незаряд аккумуляторной батареи, второстепенные устройства вроде обогрева заднего стекла могут на короткое время обесточиваться для поддержания заданного энергетического баланса. Однако менеджер питания не в силах предотвратить полный разряд АКБ при заглушенном двигателе. Поэтому оставлять надолго автомобиль с включенными габаритными огнями или с мощным прибором в розетке не стоит: стартер потом может просто не сработать.

Какой допустимый расход масла у двигателей ŠKODA? Это нормально, что мне приходится подливать масло между ТО?

Расход (угар) масла — абсолютно нормальное явление, а его величина зависит от типа двигателя и условий эксплуатации. В необходимости доливки масла в межсервисный интервал нет ничего страшного. Главное, чтобы потребление смазки мотором укладывалось в 500 мл на 1000 км пробега. Превышение этого показателя говорит о необходимости проверки двигателя на сервисной станции.

Хотел поставить в габаритные огни светодиодные лампы, потому что они дольше служат и придают автомобилю нарядный вид, но бортовой компьютер выдал ошибку, мол, свежая лампа перегорела, хотя это не так. В чем может быть проблема?

Так работает система самодиагностики. Блок управления бортовой электросетью периодически опрашивает ее участки путем посылки в них пакета импульсов. Тем самым электроника измеряет сопротивление и делает выводы об исправности ламп. А поскольку сопротивления светодиодов и ламп накаливания заметно различаются, установку LED машина воспринимает как неисправность — перегоревшую лампу. Назвать это ошибкой нельзя, потому что ŠKODA категорически не рекомендует изменять конструкцию элементов, влияющих на безопасность. Световые приборы к ним, безусловно, тоже относятся. Если бы светодиодные лампы были одобрены для применения на вашей машине, электроника бы их распознала.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА



Дар солнца.
Вино, которым гордится
Чешская республика. 62

АВТОСПОРТ

Команда ŠKODA Motorsport выиграла три раллийных первенства планеты. 56

ИНТЕРВЬЮ

Как устроен интернет-сервис «Яндекс. Пробки». 76

ПОПРОБУЙ САМ

Ваночка. Традиционный зимний чешский десерт. 82

Тройной удар

текст: Андрей Долгов | фото: ŠKODA Motorsport

ŠKODA Motorsport продолжает победное шествие по трассам планеты. Команды, выступающие на автомобилях Fabia Super 2000, в 2012 году выиграли три престижных международных чемпионата: IRC, а также первенства Европы и Азиатско-Тихоокеанского региона.



ŠKODA Motorsport



INTERCONTINENTAL RALLY CHALLENGE

Перед началом очередного сезона в интерконтинентальном первенстве IRC ни у кого из экспертов не было сомнений: победа в личном и командном зачетах обязательно достанется ŠKODA. Столь мощно выглядела чешская команда на протяжении двух последних лет. Главные соперники, сосредоточившись на подготовке нового автомобиля, ослабили хватку. И, при учете того, что и раньше проигрывали ŠKODA, теперь уже точно не могли навязать ей борьбу. Чехи своей успешностью фактически распугали всех основных конкурентов и тем самым вынудили руководство чемпионата IRC задуматься о реформах.



ŠKODA Fabia Super 2000 — бесспорно, лучший автомобиль в своей категории. За его рулем в 2012 году пилоты выиграли девять титулов в различных чемпионатах.

ЗА СЕМЬ ЛЕТ СУЩЕСТВОВАНИЯ IRC ŠKODA СТАЛА САМОЙ УСПЕШНОЙ МАРКОЙ В ЕЁ ИСТОРИИ, ОДЕРЖАВ 27 ПОБЕД И ПО ТРИ РАЗА ВЫИГРАВ ТИТУЛЫ В ЛИЧНОМ И КОМАНДНОМ ЗАЧЁТАХ.

Уже в следующем году IRC будет ликвидирована, а на ее месте появится более мощная серия, с гораздо более сильным подбором участников. Руководство ŠKODA Motorsport поддержало идею организаторов чемпионата и Международной автомобильной федерации. Легкие победы (а победу в 2012 году в IRC по-другому и не назовешь) не нужны и самой марке. Таким образом, чемпионат, просуществовавший семь лет, больше проводиться не будет. И его последний сезон прошел под знаком доминирования команд, представлявших ŠKODA.

В сезоне 2012 года чешская марка переписала все мыслимые и немыслимые рекорды серии. Достаточно сказать, что по итогам каждой из 13 проведенных гонок хотя бы один пилот ŠKODA поднимался на подиум. Пилоты заводских команд одержали девять побед в десяти первых этапах. Две последние гонки уже фактически ничего не решали.

Три первых места по итогам борьбы в личном зачете также достались гонщикам ŠKODA. Для того чтобы занять третью позицию, Юхо Ханнинену, чемпиону IRC 2010 года, хватило и пяти гонок, три из которых финн выиграл. Ян Копецки, одержав две победы на этапах, вновь занял в личном зачете второе место. Чешский пилот, таким образом, стал обладателем своеобразного рекорда: теперь он четырехкратный вице-чемпион серии.

Ну а победа в личном зачете досталась Андреасу Миккельсену. Норвежец, второй год подряд представлявший полузаводскую команду ŠKODA UK, вновь выиграл чемпионат и стал первым (а значит, единственным) во всей истории первенства двукратным обладателем титула. Именно на норвежского пилота глава ŠKODA Motorsport Михал Храбанек сделал ставку в IRC. Руководство спортивного подразделения марки никогда не скрывало: в распоряжении ŠKODA UK та же техника, что и у пилотов основной заводской команды. Нет для Храбанека разницы и в том, одержит победу в чемпионате гонщик заводского коллектива или частного; главное, чтобы победа досталась тому, кто выступает за рулем автомобиля Fabia Super 2000.

За семь лет существования IRC ŠKODA стала самой успешной маркой в ее истории, одержав 27 побед в ралли и по три раза выиграв титулы в личном и командном зачетах. Юхо Ханнинен с 11 победами стал при этом самым успешным пилотом. Все свои гонки в IRC Юхо выиграл за рулем Fabia Super 2000 — бесспорно, лучшего автомобиля в своей категории.

ЧЕМПИОНАТ ЕВРОПЫ

Тем не менее для самого Ханнинена три победы в IRC были вовсе не главными в сезоне 2012 года. С самого начала чемпионата было известно, что на этапах интерконтинентального чемпионата финн будет появляться лишь эпизодически, так сказать, в свободное от основной работы время. Главной задачей

Ян Копецки, одержав четыре победы в четырех первых гонках чемпионата Чехии, с легкостью выиграл национальное первенство.



ŠKODA Fabia S2000

Длина	4000 мм
Ширина	1820 мм
Минимальная масса	1200 кг
Двигатель	атмосферный, 4 цилиндра, 1996 см ³
Максимальный крутящий момент	250 Нм при 7250 об./мин.
Максимальная мощность	276 л.с. при 8250 об./мин.
Привод	постоянный полный
Коробка передач	6-ступенчатая секвентальная
Объем топливного бака	75 л
Потребление топлива в режиме гонки	60 л / 100 км





Юхо Ханнинен и Ян Копецки сменяли друг друга за рулем заводской Fabia S2000 на этапах IRC. На асфальтовых гонках стартовал чех, на гравийных — финн.

Восходящая звезда мирового ралли Эсапекка Лаппи дебютировал в составе ŠKODA Motorsport на Ралли Польши, одном из этапов чемпионата Европы, и сразу же выиграл гонку.

РАЛЛИЙНЫЙ СЕЗОН 2012 ГОДА ЗАКОНЧИЛСЯ ДЛЯ КОМАНДЫ ŠKODA MOTORSPORT ТРИУМФОМ.

Ханнинена в прошлом году были победы в чемпионате Европы. ŠKODA не случайно обратила внимание на первенство Старого Света. Именно на его основе в результате слияния с IRC и будет создана более мощная серия. В ŠKODA хотели как можно лучше ознакомиться с этапами чемпионата, а потому решение откомандировать Ханнинена в это первенство было логичным.

Юхо отработал на все сто. Выиграв гонки в Хорватии, Бельгии, Турции и Чехии, финский пилот заводской команды ŠKODA досрочно (за два этапа до финиша!) обеспечил себе победу в личном зачете. Нет сомнений — теперь в ŠKODA хорошо готовы к переменам в раллийном мире.

Ханнинен же за период работы с чехами стал одним из самых титулованных раллийных пилотов планеты. За три последних сезона финн выиграл три разных чемпионата. После триумфа в IRC в 2010 году последовала победа в чемпионате мира S-WRC, проводимом для автомобилей класса S2000, а теперь Юхо выиграл и первенство Европы. Ханнинен — единственный в мире пилот, который побеждал во всех этих чемпионатах! И после четырех лет сотрудничества Юхо покидает команду в статусе звезды мирового ралли.

Досрочная победа Ханнинена в первенстве Европы позволила ŠKODA выполнить и еще одну задачу на сезон — опробовать молодежь. Место за рулем автомобиля Ханнинена под конец чемпионата занял его молодой соотечественник чемпион Финляндии Эсапекка Лаппи. 21-летний финн считается едва ли не самым талантливым пилотом своего поколения. В чем не замедлил еще раз убедить руководство ŠKODA в своей первой же гонке в составе чешской команды. Дебют Лаппи на Ралли Польши получился триумфальным: Эсапекка выиграл первую же гонку в составе ŠKODA Motorsport.

