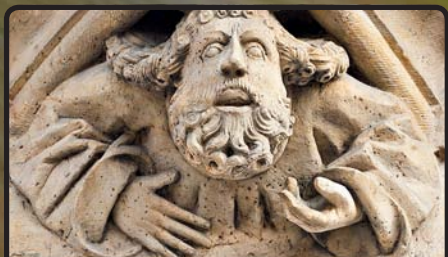


# ŠKODA Magazine

Журнал марки «Шкода» в России [www.skoda-auto.ru](http://www.skoda-auto.ru)

## Безупречно новая ОКТАВИЯ, 18



### ДОРОГА

Оломоуц.  
Чешское наследие  
Юлия Цезаря. **40**



### ТЕНДЕНЦИИ

Цифры и факты.  
Как выводят расход  
топлива «по паспорту». **50**



### СТИЛЬ ЖИЗНИ

Первая восьмая.  
Историческое поколение  
ŠKODA Octavia. **64**



**ŠKODA** рекомендует Castrol EDGE Professional

# 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**



## Машина мечты

**СЭРУ** Уинстону Леонарду Спенсеру-Черчиллю приписывают такие слова: «В Англии нет антисемитизма потому, что англичане не считают евреев умнее себя». В одной фразе выражена суть британцев: у них достаточно поводов для собственной гордости, чтобы завидовать кому-то еще.

Англичане, как известно, чтут традиции, даже если они, с точки зрения остальной Европы, и не отвечают современным представлениям об удобстве: возьмем, к примеру, непременную раковину с двумя отдельными кранами для горячей и холодной воды. Средневековье какое-то! А их устраивает.

Сразу видно: чужаку надо приложить усилия, чтобы понравиться таким непростым парням. Но ŠKODA это, кажется, опять удалось.

Второй год подряд кроссовер Yeti признается в Соединенном Королевстве автомобилем, максимально удовлетворяющим своего владельца. Здесь нет ошибки: на вершине рейтинга с названием Driver Power оказалась не супердорогая марка, чье имя нужно произносить с придыханием, а еще лучше — предварительно поднявшись со стула, а демократичная ŠKODA. Для того чтобы у вас не было сомнений в объективности такого заключения, добавим, что в опросе, проведенном изданием Auto Express, приняло участие более 46 тысяч автовладельцев, а общее число моделей, отмеченных в рейтинге, равнялось 100.

Главный редактор издания Стив Фуллер так прокомментировал результаты: «Неудивительно: Yeti — машина, насыщенная современными технологиями. Она практична, но способна доставлять владельцу драйверское удовольствие».

Сразу же сообщим: на втором месте расположился Superb, а на шестом — Octavia второго поколения (продажи новой только-только начались). Другими словами, у «наших» — половина мест в шестерке лидеров.

Рассказывают, что еще не так давно, в 1980-х годах, над владельцами ŠKODA в Англии только если не посмеивались: мол, купили на грош пятак. Ну не было такого понятия, как «легендарные автомобили из Чехословакии». Неплохие машины были, а легенд — не было. Но не нам показывать пальцем. Автомобили, сделанные в СССР, за которыми в Воронеже годами стояли в очередях, в немецком Оснабрюке, как говорили остроловы, дарили бестолковым детям в наказание за плохое окончание школы.

Но все меняется. Точнее, не все и не у всех, но меняется. У тех, кто этого достоин. Последние двадцать с лишним лет ŠKODA только и делала, что старалась доказать: ее место — в числе лучших европейских, а скорее всего, и мировых брендов. Теперь сомнений точно нет: это получилось.

Редакция журнала ŠKODA Magazine.

# Содержание



# 10

## ЧТО НОВОГО?

**04 | Первый среди компактных**  
ŠKODA RAPID удостоился «ЗОЛОТОГО КЛАКСОНА».

**06 | Европейский фасон**  
ПРЕМЬЕРА OCTAVIA COMBI НА ЖЕНЕВСКОМ  
АВТОСАЛОНЕ.

**10 | Один взгляд назад**  
ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛСЯ  
ЗАВОДСКОЙ МУЗЕЙ ŠKODA.

**16 | Навстречу Сочи**  
ПРОБЕГ НА YETI ПО СТОЛИЦАМ ЗИМНИХ ОЛИМПИАД.



## АВТОМОБИЛЬ

### 18 | Первая в классе

НОВАЯ ŠKODA OCTAVIA СТАВИТ РЕКОРДЫ В СВОЕМ СЕКМЕНТЕ.

### 34 | Так, как надо

СОЗДАТЕЛЬ OCTAVIA III О ПОЛЬЗЕ КООПЕРАЦИИ ВНУТРИ КОНЦЕРНА.

### 35 | Полный комплект

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ ДЛЯ OCTAVIA.

### 38 | В правде — сила

ЧТО ДУМАЮТ О НОВИНКЕ РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ.

## ДОРОГА

### 40 | Моравский Рим

ОЛМОУЦ, ГОРОД, НЕ НУЖДАЮЩИЙСЯ В РЕКЛАМЕ.

## ТЕНДЕНЦИИ

### 50 | Дело в принципе

КАКИМ ОБРАЗОМ ЭКСПЕРТЫ ВЫВОДЯТ ОБЪЕМ БАГАЖНИКА, РАСХОД ТОПЛИВА И МАКСИМАЛЬНУЮ СКОРОСТЬ МАШИНЫ.

### 56 | Время прагматиков

ЛЮБОМИР НАЙМАН, ГЛАВА МАРКИ ŠKODA В РОССИИ, О ТЕКУЩЕМ ПОЛОЖЕНИИ ДЕЛ И ПЛАНАХ НА БУДУЩЕЕ.

### 58 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВАШИ ВОПРОСЫ.

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

### 60 | Человек и машина

ПИСАТЕЛЬ КАРЕЛ ЧАПЕК И ŠKODA В ЕГО ЖИЗНИ.

### 64 | Первая восьмая

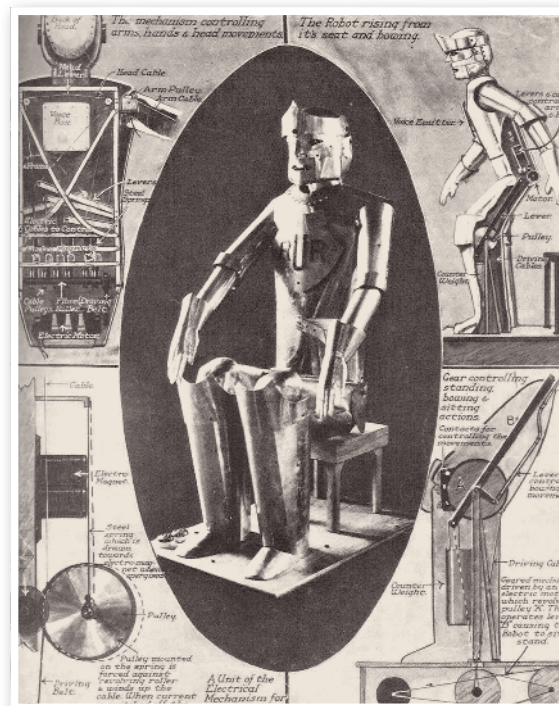
ЧЕМ ВЫДЕЛЯЛАСЬ ŠKODA OCTAVIA ПОЛВЕКА ТОМУ НАЗАД.

### 78 | Кто и где

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA В РОССИИ.

### 80 | Анонс

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



60



35

# Новости



## 15 000 000

Такое количество автомобилей успела выпустить компания ŠKODA с момента начала производства в 1905 году. Юбилейной стала ŠKODA Octavia третьего поколения. Она сошла с конвейера главного завода в Млада-Болеславе — городе, где была выпущена и самая первая модель. Автомобиль с именем Voiturette привезли в цех из открывшегося после реконструкции музея (о нем читайте на стр. 10).

Руководство компании с удовлетворением отмечает: год от года производство растет, и юбилейные машины появляются все чаще. Чтобы проиллюстрировать темпы роста, достаточно сказать, что только за последние шесть лет было произведено 5 млн автомобилей, то есть треть от общего объема выпуска. Но настоящих масштабов еще предстоит достичь, считает руководство компании. Текущая задача — выйти к 2018 году на уровень продаж не менее 1,5 млн автомобилей в год. И тогда показателя, на достижение которого ушло более ста лет, получится добиться за десять.

## Тройка лучших

Российская версия ŠKODA Magazine наряду с «братскими» изданиями Volkswagen Magazin и Audi Magazin попала в число трех «Лучших клиентских журналов, издаваемых автомобильным концерном». Так в ходе тайного голосования решило жюри Ассоциации директоров по коммуникациям и корпоративным медиа России при подведении итогов десятого всероссийского конкурса «Лучшее корпоративное медиа — 2013». В этом году в различных номинациях соревновались более 120 газет, журналов и интернет-порталов крупнейших компаний: «Аэрофлота», «Лукойла», «Северстали», Unilever, Samsung, МТС и других.

Все три отмеченных наградой автомобильных журнала компания «ФОЛЬКСВАГЕН Групп», представляющая в России интересы концерна Volkswagen AG, делает совместно с ООО «АЛФ Медиа».



## Первый среди компактных

Награду «Золотой Клаксон» получил ŠKODA Rapid как лучший компактный автомобиль. Ценный приз, учрежденный авторитетным российским изданием, автомобильной газетой «Клаксон», был вручен во время ежегодной, уже двенадцатой по счету, торжественной церемонии. На протяжении всего 2012 года эксперты «Клаксона», входящие в состав жюри конкурса, тестировали десятки новых автомобилей, оценивая их по разным параметрам. В итоге надежный и практичный Rapid стал победителем в самой актуальной для российских автомобилистов категории.

«Стать обладателем премии „Золотой Клаксон“ — большое достижение для автопроизводителей, — отметил Любомир Найман, руководитель марки ŠKODA в России. — Мы уверены, что ŠKODA Rapid, который займет нишу между Fabia и Octavia, завоеует любовь российских покупателей».



## Запчасти придут в срок

Компания ŠKODA завершила работы по модернизации Центра оригинальных деталей в Млада-Болеславе. Его полезная площадь увеличилась вдвое, до 100 тыс. кв. метров (12 футбольных полей), что позволяет в круглосуточном режиме обрабатывать 25 000 заказов на поставку запасных частей и оригинальных аксессуаров, направляемых более чем в 100 стран мира. Инвестиции в создание полностью автоматизированного многоярусного склада превысили 30 млн евро.

Предполагается, что к 2018 году номенклатура запчастей и аксессуаров на складе увеличится почти на 50% — до 214 000 наименований.



## Где хоккей, там и ŠKODA

ŠKODA выступила партнером юниорской сборной России по хоккею на прошедшем в Сочи чемпионате мира. Логотип марки украшал джерси и шлемы юниоров. На протяжении 11 дней за титул сражались десять команд из Европы и Америки. Россияне заняли четвертое место. Чемпионат, проведенный на совершенно новой площадке, можно считать частью репетиций зимних Олимпийских игр 2014 года, на которых ŠKODA выступает в роли генерального партнера.

## Победа над гравием

Победой на ралли Азорских островов экипаж ŠKODA Motorsport, выступающий в составе Яна Копецки и Павла Дресслера на Fabia S2000, подтвердил звание лидера чемпионата Европы по ралли (ERC). Победа тем приятнее, что Ян впервые выиграл на гравии. До того считалось, что чешскому пилоту мало равных на асфальтовом покрытии.

Для заводской команды ŠKODA победа на ралли Азорских островов стала третьей подряд в текущем сезоне ERC: до того были первые места на подиуме после этапов в Австрии и на Канарских островах. Подробный отчет о раллийных достижениях марки в сезоне 2013 года ŠKODA Magazine опубликует в следующих номерах.



# Европейский фасон



текст и фото: **Сергей Широков**

ЖЕНЕВСКИЙ САЛОН — ГЛАВНАЯ ЕВРОПЕЙСКАЯ ПЛОЩАДКА ДЛЯ ДЕМОНСТРАЦИИ ДОСТИЖЕНИЙ СОВРЕМЕННОГО АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ. В ЭТОМ ГОДУ ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ОЖИДАЕМЫХ НОВИНОК ЖЕНЕВЫ БЫЛА ŠKODA OCTAVIA COMBI ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ.







ПО ИТОГАМ 2012 ГОДА OCTAVIA COMBI СТАЛА В ГЕРМАНИИ САМОЙ ПОПУЛЯРНОЙ ИМПОРТНОЙ МОДЕЛЮ АВТОМОБИЛЯ. **НОВЫЙ УНИВЕРСАЛ ДОЛЖЕН ПРИВЛЕЧЬ В ЕВРОПЕ ЕЩЁ БОЛЬШЕ ПОКУПАТЕЛЕЙ.**





## ВЕЙЦАРЦЫ

— народ противоречивый. С одной стороны, богатейшая по показателю душевого дохода нация, с другой — исключительная расчетливость в покупках. Каждый франк — Швейцария не переходила на евро — должен быть потрачен с умом. Машины ŠKODA очень популярны на местном рынке, потому что отвечают формуле «много качественного автомобиля за разумные деньги». Особенным успехом пользуются универсалы — как воплощение практичности, а лучше — так и с полным приводом, поскольку такие машины на заснеженных горных дорогах во многом способны заменить прожорливые внедорожники.

Как по заказу ŠKODA показала на Женевском автосалоне новый универсал Octavia, а в качестве дополнения — и его полноприводную модификацию.

Собственно, это только для России и других стран, к востоку от Чехии, универсал представляется некой разновидностью автомобиля «на любителя». В Европе же версия Combi обеспечивала до половины продаж Octavia второго поколения — того самого, что сейчас сходит со сцены. Скажем больше: по итогам 2012 года Octavia Combi получила в Германии — есть сомнения в компетентности тамошних покупателей?! — звание самой популярной импортной модели автомобиля. Более 42 000 проданных единиц.

Нет причин сомневаться в том, что новая Octavia Combi будет не менее популярна, чем предшественница. Универсал красив, практичен, продуман, а по показателю объема багажного отделения обгоняет многих представителей старших автомобильных классов из числа конкурентов: минимум — 588 литров, максимум — 1718. И это с запасным колесом!

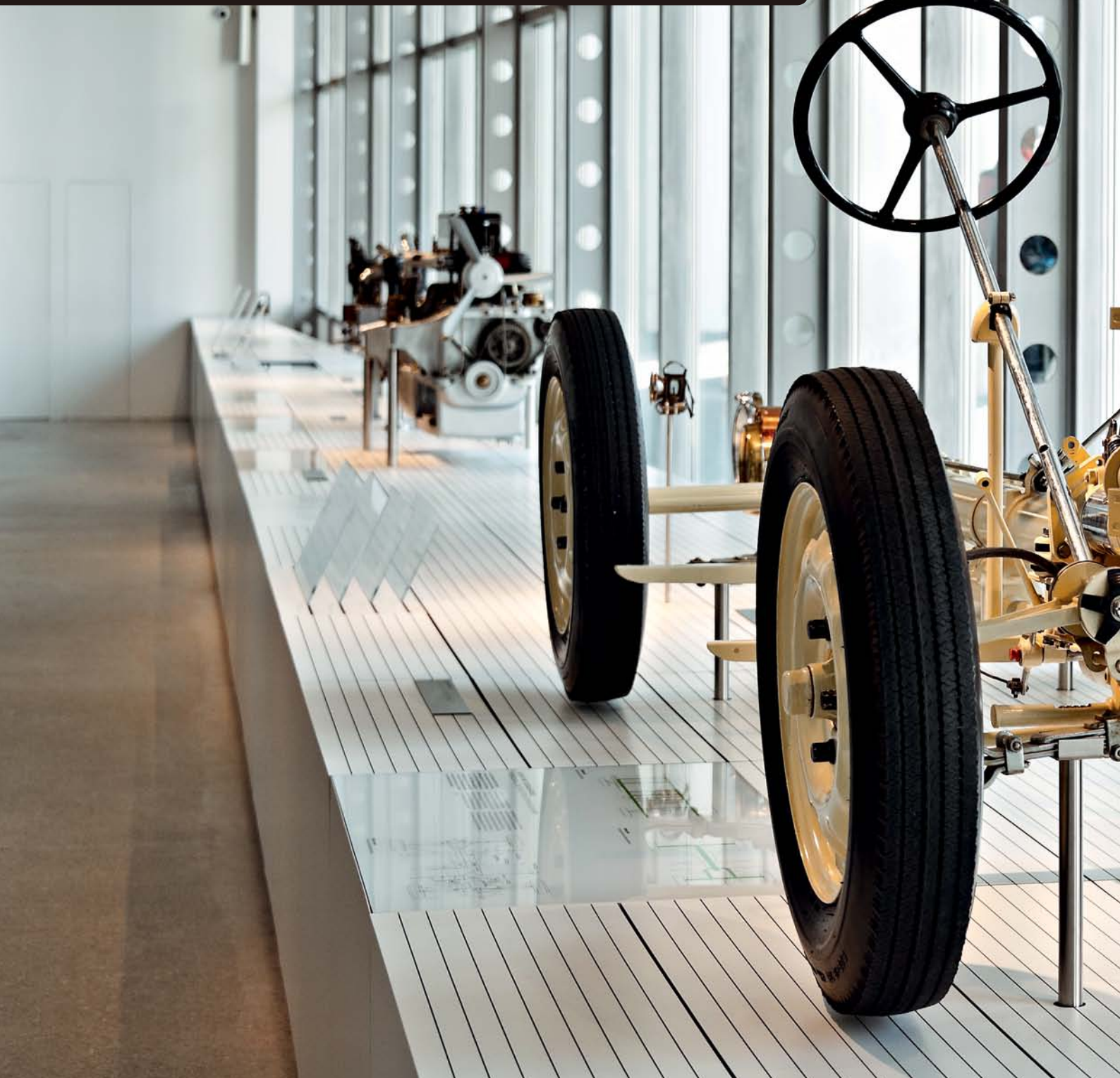
С технической точки зрения Octavia Combi в целом схожа с базовой моделью — лифтбеком Octavia (подробности — на стр. 18). Из существенных отличий — наличие полноприводной версии, с трансмиссией на основе муфты Haldex пятого поколения (в России Octavia Combi 4x4 будет представлена с двигателем 1.8 TSI и роботизированной коробкой DSG), и такой полезной в наших условиях опции, как электропривод крышки багажника. Подробный рассказ об Octavia Combi — в ближайших номерах нашего журнала.

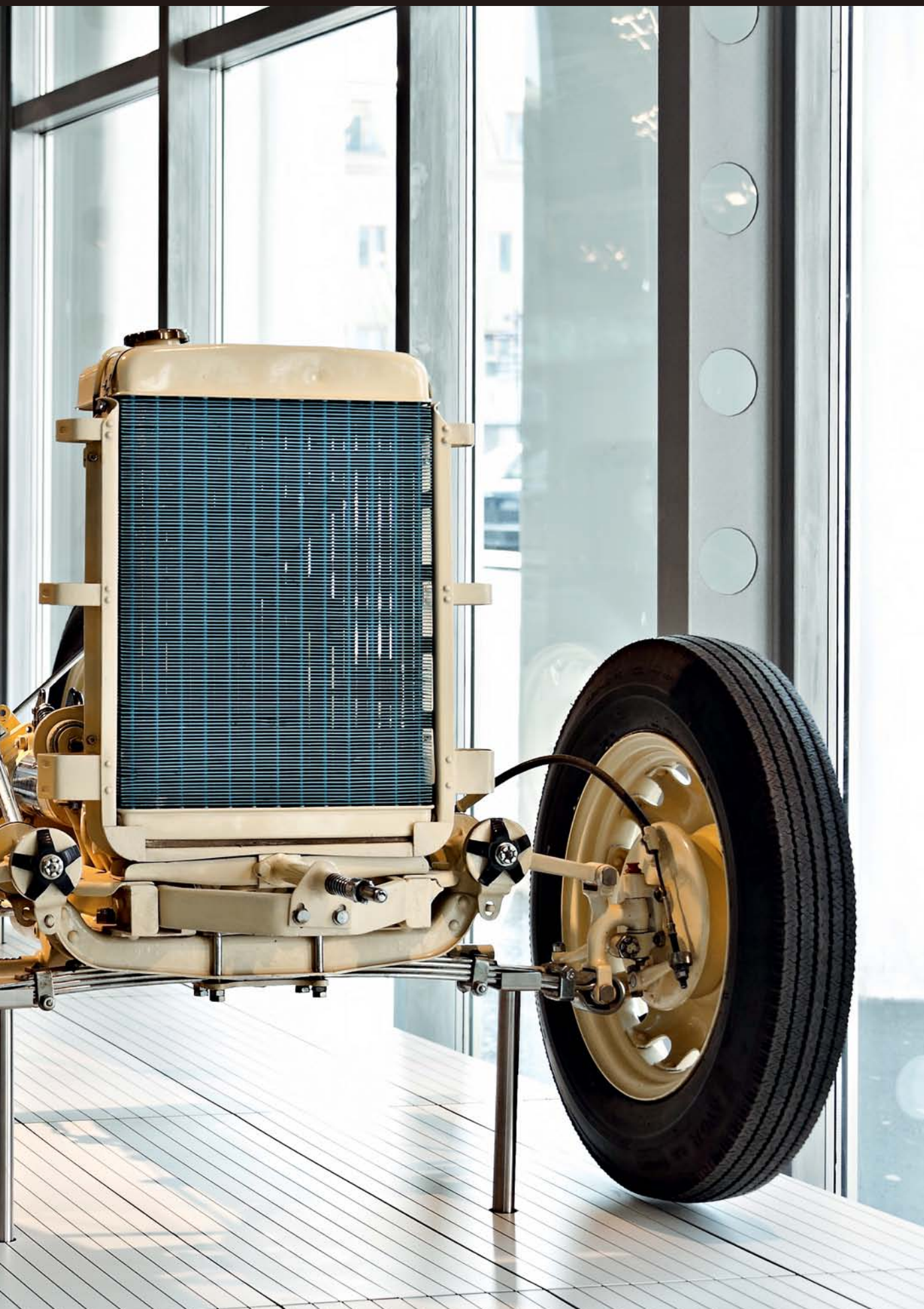


# Один взгляд назад

текст и фото: **Сергей Шерстеников**

В МЛАДА-БОЛЕСЛАВЕ ПОСЛЕ ПОЛНОЙ РЕКОНСТРУКЦИИ ОТКРЫЛСЯ МУЗЕЙ ŠKODA. ВСЕГО ЧАС ЕЗДЫ ОТ ЛЮБИМОЙ РОССИЙСКИМИ ТУРИСТАМИ ПРАГИ, И ВЫ ПОГРУЗИТЕСЬ В ИСТОРИЮ ОДНОЙ ИЗ СТАРЕЙШИХ В МИРЕ АВТОМОБИЛЬНЫХ МАРОК.





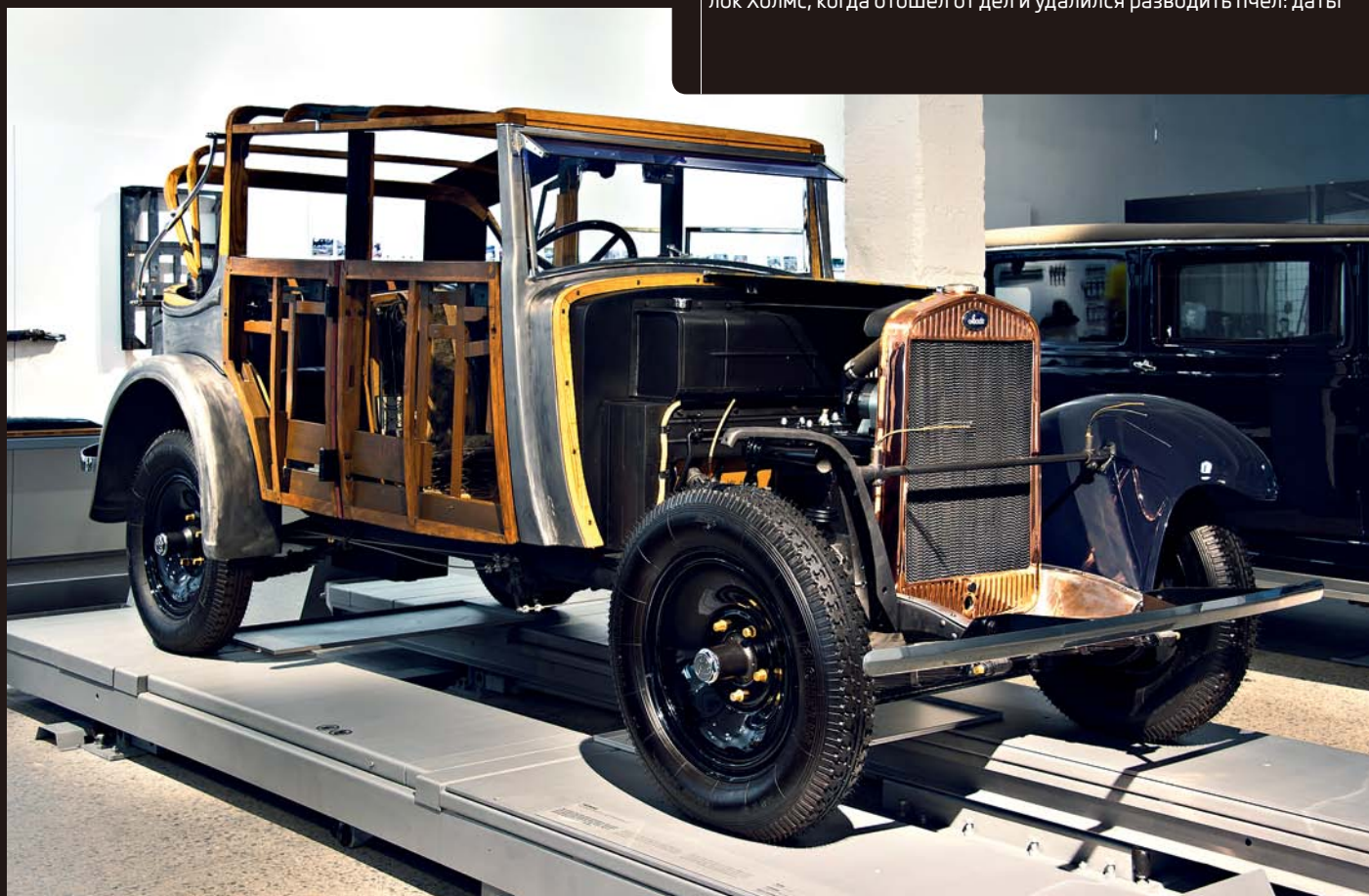


Реставрация автомобиля включает работу с деревом, которое использовали в строительстве кузовов до конца 1940-х.

## МЛАДА-БОЛЕСЛАВ

был и остается главным городом для ŠKODA. Здесь — просим прощения у тех, кто знает эту историю, совершенно правдивую, но более похожую на легенду — в 1894 году произошло незначительное событие, оказавшее тем не менее влияние на всю чешскую экономику.

Продавец книг Вацлав Клемент купил себе весьма передовое средство передвижения — велосипед Germania VI производства дрезденской компании Seidel & Naumann. Но радость от покупки длилась недолго: у велосипеда вследствие производственного дефекта, искривления рамы, постоянно слетала цепь. Местный дилер не смог устранить неисправность и порекомендовал господину Клементу обратиться в ближайший филиал компании Seidel & Naumann в городе Усти-над-Лабем. Книготорговец отправил по почте велосипед и письмо на чешском с описанием проблемы. Обрато он получил злой комментарий на немецком: «Если вы хотите получить ответ, потрудитесь написать письмо на понятном нам языке». Директор филиала, автор письма, видимо, рассуждал, так: раз Чехия входит в Австро-Венгрию, а в столице империи Вене говорят на немецком языке, то и провинция обязана его знать. Вацлав Клемент не находил слов — так был возмущен. Но нашел дело. Поговорил с механиком Вацлавом Лаурином, также большим любителем велосипедных прогулок, и уже в 1895 году единомышленники приступили к выпуску велосипедов. Собственно, так мы и подошли к рассказу о музее. В его залах вы можете увидеть то злополучное письмо, которое его получатель обратил для себя в письмо счастья. Рядом — велосипеды того времени, когда пневматические шины были недешевой опцией, и мотоциклы из Млада-Болеслава, на которых вместо привычной цепи или кардана на заднее колесо идет кожаный ремень. Тут же первая машина — Voiturette. На такой «самобеглой коляске» вполне мог ездить Шерлок Холмс, когда отошел от дел и удалился разводить пчел: даты



Так выглядел самый первый серийный автомобиль из Млада-Болеслава — Laurin & Klement Voiturette Тур А. Этому экземпляру 107 лет.



В машину слева не только можно, но и нужно залезть: для того она здесь и стоит.

Не поленитесь изучить содержимое витрин: за каждым объектом — интересная история.



## 46 АВТОМОБИЛЕЙ И БОЛЕЕ 500 ДРУГИХ ЭКСПОНАТОВ ПРЕДСТАВЛЕНЫ В ЗАЛАХ ОТКРЫВШЕГОСЯ ПОСЛЕ РЕКОНСТРУКЦИИ МУЗЕЯ ŠKODA.

примерно совпадают — 1905 год. Кстати, руль на автомобилях, произведенных в Млада-Болеславе до конца 1930-х годов, был на английский манер, справа. И об этом в музее тоже рассказывают. Как и о том, при каких обстоятельствах автопроизводитель из Млада-Болеслава в середине 1920-х стал частью машиностроительного предприятия из Пльзеня, основанного Эмилем Шкодой.

Между прочим: позвонив в музей заранее, вы можете заказать экскурсию на русском языке.

### ВСПОМНИТЬ ЧТО-ТО

Музей марки ŠKODA тематически разделен на три части. Главная, где можно проследить путь компании с конца XIX века до начала XXI, то есть от велосипедов до концепт-кара VisionD, называется «Эволюция». Десятки экспонатов, рядом со многими — сенсорные панели. С их помощью посетители получают дополнительные сведения об интересующем автомобиле: исторические фотографии с комментариями, рекламу тех лет, технические данные и любопытные исторические факты.

Тем, кто считает, что в музее надо непременно что-нибудь потрогать, предназначены такие экспонаты, как схематическая модель двигателя внутреннего сгорания. Крутите, пробуйте, запоминайте. Каждый ли водитель сегодня представляет себе, как устроен ДВС?!



Гордость музея — «автомобильная этажерка», рассчитанная на 20 экспонатов.



Спортивный раздел зала «Традиция». Со временем сюда наверняка попадет титулованная Fabia S2000.

Первая машина с именем Felicia была кабриолетом. Модель очаровала даже американцев.

Если пойти дальше, в буквальном смысле пойти, то в коридорах музея вы найдете Laurin & Klement Typ 110 1927 года. Примечательного в этой машине, бегавшей по дорогам в одно время с «Антилопой гну», то, что посетителям разрешается залезть на место водителя и представить себя чешским Козлевичем.

Автомобиль этот, чтобы вы не потерялись, стоит на входе в зал с названием Precision — «Точность». Здесь приглушен свет, а саму экспозицию еще называют «Спящая красота». Коротко, но очень наглядно рассказывается о том, какую работу требуется проделать реставраторам, чтобы превратить чудом найденный в каком-нибудь деревенском сарае автомобиль, выпущенный до Второй мировой войны, в сияющий лаком, хромом и медью экспонат. Тут же вы узнаете, что кузова старых машин делались с активным применением древесины. Она служила вовсе не для украшения, а использовалась при изготовлении каркаса, сохраняя прочность десятилетиями.

Самый, возможно, трогательный раздел музея — «Традиция». На витринах собраны вещи, очень точно передающие дух ушедшего времени.

Мало кто не обратит внимание на купальный костюм светло-розового цвета. С ним связана забавная история. В 1957 году дилер ŠKODA из США привез в Чехословакию мисс Америку Шарлотту Шеффилд. Послужив делу укрепления чехословацко-американской дружбы, барышня еще успела сфотографироваться

**НА ЭТОМ МЕСТЕ, В БЫВШИХ ФАБРИЧНЫХ КОРПУСАХ ПОСТРОЙКИ НАЧАЛА XX ВЕКА, МУЗЕЙ ПРОПИСАЛСЯ В 1995 ГОДУ, КОГДА ОТМЕЧАЛИ СТОЛЕТИЕ КОМПАНИИ.**



на улицах Праги с кабриолетом ŠKODA 450 (после модернизации он стал называться Felicia). Когда фотографии были опубликованы в США, завод получил от американских клиентов 15 000 заявок на приобретение машин. Но поставлено было только 408 кабриолетов.

«Почему, — удивляются посетители, — социалистической Чехословакии не нужна была валюта?» «Очень нужна, — отвечает экскурсовод, — но в плановой экономике на годы вперед было известно, сколько будет произведено машин и куда они направятся».

Кстати, ŠKODA разыскала Шарлотту Шеффилд и пригласила ее на церемонию открытия музея, состоявшуюся несколько месяцев назад. Первая красавица 1957 года приняла приглашение и подарила музею тот самый розовый купальный костюм, в котором она вошла в историю марки, сфотографировавшись в Праге.

Демонстрируют в музее и футболку. Не совсем обыкновенную. Ее подарил известный чешский футболист Милан Барош. Он родился в октябре 1981 года по дороге в роддом в автомобиле «скорой помощи». В Чехословакии в этой роли выступали ŠKODA 1203 — аналог нашего «рафика».

А что это за термос и спальник на витрине? Наверное, принадлежности автопутешественников? Совсем нет. Спальный мешок и термос позволяли в более или менее человеческих условиях проводить ночь в ожидании получения ваучера на новую машину. У нас такой документ назывался открыткой. ŠKODA при социализме можно было купить и без очереди, если у вас были специальные кроны, которые принимали в сети Tuzex. Француз или итальянец ни за что не поймет такие тонкости торговли, а наш, советский человек сразу вспомнит: да точно так же продавали «Волги» за «чеки» в магазинах «Березка»!

Собственно, для того и нужны музеи: чтобы вспомнили. ☺



Popular 995 запустили в производство перед самым началом Второй мировой войны.

Оцените: социалистический Favorit был создан во второй половине 1980-х при участии итальянской дизайн-студии Bertone.



Машины 742-й серии продержались на конвейере с 1976 по 1990 год. Перед вами самая поздняя версия, ŠKODA 125 L.

В кафе Vaclav, расположенном в музее, можно вкусно и совсем не дорого пообедать.



Рядом с музеем находится депо: интересующимся туристам показывают «запасные» экспонаты и прототипы, не пошедшие в серийное производство.



#### ŠKODA Muzeum

Адрес: Czech Republic, 293 60 Mladá Boleslav, Tř. Václava Klementa 294  
GPS: 50°25'7.615"N, 14°54'50.838"E  
Время работы: ежедневно с 9 до 17.  
Тел.: +420 326 832 038  
Интернет: muzeum.skoda-auto.com

# По столицам зимних Олимпийских игр

фото: **Иван Баринов, Сергей Домущий, Илья Кулямин**

ПРОБЕГОМ ПО ЕВРОПЕЙСКИМ СТОЛИЦАМ ЗИМНИХ ОЛИМПИАД ОТМЕТИЛА МАРКА ŠKODA ПРИБЛИЖЕНИЕ ИГР В СОЧИ.

# XXIII

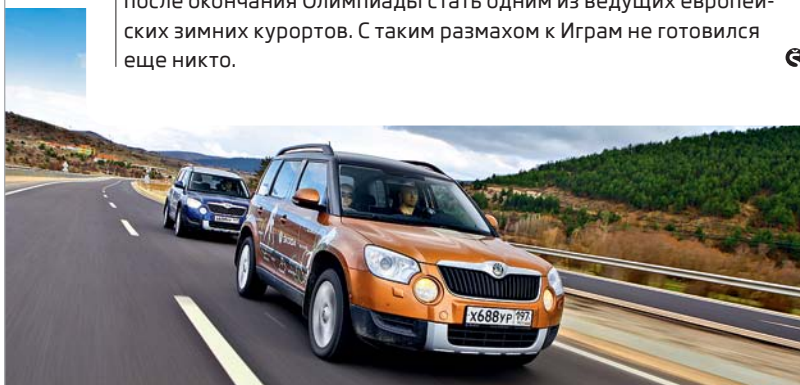
## ЗИМНИЕ

Олимпийские игры в Сочи, которые откроются 7 февраля 2014 года, — для ŠKODA мероприятие особенное. Чешская марка выступает на Играх в роли генерального партнера наряду с дружественными брендами Audi, Volkswagen и Volkswagen Коммерческие автомобили. Кроме того, модель Yeti имеет совершенно уникальный статус талисмобилia: на популярном кроссовере будут передвигаться талисманы грядущих зимних Олимпийских и Паралимпийских игр: Леопард, Зайка, Белый Мишка, Лучик и Снежинка.

Поэтому не стоит удивляться тому, что для путешествия по европейским столицам зимних Олимпиад были выбраны два ŠKODA Yeti: с полным приводом, турбомотором 1.8 TSI и роботизированной коробкой передач DSG. К слову, ни участвовавшие в пробеге журналисты, представлявшие ведущие автомобильные издания, ни сами организаторы не пожалели о сделанном выборе: машины с честью выдержали все трудности зимних дорог и горных перевалов.

За 18 дней путешествия участники экспедиции проделали путь в 7300 км, проехав от самой южной в Европе зимней олимпийской точки, Сочи (столицы 2014 года), до самой северной — норвежского Лиллехаммера, принявшего Игры в 1994-м. Кроме того, Yeti с российскими номерами были замечены в Сараево (Игры 1984 года), Кортине д'Ампеццо (1956), Инсбруке (1964, 1976), Санкт-Морице (1928, 1948), Турине (2006), Шамони (1924), Альбервиле (1992), Гренобле (1968) и Осло (1952).

Пожалуй, главный вывод, к которому пришли путешественники, такой: при должном подходе Сочи имеет все шансы после окончания Олимпиады стать одним из ведущих европейских зимних курортов. С таким размахом к Играм не готовился еще никто.



# АВТОМОБИЛЬ

МОДЕЛИ АКСЕССУАРЫ СЕРВИС

**...И сразу на место лидера.  
Встречаем новую ŠKODA Octavia. 18**



#### ИНТЕРВЬЮ

Инженер Ян Новак  
о преимуществах платформы  
MQB. **34**

#### АКСЕССУАРЫ

Коврики, багажники, детские  
сиденья и другие оригинальные  
аксессуары для Octavia. **35**

#### ЦИТАТЫ

Отзывы российских  
автожурналистов об Octavia  
третьего поколения. **38**



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

В 2013 ГОДУ В МИРЕ СТАРТУЮТ ПРОДАЖИ ŠKODA OCTAVIA ТРЕТЬЕГО ПОКОЛЕНИЯ. СОВЕРШЕННО НОВЫЙ, СДЕЛАННЫЙ С ЧИСТОГО ЛИСТА АВТОМОБИЛЬ ОСТАЛСЯ ВЕРЕН ПРЕЖНЕМУ ПРИНЦИПУ — ДАВАТЬ ПОКУПАТЕЛЮ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ТОТ МОЖЕТ ОЖИДАТЬ.

# Первая в классе





Если автомобиль оборудован системой KESSY, открыть дверь и завести двигатель можно не доставая ключ из кармана.

# Э

**ТО** многодетные родители обычно не знают или не хотят говорить, какой ребенок у них самый перспективный. Автомобильным компаниям даже времени на раздумье давать не надо. Для марки ŠKODA с конца 1990-х годов нет машины важнее, чем Octavia. Она — «сердце бренда», основа успеха.

Последние восемь лет ŠKODA ставит рекорд за рекордом. В 2012 году продажи впервые в истории превысили отметку 900 тысяч реализованных машин. И более сорока процентов пришлось на Octavia. Но это внутренняя статистика. И касалась она старой Octavia. Звучит пока непривычно, но всем знакомая Octavia с заводским обозначением A5, или Octavia II, уже перешла в категорию «бывших». Новая машина наверняка пойдет дальше и может попасть в десятку самых продаваемых в мире моделей. По крайней мере, руководство ŠKODA уверено, что все данные у автомобиля есть. Он красив, современен, технологичен, практичен, безопасен, а как только вы сложите все эти качества, то поймете — еще и привлекателен

ЧИСЛО ПРОИЗВЕДЁННЫХ С 1996 ГОДА  
АВТОМОБИЛЕЙ МОДЕЛИ OCTAVIA  
ПРИБЛИЖАЕТСЯ К ЧЕТЫРЁМ МИЛЛИОНАМ.  
САМАЯ ПОПУЛЯРНАЯ МАШИНА  
ЗА 118-ЛЕТНЮЮ ИСТОРИЮ ŠKODA.



по цене. Последнему качеству — «привлекательности по цене» — дополнительно способствует то обстоятельство, что выпуск ŠKODA Octavia третьего поколения уже налажен в Нижнем Новгороде.

Рабочие ГАЗа, прошедшие специальную подготовку и обучение, на новейшем европейском оборудовании производят по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов, автомобиль, впитавший в себя самые прогрессивные технологии: от турбированных моторов с непосредственным впрыском топлива до развлекательных систем, следящих за движениями ваших рук.

#### КУЗОВНОЙ ЧЕМПИОНАТ

Octavia первого современного поколения (было еще одно — о нем на стр. 64) появилась в 1996 году. Она стала первой в истории чешской компании машиной, сделанной от начала и до конца в кооперации с концерном Volkswagen, частью которого марка стала в начале 1990-х годов.

Перед создателями машины поставили очень сложную задачу: предъявить такой продукт, который был бы способен вывести марку на качественно иной уровень, изменить отношение к ней, поставив имя ŠKODA в один ряд с ведущими европейскими брендами. До той поры производитель из Млада-Болеслава скорее имел репутацию «одного из автозаводов бывших соцстран».

ŠKODA Octavia справилась с возложенной на нее задачей блестяще. Уже на второй год полноценного производства объем выпуска превысил 100 тысяч единиц — феноменальный успех для новичка, который выступил в полной конкурентов нише гольф-класса.

С Volkswagen Golf, родоначальником класса «больших компактных машин», Octavia роднила общая платформа — набор технических решений, определяющих множество параметров: от силовой структуры кузова до выбора моторов и коробок передач. Однако чешский автомобиль вышел совершенно самостоятельным. Мало кто признавал в Octavia чье-то «родственника». Огромная заслуга в успехе

автомобиля заключалась в правильности выбора типа кузова. С ним до сих пор не все очевидно. Одни зовут седаном, или лимузином, на немецкий манер: именно так машина и выглядит в профиль. Другие — хэтчбеком, поскольку пятая дверь открывается вместе со стеклом, а в переводе с английского hatchback и является машиной, у которой «люк сзади». Но в действительности Octavia представляет собой лифтбек: машину с нормальным, не укороченным задним свесом, ступенькой багажника за задним стеклом и большой пятой дверью.