ASIA-PACIFIC RALLY CHAMPIONSHIP

Еще одна победа была одержана в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате по ралли. В APRC (Asia-Pacific Rally Championship) ŠKODA представлял опытный дуэт: австралиец Крис Аткинсон, известный по своим выступлениям в чемпионате мира, и его штурман бельгиец Стефан Прево.

Эти двое стартовали на пяти этапах первенства из шести. Выиграв в Новой Зеландии и Австралии, они финишировали вторыми в остальных гонках, в которых стартовали. Титул был завоеван на заключительном этапе в Китае. Победа в зачете марок также досталась ŠKODA.

Таким образом, выиграв три международных чемпионата, ŠKODA добилась практически максимального результата в 2012 году. Прибавьте сюда еще и шесть титулов в национальных первенствах по всему миру.

К НОВЫМ ПОБЕДАМ

В раллийном сезоне 2013 года ŠKODA Motorsport продолжит выступление в ведущих мировых первенствах. Финны Эсапекка Лаппи и Янне Ферм примут участие в нескольких этапах WRC-2 (согласно, ранее носившем название S-WRC).

Ян Копецки и Павел Дресслер сосредоточат усилия на Чемпионате Европы по ралли.

Этим список задач, поставленных перед командой, не ограничивается. «Во втором полугодии 2013 года начнем готовиться к следующему этапу развития программы в автоспорте: нам есть, над чем работать,» — говорит глава ŠKODA Motorsport Михал Храбанек, не раскрывая пока всех карт.

Руководитель команды верит: и через год он сможет сказать — «это был лучший сезон за более чем столетнюю историю участия ŠKODA в раллийных соревнованиях».



Андреас Миккельсен — единственный в истории IRC двукратный чемпион серии.



Букет Моравии >

текст и фото: Сергей Шерстеников, Александр Фёдоров



Люди старшего поколения почти свято верят в то, что «хороший товар в рекламе не нуждается». Что вы знаете о чешском вине? Не пиве, а именно вине? Почти ничего. Между тем в Чехии можно встретить очень хорошее вино. А главная причина, по которой продукт почти не продвигается на зарубежных рынках, заключается в том, что чехам его самим не хватает.



12 лет назад фирма «Зновин» арендовала у администрации города Зноймо помещения полуразрушенного Лоуцкого замка.



В подвалах хранится почти миллион бутылок производства «Зновин».

ВИНА в Чехии, прежде всего в силу климатических особенностей, не очень много. Ситуация, конечно, не такая, как в России с черной икрой, но все равно от редкого винодела не услышишь фразу «Мы могли бы продавать вдвое больше, однако...». И это при том, что почти 90 процентов произведенного в Чехии вина здесь же и находит покупателей. Продукт для своих. Его успех нельзя объяснять одной только национальной гордостью. Превеличением будет заметить, что каждая бутылка — шедевр, такого и про Францию не скажешь, но порой попадаются очень приятные образцы. Сильно, как считают эксперты, недооцененные. Все по той же причине: Чехия у всего мира в первую очередь ассоциируется с пивом.

САМЫЙ СОК

«Бур здесь, а чак — отсюда», — хочется наш провожатый, сотрудник предприятия «Зновин», и хлопает себя поочередно по животу и по заду. Мы приехали

в южно-моравский городок Зноймо в середине сентября, в самый разгар сезона бурчака. Что такое бурчак? То же самое, что немецкий или австрийский sturm. Этот напиток легко пьется, но потом от него предательски тяжелеют ноги, кружится голова. Бурчак — начинающий бродить виноградный сок, этакое полувино, опьянение которого после второго стакана приходит незаметно, но неизбежно. У неподготовленных туристов бурчак, употребленный в больших количествах, стремится побыстрее выйти наружу. Мораване по этому поводу шутят: в начале сезона очистить свой организм будет нелишним.

Здесь, в полсотне километров от столицы Моравии Брно и в десяти километрах от Австрии, осенью почти не пьют пиво. Зачем пить привозное пиво, если есть свое молодое вино? Через две недели после начала сезона сбора винограда, то есть в середине сентября, бурчак продается почти в каждой деревне.

В 2000 году винодельческая фирма «Зновин» арендовала у администрации

города Зноймо пустующие подвалы и полуразрушенные казематы Лоуцкого замка. Договор оформили на 25 лет, согласно ему все капиталовложения коммерсантов вычитаются из стоимости аренды. В «Зновине» признаются, что сначала виноделов интересовали в первую очередь уникальные подвалы средневекового замка с постоянным температурным режимом — нынешнее место хранения почти миллиона бутылок с вином. Рядом с ними устроили цех упаковки. Но так было пару лет, и постепенно ремонт дошел и до первого этажа, где во времена социализма квартировало военное училище. Там устроили музей виноделия, который с самого начала не испытывал проблем с посетителями. Ведь теорию и историю экскурсанты тут же познавали на практике: в соседнем помещении находился дегустационный зал с образцами вин «Зновина». Следующим проектом стали вернисажи современных художников Чехии, на которых выставлялись произведения живописи и графики, а также скульптуры, посвященные вину.



Для вина в «депозитории» — идеальные условия хранения. Но вот этикетки при такой влажности и температуре больше пяти лет не живут.

Историческая экспозиция в Музее вина в Зноймо.



Все картинки в музее — на алкогольную тему.





Виноделы — в большинстве своем люди с хорошо развитым чувством прекрасного.



В Моравии более 17 тысяч гектаров виноградников.



Сорт «руландский белый». Более 20 процентов сахара!



В сезон сбора винограда виноделам приходится работать почти круглосуточно.

Косточки и кожура будут отделены в недрах пресса. На вино пойдет только сок из мякоти спелых ягод.



В этих цистернах сок проведет минимум три месяца. И, если все сделано правильно, станет молодым вином.



Особенно нам понравились работы художника по фамилии Слива. Любопытно, что расплачиваются с мастерами культуры виноделия чаще своей готовой продукцией. Те редко отказываются. Посетители — ценители живописи, естественно, заходили и в музей, но заканчивалось все неизменно в том же дегустационном зале. Наконец пять лет назад директору фирмы пришла в голову идея устроить праздник бурчака, а потом праздник урожая. Несмотря на названия, вовсе не обязательно пить этот напиток или собирать урожай. Можно попробовать подавить ногами виноград в огромном чане. Почти как Адриано Челентано в фильме «Укрощение строптивого». Или принять участие в велогонке «Тур де бурчак», в которой нет победителей и проигравших. Съесть местный «специалитет» — копченый шпик, сардельку-утопинца или кровяную колбасу. Наконец, купив литр-другой белого или красного в розлив (70 рублей за литр), просто поваляться на газоне и пообщаться с друзьями и близкими, на что в обычные дни вечно не хватает времени... Во времена социализма это называли бы культурным потреблением вина. Сегодня это пример удачного маркетинга фирмы «Зновин»: желающих посетить подвалы и дегустационные залы Лоуцкого замка так много, что город организовал специальный «винный поезд», который с апреля по ноябрь привозит сюда туристов. Почти ни один посетитель не уезжает отсюда без бутылки. Может быть,

еще и поэтому дела идут неплохо? Например, в прошлом году «Зновин» произвел почти 7 миллионов бутылок вина.

А для своих самых постоянных клиентов пять лет назад «Зновин» устроил в селении Шатов винный депозитарий. Представьте трехсотлетние песчаные катакомбы, в стенах которых сделаны забранные решетками ниши — «ячейки» на 100 или 500 бутылок. За символическую плату, около 1500 рублей в год, любой желающий может арендовать себе запираемое на замок место. И заложить на хранение в почти идеальных условиях (постоянная температура около 10 градусов по Цельсию) желаемое количество бутылок. Естественно, они должны быть производства «Зновин» — это основное условие аренды. Навещать свое вино и устраивать ревизию коллекции можно сколь угодно часто. Чтобы не чувствовать себя «скупым рыцарем», чахнувшим над золотом, допускается пригласить друзей и употребить бутылочку-другую, так сказать, не отходя от сейфа: помещения по соседству специально уставлены столами и широкими лавками. Всего в депозитарии около 2000 индивидуальных ячеек, которыми прежде всего пользуются граждане Словакии и Чешской республики, но совсем недавно некий финн пожелал арендовать место. Свободных хранилищ осталось уже менее трех сотен. Так что «Зновин» подумывает о расширении и углублении проекта в прямом смысле.

ИСТОРИЯ С ГЕОГРАФИЕЙ

«Округлое. С полутонами. Полнотелое. С тонами горечи. С настойчивым послевкусием. С нотами сливовой кожицы»... Описания иных вин как будто цитируют сборники произведений эротического содержания. Кто придумывает эту «винную Камасутру» — тема отдельного исследования, ведь «вдумчивого читателя» этикеток порой так и подмывает спросить автора: «А почему не написать, что вино просто вкусное?» Нельзя. Ведь «ноты послевкусия и полнотелости» — часть целой индустрии производства и потребления одного из самых древнейших напитков.

Когда мы говорим о чешских винах, то скорее всего подразумеваем вина из региона Моравия. Здесь более 17 тысяч гектаров виноградников и примерно 12 тысяч виноделов. Впрочем, в число последних входят хозяйства и виноградари, производящие и миллион литров вина в год, и пять дюжин бутылок для семейного стола. В силу климатических условий и почвы предпочтение местные виноградари отдают прежде всего сортам винограда для белого вина, которого производится более двух третей. Именно белое заслуживает здесь особого внимания.

Одного из успешных моравских виноделов зовут Филипп Млынек. Он работает энологом, то есть специалистом, который занимается оценкой виноградарей, пробой почвы, воды и вина, в небольшой фирме Volarik в винодельческом

Павловские горы — не только самый известный, но и самый красивый в Южной Моравии винодельческий район.



С незапамятных времен ягоды защищают от вредных насекомых медным купоросом.

районе Палава. Почему работает в небольшой компании? Потому что хозяин сделал его совладельцем. Это было одним из действенных способов удержать востребованного специалиста у себя и заинтересовать в конечном результате бизнеса. Филиппу нет и сорока, и всю жизнь, с раннего детства, он занимается вином. Дипломированный винодел Млынек, учившийся и в Чехии, и в Германии, — профессионал, каких мало. А еще Филипп — веселый и общительный собеседник. Он возит нас по виноградникам родных ему Павловских гор и рассказывает историю моравского вина, частью которой уже является сам.

«Я не чех, я мораванин, — говорит он. — Все лучшее в Чешской республике — из Моравии. Тут самая красивая природа, лучшее вино, самые старые памятники истории и культуры. А я вообще-то из судетских немцев. Это теперь об этом можно открыто говорить, а при коммунистах лучше было помалкивать. Потому что большинство здешних судетских немцев было депортировано сразу после 1945 года. Но такие, как мои предки, — из смешанных браков — сумели остаться. А мой отец вообще сделал при коммунистах карьеру. Он был важная шишка в контрразведке. А я вот больше люблю сельское хозяйство, вино. Как дед и прадед. Судетские немцы были отличными виноградарями, именно они тут очень многое сделали. Вот самый интересный местный сорт винограда — „Палава“. При социализме хоть и валили

все сорта в одну кучу, но „Палава“ не утратили. Впрочем, такой борьбы с алкоголем, как в СССР, здесь, слава Богу, не было. У нашего хозяйства 92 гектара, всего 29 человек работающих, мы никого не нанимаем даже на сезонные работы. В год производим 250 тысяч бутылок, делаем вино из 16 сортов винограда. Хорошее делаем вино, каждый год на международных конкурсах призы берем. А наша специализация — рислинг итальянский, около 60 процентов от всего объема.

Попробуйте виноградный сок... Вот, только из пресса. Виноград „руландский белый“. Чувствуете, какой сладкий? Еще бы! В нем 22 процента сахара!

А вот наше лучшее вино. Чемпион Микуловской подобиласти „рислинг рейнский“ с особым привкусом — металлическим. Нет, зубы не сломаете. Очень вкусно! Называется „Железня“. Стоит 275 крон (около 400 рублей. — Прим. ред.) за бутылку. Дорого, но ни у кого такого нет, все эксперты на конкурсах охают и ахают! А у нас тут такой состав почвы, который идеален для „рислинга“.

Вообще мы стараемся делать вина, которые могут быть сразу же проданы на рынке. Марочного вина, то есть выдержанного, у нас всего около 20 процентов. Там более трудоемкий процесс. Да и дороже оно примерно вдвое.

Плохое вино нельзя сделать хорошим, как потом ни старайся. Его можно только приукрасить. Самый примитивный

способ — с помощью красивой бутылки и броской этикетки, чуть посложнее — выдержкой в дубовой бочке. Поэтому наши бочки сделаны из нейтральной древесины акации.

Выбирая вино, смотреть надо на сорт винограда, на его производителя. Год — дело второстепенное. Вино лучше „знать в лицо“.

В Чехии меньше вина, чем в соседней Австрии. Почти вдвое. Там виноделию сотни лет, есть сильные традиции. Здесь они здорово испорчены социализмом.

На виноградниках полно живности. Косули, куницы, зайцы. Экология очень хорошая, мы если и используем удобрения, то исключительно естественные. Например, конский навоз. А кабанов так много, что некоторые хозяйства нанимают охотников для их отстрела. Мы как-то за ночь с коллегами четыре десятка застрелили. Не верите? Приезжайте охотиться.

Скворцы — беда виноградников. Наш злейший враг. Портят ягоду, могут все на корню склевать. Для борьбы с ними придуманы разные способы: пугачи, выстрелы из газовой пушки, трансляция крика хищного ястреба. Но скворец — птица умная. Быстро понимает, что пушка просто бабахает, а никакого хищника и в помине нет. Мы воспроизводим через динамики крик раненой птицы или бабахаем в воздух холостыми. Пока помогает.

По новым данным ученых, белое вино в разумных количествах тоже очень

На виноградниках полно живности: зайцы, куницы, косули...



Переработанный калифорнийскими червями виноградный жмых — ценнейшее удобрение.



Лучшее место для роста лозы — южные склоны. А вот насчет высоты кустов и частоты посадки мнения расходятся.



Вид с вершины вышки на Коровьей горе. Вышку построили просто для любования окрестностями.

Филипп Млынек — энолог фирмы Volarik.

В местечке Боретице на одной улице длиной менее километра выкопано более 250 винных подвалов.



Как ни странно, большинство дегустационных залов с давних времен и по сегодняшний день оборудуют в холодных подземных подвалах. Может, чтобы гости слишком уж не засиживались?



Пограничный столб — герб непризнанной Республики Коровья Гора.



полезно. Потому что очищает кровь. Я вот слышал, французы купают участки земли в Польше. Зачем? После глобального потепления будут выращивать там виноград. У нас тогда будет, как во Франции или в Италии. Я совсем не против, буду тогда делать больше красного вина».

ВИНО ОТ ПРЕЗИДЕНТА

Самое старое вино, хранящееся в подвале Станислава Новака, разливал его дед. В 1947 году. «Я буду хранить это вино вечно, потому что пить его, скорее всего, уже нельзя», — с улыбкой говорит он. Сорокалетний Станислав — винодел в седьмом поколении, совладелец семейной фирмы «Едличка и Новак» из местечка Боретице. На семье Едличка держится сбыт и маркетинг, на Новаках — виноград и вино. Еще пан Станислав Новак — отец двоих детей, а по совместительству — президент Свободной Федеральной Республики Коровья Гора.

Так и не признанная пока никем, кроме туристов и путеводителей, эта винная Республика заслуживает отдельного упоминания. Когда мальчики маленькие, они играют в войну, а когда подрастают, начинают играть в государство. Республика Коровья Гора — игра нескольких соседей-виноделов. Десять лет назад они ограничили территорию, куда вошли все винные подвалы Боретице, написали конституцию (в которой в числе прочего прописаны два

ежегодных дня бесплатных винных дегустаций), напечатали паспорта и собственные деньги (они пользуются стабильным спросом у туристов). Еще у Республики есть своя авиация (несколько частных пропеллерных самолетиков), герб, гимн и флаг.

Если серьезно, моравские виноделы сосуществуют если не дружно, то довольно мирно. Это как на коммунальной кухне, где плит меньше, чем хозяек, но всем надо готовить и кормить свои семьи. Объединяются во всевозможные союзы, пытаются торговаться по поводу субсидий с комиссиями ЕС, несправедливо, по мнению моравян, дотирующих старых членов типа Франции и Италии в ущерб новым, то есть чехам и словакам.

У Станислава Новака — 45 собственных гектаров виноградников, которые дают ему примерно 200 тысяч бутылок вина в год. Продав их в среднем по 5 евро за бутылку, «Едличка и Новак» получает миллион. Неплохо для двух семей? Только на первый взгляд. Ведь в течение года надо платить зарплату семерым штатным работникам и еще 15–20 сезонным. Надо ухаживать за лозой, покупать новую, регулярно платить за взятую в лизинг технику: автомобили, тракторы, грузовики. Нужно чинить оборудование винзавода и делать профилактику. Покупать удобрения, дрожжи для закваски, стеклянную тару, пробки, наконец. Интересно, что полимерная пробка в закупке стоит около цента, а из натурального дерева — около пяти с поло-

виной. То есть на одни только пробки надо потратить около 10 тысяч евро...

Недавно Новак отремонтировал свое «родовое гнездо» на старом винограднике. Углубил и расширил подвал, оборудовал там уютный дегустационный зал. На верхних этажах мебелировал две комнатки со всеми удобствами и шикарным видом на виноградники. Здесь особенно любят останавливаться экотуристы из Западной Европы.

ТИМИРЯЗЕВЦ

Местные виноделы произносят его имя с нескрываемым уважением, если не придыханием. «Великий и ужасный» профессор Милош Михловский — человек с самым большим опытом винного бизнеса в этих краях и с самым богатым багажом знаний. 59-летний Михловский в середине 70-х годов закончил Тимирязевскую сельхозакадемию в Москве. Получил профессию агронома со специализацией «виноградарство». Дальше — больше: в середине 80-х отучился там же в аспирантуре, защитил диссертацию и стал ученым. В родной Чехии преподавал в университете. Все было хорошо до начала 90-х, пока бархат революции не затер нули зарплат преподавателей вузов. Милош вспомнил, что в родной Моравии у него вообще-то есть 15 соток земли и пора уж найти применение своему обширному багажу знаний.

Станислав Новак



... и урожай «руландского серого» 2012 года.



Михловский замечательно говорит по-русски. настолько хорошо, что цитирует не только стихи, но и анекдоты. Это уже высший пилотаж. Вообще за три часа общения с директором и учредителем компании «Винселект Михловский» наши отрывочные знания о вине приобрели какой-никакой порядок.