Выбор кузова в пользу лифтбека давал преимущество как минимум по двум статьям: более солидный, чем у хэтчбека, внешний вид, что особенно ценили в Центральной и Восточной Европе, и огромный багажник с удобным доступом, напрочь «убиравший» всех конкурентов. Пробный шар, каковым стала в 1996 году первая Octavia, оказался столь удачным, что машина, регулярно обновляясь, продержалась на конвейере 14 лет, до 2010 года. В последнее время она выступала на европейском рынке под именем Tour.

Надо ли говорить, что для Octavia второго поколения — сейчас уже можно пометить годы ее выпуска как 2004–2013 — в качестве основного типа кузова был выбран лифтбек.

Octavia III тоже не изменила традициям. Новейшая начинка заключена в привычную практичную упаковку, позволяющую ставить очередные рекорды своего класса. Или, как формулирует руководство компании, новая Octavia — «модель с преимуществами среднего класса, предлагаемая по цене компактного автомобиля».

#### ПО ВСЕМ СТАТЬЯМ

Новый автомобиль подрос во всех направлениях. Избитая журналистами фраза в данном случае полностью соответствует действительности. Если сравнивать Octavia III с предшественницей, которую тесной тоже было не назвать, то выяснится, что пространство над головой пассажиров второго ряда увеличилось на 14 мм, ширина на уровне локтей спере-





ди — на 39 мм, а на уровне локтей сзади — на 26 мм. Приятно, но не эти данные определяют претензии новой Octavia на простор, присущий автомобилям более высокого класса.

При переходе из поколения в поколение колесная база увеличилась на существенные 108 мм, а расстояние между передней и задней осью играет важнейшую роль в определении размеров салона.

Здесь необходимо сделать небольшое отступление. Octavia III — первый автомобиль марки ŠKODA, сделанный на основе модульной платформы MQB, разработанной концерном Volkswagen. Создатели MQB определяют ее как ящик с готовыми решениями, позволяющими создавать машины разных классов. Чтобы было понятней: в линейке Volkswagen на MQB станут базироваться автомобили от Polo до Passat, включая Tiguan. MQB — очень гибкая платформа, фиксированных показателей в ней минимум. Например, расстояние от передней оси до педального блока — установленный параметр, а длина автомобиля, его ширина, величина дорожного просвета — на усмотре-

КАК ФОРМУЛИРУЕТ  
РУКОВОДСТВО  
КОМПАНИИ, НОВАЯ  
OCTAVIA — «МОДЕЛЬ  
С ПРЕИМУЩЕСТВАМИ  
СРЕДНЕГО КЛАССА,  
ПРЕДЛАГАЕМАЯ  
ПО ЦЕНЕ  
КОМПАКТНОГО  
АВТОМОБИЛЯ».





БАГАЖНИК НОВОЙ  
OCTAVIA СТАВИТ  
ОЧЕРЕДНЫЕ РЕКОРДЫ:  
МИНИМАЛЬНЫЙ  
ОБЪЁМ — 568 ЛИТРОВ,  
МАКСИМАЛЬНЫЙ —  
1558.

ние конструкторов конкретной машины. Планируется, что в ближайшие годы на модульной платформе MQB будет создано около четырех десятков различных моделей концерна. ŠKODA Octavia оказалась в числе самых первых. И не преминула задать тон в своем классе, обойдя конкурентов по множеству показателей, характеризующих размеры салона. Самый длинный салон — раз, максимальное пространство для ног задних пассажиров — два, наибольшее расстояние от подушки заднего дивана до потолка — три, самый вместительный багажник — четыре, самый широкий проем багажного отделения — пять.

Багажник Octavia — очень серьезный аргумент. Он вместительней, чем у всех одноклассников и даже многих автомобилей бизнес-класса. При наличии «в подполье» полноразмерной запаски, столь актуальной для российских условий эксплуатации, багажник новой Octavia имеет объем 568 литров. Примерно «на ведро» больше, чем было. Мало того что багажник велик по размерам, им очень удобно пользоваться. Ширина проема 1123 мм — рекордная в сегменте. Пятая дверь открывает доступ ко всему отделению, значит, вам не надо сгибаться в поясе, чтобы затолкнуть по-



Багажное отделение продумано не менее тщательно, чем салон автомобиля: каждой вещи найдется свое место.



глубже поклажу. А правильная с точки зрения таксистов и путешественников форма грузового отделения позволяет ставить чемоданы «на ребро», не вступая в конфликт с багажной полкой, и использовать имеющиеся литры по максимуму. Кстати, заднюю полку при необходимости несложно снять и «запарковать» за спинкой дивана. Как и раньше, в багажнике Octavia вы найдете многочисленные крючки для подвешивания легких сумок и петли для сеток, которые не дадут поклаже исполнять в дороге фигуры высшего пилотажа. Одна из сеток прячется, как летучая мышь, под багажной полкой: дополнительное укромное место для легких вещей. Новое слово в организации багажного пространства — так называемые карго-элементы. У них есть свое место в нишах за колесными арками. Элемент надо извлечь, согнуть под требуемым углом и прилепить, как застежку на кроссовках, к ковровому покрытию пола багажника. Пара простых движений — и прямоугольная коробочка надежно закреплена за спинкой дивана.

Впервые для Octavia предлагается такой аксессуар, как двусторонний коврик в багажник. С парадной стороны — приятный на ощупь мелкий ворс. На

него удобно класть чистые вещи, почти как на домашний диван. Но багажнику нередко приходится выполнять и грязную работу: возить детские коляски после прогулки или сапоги, в которых вы ходили по осеннему лесу. Согласитесь, что в таком случае милое глазу ковровое покрытие вызывает лишь сожаление: это, мол, решение для чистой Европы, но никак не для нас. Заботливые автовладельцы, воспринимающие лишнюю крошку на сиденье как личное оскорбление, возят на такой случай кусок полиэтилена или старое покрывало. Действенно, но не очень эстетично.

Владелец новой Octavia поступит проще: перевернет коврик, и благородный ворс обернется практичным резиновым покрытием. Его не жалко пачкать, поскольку несложно отмыть.

При сложенных спинках задних сидений багажный отсек достигает максимального объема — 1558 литров. Прибавка по сравнению с предыдущей версией — 123 литра. Все правильно: при измерении багажника по максимуму грузить допускается не до уровня полки, но до самого верха. А пространства над головой пассажиров, как уже сообщалось, на новой Octavia прибавилось.

### МЕЛОЧИ ЖИЗНИ

Собственно, мы постепенно перешли к перечислению вещей из списка Simply Clever, «простых и гениальных», облегчающих повседневное пользование автомобилем. По количеству подстаканников (два спереди, между креслами, два сзади, в откидном центральном подлокотнике) Octavia может претендовать на звание кофемашины. В каждой из дверей можно уместить по бутылке воды — в карманы передних влезают большие, полуторалитровые. Тех, кто проводит в машине значительную часть дня и иногда и ночи, порадует возможность заказать розетку на 230 В. С домашним электрочайником, феном для волос или перфоратором она, конечно, не справится, но блок питания ноутбука или электробритву — чем автомобиль хуже вагона поезда? — обеспечит энергией. Лимит ее мощности — 150 Вт.

С железнодорожным вагоном — в лучшем смысле — салон Octavia роднит и специально отведенное место для мусора. Контейнер со съёмным мешком, любимым пластиковым пакетом подходящего размера, крепится в кармане двери. Для яблочных огрызков, конфетных оберток, чеков с заправки и прочей малосъедобной дряни, вечно образующейся в процессе езды, его емкости хватит за глаза. Может, у тех наших сограждан, что привыкли выбрасывать все лишнее из окна, жизнь не сложилась из-за того, что на прежних автомобилях не было такого удобного аксессуара?!

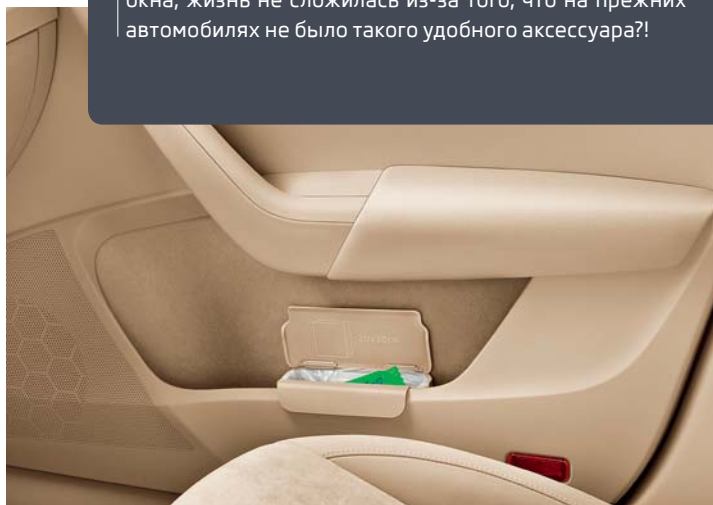
Среди прочих решений Simply Clever, примененных в новой Octavia, отметим скребок для льда, имеющий штатное место за лючком топливного бака. Первые заморозки не застанут вас врасплох. Не было раньше и отсека для сигнального жилета под сиденьем водителя. Использовать яркий жилет при выходе на проезжую часть (например, для замены колеса) в одних странах водителей убеждает закон, в других — элементарная забота о собственной жизни.

### НАШ СОВРЕМЕННОК

Если вы по какой-то причине захотите обидеть шеф-дизайнера ŠKODA Йозефа Кабана, знайте: сделать это очень просто. Достаточно сказать, что новая Octavia получилась очень модной машиной. Он категорически не согласен с такой характеристикой. Автомобильный дизайнер, считает господин Кабан, не должен гнаться за модой, потому что мода скоротечна.

Рубашку, потерявшую актуальность, не жалко и выкинуть (отвезти на дачу, спрятать в шкаф до лучших времен, пустить на тряпки). Потеря автомобилем привлекательности сулит его владельцу материальные издержки при последующей продаже. О моральных страданиях водителя мы даже не говорим.

Команда, работавшая над новой Octavia, стремилась к чистым, ясным и простым формам. Их любят во всем мире и ценят во все времена. Йозеф Кабан



Корзина для мусора со сменными мешками в кармане двери поможет поддерживать чистоту в салоне.

Под водительским креслом предусмотрено место для сигнального жилета, под пассажирским расположен отсек для легкой мелочевки.



Прозрачный скребок выручит зимой и не будет мешать летом.



обычно поясняет так. Вкусы у всех разные, а представление о том, что такое вкусная вода, схожи. Стало быть, и в дизайне существуют общие знаменатели. Не пересказывая того, что вы видите на фотографиях, скажем, что Octavia III отличается от предшественницы более выверенными пропорциями. В частности, это достигнуто за счет увеличения колесной базы. Показатель 2686 мм — лучший в классе. Передний свес при этом стал короче, что добавило облику автомобиля динамичности. Еще один штрих, добавляющий спортивности, — приподнятая на уровне багажника линия окон. Дизайнеры называют этот прием flp. Запомнить очень легко. По-русски — плавник.

#### НА ВСЯКИЙ СЛУЧАЙ

В Европе знают: российские водители не из тех, кто готов переплачивать за безопасность. Но раз уж автомобиль сделан с учетом требований трепетно относящихся к своей жизни европейцев, то нам он таким и достанется — отвечающим всем современным нормам безопасности.

Octavia III может оснащаться девятью подушками: четырьмя боковыми (спереди и сзади), двумя шторками (вдоль окон), двумя фронтальными (справа и слева) и одной для защиты коленей водителя. Независимая организация Euro NCAP уже оценила усилия инженеров SKODA максимальным баллом — пятью звездами.

ЧЕТЫРЕ БУТЫЛКИ  
С ВОДОЙ  
УМЕЩАЮТСЯ  
В ДВЕРЯХ, ЧЕТЫРЕ  
СТАКАНА С КОФЕ —  
В ПОДСТАКАННИКАХ.  
ВСЁ ПРИСПОСОБЛЕНО  
ДЛЯ ДАЛЬНИХ  
ПУТЕШЕСТВИЙ.

Возможностей электрической розетки на 230 В вполне хватит для подключения ноутбука.





При заказе биксеноновых адаптивных фар Octavia получает светодиодные полоски дневных ходовых огней. Светодиоды используются и в задних фонарях.

Однако новая машина имеет многое сверх того, что требуется для успешного прохождения известного всему миру испытания. Все Octavia, оснащенные системой поддержаний курсовой устойчивости ESC, способны предотвратить повторные столкновения, когда автомобиль, ударившись один раз, продолжает неконтролируемое движение вперед. Машина может вылететь на обочину и врезаться в столб или выкатиться на встречную полосу. События разворачиваются так стремительно, что водитель просто не успевает затормозить — если он вообще в состоянии адекватно оценивать ситуацию.

Система предотвращения повторных столкновений (Multi-collision brake) сразу после удара задействует тормозную систему, снижая остаточную скорость до 10 км/ч. Для привлечения внимания других участников движения автоматически включаются стоп-сигналы и «аварийка». У водителя, естественно, остается право в любой момент вмешаться в ситуацию: нажать на газ и ускориться или полностью затормозить автомобиль. За разработку системы, способной спасти множество жизней, концерн Volkswagen получил награду немецкого автоклуба ADAC за инновации в сфере безопасности.

Позднее покупателям новой Octavia будет предложен ряд дополнительных систем, позволяющих если не избежать аварии, то снизить тяжесть ее последствий.

Система ProActive работает на скоростях свыше 30 км/ч. Как только она получает от ESC «неблагоприятный прогноз» — электроника расценивает ситуацию как предаварийную, например, водитель прибегнул к экстремному торможению или машина пошла в занос — так сразу будут подтянуты ремни водителя и переднего пассажира, а стекла, если были сильно опущены, поднимутся.

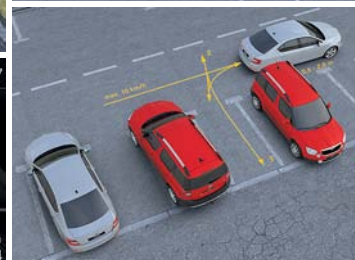
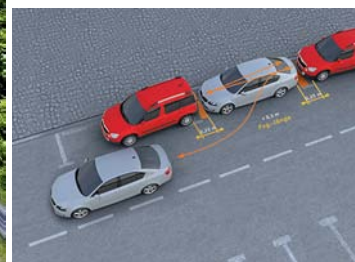
Новая Octavia может оснащаться системой адаптивного круиз-контроля и системой поддержания дистанции Front Assistant. Обе используют радиолокационный датчик, расположенный в переднем бампере, который сканирует пространство перед автомобилем. Адаптивный круиз-контроль позволяет держать скорость (с автоматической коробкой — от 30 до 160 км/ч), ускоряясь и замедляясь по ситуации, в зависимости от поведения машины перед вами. Front Assistant, обнаружив препятствие, сначала пытается привлечь внимание водителя, а если тот не реагирует, электроника самостоятельно задействует тормозную систему.



Автомобиль, оснащенный системой предотвращения повторных столкновений (верхняя иллюстрация) не должен выкатиться после аварии на встречную полосу.



Новая Octavia умеет сама парковаться. И сама выезжать с тесной парковки.



Электроника контролирует состояние водителя и дистанцию до автомобиля впереди.



Еще один «глаз» — на этот раз обычная видеокamera — может быть установлен за ветровым стеклом, у зеркала заднего вида. Камера наблюдает за дорожной разметкой (когда та достаточно хорошо видна) и, если автомобиль по какой-то причине выходит за пределы своего ряда без включенного сигнала поворота, привлекает внимание водителя легким подруливанием. Подробнее об ассистенте движения по полосе Lane Assistant, адаптивном круиз-контроле и системе Front Assistant наш журнал расскажет в следующих номерах, ближе к тому моменту, когда эти опции будут доступны на российском рынке.

А вот датчик усталости водителя (такой же, какой предлагается покупателям Yeti и Superb) можно заказать уже сейчас. Работает он так: сначала, в течение первых 15 минут, компьютер анализирует индивидуальный стиль конкретного водителя, а затем в течение оставшегося пути сравнивает «эталон» с фактическим поведением. Уставший или чувствующий непреодолимое желание поспать водитель начинает по-другому рулить. Распознав опасность, система выдаст предупреждение о необходимости сделать перерыв — выпить чашку кофе. Хотя лучше, конечно, не подвергать никого риску и найти возможность немного поспать.

От неприятностей на парковке — сколько миллионов человеко-часов было потрачено в ожидании приезда сотрудников ДПС для оформления двух царапин?! — вас также оградят электронные помощники. Как и раньше, Octavia может быть оснащена датчиками парктроника: картина возможных препятствий спереди и сзади красочно предстанет на экране мультимедийной системы и дополнится деловитым писком. Новое в Octavia III то, что она умеет парковаться самостоятельно, причем в двух направлениях: параллельно и перпендикулярно проезжей части. И делает это так, что посрамленными окажутся «бывалые», севшие за руль в ту пору, когда бензин стоил 10 копеек за литр.

Для того чтобы втиснуться на место, новой Octavia нужно по 30 см свободного пространства с каждой стороны. Автомобиль станет не только сам крутить руль, но и подтормаживать перед препятствием. Если потребуется, машина запаркуется в несколько заходов, советуя водителю, когда нужно сменить направление движения. Более того, автопилот поможет при выезде со стоянки, когда он сам поставил вас «бампер в бампер» или это сделал за него какой-то умник, «зажав» ваш автомобиль.

**ЕСТЬ КОНТАКТ!**

По какой детали проще всего определить поколение автомобиля? По магнитоле! Вернее, магнитолами они назывались, когда в машине было принято слушать кассеты с магнитной пленкой. Кассеты сменили CD. Потом появился формат mp3, и время звучания диска стало измеряться часами. Сегодня и диски постепенно переходят в разряд анахронизмов — музыку мы все чаще храним не на полке, а в компьютере, и вопрос лишь в том, как проще перенести запись в автомобиль. В новой Octavia — очень просто: слушать музыку можно с любых современных носителей.

Покупателям на выбор предлагаются четыре мультимедийные системы. Все читают компакт-диски (обычные и mp3/WMA). Все имеют слот для SD-карт (там, где есть навигация — Amundsen и Columbus — по два SD-слота). Все системы могут быть соединены с мобильным через Bluetooth: слушайте в машине музыку, закачанную в телефон, или говорите по нему со «свободными руками».

В салоне новой Octavia может быть предусмотрен специальный отсек для мобильного телефона — Phone Box. Он расположен перед рычагом коробки передач и имеет в основании индукционную пласти-

ну, бесконтактно соединяющую антенну мобильного аппарата с автомобильной антенной, расположенной на крыше. Как следствие, улучшается качество сигнала, снижается уровень электромагнитного излучения в салоне, экономится заряд аккумулятора в телефоне. Но и сядет батарейка — не страшно. Большая часть современных аппаратов может заряжаться от USB-разъема: он тоже предусмотрен, только в первую очередь предназначен для прослушивания музыки напрямую с флешек. Наконец, для подключения «неформатных носителей», древнего кассетного плеера например, предусмотрен Aux-вход.

Экраны мультимедийных систем отвечают не только за звук и навигацию. Они используются для управления многочисленными функциями новой Octavia и позволяют настроить алгоритм работы дверных замков, ввести лимит скорости для зимних шин, посмотреть средний расход топлива с момента последней заправки или запрограммировать автономный стояночный отопитель, если вы своевременно заказали его на заводе, не рассчитывая на скорое глобальное потепление. С помощью дисплея удастся даже удовлетворить свое любопытство по вопросу, какое бортовое оборудование, заботящее-



Строгий, лаконичный интерьер поддерживает общую концепцию «вневременного дизайна».



ся о вашем комфорте, больше всего отправляет топливо в трубу. Узнали? И теперь откажетесь в жару от кондиционера?

Эффектнее всего смотрится большой 8-дюймовый цветной монитор навигационной системы Columbus с разрешением 800x480 точек. На нем удобно смотреть кино (форматы MPEG, WMV, DivX, Xvid) или фотографии (JPG, PNG, BMP, GIF). Голосовым управлением сегодня трудно удивить продвинутого потребителя автомобильной электроники, оно и раньше предлагалось для Octavia, а вот реагировать на движение рук она научилась только сейчас.

Все системы с сенсорным экраном (им не обладает только самая скромная из предлагаемых, Swing) оснащены еще и датчиком движения. Как только ваша рука приближается к экрану, он переходит в режим управления — появляется меню: чего изволите? Тот же датчик даст экрану сигнал «проснуться», если он погашен, чтобы не отвлекал от дороги или же из соображений экономии. Энергосберегающий режим экрана. Звучит забавно, но из подобных мелочей складывается большая экономия. Миллионы произведенных в будущем Octavia III не дадут впустую пропасть миллиардам литров горючего.

ЭФФЕКТНЕЕ  
ВСЕГО СМОТРИТСЯ  
БОЛЬШОЙ  
8-ДЮЙМОВЫЙ  
ЦВЕТНОЙ МОНИТОР  
НАВИГАЦИОННОЙ  
СИСТЕМЫ. НА НЁМ  
ЕЩЁ УДОБНО  
СМОТРЕТЬ КИНО  
ИЛИ ФОТОГРАФИИ.