«В Советском Союзе микробиологию и физиологию растений преподавали на высшем уровне. — вспоминает он. — Мировые ученые у вас были: Негруль, Константиеску... А вот с химией проблема. Откуда химия, если технологий химических не было? С вином в СССР была иная беда: и климат был налицо, и почва, но, как в анекдоте, „руками вы работать не умеете“. Советские люди были вынуждены пить кислятину или „гнилушку“, потому что еще и система этому способствовала. Не было у вас своего приличного вина. А водка... Я последний раз пил ее в конце 80-х, в Москве. Так много выпил, что с той поры больше не могу».

«А сегодня гектаров виноградников у меня столько же, сколько и килограммов веса, — шутит он. — К сожалению, не общественного, а собственного — 130».

Годовой объем производства «Винселект Михловский» — более 1 млн бутылок. Их делает винзавод с самым современным немецким и австрийским оборудованием, а вино частично выдерживают в дубовых бочках. Стоимость бутылки — от

3 евро за легкие фруктовые сорта белого до 100 евро за «великие» красные. Сам Михловский за те двадцать лет, что занимается бизнесом, не прекращает работу ученого. И стал отцом примерно десятка новых сортов винограда.

Еще Михловский говорит, что моравские качественные вина недооценены. «Мое „Пино нуар“, которое продается по цене от 5 до 20 евро, без проблем соперничает с аналогичными французскими винами за 40 евро. — сетует он. — Или вот еще пример. Мой самый дорогой „Премьер“ стоит 40 евро за бутылку. А бутылка бургундского из хозяйства „Романе-Конти“ стоит 10 тысяч евро! Но бургундское же не в 250 раз лучше моего, понимаешь? Опять сила бренда! У „Конти“ всего полтора гектара, годовой объем максимум 10 тысяч бутылок. Чтобы купить их вино, надо несколько лет простоять в очереди».

Спросили мы профессора и о пробках, о тех самых, о бутылочных. Тут же получили краткую, но исчерпывающую лекцию.

Оказывается, еще полвека назад считалось вполне нормальным делом налить вино из бочки в кувшин и подать прямо так на стол. Никакого ажиотажного спроса на пробковое дерево не было и в помине. Сегодня натуральной пробки на все бутылки мира не хватает не в последнюю очередь потому, что мало у кого

хватит духа поставить на стол не бутылку вина, а кувшин или пакет. Гости подумают — форменный жлоб хозяин. Вот поэтому была придумана замена натуральной пробке из дерева в виде полимерных и стеклянных пробок и закруток.

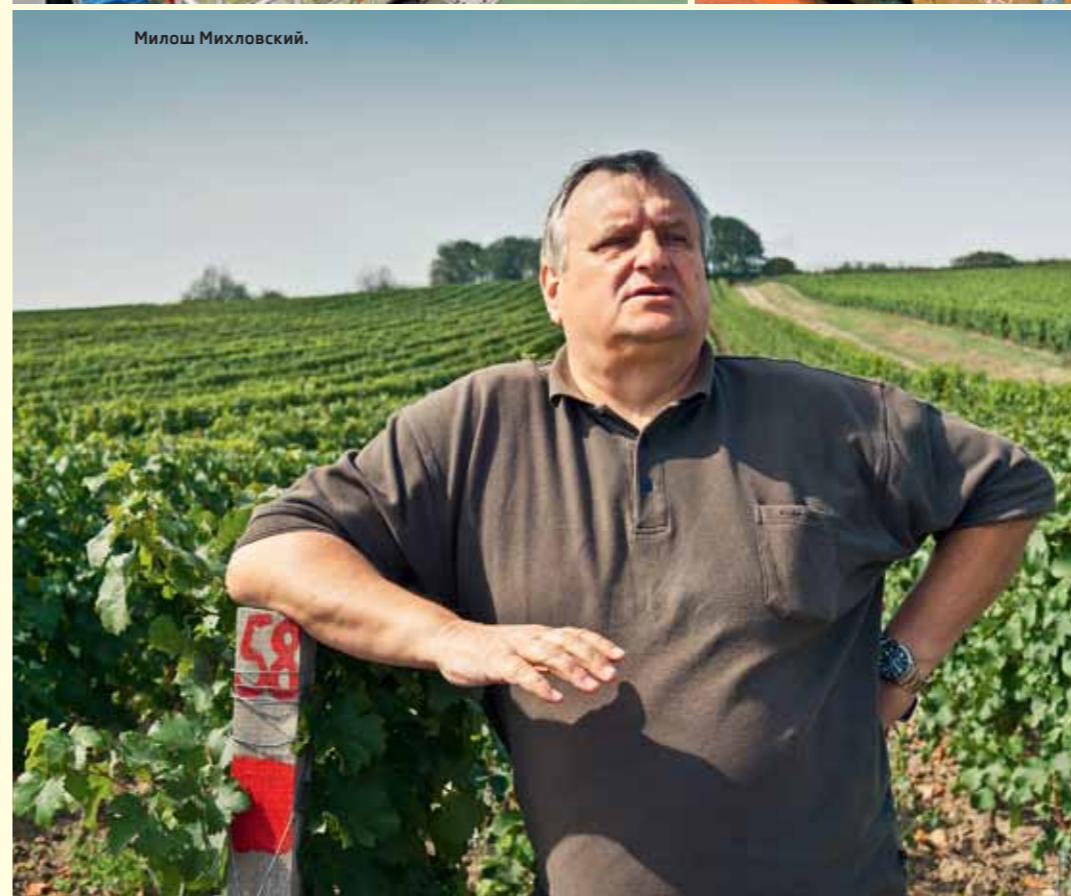
«Я сторонник больше полимерной пробки, чем винтовой, — делится с нами профессор. — Полимерную пробку не чувствуешь вообще, она не портится, гигиенична и экономична. Однозначно хороший полимер лучше плохой пробки. А винт не люблю по одной простой причине: с приходом винтовой закрутки уходит культура сомелье, становится ненужным такой важный аксессуар, как штопор... Эти в прямом смысле культурные достижения никак нельзя терять».

Почти все моравские вина очень хорошие. Но вина Михловского считаются одними из лучших в Чешской республике. Их подают на приемах в посольствах, в правительстве, немалые объемы закупает администрация президента страны. Буквально накануне нашей встречи в магазин при заводе приехали из посольства Китая в Праге, купили 500 бутылок для посла. Михловский, узнав об этом, отреагировал вроде бы странно: «Не надо только мое вино брать, купите у других виноделов». «Зачем у других?» — удивились китайцы. «Как зачем? Чтобы вы поняли. У меня — лучшее».

«Ящик вина» звучит гордо. Но на самом деле скромно. Коробки емкостью шесть бутылок стали делать относительно недавно.



Милош Михловский.



«Винселект Михловский» — не самая большая, но одна из самых уважаемых и известных моравских винных компаний. Доля выдержанных вин в ней — более 20 процентов.



Виноградная лоза в чешском хмеле

текст: **Антон Ширяев** (Прага)

Чехию принято считать типично пивной страной. Это правда, как и то, что культура виноделия на территорию современной Чешской республики была принесена римлянами много веков назад, а на мировых конкурсах чешское вино не раз получало высшие награды.

У словный

виноград в Чешской республике проходит по границе между Богемией и Моравией. Если жители Богемии и Южной Чехии считают себя знатоками и ценителями пива, то мораване, жители юго-востока республики, выступают экспертами по вину. Винная культура Моравии насчитывает почти две тысячи лет. Первые виноградники в Палаве, на юге Моравии, были высажены римлянами еще в III веке, когда император Пробус отменил римский закон 91 года (от рождества Христова), запрещавший выращивать виноград в римских колониях за Альпами.

Вино было хорошо известно и жителям Великой Моравии — славянского государства, существовавшего в 822–907 годах на Среднем Дунае на территории нескольких современных европейских стран, включая Чехию. Великая Моравия оказала огромное влияние на культурное развитие всего славянского региона. Здесь была создана первая славянская письменность, возник церковно-славянский язык. Моравский князь Святоплек послал в 892 году чешскому князю Борживою и его жене Людмиле, позже объявленной святой покровительницей Чехии, бочонок вина к рождению их первенца Спитигнева. Утверждают, что и святой покровитель Вацлав, конный памятник которому стоит в Праге в верхней части Вацлавской площади, в молодость свою был очень богобоязненным, поэтому часто задерживался в храмах, где прислуживал священникам во время мессы. Чтобы при алтаре всегда было вино, он попросил у отца участок земли неподалеку от Пражского Града, где

выращивал виноград и делал вино для потребностей костела.

Моравские вина как в старые времена, так и поныне, считаются лучшими в Чешской республике в силу своего географического происхождения. Юг Моравии, лежащий на ширине Крыма, вполне пригоден для вызревания винограда. Но пражанам всегда хотелось иметь свое вино, так что первые виноградники там появились еще во времена Пршемысла Отокара II в XIII веке. Как мораванам, за редким исключением, не удается сварить достойное пиво, так у жителей севера Чехии не очень получается вино. Тоже за исключением: в районе города Литомержице у деревни Жерносеки в том же XIII веке монахи-цистерцианцы стали выращивать виноград на склонах с песчанником и продавали его по Европе. Белое вино из Жерносек славится и сегодня.

Пражских же виноделов хорошо характеризует другой исторический факт, отмеченный в хрониках. Папа Пий II, отведав в 1451 году вино, изготовленное из выращенного в городе винограда, долго плевался, ругая вино «не столько за цвет, сколько за вкус».

Самым рьяным пропагандистом вина в Чехии стал император Священной Римской империи, а по совместительству чешский и немецкий король Карл IV. Проживая в Пражском Граде, он велел в 1358 году засадить все пражские холмы, включая Град и прилегающие поля, виноградной лозой, привезенной из Бургундии в меду, чтобы та не засохла по дороге.