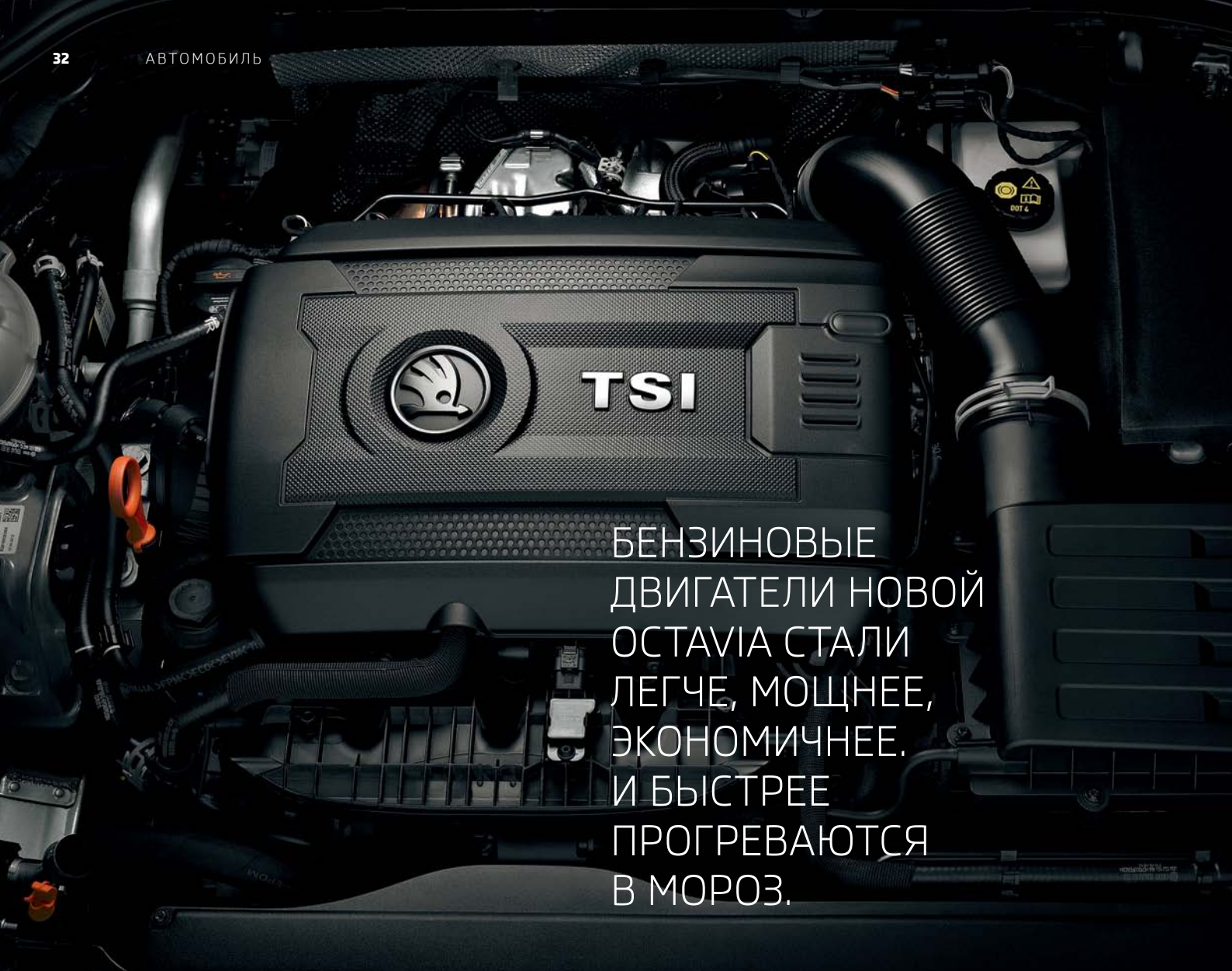
Любителям хорошего звука предлагается акустика от немецкой компании Canton: восемь динамиков в дверях, центральный спикер и сабвуфер общей мощностью 570 Вт.



Дисковод и слоты для двух SD-карт расположены в перчаточном ящике.

Специальная площадка для телефона усиливает сигнал антенны.





БЕНЗИНОВЫЕ  
ДВИГАТЕЛИ НОВОЙ  
ОCTAVIA СТАЛИ  
ЛЕГЧЕ, МОЩНЕЕ,  
ЭКОНОМИЧНЕЕ.  
И БЫСТРЕЕ  
ПРОГРЕВАЮТСЯ  
В МОРОЗ.

#### ЛЁГКИЙ ВЫБОР

Есть такой анекдот. Сначала стюардесса перечисляет все достоинства самолета — бассейн, кинозал и бар на втором этаже — а потом говорит: «А сейчас со всем этим мы попытаемся взлететь».

Автомобилей до последнего времени подобная тенденция тоже касалась. Из поколения в поколение они становились более крупными, оснащенными, безопасными и, как следствие, тяжелыми.

Новая Octavia, несмотря на то что серьезно подросла, стала легче примерно на центнер. Нашим людям, которые в любой экономии чувствуют подвох, сообщаем: да, действительно, металла на изготовление машины теперь тратят меньше. Потому что кузов почти на 70% изготовлен из высокопрочных и сверхпрочных сталей.

Более легкий автомобиль не только быстрее разгоняется и тормозит, он еще и меньше потребляет топлива. Известное правило гласит: лишние 100 килограммов в багажнике — плюс 1 литр на 100 км пути.

Кузов, включая оснащение салона, полегчал на 30 кг. Еще более 70 обеспечили новая конструкция ходовой части, усовершенствованное электрооборудование, новое поколение двигателей. Знакомые объемы и аббревиатуры не должны вас смущать.

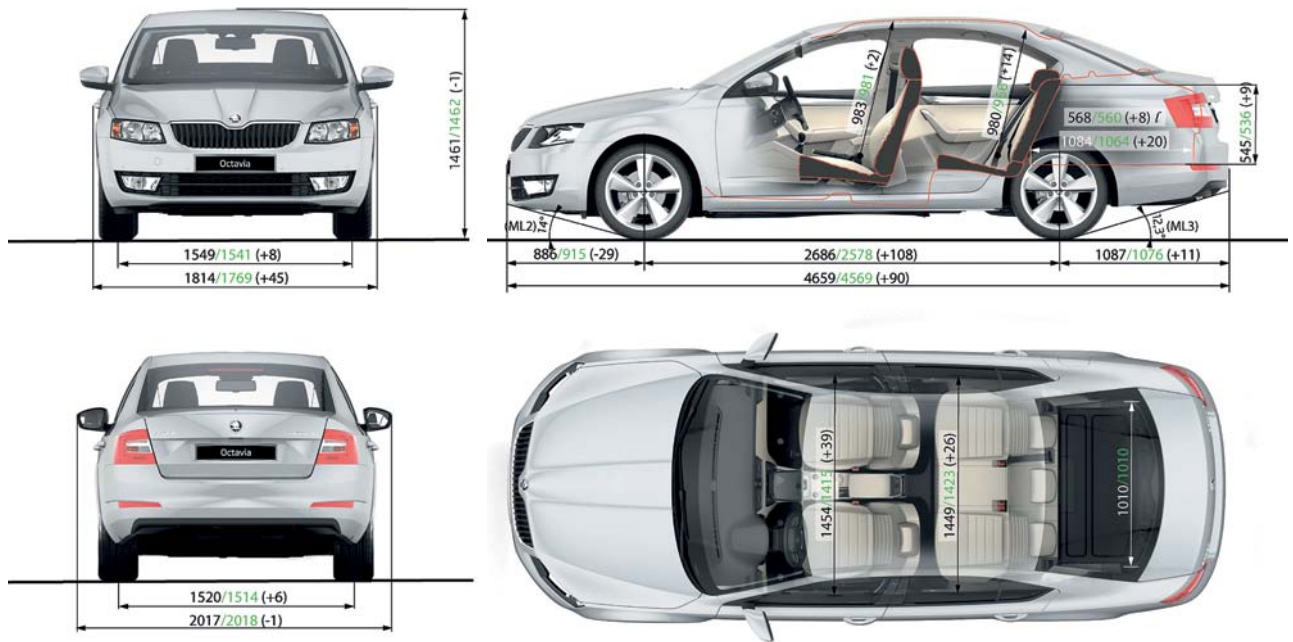
Все моторы имеют турбонаддув и непосредственный впрыск топлива, а потому отработывают свой объем по максимуму.

Даже «младший» мотор, 1.2 TSI мощностью 105 л.с., обеспечивает максимальную скорость 196 км/ч и разгон до сотни за 10,5 с. Двигатель 1.4 TSI теперь имеет отдачу 140 л.с. Динамические показатели новой Octavia с таким мотором — 215 км/ч, 8,5 с до сотни. Близко к характеристикам машины прошлого поколения с двигателем 1.8 TSI. «Один и восемь» тоже в линейке остался, только теперь выдает 180 л.с. С ним автомобиль может претендовать на звание «горячего хэтчбека»: потолок скорости — 231 км/ч, разгон — 7,4 с. Сразу заметим, что все данные приведены для машин с автоматической трансмиссией: механика тоже доступна, но она сулит очень незначительную прибавку в динамике и часто проигрывает по расходу топлива. Здесь нет опечатки: современное поколение роботизированных коробок DSG «не привозит» вам лишних литров, а в городе так и просто экономит, поскольку электроника не ленится постоянно переключать передачи.

Octavia с двухлитровым дизельным мотором 2.0 TDI мощностью 143 л.с. вообще предлагается только с коробкой DSG. И что мы имеем? Максималь-

**ŠKODA OCTAVIA III**

зеленым — данные автомобиля второго поколения



**ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

ŠKODA Octavia III	1.2 TSI	1.4 TSI	1.8 TSI	2.0 TDI CR
<b>Размеры, мм</b>	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461	4659 / 1814 / 1461
<b>Двигатель</b>	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
<b>Рабочий объем, куб. см</b>	1197	1395	1798	1968
<b>Мощность, л.с. при об./мин.</b>	105 / 4500-5500	140 / 4500-6000	180 / 5100-6200	143 / 3500-4000
<b>Крутящий момент, Нм при об./мин.</b>	175 / 1400-4000	250 / 1500-3500	250 / 1250-5000	320 / 1750-3000
<b>Максимальная скорость, км/ч</b>	196 (196)*	215 (215)*	231 (231)*	212
<b>Разгон от 0 до 100 км/ч, с</b>	10,3 (10,5)*	8,4 (8,5)*	7,3 (7,4)*	8,9
<b>Расход топлива (средний), л/100 км</b>	5,2 (5,0)*	5,5 (5,3)*	6,4 (6,1)*	5,1
<b>Привод</b>	передний	передний	передний	передний
<b>Коробка передач</b>	5-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

\*Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.

ную скорость 212 км/ч, разгон до сотни на уровне 8,9 с и средний расход 5,1 л на 100 км.

В целом же, если сравнивать с автомобилем предыдущего поколения, получается, что новая Octavia экономит каждый пятый бак топлива. Для многих покупателей одного этого аргумента хватит, чтобы подумать о смене машины. Кроме того, бензиновые двигатели нового поколения быстрее прогреваются. Отработанные газы, имеющие высокую температуру с первой секунды пуска двигателя, разогревают

охлаждающую жидкость: выпускной коллектор теперь встроен в головку блока цилиндров. В Европе объясняют: это сделано для того, чтобы мотор быстрее выходил на рабочую температуру и тем самым меньше выбрасывал в воздух вредных веществ.

Но есть и другое объяснение: сотни тысяч покупателей новой Octavia в России, садясь в автомобиль в зимнюю стужу, быстрее прогреют салон, снимут шапку и перчатки и подумают о том, что сделали правильный выбор. Лето — оно ведь не навсегда.



# Так, как надо

текст и фото: **Сергей Широков**

ЯН НОВАК, РУКОВОДИТЕЛЬ ОТДЕЛА АВТОМОБИЛЬНЫХ РАЗРАБОТОК КОМПАНИИ ŠKODA, ОБЪЯСНИЛ, ЧТО ВЫИГРЫВАЮТ ПОКУПАТЕЛИ НОВОЙ OCTAVIA ОТ ГЛОБАЛЬНОЙ КООПЕРАЦИИ ВНУТРИ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN.

**О**ctavia третьего поколения построена на модульной платформе MQB. Какие преимущества это обеспечило?

MQB, как вам, наверное, известно, служит основой для создания автомобилей разных классов и разных марок. Миллионы евро были вложены в то, чтобы инженеры концерна Volkswagen могли с минимальными дополнительными усилиями создавать самые современные машины. MQB подразумевает новый уровень стандартизации: условно говоря, если раньше для пяти моделей требовалось пять разных кронштейнов, то MQB сразу оговаривает, что кронштейн используется единого образца. Значит, мы можем разместить более крупный заказ на производство однотипных деталей и получить более привлекательную цену в пересчете на единицу товара. Упорядочивание ассортимента комплектующих позволит сокращать складские и логистические издержки, что опять-таки благотворно влияет на снижение себестоимости продукции. Понятно, что качество от этого никак не страдает.

**Пока вы говорите о том, что выигрывает производитель. А что выигрывает покупатель?**

Для начала не будем отделять выгоду производителя от выгоды покупателя. Чем ниже себестоимость автомобиля, тем более низкую цену мы можем предложить для розничных покупателей. А в этом мы прямо заинтересованы, чтобы привлечь больше потенциальных клиентов. Но, возможно, не это главное. На создание MQB были потрачены огромные инженерные и материальные ресурсы, потому что на основе платформы в течение ближайших лет будут созданы десятки новых моделей. Для одной модели, даже такой популярной, как Octavia, мы бы никогда не смогли их привлечь. В одиночку мы бы вряд ли стали разрабатывать для новой Octavia такие системы, как активный круиз-контроль или ассистент движения

по полосе: они нужны не всем, и затраты на разработку и внедрение могли бы не окупиться. Система предотвращения повторных столкновений вообще является базовой функцией для всех машин с ESC — ее можно рассматривать как бонус.

Вместе с MQB новая Octavia получает линейку совершенно новых моторов. Они стали мощнее и экономичнее. Меньше выделяют вредных веществ и быстрее прогреваются. Что плохого в том, что затраты на их разработку были распределены между разными марками концерна?

В итоге получается, что MQB позволяет вам получить автомобиль с самой современной начинкой за адекватные деньги.

**Новая Octavia больше старой, но заметно легче. В России любят вещи основательные, и любую экономию на металле воспринимают болезненно, подозревая, что кузов потерял в прочности. Что вы скажете?**

Я понимаю, что вас тревожит. Мол, чем тоньше металл, тем меньшую нагрузку он выдерживает. В быту такая логика верна, в производстве автомобилей — нет. Потому что сокращение массы происходит в результате того, что мы применяем сталь с лучшими характеристиками. Мы не можем сэкономить на прочности, поскольку об этом сразу станет известно всему миру. Первый же краш-тест покажет: машина никуда не годится, металл не выдерживает нагрузок. Наши пять звезд Euro NCAP доказывают: за прочность конструкции переживать не стоит. Добавлю также, что снижение массы обусловлено прежде всего не желанием потратить меньше металла на изготовление, а соображениями топливной экономичности и стремлением улучшить динамические характеристики машины.

**Новая Octavia будет продаваться в России с пакетом для плохих дорог, который подразумевает увеличенный клиренс. В нашей стране распространено мнение, что ездовые**



## ПЛАТФОРМА MQB ПОЗВОЛЯЕТ ВАМ ПОЛУЧИТЬ АВТОМОБИЛЬ С САМОЙ СОВРЕМЕННОЙ НАЧИНКОЙ ЗА АДЕКВАТНЫЕ ДЕНЬГИ.

**испытания машина проходит только на стандартной европейской подвеске, а тому, как управляется завышенная машина, никто внимания не уделяет. Правда?**

За всех производителей не скажу, но ŠKODA проверяет все варианты подвесок. Для Octavia их будет как минимум три: спортивная, то есть заниженная, стандартная европейская и для плохих дорог, к которой привыкли в России. Конечно, все варианты проходят полный цикл испытаний. Понятно, что в силу законов физики более высокая машина будет чуть менее устойчива — иначе не бывает. Но поводов для волнений нет. Лишь одна просьба. Не пытайтесь ничего улучшить в ходовой части самостоятельно: подбирать пружины и амортизаторы, ставить нестандартные диски и шины. Мы потратили достаточно времени, чтобы прямо с завода вы получили автомобиль, у которого все сделано так, как надо.

# Полный комплект

ŠKODA ВДУМЧИВО ПОДХОДИТ К ЛЮБОМУ ДЕЛУ. НА ПРАКТИКЕ ЭТО ОЗНАЧАЕТ, ЧТО ВМЕСТЕ С НОВОЙ OCTAVIA ВЫ СРАЗУ ПОЛУЧАЕТЕ И КОЛЛЕКЦИЮ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ К НЕЙ.

**Брызговики передние.**  
Цена — 840 руб.\*



**Велосипедное крепление для фаркопа (до двух велосипедов общей массой 36 кг).**  
Цена — 17 010 руб.\*



**Зимние цепи для шин.**  
Цена комплекта для двух колес — от 3180 руб. до 7810 руб.\* (зависит от размерности шин)



**Съемный фаркоп.**  
Цена — 14 215 руб.\*



**Запираемое велосипедное крепление с алюминиевым профилем.**  
Цена — 5550 руб.\*

**Универсальный багажный короб с транспортировочной сеткой и крепежом.**  
Цена — 24 830 руб.\*

**Запираемый алюминиевый держатель для лыж (до четырех пар) или сноубордов (до двух).**  
Цена — 6395 руб.\*

**Пластиковый аэродинамический бокс. Объем — 380 литров. Способен вместить до пяти пар лыж или до четырех сноубордов.**  
Цена — 25 870 руб.\*

**Багажник на крышу.**  
Цена — 13 660 руб.\*



\*Актуальные розничные цены и наличие товара уточняйте у дилеров ŠKODA.



Crystal



Hawk



Premia white



Minoris



Turini black



Turini



Alaris



Denom



Premia black



Golus

Диски легкосплавные. Размер — 16" 17" и 18".  
Цена за штуку — от 8710 до 11 610 руб.\*

#### Детские сиденья

Wavo 1-2-3  
(вес ребенка —  
от 15 до 36 кг).  
Цена — 5550 руб.\*



Wavo Kind (вес  
ребенка — от 15 до 36 кг).  
Цена — 1685 руб.\*

BABY-SAFE Plus  
(вес ребенка —  
от минимального  
до 13 кг).  
Цена — 23 110 руб.\*



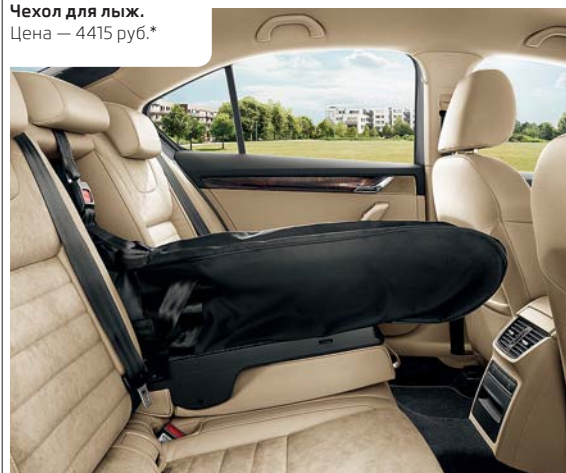
ISOFIX DUO  
plus Top Tether  
(поддерживает два  
стандарта крепления,  
вес ребенка —  
от 9 до 18 кг).  
Цена — 25 990 руб.\*



Плечики  
для одежды.  
Цена — 1480 руб.\*



Чехол для лыж.  
Цена — 4415 руб.\*





**Съемный лоток для багажника.**  
Цена — 3575 руб.\*

**Пластиковый поддон для багажника.**  
Цена — 3700 руб.\*



**Двухсторонний коврик для багажника (одна сторона резиновая, другая — текстильная).**  
Цена — 6040 руб.\*



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



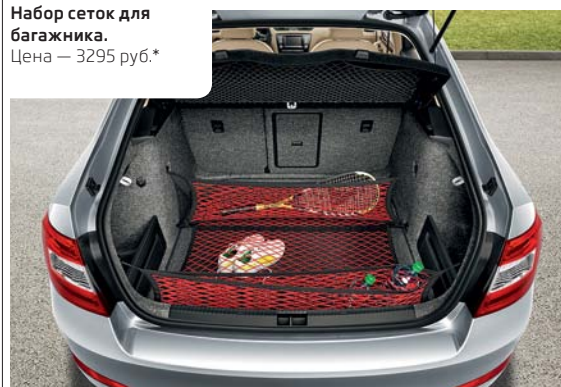
**Механический блокиратор МКПП.**  
Цена — 8585 руб.\*



**Защитная накладка для заднего бампера.**  
Цена — 4265 руб.\*



**Набор сеток для багажника.**  
Цена — 3295 руб.\*



**Резиновый коврик для багажника.**  
Цена — 2720 руб.\*



\*Актуальные розничные цены и наличие товара уточняйте у дилеров ŠKODA.