Возможно, пристрастие Карла IV к вину объясняет популярная венгерская легенда. Суть ее в следующем. Венгерский король Людовик решил отомстить Карлу за неучитываемые высказывания о матери его

сводного брата — польского короля. Ожидая, отправляясь в Прагу, он взял с собой отряд воинов и несколько повозок с бочками венгерского вина, пражанам, любителям пива, до тех пор мало знакомого напитка. Важный гость был размещен со всеми почестями на королевском дворе в Пражском Граде. В день приема Людовик устроил вечеринку — вино наливали всем подряд. Последствия были катастрофическими: к утру вся Прага лежала пьяная, оказавшись во власти венгерского корпуса, так что Карлу, осознавшему свою полную небоеспособность, пришлось примириться с соседом и извиниться перед польским королем. В результате, получив хороший урок, Карл IV решил насильно приучить пражан к виноделию. В изданном им указе говорилось: «Исходя из собственной воли и нашей бесконечной милости, с Божьей помощью желая улучшить положение нашего королевства и всех его подданных, повелеваю ... заложить виноградники на всех холмах, обращенных к полуденному солнцу на протяжении трех миль от Праги. Каждый владелец такого холма должен начать высаживать виноград не позднее чем через четырнадцать дней с момента получения этой привилегии. Кто не сможет или не захочет так сделать, должен отдать землю бургомистру, который передаст ее другой особе. Кто виноградник заложит, будет освобожден на 12 лет от всех налогов... Кто пеший или конный виноградник повредит днем, будет оштрафован на 20 копьев чешских грошей или лишен правой руки, кто сделает это ночью, будет казнен, а имение его перейдет бургомистру. Будет ли злодей при нанесении вреда винограднику застигнут и убит на месте, наказание должно быть не более двух чешских грошей, брошенных на тело убитого...»

Виноделие в Праге не прижилось, последние его следы были затоптаны во времена Гуситских войн, но один из самых престижных районов Праги с тех пор носит название Королевские Винограды. В центре же Праги, на площади Крестоносцев, возле Карлова моста стоит памятник Карлу IV, а чуть поодаль от него на углу — барочный винный столб XVII века с фигурой святого Вацлава в верхней части. Такие столбы ставились для благословения и Божьего надзора за виноградниками по всей Европе: от Португалии до Венгрии.

ПО ДОБРОЙ ВОЛЕ

Тем временем в Моравии виноделие развивалось без приказного порядка

После весьма длительного перерыва, в конце XX века, виноделие стало возвращаться в Прагу. Сегодня виноградную лозу можно увидеть в Трое, возле Пражского Града, Страховского монастыря и в Гавличковых садах. В садах, кстати, вино, сделанное из местного винограда, предлагают для дегустации.

ПЕРВЫЕ ВИНОГРАДНИКИ В ПАЛАВЕ, НА ЮГЕ МОРАВИИ, БЫЛИ ВЫСАЖЕНЫ РИМЛЯНАМИ ЕЩЕ В III ВЕКЕ, КОГДА ИМПЕРАТОР ПРОБУС ОТМЕНИЛ ЗАКОН, ЗАПРЕЩАВШИЙ ВЫРАЩИВАТЬ ВИНОГРАД В РИМСКИХ КОЛОНИЯХ ЗА АЛЬПАМИ.



и даже наоборот, порой вопреки обстоятельствам. Еще до образования Австро-Венгрии австрийские виноделы просили императора Фердинанда I запретить импорт моравского вина в Австрию, а в 1575 году моравское правительство пригрозило австрийским виноделам запретом не только продажи, но и транзита австрийского вина, если те будут продолжать ограничивать вывоз моравского вина на продажу в Австрию. Чуть позже, во времена Австро-Венгрии, виноделы Австрии снова умоляли императрицу Марию Терезию ограничить площади виноградников в Моравии, так как производимые там вина мешают им на рынке.

Лучшими моравскими винодельческими регионами уже в те времена считались холмы возле Микулова, Валтиц, Зноймо, Нижних Дунаевиц и Велких Павловиц. Именно там испокон веку каждую весну на Пасху проходит замечательный праздник Кошт. В этот день жители деревни собираются вместе и дегустируют вино. Происходит это следующим образом: на входе за символическую плату выдается стаканчик и каталог, где каждому вину присвоен свой номер. «Франковка» с виноградника вашего соседа может соседствовать с вином из Чили, и подобный мезальянь никого не смущает. Гости праздника голосуют, жюри называет победителя, но суть, конечно, не в этом. В сопровождении моравского народного оркестра и непрерывающихся застольных песен Кошт переезжает из деревни в деревню в течение двух недель. Если не удалось попасть на моравский Кошт весной, не беда. В подвалах старинного замка в Валтицах разместилась крупнейшая винотека чешского вина, где дегустации проходят каждый день. А в музее замка Микулова ваше воображение поразит Царь-бочка для вина, изготовленная в 1643 году. Сама она весит больше 25 тонн и вмещает в себя 101 400 литров.

Осенью приходит другой винный праздник — Святой Мартин. Празднуют его как в Чехии, так и в Моравии. Это чешский ответ французскому празднику молодого вина божоле нуво. 11 ноября в 11.11 утра выездом на белом коне объявляется начало святомартинской недели. Белый конь — символ снега. По старинным приметам, если снег выпадет в этот день, то следующий год будет урожайным. Для чешских виноделов большим почетом считается получить от комиссии винодельческого фонда печать Святого Мартина на свое молодое вино, а для всех жителей Чехии — отличный повод запечь праздничного гуся и выпить кувшинчик моравского.

Красное-зелёное

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

С пробками бороться сложно. Но их можно избегать. Делать это помогают «Яндекс. Пробки» — бесплатный интернет-сервис, к которому ежедневно обращаются сотни тысяч автовладельцев. О том, как работает система, SKODA Magazine рассказал Леонид Медников, ведущий аналитик «Яндекс. Пробок».

Д

ля того чтобы обозначить пробки, сначала нужно получить подробные карты. Где «Яндекс» берет их?

Часть карт мы берем в готовом виде у поставщиков, а часть делаем с нуля сами. С 2010 года, когда «Яндекс» купил компанию «ГИС Технологии», мы располагаем собственной картографической службой.

Каким образом делаются сегодня карты?

Основа всегда одна — спутниковые снимки. Основные поставщики снимков — американские DigitalGlobe и GeoEye. Это частные компании, которые работают, в числе прочего, и с правительством США.

Снимки делаются под заказ для «Яндекса»?

По-разному. Иногда интересующий нас материал уже есть в архиве, иногда снимки делают специально для нас. Мы выдвигаем требования: разрешение, погодные условия: ясная или малооблачная погода, бесснежное время года, потому что при снеге поверхность получается серо-белой... В архиве, в принципе, есть все, вопрос в свежести материала. Если мы

говорим о районе Подкаменной Тунгуски, то нас вполне устроит снимок 2008 года, с той поры мало что поменялось, а применительно к крупным городам фотография годичной давности не годится.

Что можно прочитать на космических снимках? Правда ли, что с орбиты удается разглядеть номер автомобиля?

При том что мы пользуемся лучшими снимками, разглядеть можно дорожную разметку и автомобили, но не их номера. Получить представление о подробности нашей основы вы можете, переключив режим отображения карт в «спутник» или «гибрид». Правда, разрешение снимков не везде одинаковое: населенные пункты показаны с более высокой детализацией, чем леса и поля. Там автомобиль, например, увидеть уже не получится.

У вас не возникает проблем с тем, что на вашей карте пользователь случайно может найти секретный объект?

Проблема заключается в том, что список секретных объектов сам по себе засекречен. Но у нас работают опытные



Леонид Сергеевич Медников. Родился в 1983 году в Москве. Окончил Московский физико-технический институт (МФТИ) по специальности «прикладные математика и физика». С 2009 года участвует в проекте «Яндекс. Пробки». За это время принял участие в создании ряда исследований, включая выявление проблемных мест на дорогах Москвы. Регулярно освещает текущую ситуацию на дорогах в различных средствах массовой информации.



Потому что российских снимков нужного нам качества в свободной продаже нет. Существуют они вообще или нет — вопрос не к нам.

«Яндекс» можно считать лидером в области российской картографии?

С точностью до дома мы отрисовали и разместили уже 233 города в России. В открытом бесплатном доступе больше ни у кого нет. Но городов в стране свыше тысячи, так что нам есть над чем работать. Кроме того, карты требуют регулярного обновления. В идеале — два-три раза в год. Собственно, одной из главных причин, по которой «Яндекс» обзавелся собственной службой картографии, была необходимость оперативно вносить критически важные изменения в карту.

Каким образом на картах появляются номера домов, названия организаций и прочие шиномонтажи-аптеки?

Номера домов и названия организаций мы берем от поставщиков, они дают нам координаты, мы накладываем их на карту. Помимо этого, вы, как владелец аптеки, ресторана, шиномонтажа или магазина, можете заявить о нем, и после проверки информация появится на карте. Бесплатно.

Как возник сервис «Яндекс. Пробки»?

Как расширение функционала «Яндекс. Карт». Мы начали показывать пробки в 2006 году, но тогда система действовала по совершенно другим принципам, нежели сейчас.

О чем речь?

О методе сбора данных о загруженности дорог. Изначально мы собирали информацию только по Москве и фактически в ручном режиме. Источников было несколько: агентство «СМИлинк», располагавшее камерами наблюдения (позднее «СМИлинк» вошел в состав «Яндекса». — Прим. ред.), информация от ГИБДД, данные собственного мобильного подразделения, звонки и сообщения на пейджер от пользователей. Очень трудоемкий и сложный метод. И когда мы решили идти

за пределы Москвы с сервисом пробок, стало очевидным, что требуется иной системный подход. И он был найден. Известно, что некая часть пользователей — она постоянно растет и сегодня составляет примерно половину — изучает ситуацию с пробками, находясь в движении, через смартфоны, планшеты и другие устройства со встроенными GPS-модулями. Эти устройства способны не только принимать информацию, но и передавать свои координаты и скорость перемещения в пространстве. Так мы получаем треки, следы на карте города. Чем больше таких следов, тем достовернее информация. Например, один пользователь может медленно ехать по проспекту, потому что ищет нужный ему дом или боится пропустить поворот, но вряд ли десять человек будут тормозить по той же причине.

Какое количество мобильных устройств создает сегодня карту пробок?

Точную цифру мы не разглашаем, но суточная аудитория пользователей мобильных приложений «Яндекс. Карты» и «Яндекс. Навигатор» составляет более миллиона человек. Если взять отдельно Москву, то ее карту пробок одновременно «рисуют» десятки тысяч человек. Преимущество системы заключается в том, что чем напряженнее в городе ситуация с пробками, чем большее количество пользователей она интересует за рулем автомобиля, тем более полную и достоверную картину мы имеем.

Яндекс был пионером в применении данной технологии сбора информации?

Патенты в этой области существовали давно, но массовым сервис сделал именно «Яндекс». На Западе традиционно использовалась другая схема: интернет-компаниям информацию предоставляли муниципальные органы. Первопроходцами мы точно были в области прогнозирования пробок. Причем краткосрочные прогнозы сложнее недельных. Предположение о том, каким будет движение в девять часов утра в следующий вторник в московском районе Гольяново, программа выдает на основе статистики,

В РОССИИ ЕСТЬ СВОЯ СПЕЦИФИКА — ПЕРЕКРЫТИЯ ТРАСС. ОНИ НЕ ПОДДАЮТСЯ НИКАКОМУ МАТЕМАТИЧЕСКОМУ АНАЛИЗУ И ЛОМАЮТ ЛЮБОЙ ПРОГНОЗ.

сравнивая утренние вторичные карты пробок за разные недели. При прогнозе на час или на два нужна другая модель, динамическая. Пока наш короткий прогноз точнее простого предположения что «все останется как есть» процентов на 15–20, это немного, но скопировать чужой опыт мы не можем — его просто нет. Будем доходить своим умом. Помимо всего прочего, в России есть своя специфика — перекрытия трасс (для так называемых проездов. — Прим. ред.). Они не поддаются никакому математическому анализу и ломают любой прогноз.

Сегодня многие путешествуют по городу с навигатором в руках, используя вашу программу. Получается, эти люди дают ложные сигналы о скорости движения?

Мы исходим из того, что пешеходы ходят, а не бегают с навигаторами, и их скорость не превышает 15 км/ч. Сигнал от устройства принимается как достоверный при составлении карты пробок только после того, как будет достигнута хотя бы один раз скорость 15 км/ч.

Автомобилю для этого не надо покидать парковки или двора, он успеет разогнаться. Конечно, и такая защита имеет бреши. Пешеход может сесть на автобус и следить за маршрутом, встав с навигатором у окна, а водитель — включить смартфон, стоя в глухой пробке, где и до скорости пешехода разогнаться нереально. Идеальной модели интерпретации сигналов нет, но мы постоянно совершенствуемся. Один из методов — запуск автомобиля по контрольным маршрутам. Десяти специально нанятым водителям ставится задача — двигаться со средней скоростью потока. Потом мы смотрим, что показывали наши карты, что было на самом деле, и стараемся понять, как привести в соответствие одно с другим.

В каких городах России работают «Яндекс. Пробки»?

Во всех, где люди пользуются мобильными «Яндекс. Картами» или «Навигатором» на устройствах с GPS-приемником и выходом в интернет. Вы проехали в глухой деревне и уже оставили свой след. Правда, через пару десятков минут он исчезнет с карт: информация должна быть свежей.

Чем отличаются мобильные «Яндекс. Карты» от «Яндекс. Навигатора»?

«Навигатор» — специальный продукт для автомобилистов. Он имеет функцию динамической прокладки маршрута, с учетом изменения обстановки, голосовое управление и много других полезных вещей, однако пока существует только для платформ iPhone и Android. Для пользователей других платформ мы предлагаем мобильные «Яндекс. Карты» — более общее и универсальное геоинформационное приложение.

Вы не чувствуете моральной ответственности, когда для объезда пробок направляете людей через жилые дворы?

Мы постарались уменьшить вероятность того, чтобы через дворы строились транзитные маршруты. Но больших улочек этот запрет не касается. По ним действительно нередко проходят выгодные маршруты объезда. Мы сокращаем людям время в пути, что же в этом плохого?

Почему нельзя отслеживать трафик с помощью миллионов мобильных телефонов, которые перемещаются со своими владельцами по дорогам?

Мы давно думали про эту технологию, но она оказалась непригодной для наших задач. На «Яндекс. Картах» вы можете определить свои координаты на основании данных о ближайших вышках операторов мобильной связи. Если вы посмотрите, то увидите, что точность

профессиональные картографы, у них глаз наметан, они сразу видят то, что показывать не стоит. Кроме того, перед публикацией карты проходят проверку в Центральном картографо-геодезическом фонде и Управлении федеральной службы Государственной регистрации кадастра и картографии. Если что не так, нас поправят.

Почему вы пользуетесь американскими снимками, а не российскими?

ПАМЯТЬ ОБ УЖАСАХ СТОЯНИЯ В ПРОБКАХ СКОРОТЕЧНА: ЕЁ ОБЫЧНО ХВАТАЕТ НА ДЕНЬ.

составляет сотни метров, что для нас совершенно неприемлемо. Наверное, можно было бы потратить огромные силы и средства, чтобы найти способ применить данную технологию на практике, но GPS-модули так стремительно дешевеют и сегодня стали почти так же распространены в мобильных телефонах, как встроенные камеры. И вопрос отпал сам собой. Замечу, что и точность GPS в городских условиях далека от совершенства: погрешность порой достигает десятков метров, устранять их приходится на программном уровне — автомобиль принудительно «возвращается» на дорогу.

Развитие «ГЛОНАСС» что-то изменило в работе «Яндекс. Пробок»?

Нет, потому что нам не важно, каким образом устройство получило свои географические координаты. Другое дело, что настойчивое внедрение «ГЛОНАСС» со стороны государства порой имеет положительные для массового пользователя последствия. Например, в Казани, Нижнем Новгороде и Омске мобильные «Яндекс. Карты» могут показать, в какое время на остановку прибудет интересующий вас автобус: программа видит его положение на карте города. Надеемся, что в будущем мы сможем предложить такой сервис и в других городах. С нашей стороны все готово, дело в желании властей.

Где находится сервер, который обчисляет пробки?

Серверы расположены в дата-центрах «Яндекса». У «Пробок» несколько серверов, они дублируют друг друга. Если «упадет» один, пользователи этого даже не заметят.

Сколько человек следит за тем, чтобы «Яндекс. Пробки» исправно работали?

Дежурных администраторов человек шесть-восемь, а вся команда вместе с картографами и разработчиками — человек 200. Она работает над всеми геоин-

формационными приложениями: от «Яндекс. Пробок» до «Яндекс. Такси» (вызов ближайшего к вам экипажа, участвующего в программе. — Прим. ред.).

Много ли сегодня ручной работы используется при построении карты пробок?

Все делается в автоматическом режиме. В ручном рисуются только перекрытия, связанные с проведением праздников и других мероприятий, то, о чем мы знаем заранее из официальных источников.

А кто рисует значки ДТП?

Сами пользователи. Они могут прямо в движении добавить событие: ДТП или дорожные работы, отметить на карте камеру, следящую за скоростным режимом или движением по полосе общественного транспорта. Если такого объекта в действительности нет или участники ДТП разъехались, другие пользователи могут отменить эту точку.

То есть от ГИБДД вы не получаете никакой информации?

Почти никакой, за редким исключением. В подмосковном Зеленограде местная инспекция оставляет на нашей карте точки ДТП и разные сообщения. Например, про временную отмену какого-нибудь поворота или ограничение числа полос на какой-то улице.

Часто можно услышать: когда первый раз показывали «Семнадцать мгновений весны» или «Место встречи изменить нельзя», улицы городов СССР вымирали. Сегодня есть события, способные освободить дороги от транспорта? Например, трансляция финала чемпионата мира по хоккею?

Мы, скорее, видим факторы, которые вызывают ухудшения. Дождь, снег, открытие новых торговых центров. В отличие от времен СССР, сейчас фильмов и телеканалов море, а главное, есть

возможность посмотреть практически любой фильм в интернете в удобное время. Поэтому ни один телевизионный показ не в состоянии изменить картину пробок. А вот футбольный матч, проводимый на большом стадионе, вполне способен вызвать транспортный коллапс в районе.

Когда движение в городах самое напряженное?

Мы выделяем два пика: утренний, около 9 часов, и вечерний, около 19. Самый свободный день — воскресенье, суббота способна конкурировать с буднями в середине дня, проехать так же тяжело. Особый день — пятница: пробки примерно на час раньше начинаются и на час раньше заканчиваются.