# В правде — сила

В ПРИНЦИПЕ, СОТРУДНИКИ КОМПАНИИ ŠKODA И САМИ ЗНАЮТ, ЧТО ДЕЛАЮТ ОЧЕНЬ ХОРОШИЕ АВТОМОБИЛИ. НО ЧИТАТЬ ЛЕСТНЫЕ ОТЗЫВЫ ЖУРНАЛИСТОВ ВСЁ РАВНО ПРИЯТНО. МЫ ОТОБРАЛИ НЕСКОЛЬКО ЦИТАТ ИЗ МАТЕРИАЛОВ, НАПИСАННЫХ ИМИ ПОСЛЕ ОЗНАКОМЛЕНИЯ С НОВОЙ OCTAVIA.

## «КОММЕРСАНТЪ-АВТОПИЛОТ»

**К слову, о габаритах. Модель существенно выросла как вдоль, так и поперек — по объему салона она безусловный рекордсмен в классе.** Ее кузов на полтора сантиметра длиннее, чем у «Джетты». А колесная база почти на пять сантиметров больше, чем у «Гольфа»! А багажник такой, какого и в бизнес-классе не у всех найдешь: без каких-то копеек 600 литров... Во всем этом тоже есть доля гениальной хитрости. Как говорил Александр Македонский: «Лучше быть первым в галльской деревушке, чем последним в Риме». К тому же не забывайте, что это лифтбек — тоже гениальное решение, принятое в свое время и утершее нос многим, ведь этот кузов сочетает в себе «покладистость» хэтчбека и пафос седана.

## «ЗА РУЛЁМ»

**Приятных мелочей хватает и в салоне. Это и ниша для аварийного жилета под водительским креслом, и съемные емкости для мусора в дверных кармашках...** Консервативный стиль, ни капли вычурности... Кресла скроены великолепно. Пускай не поражают количеством регулировок, но в них чувствуешь себя настолько удобно, что выходить не хочется! Качество отделки очень высокое, даже удивительно, что «Шкода» до сих пор позиционирует себя как производителя сравнительно простых и доступных автомобилей... Управляемость порадовала. «Октавия» стабильна на прямой, а в поворотах у нее исключительный запас устойчивости и скромные крены...

## AUTO.MAIL.RU

**...По своим габаритам Octavia нового поколения гораздо ближе к Volkswagen Passat и другим представителям сегмента D, чем к Golf.** Причем Octavia выросла не просто за счет растяжки кузова. Гораздо важнее, что колесная база здесь больше по сравнению с предшественницей сразу на 108 мм.

В результате в Octavia стало просторнее — и лучше всего это почувствуют пассажиры второго ряда кресел, которые

могут сидеть, фактически закинув ногу на ногу! И это в машине, которая формально по-прежнему относится к сегменту C по европейской классификации. Кстати, удобнее будет жить не только ступням и коленям, но и голове — крыша «приподнялась» по сравнению со старой моделью на 14 мм. ...Материалы отделки приятны, шумоизоляция очень достойная, продуманную эргономику можно вообще молчать. А если мы говорим о машинах в богатых комплектациях, то вообще поражаешься новой «Октавии». Например, здесь может быть установлен красивый 8-дюймовый монитор с сенсорным экраном или устройство для чтения DVD.

## «КЛАКСОН»

**На другом фланге модельного ряда — мощная модификация с 1,8-литровым TSI, развивающая 180 л.с.** Она, по заверениям шкодовцев, на данный момент является самой быстрой Octavia за всю историю модели... Похвалю и мотор. Он самый «бесконечный» из всех, что мне попадались. Если стрелка тахометра висит хотя бы чуть выше отметки в тысячу оборотов, то нет необходимости переходить на передачу-две ниже для быстрого ускорения. Просто дави акселератор! Солидная порция тяги тут же отправится к ведущим передним колесам и станет неумолимо нарастать вплоть до отсечки. ...Нынешний 1.8 TSI — образец двигательной дисциплины. Он не обделен силой, но не криклив. «Хваткий» во всем диапазоне оборотов, но не жрет бензин жадными глотками...

## «АВТОМОБИЛИ»

**Какая версия Octavia сейчас наиболее востребована в России? С 1,6-литровым атмосферником с впрыском бензина во впускной коллектор, говорите...** Что взамен? Прямовпрысковая 1,2-литровая турбо-«четверка». Постояйте, как 1,2-литровая?.. «Бумажное» превосходство 1.2 TSI в мощности (105 vs 102 л. с.) и особенно в тяге (175 Нм при 1400–4000 об./мин. vs 148 Нм при 3800 об./мин.) как-то не очень убеждало, хотя New Octavia III несколько легче предшественницы благодаря новым

технологиям обработки стали. А затем были 100 км по городским улицам, автострадам, пройденным в хорошем темпе горным серпантинам Португалии и возникший крамольный вопрос: «Зачем New Octavia III другие моторы, если не грузить ее под завязку кирпичами?». Даже саундтрек 1,2-литрового малыша-крепыша вплоть до отсечки на 6500 об./мин. бесконечно далек от истеричного визга. И это в отсутствие звукопоглощающей накладки с «изнанки» капота! Да-да, прежние TSI тянули с прогревом при минусовых температурах. Но у моторов серии EA211, божатся разработчики, проблема снята благодаря отдельным контурам охлаждения блока и головки с интегрированным выхлопным коллектором. Журналистский долг заставил пренебречь старой истиной «от добра добра не ищут».

## «АВТОПАНОРАМА»

**В том, что машина третьего поколения будет прекрасно управляться, сомнений не возникало — предшественница в этом смысле едва ли не эталон сегмента.** В свою очередь новая платформа MQB, более жесткий кузов, снижение снаряженной массы на внушительные 102 кг, равно как и оптимизация моторной линейки, обещали еще больший прогресс в плане драйва и ездового комфорта. Скажу сразу: самые смелые ожидания оправдались. Стабильность хэтчбека на скоростной прямой возросла — спасибо существенно увеличившейся колее и колесной базе. Ни нарочито резкие маневры, ни выбоины в асфальте не смогли сбить «чеха» с курса.

Настройки ходовой части я бы назвал гармоничными. Подвеска в меру плотная и энергоемкая, но плавность хода при этом вполне приемлемая... В связке поворотов «пятидверка» ведет себя спортивно: стабильно держит траекторию, почти не кренится, передние колеса начинают срываться в скольжение, лишь если зайти в поворот с сильно завышенной скоростью... Рулевое управление новой Octavia отличается потрясающей четкостью и прозрачностью. При этом в околонулевой зоне руль не очень плотный, дабы реакции машины не были нервными. ☺



# Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ



Оломоуц.  
Город священников  
и императоров. 40

# Моравский Рим

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

В ПОЛНОМ СООТВЕТСТВИИ СО СПОРНЫМ УТВЕРЖДЕНИЕМ, ЧТО ХОРОШЕМУ ТОВАРУ РЕКЛАМА НЕ НУЖНА, ЧЕШСКИЙ ГОРОД ОЛОМОУЦ ПРИКЛАДЫВАЕТ МИНИМУМ УСИЛИЙ К ТОМУ, ЧТОБЫ ПРИВЛЕЧЬ ГОСТЕЙ. А ОНИ ВСЁ РАВНО ЕДУТ: ЕСТЬ И ЧТО ПОСМОТРЕТЬ, И ЧТО ПОСЛУШАТЬ.



**ДЕ КУПИТЬ** путеводитель по городу на русском языке?» — спросили мы нашего гида. «Увы, такого нет, и не ищите. Может, самой написать?» — задумалась Лариса Брзобогата, один из лучших экскурсоводов по Моравии.

Скажем больше. Открыв официальный сайт города Оломоуца, вы не найдете там ни слова ни на английском, ни на немецком. Русский, понятно, искать бесполезно. Между тем туристы из России в городе есть, хотя и в небольшом количестве. Из Брно ехать на машине в Оломоуц не меньше часа, а из Праги стоит заложить все четыре. Но путешествие того стоит.

Мы стартовали из аэропорта Праги, ранее известного как Рузине, а с осени 2012 года носящего имя Вацлава Гавела. Автомобиль для поездки был выбран соответствующий времени года, настроению и задачам: ŠKODA Fabia RS. «Горячий», каким и должен быть компактный хэтчбек с мотором мощностью 180 лошадиных сил. Вместительный: в багажник влезли два больших чемодана, с которыми ни за что не пустят в салон самолета. И очень экономичный: мы ездили, «ни в чем себе не отказывая», а средний расход все равно был ниже 9 л/100 км. Посмотрите еще раз на показатель мощности, 180 л.с., и поймете, что это совсем немного. Секрет — в моторе, неоднократно при-

знанном «Двигателем года»: его рабочий объем — 1,4 литра, а выдающихся показателей он достигает за счет двойного наддува и непосредственного впрыска топлива.

## С ПРИСТАВКОЙ «АРХИ»

Оломоуц когда-то был столицей всей Моравии, и Брно, играющий сегодня более значительную роль в жизни современной Чешской республики, находился у него в подчинении. Сейчас единой столицы в Моравии нет, она разделена на четыре части, и Брно с Оломоуцем, с формальной точки зрения, находятся на равных, с той лишь разницей, что в Брно живет 400 тысяч человек, а в Оломоуце — четверо меньше.

Свое значение город утратил в XVII веке, во времена Тридцатилетней войны, когда Европа дружно воевала друг с другом и в Моравию пришли шведы. Брно им взять не удалось, а Оломоуц пал и, как следствие, утратил свое административное влияние.

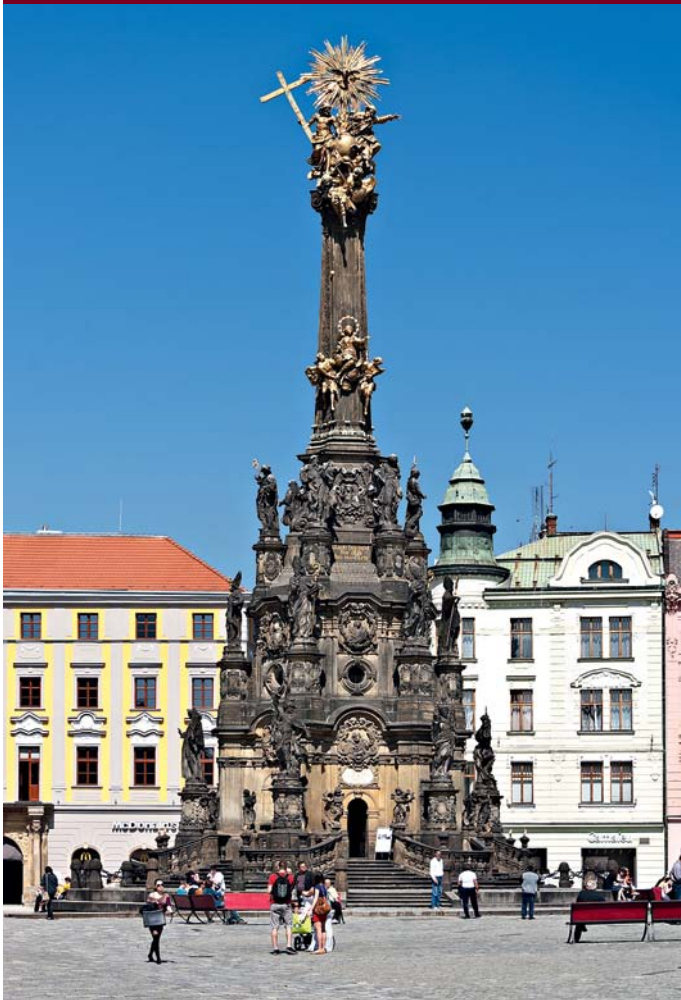
Влияние, но не красоту. По количеству памятников архитектуры, как принято считать, Оломоуц уступает в Чешской республике только Праге, а по степени концентрации исторических достопримечательностей, возможно, и превосходит ее.



Часы XV века  
показывают модель  
общества середины  
1950-х годов.



НЕ УДИВЛЯЙТЕСЬ, КОГДА, ГУЛЯЯ ПО ГОРОДУ, ВЫ ОБНАРУЖИТЕ ТАБЛИЧКУ, СВИДЕТЕЛЬСТВУЮЩУЮ О ТОМ, ЧТО В ДОМЕ ОСТАНАВЛИВАЛСЯ ПАПА ИОАНН ПАВЕЛ II ИЛИ ВОЛЬФГАНГ АМАДЕЙ МОЦАРТ.



Колонна Пресвятой Троицы входит в число главных европейских памятников эпохи барокко.

Фонтан Цезаря недвусмысленно намекает, кого горожане считают основателем Оломоуца.



Масштабная модель города, установленная на Верхней площади, помогает сориентироваться в центре.

Здесь был Моцарт. Папа и сын.



Дело в том, что город на протяжении долгих веков имел статус духовного центра римско-католической церкви. С начала второго тысячелетия здесь располагалось епископство, а с XVIII века — моравское архиепископство. Поэтому не удивляйтесь, когда, гуляя по городу, вы обнаружите табличку, свидетельствующую о том, что в доме останавливался папа Иоанн Павел II. В городе вообще много кто останавливался. Например, Моцарт — Австрия по соседству. 11-летний Вольфганг Амадей концертов, как считается, не давал, поскольку лечился от оспы, но вроде как написал здесь шестую симфонию F-Dur. «Вроде как» мы говорим потому, что также можно найти утверждение, что написал он другое произведение и оспой не болел, но, напротив, скрывался с семьей от коварного заболевания, свирепствовавшего в Вене. Значения это ровным счетом никакого не имеет, потому что город живет легендами, а кому какое дело до их правдоподобия?!

### ОЧЕНЬ ПРИЯТНО, ЦЕЗАРЬ

Рассказывают, что скверно закончивший свои дни вождем социалистической Румынии Николае Чаушеску дал Академии наук задание: доказать, что из всех современных языков румынский ближе всего к латыни. Понятно, что над ним тихонько посмеивались: согласитесь, что у итальянцев несколько больше оснований претендовать на наследство Римской империи.

А вот живущие в Оломоуце испокон века считают себя жителями города, который основал ни много ни мало Юлий Цезарь, «император во главе республики», тот самый деятель, с именем которого связаны слова «кесарь», «кайзер» и даже «царь». Рядом с оломоуцкой ратушей в 1725 году даже был установлен фонтан «Цезарь» с конной фигурой человека, известного умением делать несколько дел одновременно и подарившего миру календарь, по которому Русская православная церковь живет поныне.

Прочие аборигены Моравии над ними если не посмеивались, то и не придавали их словам большого значения: утверждал же один современный политик, нас уже покинувший, что именно туркмены изобрели письменность и колесо — и ничего. Но к словам оломоуцев прислушались, когда несколько лет назад рабочие на местной стройке случайно наткнулись на

остатки древнего лагеря. Ученые идентифицировали его как римский, обозначили время — конец II века нашей эры — и очень удивились тому, как далеко на север занесло римских воинов.

Кстати, в названии Оломоуц кто хочет, может услышать отголосок имени Юлий.

Чем занимался город последующее тысячелетие, лучше не спрашивать, потому что официальной датой его основания считается 1253 год. Но и с тех пор Оломоуц накопил огромное количество достопримечательностей.

### ХИМИЯ И ЖИЗНЬ

С визитной карточкой Оломоуца определиться легко, как и в случае с Парижем. Роль Эйфелевой башни играет не менее значимая по высоте — в масштабах окружающей застройки — колонна Пресвятой Троицы. С 2000 года она внесена в список Всемирного наследия ЮНЕСКО и представляет собой один из главных памятников эпохи барокко в Центральной Европе.

Интересно, что «Троицей» (то есть Trinity) был назван и отель, где мы остановились: его владельцы, видимо, не боятся быть обвиненными в оскорблении чувств верующих.

Колонну высотой 35 метров воздвигли в XVIII веке в благодарность за избавление города от чумы, что, кстати, не мешает существованию другого чумного столпа — Марианской колонны, находящейся неподалеку.

Оба проекта принадлежат одному человеку — зодчему Вацлаву Рендеру. Ради колонны Пресвятой Троицы он пошел на то, чтобы подвинуть, взять и перенести, фонтан «Геркул». Увидеть свое творение во всей красе архитектор не успел, умер, но только благодаря ему проект все-таки был завершен: на это Рендер завещал свое немалое состояние. Строительство, занявшее почти сорок лет, было закончено в 1754 году. Потомки, которых в данном случае вряд ли стоит именовать благодарными, находят такое объяснение щедрости мастера. Он сторонился женщин, что видно даже по оставленным им памятникам, — на них почти одни только мужские фигуры — и, чувствуя за собой известный грех, пытался таким образом попросить у Бога прощения. Кто знает.



Изучение городских фасадов — увлекательнейшее занятие. Традиция их украшения поддерживается и сегодня.



Другой не менее известный памятник Оломоуца — астрономические часы на ратуше. И с ними трагичная легенда. Считается, что часы взялся сделать в первой половине XV века мастер Антонин Пол. Он очень торопился выполнить заказ городских властей: нужны были деньги на свадьбу дочери. Проект даже приснился ему в мельчайших подробностях, вплоть до такой: он стоит рядом с часами (во сне несложно увидеть себя со стороны), но ослепленный. Мастер сделал часы. И они действительно были прекрасны. Наверное, такие же прекрасные, как часы на Староместской площади в Праге — они тоже XV века. Разговоры о талантливом мастере дошли до Вены, и власти Вены решили заказать Антонину Полу часы не хуже, чем в Оломоуце. Часовщик почти уже дал согласие, но отцы Оломоуца его отговорили, сказав так: возьми столько денег, сколько тебе обещали, только не делай больше ничего. Однако — дальше позволим себе измышления в стиле коротких исторических зарисовок Михаила Зощенко — наверняка подумали: «Что ж это, нам каждый раз скидываться, когда этому сукину сыну кто-то предложит заказ на стороне?!». И скинулись на «окончательное решение вопроса»: наняли лихих людей, что встретили мастера ночью, когда силы зла властвуют безраздельно, и ослепили его.

Но это не конец. Нам в любом случае не удалось бы увидеть часы, из-за которых пять веков назад разгорелись такие страсти. Про них вообще мало что известно: говорят, на них были фигуры монахов, что для города с епископством совсем не удивительно. Дело в том, что часы постоянно — если данное слово применимо к периоду, растянутому на века, — перестраивают. Последний раз их подвергли коренной перделке в 1950-х годах. По одним сведениям, памятник серьезно пострадал во время войны, по другим — война была лишь поводом для придания часам нужного, в духе социалистического реализма, вида, поскольку восстановить прежний облик при желании не было проблемой. Понятно, что в социалистической Чехословакии места на часах для священиков не нашлось. И потому получились точный слепок времени. Две главные мозаичные фигуры — рабочий с гаечным ключом и младший научный сотрудник, внимательно рассматривающий нечто в пробирке. Про ключ, который принято за добрые размеры в обиходе называть пар-

возным, ничего не известно, а в пробирке — местные готовы едва не поклясться — непременно находится спирт. Питьевой, конечно. Моравия — край сельскохозяйственный, спиртзаводов полно, и формула  $C_2H_5OH$  является в регионе главным химическим знанием.

В полдень около часов собирается публика. Только раз в день оживают установленные на них фигуры: в хоровод пускаются спортсмены, ткачихи, мясники (халат чистый, но в руках топор), землекопы и молодые мамы. Полный срез общества строителей коммунизма образца 1955 года в исполнении Карела Своллинского.

Сегодня в городе идут разговоры в духе «давно никто не обновлял наши часы». Понятно, что герои прежних лет вышли из моды. А кто нынешние — не совсем понятно.

### МЕСТА ЗНАТЬ НАДО

У Оломоуца большой и цельный, практически без вкраплений исторического мусора, центр: прямо-таки можно устать ходить. И повсюду достопримечательности. Только надо знать, на что обратить внимание.

Костел святого архангела Михаила известен не только не совсем обычной для католических храмов трехкупольной конструкцией, приписываемой влиянию византийской архитектуры, но и картиной 1696 года, изображающей Деву Марию в период между тем, как она получила Благовест, но до того, как над Вифлеемом зажглась яркая звезда.

Костел святого Маврикия, основанный в XI веке и перестроенный в XIII, примечателен смотровой площадкой (не забудьте кинуть монетку в ящик на входе), но настоящая ценность — великолепный орган 1745 года. Нам удалось его послушать — мы случайно зашли в костел ближе к вечеру — и даже похлопать исполнителю: в конце выступления он предстал перед публикой на балконе.

Уже потом мы узнали, что услышали звуки одного из самых выдающихся в мире инструментов, «короля моравских органов». Он состоит более чем из десяти тысяч труб, самая большая из которых имеет длину более 11 метров, а самая маленькая — 5 сантиметров.



В костеле святого архангела Михаила.



СЛУЧАЙНО ЗАЙДЯ ПОД ВЕЧЕР В КОСТЁЛ СВЯТОГО МАВРИКИЯ, МЫ УСЛЫШАЛИ ЗВУКИ «КОРОЛЯ МОРАВСКИХ ОРГАНОВ» — ОДНОГО ИЗ САМЫХ ВЫДАЮЩИХСЯ В МИРЕ ИНСТРУМЕНТОВ СВОЕГО ТИПА.

Кафедральный собор святого Вацлава. Неоготика. Перестраивался на протяжении столетий. Последний раз — в конце XIX века.



Только раз в день, в полдень, оживают все фигуры. Молотобойцы приходят в движение каждую четверть часа.





По легенде, конь застрял в стене, погнавшись за девушкой-служанкой.

Интерьеры архиепископского дворца. Туристов сюда тоже пускают.