Самые тяжелые дни в году — перед Новым годом, самые спокойные — сразу после него. Некоторое облегчение заметно в июле и августе, в пору отпусков. Еще мы заметили, что если сегодня город стоял из-за проливных дождей или снегопада, и на следующий день прогноз погоды не меняется к лучшему, высока вероятность, что многие поедут на работу общественным транспортом и движение неожиданно улучшится. Но память об ужасах стояния в пробках скоротечна: ее обычно хватает на день.

Вас могут попросить откуда-нибудь сверху «покрасить МКАД красным», чтобы задержать москвичей на работе? Например, чтобы в мороз не допустить перегрузки электросетей, а то придут домой, включат обогреватели и чайники?

У нас нет такого функционала — все «красится» в автоматическом режиме согласно имеющейся информации. Да мы бы и не пошли на это: люди увидят обман, и мы потеряем их доверие. А власть, если захочет, без нашей помощи может устроить транспортный коллапс.

Сколько людей обращается к «Яндекс. Пробкам»?

Нынешний рекорд, 12 тысяч обращений в секунду, был установлен вечером 7 марта 2012 года, накануне праздника.

В Москве были пробки 10 баллов. Интересно, что вечером больше интереса к карте пробок, чем утром. Это, очевидно, связано с тем, что утром ехать надо в любом случае, а время выезда с работы можно отсрочить, чем-то занять себя в офисе.

Существуют в России города с более проблематичным, чем в Москве, движением?

Обычно я отвечаю так. Найдите другой город, где почти каждый день образуется пробка длиной 20–30 км? На МКАД это стало нормой, в других городах просто не найдется столь длинной магистрали. Конечно, по одной пробке нельзя судить о движении, но вот другой пример. Для разных городов мы применяем разную оценку в баллах, например, 10 баллов в Омске примерно соответствуют 8 баллам в Москве.

Какая средняя скорость движения транспорта в Москве?

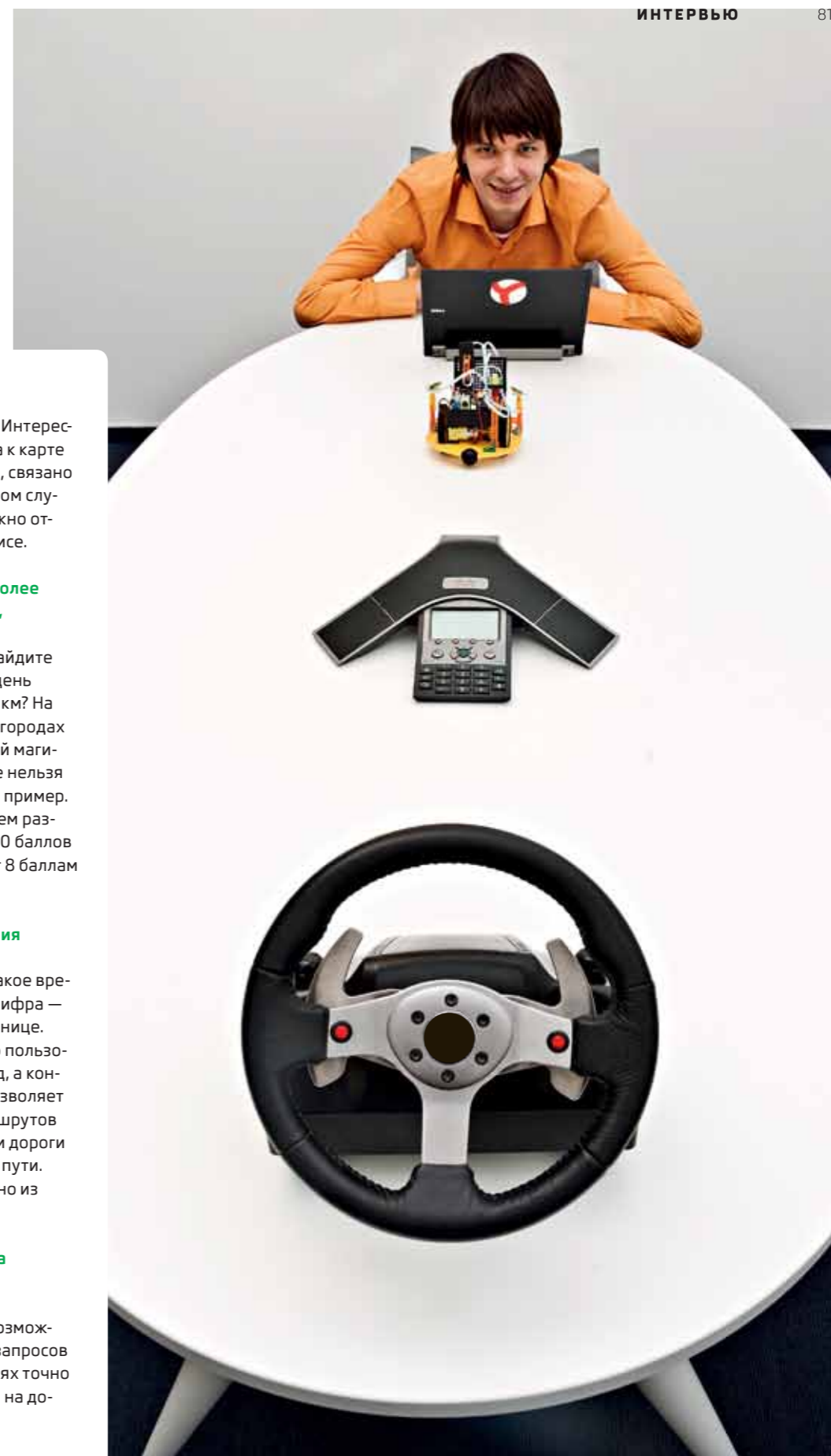
В какой день недели? В какое время суток? В каком районе? Одна цифра — это средняя температура по больнице. Все-таки мы приходим к тому, что пользователей интересует не весь город, а конкретный маршрут. И «Яндекс» позволяет вам составить свой профиль маршрутов и получать оценку загруженности дороги не по городу в целом, а на вашем пути. Индивидуализация сервиса — одно из основных путей развития.

Почему ваши программы иногда «тупят» — обновление данных происходит с опозданием?

Дело не в программе, а возможности мобильных сетей. Обилие запросов от пользователей вызывает в сетях точно такие же пробки, какие мы видим на дорогах.

Что дают вашей компании «Яндекс» такие сервисы, как «Пробки»? Все же бесплатно?

Вы про деньги? Прямой монетизации у сервиса нет. Облегчая жизнь пользователям, он работает на имидж «Яндекса».



Косички на счастье

текст: Александр Данильчук | фото: Дмитрий Лебедев

Главный зимний праздник в Чехии — это, конечно, Рождество. И главные зимние блюда — рождественские. На столе появляются жареный карп, картофельный салат, кнедлики, имбирное печенье, жареные каштаны и неизменный десерт — vánočka, рождественский пирог.

Сладкий рождественский пирог в Чехии называется vánočka (читается как «ваночка», с ударением на втором слоге). О «ваночке» вспоминают в те дни, когда над Староместской и Вацлавской площадями в морозном воздухе курится пряный запах глинтвейна, а на покрытой декабрьским снегом пражской брусчатке разворачиваются деревянные прилавки рождественских ярмарок.

Значит, самое время подумать и о праздничном угощении для гостей, которые приглашены на рождественский ужин.

Хорошей приметой считается, когда количество гостей четное, а количество блюд на столе, напротив, нечетное. При этом в гостях у семьи, которая строго придерживается традиций, вряд ли можно будет попробовать печеное вепрево колено, запеченную утку или любые другие блюда из мяса. Как правило, на Рождество чехи жарят карпа, а закуска подразумевает блюда из рыбы и овощей. И конечно, рождественский пирог — ту самую «ваночку». По форме она должна напоминать завернутую в пеленки куклолку, изображающую Ежишку — младенца Иисуса.

Традиции приготовления «ваночки», сладкой булочки с изюмом и миндалем, зародились в чешских королевских пекарнях XVI века. Готовить десерт в частных домах начали двумя веками позже. С тех пор в Чехии считают так: не можешь соблюсти все правила приготовления «ваночки», иди и купи готовый пирог в кондитерской. Правила, на первый взгляд, нехитрые, но соблюдать их требуется строго. Это вам не солянка, никакой самодеятельности.

Итак, первое правило: приступать к приготовлению пирога нужно в хорошем настроении. Хозяйка должна быть в белом фартуке и не имеет права отвлекаться на разговоры во время готовки. Приступаем. В отдельной миске необходимо

смешать 500 г муки полугрубого помола, 40 г дрожжей, 2 желтка, 50 г сливочного масла, 125 мл молока и хорошо протертую цедру одного лимона. Размешиваем и добавляем 50 г изюма и щепотку соли. Еще раз перемешиваем, накрываем тесто полотенцем и ставим в комнату, где темно и тихо (оба условия можно создать, например, в спальне). Оставить тесто нужно минимум часа на три, а то и на всю ночь — оно должно хорошенько подняться. В это время, гласит еще одна примета, хозяйке не мешало бы несколько раз подпрыгнуть. Многие верят.

После того как тесто поднялось, раскатываем его на обсыпанной мукой доске до толщины в пару сантиметров. Образовавшийся корж продольно нарезаем на девять колбасок одинаковой толщины. Из четырех колбасок сплетаем, подобно косичке, основание пирога. Почему четыре? Они олицетворяют стихии: огонь, воду, землю и воздух. В верхней части косички рукой делаем выемку, на которой закрепим следующий слой, который плетем из трех колбасок, символизирующих ум, волю и чувства. В нем также делаем выемку и крепим его сверху к косе-основанию. Следующую, верхнюю косичку плетем еще из двух колбасок — «знания» и «любви». Окончания косичек заворачиваем внутрь и надежно скрепляем между собой. Иногда чехи кладут внутрь пирога монетку или горошину: нашедший, если не сломает зуб, получает добрый знак — его ждет удача.