В ОЛОМОУЦЕ БЫЛ ПРОВОЗГЛАШЁН ИМПЕРАТОРОМ ФРАНЦ ИОСИФ. ОН РЕШАЛ СУДЬБЫ МИЛЛИОНОВ ЕВРОПЕЙЦЕВ С 1848 ПО 1916 ГОД, НЕ ДОЖИВ ДВУХ ЛЕТ ДО РАЗВАЛА АВСТРО-ВЕНГРИИ.



Молодой Франц Иосиф.  
Картина из дворца.





Фигура дракона на ратуше призвана отгонять нечисть от здания городского самоуправления.



Прогуливаясь от Верхней площади к Нижней — они образуют на карте центра города некое подобие гантели, — вы наверняка обратите внимание на фигуру коня, будто вырывающегося из стены: изваяние висит над головами прохожих. Легенда объясняет, откуда он тут взялся. Служанка влюбилась в парня, который также работал в этом доме на господ, но тот не обращал на нее внимания. Девушка обратилась к колдунье и получила приворотного снадобья. Барышня подмешала снадобье в стакан с водой, чтобы любимый выпил и остался с ней навеки, да молодой человек по неосторожности опрокинул стакан в ведро, которое нес на конюшню. Снадобье попало не по адресу — коню, и несчастное животное, можно сказать, жертва биологического оружия, воспыало любовью к девушке. Взнеслось по ступенькам в покои, молодая особа в страхе выпрыгнула в окно, а конь застрял. И до сих пор украшает дом. Складно придумано? Тогда послушайте другую, более правдоподобную версию. До конца XVIII века в городе не было четкой нумерации домов, и каждый как мог украшал жилище памятным знаком. Сказал, «я живу в доме с конем» — и все понятно. Даже короче, чем сейчас.

Оломоуц пропитан легендами. И они порой объясняют события, оказавшие влияние на всю Европу. В Оломоуце, например, был провозглашен императором 18-летний Франц Иосиф, после чего правил без малого семь десятков лет. Он стоял во главе Австро-Венгрии до своей кончины в 1916 году, немного не дожив до распада великой империи, с которым высвободилось независимое государство Чехословакия.

Комнаты, помнящие исторический момент, показывают туристам при посещении архиепископского дворца. И рассказывают. 1848 год. Правящая императорская семья Габсбургов бежит из охваченной революционной смуты Вены в тихий спокойный Оломоуц. Селится во дворце архиепископа. Отечество в опасности. Семья принимает решение передать власть юному и решительному Францу Иосифу. Но для этого полномочия должен с себя сложить действующий император — дядя Франца Иосифа болезненный и слабый 55-летний Фердинанд I. Он находится тут же, но тянет с тем, чтобы отказаться от престола. Ночью к действующему императору приходит, весь в белом, призрак, и советует: откажись. Фердинанд видит в по-



### ДУХ СПИРТА

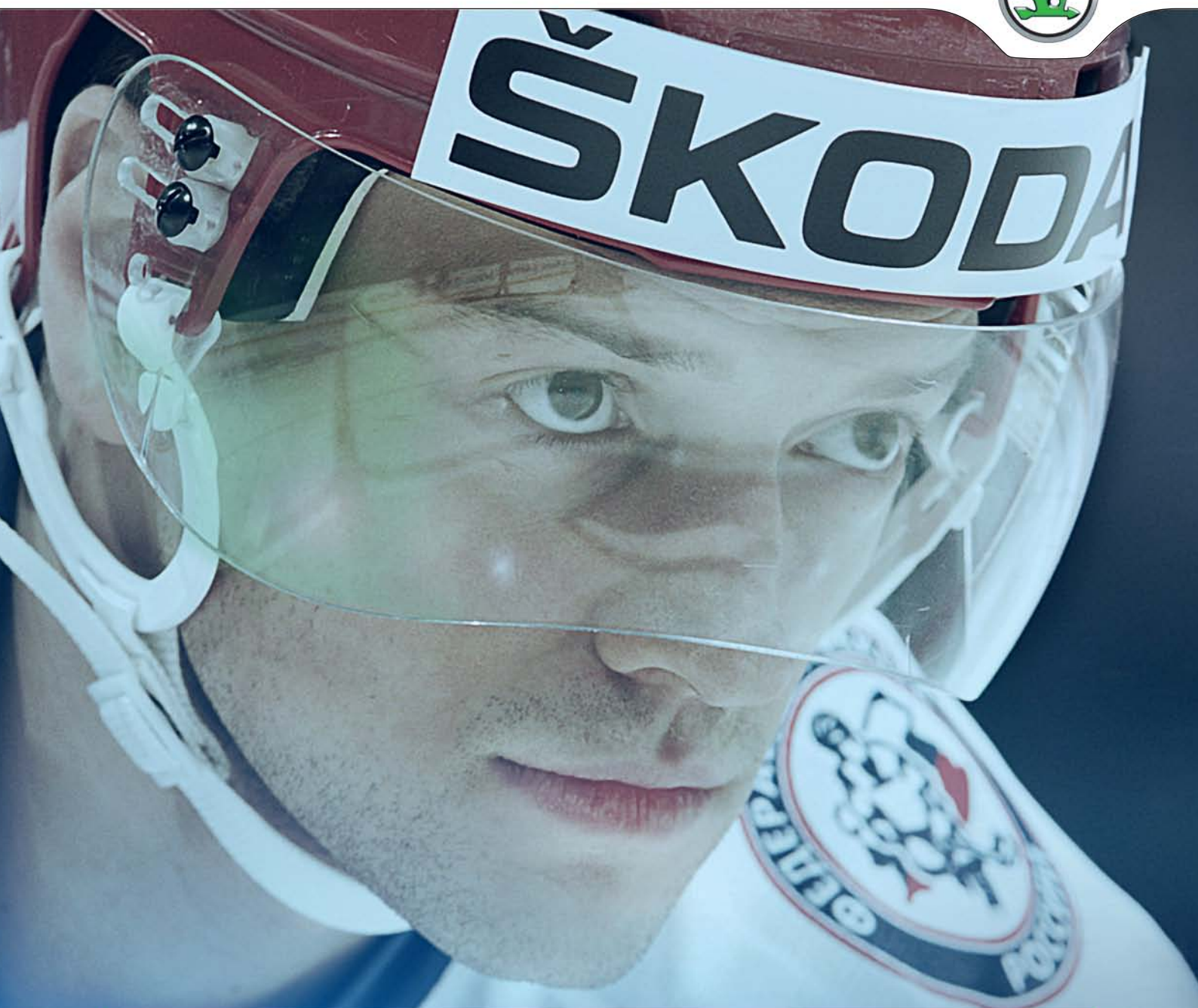
По дороге в Оломоуц из Праги или Брно стоит заехать в городок Простеев. Он примечателен заводом одного из старейших в Чешской республике производителей крепких алкогольных напитков — Palirna U Zeleneho Stromu («Винокурня у зеленого дерева»). Документы свидетельствуют, что производство дистиллятов началось в этих местах еще в 1518 году. Сегодня компания занимает второе место в Чешской республике по объемам выпуска водки, абсента, фруктовых бренди, травяных ликеров, фруктовых и яичных ликеров, рома и других напитков на основе спирта. От старых времен на сегодняшней территории завода сохранились только подвалы. Именно тут, под землей, заводские гиды рассказывают о богатой истории предприятия, демонстрируют старинные приспособления для производства крепких напитков, емкости для их настаивания, а также коллекцию бутылочных этикеток. Современность — уровнем выше. Никакой алхимии и уже никаких дистиллятов: точная рецептура, проверенные в лабораториях и настоянные в баках из нержавеющей стали коктейли из трав и специй, специальная фильтрованная вода и высококачественный чешский спирт. Самые ценные напитки выдерживаются до трех лет в дубовых бочках. Весь процесс приготовления водок и ликеров на заводе можно наблюдать от начала до конца вплоть до полностью автоматизированного розлива в бутылки. На специальной дегустации посетителям дают попробовать то, что было сделано у них на глазах. Только учтите: в Чехии — нулевое промилле за рулем, так что водителю лучше «взять с собой».

сланнике знак свыше: к нему обращаются предки. К утру решение готово. «Призрак», столь успешно сыгравший свою роль, получает искреннюю благодарность от заказчиков. Было или не было, но так говорят.

Последние годы жизни Фердинанд I провел в Чехии. Он прославился хорошими делами, помогал школам и тюрьмам, за что и получил прозвище «Добрый».

А Франц Иосиф подавил революцию, немало повоевал и, как говорят, оставил своим подданным привычку вставать с первыми лучами солнца, которую до сих пор чтут в Чехии. Как и традицию завершать рабочий день не позже пяти часов вечера.





Одна семья. Одна команда.

**ИЛЬЯ НИКУЛИН**

КАПИТАН СБОРНОЙ РОССИИ ПО ХОККЕЮ

Эмоции на пределе, трибуны поднимаются в предвкушении победной атаки, и мир словно сужается до размеров шайбы... **ŠKODA** вместе с вами поддерживает сборную России по хоккею на Олимпийских играх в Сочи.

Мы все – одна большая спортивная семья: спортсмены, специалисты и болельщики – верные друзья сборной!



**ŠKODA**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

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

# Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



**Литры, километры, килограммы, секунды.  
Как выводят «паспортные данные»  
автомобиля. 50**

ИНТЕРВЬЮ

Глава марки ŠKODA в России  
Любомир Найман о текущем  
положении и планах на будущее. **56**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты  
отвечают на вопросы читателей. **58**

# Дело в принципе

текст: **Юрий Урюков** (газета «Клаксон») | фото: **ŠKODA**

ЛОШАДИНЫЕ СИЛЫ, МИЛЛИМЕТРЫ, ЛИТРЫ, КИЛОГРАММЫ, СЕКУНДЫ... ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О СОВРЕМЕННОЙ МАШИНЕ СКЛАДЫВАЕТСЯ ИЗ МНОЖЕСТВА ПОКАЗАТЕЛЕЙ: МОЩНОСТИ, РАЗГОНА, МАКСИМАЛЬНОЙ СКОРОСТИ, ОБЪЕМА БАГАЖНИКА... КАК ПОЛУЧАЮТ ЭТИ ЦИФРЫ? ОТВЕТ НЕОЧЕВИДЕН.

# Н

## НАВЕРНОЕ

главный показатель автомобиля — что сто лет назад, что сегодня — это его мощность. Ее принято измерять в лошадиных силах, что, кстати, не очень правильно. В метрической системе, известной в России с 1899 года, мощность оценивается в ваттах. Но ничего не поделаешь. Так уж повелось, что в ваттах нам привычнее оценивать электрические приборы, а автомобили — в лошадиных силах. Хотя разницы никакой нет. Про машину можно сказать, что ее мотор развивает 77 киловатт, или 105 лошадиных сил, а про двигатель пылесоса — что он имеет мощность 1,6 киловатта, или 2,72 лошадиные силы. Непривычно, но верно.

Казалось бы, и с лошадиными силами нет никаких проблем. Но они есть. В отличие от ватта, который одинаков во всем мире, привычные для обывателя лошадиные силы заметно отличаются в зависимости от региона. Например, в России и большинстве европейских стран принято использовать так называемую метрическую лошадиную силу. Она равна 735,49875 ватта и чаще всего обозначается PS (от немецкого *Pferdestärke*). Но проще запомнить другую пропорцию: 1 кВт равняется 1,36 л.с.

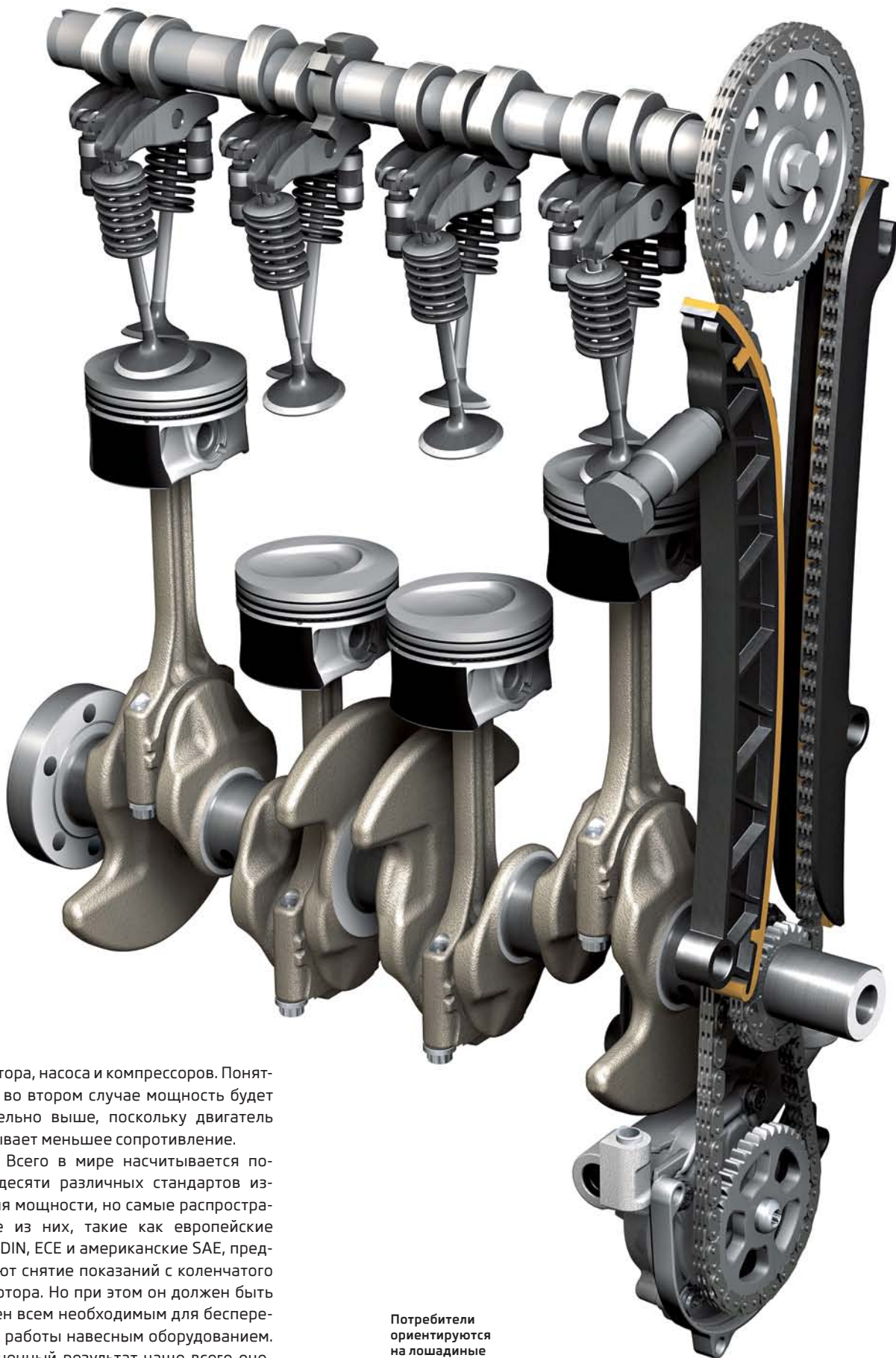
Странное, некруглое соотношение. Все потому, что лошадиные силы появились не как производные от ваттов, а сами по себе. Одной лошадиной силы (не реальной, в жизни лошадь может быть намного мощнее) достаточно для того, чтобы под-

нять груз массой 75 кг на высоту 1 метр за 1 секунду. Необычное задание? Вовсе нет. Эта единица появилась во времена промышленной революции и отражала стандартное задание: поднять груз (людей, воду, каменный уголь, руду) из подземной шахты.

Однако в Великобритании и ряде ее бывших колоний принято ориентироваться на «имперскую» систему измерений, основанную на фунтах, футах и тому подобных величинах. Она утверждает, что в одной лошадиной силе содержится 745,69987158227022 ватта. В этом варианте мощность мотора обозначается как hp или bhp (от англ. *british* — британский) и, естественно, оказывается немного ниже, чем в случае с метрической лошадиной силой, хотя сам двигатель одинаков в обоих случаях. Например, если в Германии мотор 1.4 TSI с паспортной отдачей 90 кВт на ŠKODA Octavia развивает 122 PS, то в Великобритании — только 120 hp. Разница — две «лошадки».

Более того, лошадиные силы во многих странах не только понимают по-разному, но даже измеряют различными методами.

Ведь одно дело «снять» показатели мощности с колес автомобиля (так делают в тюнинговых мастерских), то есть с учетом потерь в трансмиссии, а другое — посмотреть, что мы имеем на выходе с коленчатого вала, да еще с демонтированным навесным оборудованием типа



генератора, насоса и компрессоров. Понятно, что во втором случае мощность будет значительно выше, поскольку двигатель испытывает меньшее сопротивление.

Всего в мире насчитывается порядка десяти различных стандартов измерения мощности, но самые распространенные из них, такие как европейские нормы DIN, ECE и американские SAE, предполагают снятие показаний с коленчатого вала мотора. Но при этом он должен быть оснащен всем необходимым для бесперебойной работы навесным оборудованием. И полученный результат чаще всего оценивают в киловаттах. Они первичны в технической документации SKODA. А лошадиные силы — всего лишь производная. Для вашего удобства.

Потребители ориентируются на лошадиные силы мотора, производители — на киловатты. «Лошади» бывают разные, киловатты неизменны.



Багажники автомобилей ŠKODA не только велики по объему, но и удобны для загрузки, чему способствуют широкий проем и невысокая кромка. Однако параметр удобства пока никак не измеряется.

## ДЛЯ ИЗМЕРЕНИЯ ОБЪЁМА БАГАЖНОГО ОТДЕЛЕНИЯ В ЕВРОПЕ ИСПОЛЬЗУЮТ БЛОКИ СТАНДАРТНОГО РАЗМЕРА. КАЖДЫЙ ИМЕЕТ ОБЪЁМ ОДИН ЛИТР.

### БЛОКИ И СУМКИ

Вряд ли кто возьмется оспаривать практичность автомобилей ŠKODA. Что ни модель, то рекордный для своего класса объем багажника. Но как его измеряют? Сколько в нем уместится литров воображаемой жидкости, способной принимать любую форму, заполняя все ниши? Используя компьютерное моделирование, получить эту цифру несложно. Но будет ли она отражать реальное положение вещей? Только в случае, если вы будете перевозить крупную россыпь. В иных случаях заполнить багажник так, чтобы в нем не осталось ни одного свободного уголка, задача практически невыполнимая.

Поэтому для измерения реальной вместимости багажников также придумано несколько методик. Наибольшую известность получили две: так называемые европейская и американская. В Старом Свете принято ориентироваться на стандарт DIN 70020, разработанный немецким Союзом автопроизводителей VDA (Verband der Automobilindustrie). В этом случае при испытаниях грузовой отсек заполняется одинаковыми блоками размером 200 x 100 x 50 мм. Чем-то вроде литровых пакетов с молоком или соком, только блоки эти несминаемые. Уместилось 560 блоков — в технических характеристиках укажут, что объем багажника составляет 560 литров. Именно по такой схеме измеряют багажники автомобилей ŠKODA.

Американцы поступают иначе. Их стандарт SAE J1100 предусматривает загрузку машины кейсами и чемоданами из стандартного набора, который включает в себя даже сумку для гольфа. Объем отдельных предметов варьируется от 6 до 67,5 литра, причем в первую очередь испытатели укладывают в грузовой отсек самые крупные вещи, а затем оставшееся пространство занимают мелочевкой. Само собой, измеренный по американской методике объем будет меньше «европейского», поэтому сравнивать напрямую размеры багажников машин, сертифицированных по разные стороны океана, нельзя.

Также стоит учитывать, что система испытаний в обоих случаях предписы-

вает учитывать тип кузова автомобиля. Если с седанами все более-менее ясно: в них грузят до предела, чтобы только крышка закрылась без усилий, то в багажники хэтчбеков и универсалов укладывают вещи до горизонтальной полки. Показатель «при сложенных задних сиденьях» учитывает весь теоретически доступный объем, как если бы вы грузили до потолка.

### С ВОДИТЕЛЕМ И БЕЗ

А сколько весит автомобиль? Ответ на этот вопрос не может быть однозначным, ведь масса машины сильно меняется в зависимости от того, сколько в ней сидит пассажиров, много ли груза в багажнике, насколько заправлен топливом бак и т.д. Например, на дачу человек едет с семьей, собакой и полным багажником, а на работу — с одним портфелем.

В сопроводительных документах к легковым автомобилям принято указывать два вида массы — полную и снаряженную. В первом случае указывается вес машины, загруженной под завязку в рекомендованных пределах. Иными словами, ни при каких условиях автомобиль не должен быть тяжелее, иначе пострадает его управляемость или произойдет вызванная перегрузкой поломка (как минимум сократится ресурс).

Под снаряженной массой большинство стандартов понимают вес машины, полностью подготовленной к дви-



Величина грузового отсека — понятие сильно растяжимое. В Yeti объем варьируется от 322 до 1665 литров. Сертифицированных литров.

женю: с полным баком топлива, всеми эксплуатационными жидкостями, но без пассажиров и груза. Однако в Европе директива 95/48/ЕС предписывает включать в снаряженную массу еще и стандартного водителя весом 75 кг. Это сделано потому, что, по мнению экспертов, автомобиль пока не может двигаться без человека за рулем, а значит, его нахождение на борту является необходимым условием движения. Так что в снаряженной массе вашей ŠKODA стандартный водитель уже учтен.

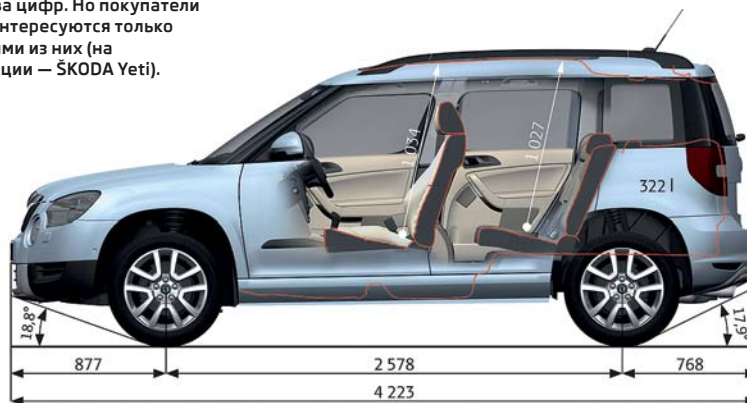
Такие вещи, как полный привод или автоматическая коробка передач, влияют на снаряженную массу, в то время как дополнительное оборудование вроде электроприводов кресел, автономного стояночного отопителя и тому подобных «излишеств» учитывать не принято: в «паспорте» указывают параметры базовой модели.

**ДАЛЕКО ЛИ ДО ЗЕМЛИ?**

Автомобили ŠKODA специально подготовлены для российских условий эксплуатации. Одним из самых важных этапов адаптации является увеличение дорожного просвета, или клиренса, как его еще называют, поскольку этот параметр непосредственно влияет на проходимость автомобиля и его способность преодолевать ухабистые дороги.

Так что же такое клиренс? Под ним понимают расстояние от земли до самой

Автомобиль состоит из множества цифр. Но покупатели всерьез интересуются только некоторыми из них (на иллюстрации — ŠKODA Yeti).



На пересеченной местности величина дорожного просвета иногда играет более важную роль, чем наличие полного привода. Клиренс Yeti составляет 18 см. Этого хватает на легком бездорожье, а на асфальте автомобиль сохраняет повадки обычной легковой машины.



При измерении расхода топлива исследователи исходят из того, что в городе автомобиль ездит не быстрее 50 км/ч, а за городом — 120 км/ч.

**«АППЕТИТ»  
АВТОМОБИЛЕЙ  
ПРОВЕРЯЮТ НЕ НА  
ОТКРЫТОМ ВОЗДУХЕ,  
А В ЛАБОРАТОРИИ.  
ТАК ПРОЩЕ  
КАЖДЫЙ РАЗ  
ВОСПРОИЗВОДИТЬ  
СТАНДАРТНЫЕ  
УСЛОВИЯ  
ИСПЫТАНИЙ.**

нижней точки автомобиля. Но здесь есть оговорка: замер производится в центральной части машины, если смотреть на нее спереди или сзади. Тем самым при определении дорожного просвета не учитываются, например, рычаги подвески. Кроме того, при замерах не берутся в расчет брызговики и аэродинамические щитки.

Важное уточнение: измерения клиренса проводятся на автомобиле снаряженной массы. На максимальной нагрузке (полный багажник, четверо пассажиров) он неизбежно сократится. Насколько, стандарты не регламентируют. Исключение составляют машины с пневматической подвеской, которые умеют поддерживать

постоянную высоту кузова над дорожным полотном, но столь сложные технические решения обычно применяются на автомобилях премиального класса.

#### ТОПЛИВНЫЙ «АППЕТИТ»

«У тебя какой расход?» — в рейтинге самых популярных автомобильных вопросов этот занял бы одно из первых мест.

Вы наверняка удивитесь, узнав, что проверяют «аппетит» машин не на дорогах общего пользования и даже не на полигоне, а в лабораторных условиях, что позволяет максимально корректно сравнивать между собой разные автомобили.

Подопытную модель ставят на беговые барабаны, устанавливают стандартные температуру воздуха и влажность (близкие к тем, которые принято считать комфортными для человека в помещении) и отправляют в виртуальный пробег по условному маршруту.

Например, в Европе придерживаются цикла NEDC (New European Driving Cycle). Машине запускают мотор и сразу же, без предварительного прогрева, отправляют на первую часть пути — в «город» (UDC, Urban Driving Cycle). Это испытание длится 780 секунд. За это время автомобиль проезжает четыре километра, циклически разгоняясь до 50 км/ч, тормозя до полной остановки и ускоряясь вновь. За 13 минут, отведенных на исследование, должно состояться 12 таких циклов. Обычный рваный

режим движения, характерный для крупных европейских городов в часы пик.

Затем начинается «пригород» (EUDC, Extra Urban Driving Cycle). Он длится всего 400 секунд, но итоговый пробег больше — семь километров. Это потому, что машине дают разогнаться до 120 км/ч.

Операции «по управлению» автомобилем выполняет человек, а за правильностью его действий следит компьютер.

Всего по результатам двух тестов машина проезжает 11 километров со средней скоростью 33,6 км/ч. Попутно выводится такой показатель, как средний, или комбинированный, расход топлива.

Интересно, что в Америке процедура оценки экономичности (стандарт FTP-75) хотя концептуально и соответствует европейской, все же заметно от нее отличается. Например, в Новом Свете принято измерять расход топлива не в литрах на 100 км, а милях на галлон. Считается, что это более понятно обывателю — сколько его машина сможет проехать на одной «заправочной единице». Заокеанский цикл жестче: в условном городе автомобиль чаще останавливается и разгоняется до более высоких скоростей. Впрочем, подобная адаптация методик к типичным в данной местности условиям движения не редкость. Так, в Японии с ее вечными пробками большее внимание уделяют стоянию на светофорах: в условном городском цикле двигатель дольше работает на холостом ходу.





Для того чтобы получить показатели времени разгона до 100 км/ч и максимальной скорости, тестируемый автомобиль два раза, вперед-назад, проезжает по ровной, без уклонов, дороге. За расчетный принимается средний результат.

Тем не менее практика показывает, что за редким исключением реальный расход топлива обычно заметно выше паспортного. И тому есть объективные причины, начиная от погоды и заканчивая загрузкой автомобиля, навыками водителя и даже его настроением. Ведь если в лаборатории для машины создают тепличные, по сути, идеальные условия (только так можно добиться повторяемости результатов), то на дороге таких возможностей нет. Чуть нажал посильнее на газ, включил обогрев стекла и музыку погромче — и все, на эталонный результат можно не рассчитывать.

#### НА СВОЁ УСМОТРЕНИЕ

Максимальная скорость и «разгон до сотни». Очень востребованные показатели, хотя на практике мы проверяем их не так часто. Установление истинного лимита скорости может повлечь лишение права на управление автомобилем, а постоянные разгоны в режиме «тапка в пол» прежде всего приводят к рекордам в области расхода топлива.

Международные и, в частности, европейские нормы отдают процесс подобных испытаний и их методику на откуп инженерам автомобильных марок.

Например, вот как этот процесс выглядит у SKODA. На испытания представляется новый автомобиль с пробегом не более 3000 км (для версий с автомати-

ческой трансмиссией допускается и 5000 км). Обкатка всех узлов и механизмов закончена, автомобиль в лучшей своей форме. Масса машины определяется как снаряженная плюс 200 кг (в частности, сюда входит вес измерительного оборудования).


Все вспомогательные устройства, будь то кондиционер или магнитола, отключаются. Окна держатся закрытыми для уменьшения аэродинамического сопротивления. Перед началом контрольного замера автомобиль проезжает «прогревочные» 30 км в вольном режиме. И только потом выезжает на испытательный трек. Он должен быть ровным, как стол, без спусков и подъемов, а его покрытие — сухим. При этом длина участка выбирается такая, чтобы автомобиль успел набрать максимальную скорость. На практике длина динамометрической дороги составляет не менее 5 км.

Оговариваются погодные условия. В дождь, как уже было сказано, испытания не проводятся. Кроме того, скорость ветра не должна превышать 6 км/ч, а температура воздуха и атмосферное давление — находиться на уровне 20 градусов и 750–760 мм ртутного столба. Турбированные моторы спокойно относятся к перепадам давления, а атмосферные изменяют свои показатели (чем ниже давление, тем ниже мощность).

Для того чтобы минимизировать влияние внешних факторов, зачетные за-

езды проходят на треке в обоих направлениях, а в качестве итогового принимается усредненный результат. Испытатель старается сорваться с места предельно интенсивно, переключая передачи в зоне максимальной отдачи двигателя, чтобы при включении следующей ступени обороты попали в зону предельной тяги. Иными словами, для максимального разгона «крутить мотор в звон», до красной зоны, в большинстве случаев не имеет никакого смысла.

Если же машина оснащена автоматической коробкой, тесты обязательно проводятся как в обычном режиме Drive, так и в Sport, причем с нажатой до упора педалью акселератора. Лучший показатель идет в зачет. Антипробуксовочную систему на время теста допускается выключать.

Для достижения максимальной скорости автомобиль продолжает разгон с полной подачей топлива, пока ускорение окончательно не остановится. Причем на моделях с «механикой» результат фиксируется для двух высших передач в коробке, ведь зачастую бывает так, что последняя ступень сделана «экономической» ради сокращения расхода топлива, а максимальную скорость автомобиль развивает на предпоследней передаче. Все правильно: заправляться приходится постоянно, а проверять максимальную скорость большинство из нас благополучно не берется. 

# Время прагматиков

ОБ ИТОГАХ ПРОШЛОГО ГОДА, НОВИНКАХ НЫНЕШНЕГО И ОБЩЕМ НАПРАВЛЕНИИ РАЗВИТИЯ КОМПАНИИ НАШЕМУ ИЗДАНИЮ РАССКАЗАЛ ГЛАВА МАРКИ ŠKODA В РОССИИ ЛЮБОМИР НАЙМАН.

## КАК БЫ ВЫ оценили ушедший 2012 год?

Для компании ŠKODA он был очень успешным. Самым успешным с момента ее основания, то есть с 1895 года. Несмотря на то что ситуация на мировом рынке была далека от идеальной и экономика Европы переживает не лучшие времена, ŠKODA передала клиентам 939 тысяч автомобилей, поставив очередной исторический рекорд и улучшив показатель 2011 года на 6,8%. Рост продаж в России был еще более существенным. Мы реализовали свыше 99 тысяч машин, показав прирост по сравнению с предшествующим годом на уровне 34%. Темпы нашего роста опережали темпы роста российского рынка легковых автомобилей, что видно по увеличению доли ŠKODA: за год она изменилась с 3% до 3,6%.

## Какие модели ŠKODA наиболее популярны?

Ситуация в мире по результатам 2012 года выглядит так: Octavia, Fabia, Superb. В России два первых места совпадают: сначала идет Octavia, за ней — Fabia, а на третьем месте — Yeti, что совершенно понятно: в вашей стране кроссоверы очень востребованы, а Yeti мы без ложной скромности относим к лучшим представителям компактных городских внедорожников. Доля Yeti в российских продажах нашей марки и сегодня продолжает увеличиваться, так что в этом году по числу проданных автомобилей он приблизится к Fabia. Замечу, что вся наша тройка лидеров — лифтбек Octavia, хэтчбек Fabia и Yeti — производится в России по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов.

## В этом году уходит Octavia второго поколения, на ее место приходит новая Octavia. Как будет происходить замена бестселлера на российском рынке?

Мы давно готовились к этому событию и сделали все для того, чтобы

к моменту окончания сборки Octavia второго поколения в Калуге было развернуто производство Octavia третьего поколения в Нижнем Новгороде. Уходит одна очень хорошая машина — в прошлом году был установлен абсолютный рекорд: по всему миру нашли покупателей более 400 тысяч Octavia — приходит другая, и она еще лучше. Машина увеличилась в размерах, стала экономичней, безопасней, более оснащенной, при том что цена принципиально не изменилась. Даже так: на каждый потраченный рубль вы получите больше товара.

## Вы уверены, что удастся избежать дефицита новых Octavia?

Делать прогнозы относительно российского рынка — дело непростое. Дефицита, конечно, исключать нельзя: и интерес к автомобилю повышенный, и завод в Нижнем Новгороде в этом году не выйдет на полную мощность. Но не будь его, было бы еще хуже: конвейер в Чехии точно не смог бы обеспечить всех желающих. Замечу, что в прошлом году именно за счет российского производства нам удалось почти бесперебойно отгружать дилерам товар. Что же касается новой Octavia, могу посоветовать только одно: хотите купить автомобиль — не затягивайте с визитом в салон.

## Какая модель займет место Octavia в Калуге?

Со временем, когда мы подготовим производство, в Калуге начнут выпускать Rapid, который тоже обещает стать очень сильным игроком на российском рынке.

## Концерн Volkswagen строит под Калугой завод по производству двигателей. Когда ими будут оснащать автомобили ŠKODA?

Вы говорите о новом поколении атмосферных бензиновых моторов объемом 1,6 литра. Согласно текущим планам, не раньше 2015 года.

## Кто сегодня покупает автомобили ŠKODA в России?

Совершенно разные люди, но средний клиент — семейный мужчина 40–45 лет. По европейским меркам — молодой человек, там средний возраст еще выше, ближе к 50 годам. Все объясняется просто: с возрастом приходит не только опыт, но и деньги, а молодежи в основном приходится довольствоваться поддержанными машинами. Есть на российском рынке и подвижки: Yeti позволил существенно увеличить число покупателей-женщин. Им нужен в первую очередь не полный привод, а ощущение безопасности на дороге, высокий клиренс, легкость посадки и высадки, возможность заказа автомобиля с автоматической трансмиссией. Благо, Yeti сочетает в себе все эти достоинства и позволяет выбирать и тип привода, и тип коробки, и тип мотора. Кстати, у меня хорошая новость для любителей дизелей: прием заказов на модификацию Yeti 2.0 TDI 4x4 снова открыт. Кроме того, недавно в продаже появилась и версия с двигателем 1.4 TSI с коробкой передач DSG.

## Считается, что покупатели ŠKODA — достаточно консервативные люди, в том числе и в плане дизайна. Однако представленные за последнее время машины — Rapid, Octavia, обновленный Superb — выглядят очень ярко. Компания не боится отпугнуть свою «классическую аудиторию»?

Шеф-дизайнер марки Йозеф Кабан так определяет суть нынешнего дизайна ŠKODA: современный, но не гонимый за модой. Автомобильная мода, как и любая другая, скоротечна. Можно выпустить ультрамодный автомобиль. Сегодня все будет в восторге! Завтра заметят, что он начал устаревать. А когда придет время его продавать, возникнут проблемы: за два-три года машина напрочь растеряла все свое очарование! Мы не хотим предлагать людям машины с «однодневным дизайном», вне зависимости от того, меня-

ют они машины каждые два-три года или ездят на них по семь-восемь лет. Прежде всего это неуважение к потребителям, а наши клиенты, мы прекрасно знаем, знают цену заработанным деньгам. Новые машины, естественно, должны быть лучше и выглядеть современной, чем их предшественники. Но мы уверены: у них тоже «долгоиграющий» дизайн. Наш костяк покупателей — прагматики, тщательно взвешивающие все за и против перед тем, как сделать покупку. На первом месте у них не соображения моды и престижа, а собственные выгода и удобство. И эта концепция, надо заметить, дает свои плоды. В чопорной Великобритании, стране с великими автомобильными традициями, в 1980-х годах только если не посмеивались над владельцами ŠKODA. Сегодня Соединенное Королевство входит в пятерку ключевых рынков после Китая, Германии, России и Чехии, а девять из десяти англичан, купивших один раз ŠKODA, в следующий раз снова приобретают машину нашей марки — о таком уровне лояльности клиентов можно только мечтать!

**Наверное, успех ŠKODA заключается не только в продукте, но и в пакете сопутствующих услуг...**

Конечно. Для России мы разработали комплекс программ, помогающих, скажем так, принять покупателю верное решение. Например, клиенту, у которого достаточно средств на большой первоначальный взнос, мы с помощью банков-

партнеров готовы предложить пониженную процентную ставку по кредиту. И обратная ситуация: если для покупателя важно иметь небольшие ежемесячные затраты, то срок кредита может быть значительно увеличен: до пяти лет. С точки зрения страхования у ŠKODA одни из самых сильных позиций на рынке. Тарифы не назвать грабительскими за счет низкого риска угона и относительно невысокой стоимости ремонта. А в рамках специальной программы ŠKODA Insurance клиент имеет возможность получить дополнительные сервисы без удорожания тарифа и урегулировать убыток непосредственно в дилерском центре. Наконец, программа «Гарантия мобильности», действующая на протяжении первых двух лет после покупки нового автомобиля, подразумевает множество приятных бесплатных услуг: от предоставления подменного автомобиля на время гарантийного ремонта до подвоза топлива или замены колеса, если неприятность застала вас в пути.

**Какие модели будут представлены на российском рынке до конца 2013 года?**

С уверенностью можно говорить об обновлении линейки Octavia: вслед за лифтбеком будет представлен универсал, Octavia Combi, причем как с передним, так и с полным приводом, а затем — спортивная модификация Octavia RS. Обновятся Superb и Superb Combi — вы правильно заметили, они заметно помолодели. Уже сейчас доступны две олимпийские спецверсии ŠKODA: Yeti Sochi и Fabia Sochi. Небольшими, но яркими штрихами наши дизайнеры постарались передать в них ощущение праздника, каким, безусловно, станет Олимпиада 2014 года, генеральным партнером которой является марка ŠKODA.

**ŠKODA всегда уделяла большое внимание развитию корпоративных продаж. Как обстоят дела в этом секторе?**

Корпоративные продажи — очень важный индикатор. При покупке служебных автомобилей собственники предприятий меньше всего руководствуются эмоциями. Им важна стоимость покупки, цена страховки, надежность, ремонтнопригодность, удобство эксплуатации... По всем этим показателям наши машины очень привлекательны.

Почти пятая часть продаж ŠKODA в 2012 году пришлась в России на корпо-



**Любомир Найман**

Родился в 1967 году в Чехии (Чехословакии). В компании ŠKODA работает с 1990 года. До перевода в Россию руководил отделом продуктового маркетинга (глобальные рынки). 1 ноября 2011 года приступил к обязанностям в качестве главы марки ŠKODA в России. Владеет чешским, английским, немецким и русским языками.

ративных клиентов. По этому показателю, доле корпоративных продаж в общем объеме, мы входим в тройку лидеров. Да и имена наших постоянных клиентов — Bayer AG, Metro Cash & Carry, Coca-Cola — говорят сами за себя.

**Каким вы видите развитие российской дилерской сети в ближайшее время?**

Мы рассчитываем до конца года иметь 140 дилерских предприятий, в частности, выйти к Тихому океану, открыв центр во Владивостоке. В Калининграде, на другом конце России, дилер у нас уже есть. В этом году должна начаться программа по ребрендингу и переустройству салонов наших партнеров — в духе нового корпоративного дизайна. Но здесь мы избегаем лишней спешки. Для нас важно, чтобы при единстве дизайна, вне зависимости от страны мира, поставщики элементов корпоративного дизайна были местными. Ведь слоган «Просто гениально» мы должны применять и в отношении своих партнеров.

**ЧТО ЖЕ  
КАСАЕТСЯ  
НОВОЙ  
ОCTAVIA, МОГУ  
ПОСОВЕТОВАТЬ  
ТОЛЬКО ОДНО:  
ХОТИТЕ КУПИТЬ  
АВТОМОБИЛЬ —  
НЕ ЗАТЯГИВАЙТЕ  
С ВИЗИТОМ  
В САЛОН.**

# 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.

**Хочу заказать Yeti, но не могу определиться с тем, какой уровень подготовки для работы с мобильным телефоном мне нужен. Чем отличаются предлагаемые в качестве опций системы?**

На автомобиле Yeti в заводских условиях устанавливаются две системы связи с мобильным телефоном по беспроводному каналу Bluetooth: High+ / GSM II и Premium / GSM III. Обе представляют собой устройства типа hands free, позволяющие говорить по мобильному, не снимая рук с руля, и обеспечивают доступ к телефонной книге.

Premium / GSM III имеет собственный GSM-модуль и при подключении телефона берет на себя функции управления головным устройством. То есть способности системы заметно возрастают. Например, водитель получает возможность управлять интернет-подключениями и читать SMS-сообщения прямо с экрана Volero или Columbus. Полный список преимуществ зависит от модели мобильного телефона.

Отдельным бонусом системы Premium / GSM III является наличие внешней трехдиапазонной антенны. При подключении телефона именно она берет на себя прием и передачу сигналов, повышая их стабильность и существенно снижая уровень вредного электромагнитного излучения в салоне.

**Что такое опция «двойной пол» и зачем она нужна: багажник-то при этом явно теряет в размере?**

Опция «двойной пол» рассчитана на тех, кто любит порядок в грузовом отсеке. Под фальшполом удобно хранить различную мелочовку (зонты, трос, светоотражающие жилеты и пр.) или особо ценные вещи (например, ноутбук). Объем багажника действительно несколько уменьшается, но двойной пол несложно демонтировать, после чего можно использовать полный объем отсека. Весомым преимуществом «двойного пола» является то, что при сложенных задних сиденьях образуется ровная, без ступеньки, площадка, переходящая из багажника в салон.

**Правда ли, что нельзя долго держать колеса в крайнем положении при заведенном двигателе, якобы это приводит к неисправности гидроусилителя руля?**

Так и есть. Если вывернуть колеса до упора и оставить их в этом положении (например, на стоянке с заведенным мотором или в ожидании разворота), то насос гидроусилителя начнет работать с максимальной нагрузкой. Представьте, например, что вы станете толкать стену дома — сил потратите много, а толку никакого. С агрегатами автомобиля та же ситуация. Конечно, моментально гидроусилитель не сломается, однако его ресурс сократится. Именно поэтому ŠKODA не рекомендует на автомобилях с гидроусилителем оставлять руль в крайнем положении дольше 15 секунд.