Пирог нужно обмазать яичным желтком и проткнуть насквозь в нескольких местах. Затем обсыпать мелко нарубленным миндальным орехом (50 г будет достаточно) и дать пирогу отдохнуть примерно час. Затем его нужно поместить в духовку, заранее разогретую до 180 градусов, примерно на 40 минут. И неусыпно следить за тем, чтобы «ваночка» не лопнула и не пригорела — это считается дурным знаком! Вытащив угощение из духовки, нужно посыпать его сверху сахарной пудрой (50 г). Когда пирог готов, можно выдохнуть с облегчением: если все прошло гладко, год будет удачным и счастливым.



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.



Город Горький, улица Тверская

текст: Сергей Александров | фото: Лев Шерстеников



Тот, кто родился в Советском Союзе и застал его крах в сознательном возрасте, помнит, какая машина считалась символом роскоши.

Конечно, «Волга». На черных ездили начальники, космонавты, артисты и молодожены. На белых — спортсмены, удачливые представители торговли, теневые дельцы и врачи (в потоке видна белая «санитарка»). Изжелта-зеленые «Волги» служили в такси и в теории были доступны любому, кто был готов отдать за километр пути 20 копеек, что по стоимости равнялось четырем поездкам в метро, или одному пломбиру в вафельном стаканчике. На практике такси надо было сначала поймать — руку тогда тянули вверх, подобно распираемому знанием отличнику на уроке — а потом уговаривали водителя поехать по названному адресу. Таксист мог и заартачиться, сказать как отрезать: «В парк!». В том смысле, что смена подходит к концу и абы куда он не поедет.

Иметь возможность постоянно ездить на «Волге» было верхом жизненного успеха. Выше были только «Чайки», опять-таки сделанные на ГАЗе, да правительственные ЗИЛы-лимузины, но круг пассажиров последних был уже, чем круг космонавтов.

А теперь обратимся к фотографии, сделанной на улице Горького в конце семидесятых годов. И что мы видим? Почти одни «Волги». И кто после этого скажет, что страна плохо жила, раз на дороге сплошь машины мечты? Обилие «Волг» тем удивительнее, объемы выпуска «двадцать четверок» не поражают воображения. В конце 70-х — примерно 75 000 в год. На 250-миллионный Союз — капля в море. Но ведь хватало.

Центр Москвы с той поры сильно изменился. Зачем-то снесли и почему-то заново возвели гостиницу «Москва». Раскопали и застроили площадь 50-летия Октября, или Манежную, если так привычнее. Разобрали «Интурист». Запустили круговое движение вокруг Кремля. Это все рядом с местом съемки, но в объектив не попало. На нашей фотографии здания те же, что и были, а жизнь другая. Как объяснить детям, что такое Центральный телеграф? И чем были телеграммы? SMS с забавно выпавшими предложениями, которое приносил живой почтальон? Почему на домах нет кондиционеров? Потому что в СССР был всего один кондиционерный завод, в Баку? А где Баку? И почему бы не купить кондиционеры в Китае? С Китаем чуть не дошло до войны? Не может быть, кто же тогда компьютеры делал?..

Улица давно потеряла имя Максима Горького, и не каждый хипстер поймет смысл шутки про Пешков-стрит. Город Горький снова стал Нижним Новгородом, и аббревиатура ГАЗ превратилась в такую же условность, как и ТАСС — телеграфное агентство Советского Союза. Но судить надо не по имени, а по делам.

ГАЗ выжил в сложнейшее для всей отечественной промышленности время и сегодня осваивает выпуск современных машин двух европейских марок: Volkswagen и ŠKODA. Значит, автомобили, сделанные в городе на Волге, продолжают ездить по улицам наших городов, а мы — сверять по ним историю страны.

Москва, ул. Горького, конец 70-х годов.



Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



СТИЛЬ ЖИЗНИ

От создателя
слова «робот»

КАКИЕ МАШИНЫ
ДЕЙСТВИТЕЛЬНО УВЛЕКАЛИ
ПИСАТЕЛЯ КАРЕЛА ЧАПЕКА



АВТОМОБИЛЬ

Быстрее, выше, сильнее

ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA OCTAVIA НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ

ŠKODAMagazine
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ
№4 (12), декабрь 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 Шерстеников

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:
Наталья Борисова, Лариса
Бразобогата, Дмитрий Брунов, Роман
Горожий, Оливер Грюнберг, Никита
Этов, Ирина Иванова, Андрей
Ковтун, Ян Коллатор, Томаш Котера,
Петр Линхарт, Владимир Маккавеев,
Анна Николаева, Станислав Павлов,
Витеслав Пельц, Алексей Пешков,
Михаил Позднышев, Юлия Рубан,
Наталья Севостьянова, Вадим
Селенин, Анастасия Сенькова,
Владимир Смирнов, Юлия Сойфер,
Эбинек Страшкраба, Светлана
Шаманова, Ивета Штербилова, 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 несёт ответственности
за содержание рекламных объявлений.
Распространяется бесплатно.

Тираж 28 660 экз.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ŠKODA Yeti Приключения начинаются!



sochi.ru
2014



ŠKODA

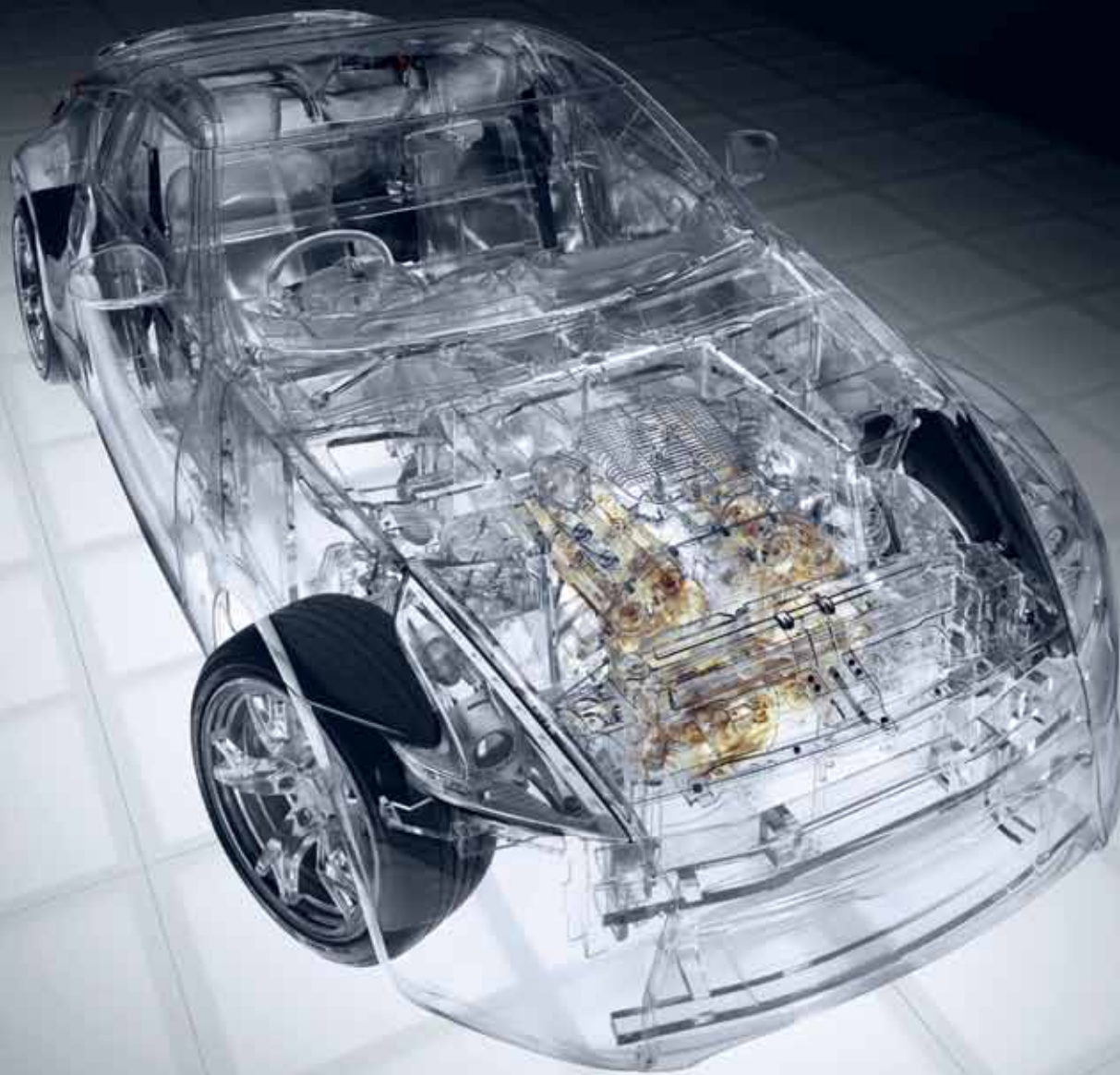
ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

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 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 дате погашения просроченной задолженности (включительно). Неустойка за несвоевременное возобновление страхования – ½ ставки по кредитному договору, начиная с 31 дня после окончания действия предыдущего полиса по дате 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 независящим 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 (звонки 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.