Однако стоит сделать важную оговорку. Классические усилители руля (и то не совсем классические, а электрогидроусилители) ŠKODA использует сегодня только на двух модельных линиях: Fabia и Roomster. Все прочие автомобили чешской марки оснащены электроусилителями, где водителю ассистирует специальный моторчик, механически связанный с рулевым механизмом. Он работает только тогда, когда в нем есть необходимость (чем, кстати, способствует экономии топлива). В электроусилителе рулевого механизма никакой жидкости нет (называть его «гидрачом» совершенно неправильно), и колеса при заведенном двигателе можно оставлять в любом положении без ограничения по времени.

**В дороге загорелось предупреждение о низком уровне масла. Что делать в таком случае: аккуратно ехать до дилера или купить любое другое масло, примерно подходящее по параметрам, и долить?**

Идеальный вариант — перед дальней дорогой заехать к официальному дилеру ŠKODA и приобрести рекомендованное для двигателя вашего автомобиля масло. Литровая емкость много места в багажнике не займет. Если же сигнал о низком уровне застал вас в пути, лучше не продолжать движение, а постараться долить в мотор

смазку. Не получится найти оригинальное масло, купите на ближайшей АЗС, чьей репутации доверяете, любое другое, которое соответствует параметрам, указанным в руководстве пользователя.

**Можно ли дополнительно подключить к штатной сигнализации ŠKODA датчик удара?**

В штатных сигнализациях автомобилей ŠKODA используются только датчики объема и крена. Дело в том, что сенсоры удара запрещены к применению европейским законодательством из-за склонности к ложным срабатываниям (и лишнему шуму, как следствие). Поэтому дополнительно установить датчик удара на штатную сигнализацию нельзя.

**Чем можно подкрасить сколы на капоте? Есть ли фирменное средство? Или придется перекрашивать всю деталь?**

Перекрашивать капот не придется. В линейке аксессуаров ŠKODA есть специальные составы для локального ремонта, так называемые карандаши. В небольших емкостях содержится краска оригинального цвета, поэтому после подкраски скол становится почти невидимым. Для двухслойных красок, например «металликов», дополнительно прилагается емкость с прозрачным лаком, чтобы добиться полного соответствия заводскому покрытию. Подобрать ремкомплект нужного вам цвета смогут у официального дилера ŠKODA.

**Что дает накачка шин азотом? Есть ли в ней смысл?**

Теоретически накачка шин азотом помогает поддерживать более стабильное давление в шине (оно меньше зависит от степени ее нагрева) и слегка увеличивает ресурс резины. Именно на это обычно упирают торговцы соответствующей услугой. Забывая, правда, сказать, что обычный воздух и так по большей части состоит из азота, а значит, выгода от его использования в чистом виде будет, скорее всего, минимальной. Если есть желание провести эксперимент и накачать шины азотом, можете попробовать. Вреда автомобилю от этого не будет.

# Стиль жизни

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА



**Когда деревья были большими.  
Как возникло имя Octavia. 64**

ИСТОРИЯ  
Карел Чапек.  
Автомобили в жизни писателя,  
придумавшего слово «робот». 60



# Человек и машина

текст: **Сергей Канунников** («За рулём») | фото: из архива автора и ŠKODA

Замечательный чешский писатель Карел Чапек обессмертил своё имя тем, что подарил миру слово «робот». А с машинами, в смысле, с автомобилями, его отношения сложились не сразу.



TRAFFIC

# «М

**МАШИНА** высунула вперед длинные щупальца света, шарит ими по дорожной грязи, по камням, воеет на поворотах, взрывается ураганным огнем и мчится по нескончаемой ленте шоссе, словно наматывая ее на колеса». Не правда ли, автора этих строк трудно заподозрить в любви к автомобилю? Скорее, машина для него олицетворяет мистические силы. А ведь роман «Кракатит» написан в 1924 году, когда автомобиль в Европе уже перестал быть устрашающим огнедышащим чудищем да и вообще экзотикой.

## УРОКИ САДОВОДСТВА


Знаменитый и несправедливо забываемый ныне чешский писатель Карел Чапек любил собак и садоводство. А к механизмам и к механистичности относился с опаской. Недаром всемирную известность ему принесла пьеса R.U.R, в которой писатель предостерегал человечество от излишнего доверия к машинам. Именно

в этой пьесе, как известно, впервые появился термин «робот», который (и обычно только его) и вспоминают при упоминании фамилии Чапек.

Сын врача из тихого городка Малые Святоневице в детстве, то есть на рубеже XIX-XX веков, вряд ли мог наблюдать автомобили каждый день. Оттого столь сильное впечатление на него произвел Лондон и его движение. Город «пропах бензином, горелой травой и смазочным маслом», писал он. Картина получилась, мягко говоря, безрадостная. Чапек уверен, что автомобиль действует разрушающе на психику человека. В «Кракатите» это выглядит так: «Чтоб сперло дыхание! Еще быстрее! Обручем ужаса сдавило грудь, Прокоп уже не дышит от головокружительной скорости, только стонет, наслаждаясь бешеной гонкой».

А ведь Чапек был заядлым путешественником. Он оставил немало ярких и живых путевых очерков, интересных, к слову, и сегодня. Но использовать для путешествий автомобиль? Ни в коем случае!

По Чапеку 1920-х и даже начала 1930-х, эта штука достойна если не неприязни, то уж точно иронии. В 1925-м вышел саркастический, хотя и совсем не злой рассказ «Славная машина». Вот, скажем, сцена пуска самодвижущегося экипажа ручкой: «Автомобиль оказался действительно славный, продолжал стоять смиренно. Лошадь, например, не стала бы стоять смиренно, если бы кучер схватил ее за ногу и стал бы, скажем, эту ногу выворачивать».

A black and white portrait of Karel Čapek, a Czech writer. He is shown from the chest up, wearing a dark suit jacket, a white shirt, and a dark tie. He has short, dark hair and is looking slightly to the right of the camera with a serious expression. The background is dark and out of focus.

Писатель Карел Чапек, придумавший слово «робот», в жизни не испытывал никакой любви к механизмам. Автомобиль стал исключением, и то не сразу.

И далее в том же духе: «Но надо уметь ездить. Когда едешь на автомобиле, не надо смотреть по сторонам, как будто тебе интересно, что о тебе говорят, а нужно глядеть прямо перед собой, слегка откинувшись, и молчать; разве только за полчаса процедить сквозь зубы, что, дескать, у машины легкий ход или что, мол, она хорошо взяла этот подъем. Кроме подъема автомобиль берет еще повороты; километры он не берет, а делает. Можно также говорить о том, что дорога плохая. Но нельзя подавать шоферу советы. Подавая советы шоферу, ты только доказываешь, что первый раз едешь на автомобиле».

Останавливаясь в деревнях, автомобилисты, герои рассказа, ожившие-таки норовистую машину, названную славной ее шофером, собирали толпы. А завершил повествование писатель сентенцией о том, что «в смысле романтичности такое путешествие не могло сравниться ни с одним другим».

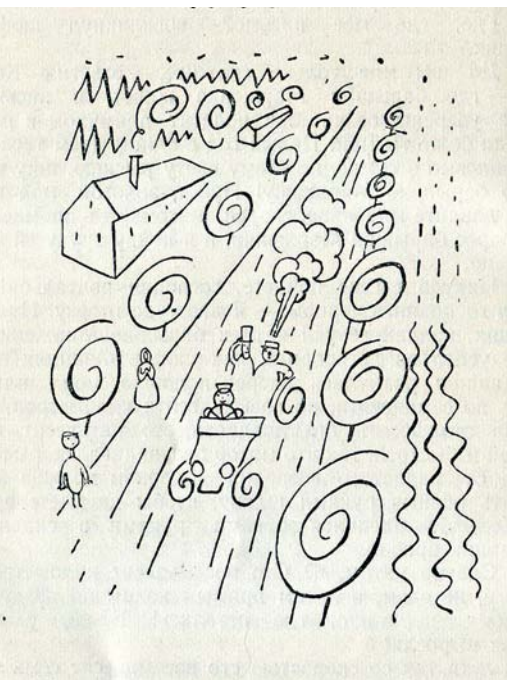
К слову, неприязнь к автомобилям у Чапека была замешана еще и на презрении истинного демократа ко всему аристократическому, особенно к бесполезным, но требующим хлопот игрушкам. Впрочем, истинный демократ не бывает догматиком. Карел Чапек — яркое тому подтверждение.

## ИЩИТЕ ЖЕНЩИНУ

Пока Чапек писал свои романы, пьесы и новеллы, автомобили повсеместно распространились по Чехии. За каких-то десять лет поголовье четырехколесных выросло в десять раз. Президент республики Томаш Массарик, кстати, приятель и постоянный собеседник Карела Чапека, приложил немало сил для развития в стране промышленности, в том числе автомобильной. Кстати, в 1920-х президента возили на ŠKODA Hispano-Suiza, представительском автомобиле, который делали в Пльзене по французской лицензии. Но в «автомобильную веру» писателя обратил даже не уважаемый им президент, а подруга Ольга Шайнфлюгова.

Писательница и известная актриса любила не только Карела, но и автомобильные путешествия. У нее были даже водительские права, но не хватало денег на машину. История, к слову, знакомая до боли. Но какие счета могут быть между близкими людьми? А если уж любимая женщина чего-то хочет...

Свершилось! В 1935-м у Чапека появилась скромная, но вполне современная ŠKODA Popular. Правда, Чапек не только так и не постиг загадок устройства своей машины, но и не получил прав. Зато

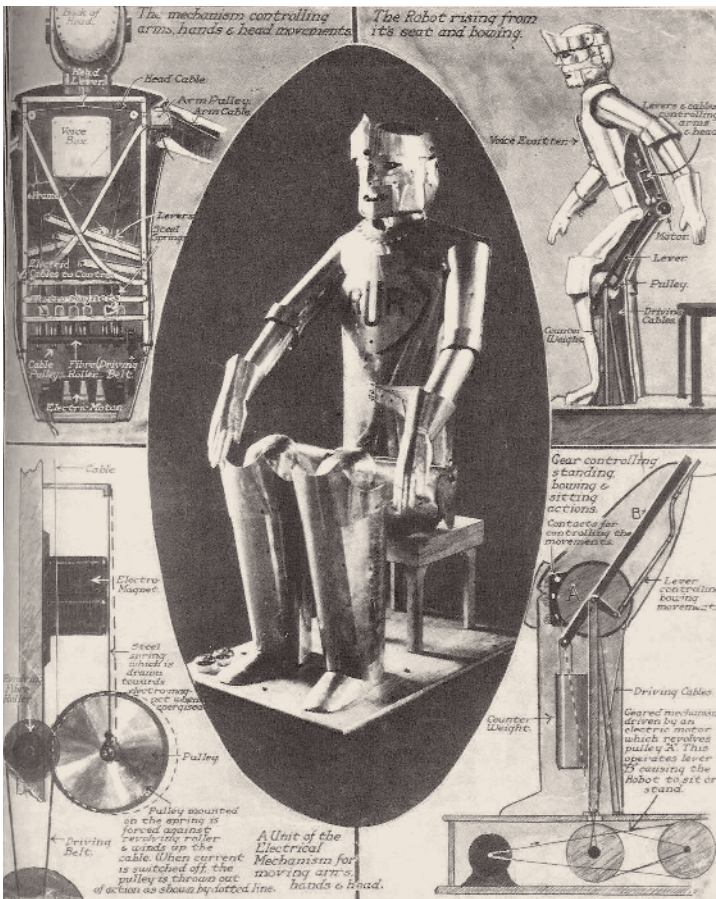


Патриархальную тишину милой провинциальной Чехии разрывают неведомо куда несущиеся грохочущие и дымящие чудовища. Рисунок к рассказам Карела Чапека прекрасно иллюстрирует его первоначальное отношение к автомобилям.

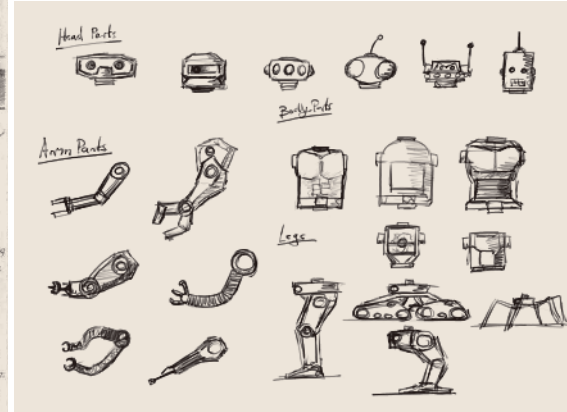


Там, где автомобиль Чапека, рядом и Ольга Шайнфлюгова. Ведь именно она открыла своему спутнику мир автопутешествий. На фотографии слева — Ольга на фоне ŠKODA Popular и семейного дома. Справа — супруги в одном из пробегов.





На картинках — самый первый робот на Земле. Таким он предстал в 1920 году в пьесе Карела Чапек R.U.R. Писатель сразу же предупредил мир: человекоподобные машины могут выйти из-под контроля.



В 1935-м у Чапека появилась первая в жизни машина — ŠKODA POPULAR. И в первом же автомобильном путешествии писатель сделал предложение своей будущей жене Ольге.

нанял шофера, который в своей классической фуражке смотрелся в маленьком народном автомобиле довольно комично. Позднее шофер Чапека по фамилии Мотль взялся помогать писателю и в саду. Впрочем, машину водила и Ольга, хотя Карел этого, судя по всему, не одобрял.

Зато компактная двухдверная машинка сыграла в жизни Карела и Ольги очень важную, как немного пафосно, но, в общем, правильно говаривали в былые времена, судьбоносную роль. Уже в 1935-м в первом же автомобильном путешествии в Инсбруке Карел сделал Ольге предложение.

Теперь супруги все чаще путешествовали, в основном в автомобиле. А Карел наконец оценил его достоинства. Теперь он писал, что машина лучше поезда, поскольку едучи в ней проще наслаждаться пейзажами и к тому же в любой момент можно остановиться, дабы неспешно осмотреть окрестности.

Следующий эпизод автомобильной биографии Чапека выглядел уже совсем логично. В 1937-м супруги приобрели более солидную и просторную ŠKODA

Rapid. На ней отправились в путешествие в Альпы к знаменитому и поныне курорту Шамони. Изрядно поколесив по Франции и вернувшись в Прагу, Карел, Ольга и ŠKODA наездили почти 3500 км.

Увы, эта поездка для Карела Чапека стала последней. Судетский кризис и Мюнхенское соглашение отнюдь не способствовали европейским путешествиям. Ну а в 1938-м в Праге случилось наводнение. Чапек, как и многие другие, помогал устранять его последствия, получил двухстороннее воспаление легких и на Рождество, 25 декабря 1938-го, умер.

На его ŠKODA Rapid к нему возили докторов, а потом скульптора, который снял посмертную маску...

Автомобиль остался у Ольги в усадьбе Стриж в 35 км к югу от Праги, где супруги прожили последние три года. После войны следы ŠKODA Чапека затерялись. Но поклонники марки в Чехии до сих пор не оставили надежды напасть на след, а может, если очень повезет, и отыскать машину. В историю Карела, Ольги и ŠKODA это мало что добавит, но в данном случае процесс не менее важен, чем результат. ☺



Карел Чапек и Ольга на собственной свадьбе.



Ольга со второй и, увы, последней машиной в жизни Чапека — ŠKODA Rapid.



# Первая восьмая

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

У марки ŠKODA существует добрая традиция. Время от времени возвращаться к старым именам. Так, далеко не все знают, что первый автомобиль с именем Octavia появился не в середине 1990-х годов, а в конце 1950-х.





Сегодня, конечно, светотехника выглядит простецкой, зато как изящно выведено название модели. Теперь так не делают!



## В НАПОЛИРОВАННЫХ бор-

тах старенькой, но такой молодежавой ŠKODA Octavia отражаются залитые ярким солнцем патриархальные пейзажи тихой благообразной Чехии. Порой кажется, что, приглядевшись внимательнее, можно увидеть в ее зеркалах картины прошлого.

Что ни говори, а автомобили, по крайней мере очень многие, — выразители эпохи, в которой рождались и жили. По-другому, в общем-то, и быть не может, они ведь дети своего времени и своей страны. И первая ŠKODA Octavia, появившаяся более полувека назад, — ярчайший тому пример.

Теперь она выглядит немного наивно. Компактный автомобильчик с тщедушным, по нынешним меркам, моторчиком, явно стремился казаться богаче и наряднее, чем был. И ему это удавалось. В 50–60-х годах чехословацкие машины не уступали в плане дизайна большинству европейских одноклассников, в том числе созданных куда более мощными концернами. Но под симпатичным, даже, пожалуй, модным для тех лет кузовом — наследие еще довоенной чешской инженерии. Казалось бы, социалистический подход: главное, чтобы снаружи все выглядело «как новое»... Однако справедливости ради отметим: в те годы подобные приемы часто использовали и многие капиталистические компании. И европейцы, и американцы до середины 60-х творчески переосмыслива-

ли довоенное техническое наследие. По части моторов — уж точно.

Octavia нельзя было назвать моделью, «сделанной с нуля». И рассказ о ней надо начинать от ближайшего предка с революционным именем.

### МЫ БОЛЕЕМ ЗА «СПАРТАК»

Хуже года, чем 1953-й, для дебюта нового чехословацкого легкового автомобиля, особенно претендующего на звание народного, придумать было сложно. В марте, всего через девять дней после кончины Сталина, умер его яркий последователь — президент Чехословакии Клемент Готвальд: он вернулся с похорон «учителя» в плохом самочувствии и вскоре отправился к нему навсегда. Но дело вождей пока еще жило и побеждало.

В 1953-м в Чехословакии провели денежную реформу. Сбережения до 5000 крон меняли в соотношении 1:5. За остальное давали в десять раз меньше, то есть фактически отбирали. Именно на это событие откликнулись забастовкой 1 июня 1953-го рабочие завода ŠKODA. Но задание партии и правительства все же выполнили: 19 декабря все того же 1953-го появился первый ходовой образец новой модели, получившей название Spartak. Поначалу фигурировало еще и неофициальное имя Orlik, то есть орленок, но оно не прижилось.



Двухсекционный фонарь, дополненный катафотом, — типичное решение того времени. Противотуманка — более позднее усовершенствование, тюнинг.

И полвека назад Octavia выглядела на фоне европейских аналогов очень современно.



С помощью Spartak планировалось решить две задачи. Первая — насытить внутренний рынок: предшественник, ŠKODA 1200, в частные руки почти не попадал, все уходило в государственные структуры. Вторая — нарастить экспорт: социализм социализмом, но некие элементы нормальных товарно-денежных отношений и в нем нужны. Валюта стране была необходима.

Итак, под симпатичным кузовом Spartak находилась традиционная для марки трубчатая рама, которая скрывала в себе карданный вал, независимые подвески на поперечных рессорах спереди и сзади, 40-сильный мотор объемом 1,1 л и четырехступенчатую коробку передач. На всех передачах, кроме первой, стояли синхронизаторы. Типичный европейский автомобиль того времени.

До конвейера Spartak шел еще два года. Международный дебют состоялся на салоне в Брюсселе, тогда довольно престижной выставке. Серийное производство начали в августе 1955-го, когда в Чехословакии, как и в СССР, уже повяло первым, еще неуверенным теплом: бывших врагов народа стали потихоньку выпускать из лагерей и тюрем, а кого-то даже восстанавливать в правах. Да и представление о том, что на автомобилях могут ездить только партийно-хозяйственные начальники, ну, в крайнем случае, приближенные к ним деятели науки и культуры, начало меняться.

#### ТАБЛИЦА УМНОЖЕНИЯ

Spartak — не как автомобиль, а как имя собственное — в серию не пошел. Модель по каким-то причинам получила цифровой индекс и стала ŠKODA 440. Понять, что заключали в себе цифры, было несложно: 4 — число цилиндров, 40 — мощность в лошадиных силах, «в конях», по-чешски. В 1957 году стартовала версия 445. Лишние пять сил обеспечивал мотор увеличенного до 1,2 л рабочего объема.

Стандартная ŠKODA 440 стоила 27 900 крон при средней зарплате по стране 1190 крон, то есть была примерно так же доступна — или недоступна — как «Москвич-402» для советских граждан. Как и ожидалось, машины очень неплохо уходили на экспорт. И не только в соцстраны. В 1957-м 2774 автомобиля нашли покупателей в Финляндии. Чуть больше 1000 машин ежегодно реализовывали в ФРГ. Четыре сотни ŠKODA были поставлены в США в 1958 году. Одну из них можно увидеть в картине Альфреда Хичкока «К северу через северо-запад»: ŠKODA 440-й серии несколько секунд мелькает в кадре.

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

## ОCTAVIA ПЕРЕВОДИТСЯ КАК «ВОСЬМАЯ». ТО ЕСТЬ ВОСЬМАЯ МОДЕЛЬ В РЯДУ ŠKODA. ЧТО БЫЛО ТОЧКОЙ ОТСЧЁТА, ИСТОРИКИ СПОРЯТ.



Перед выпуском модели Octavia эмблему компании немного подновили.



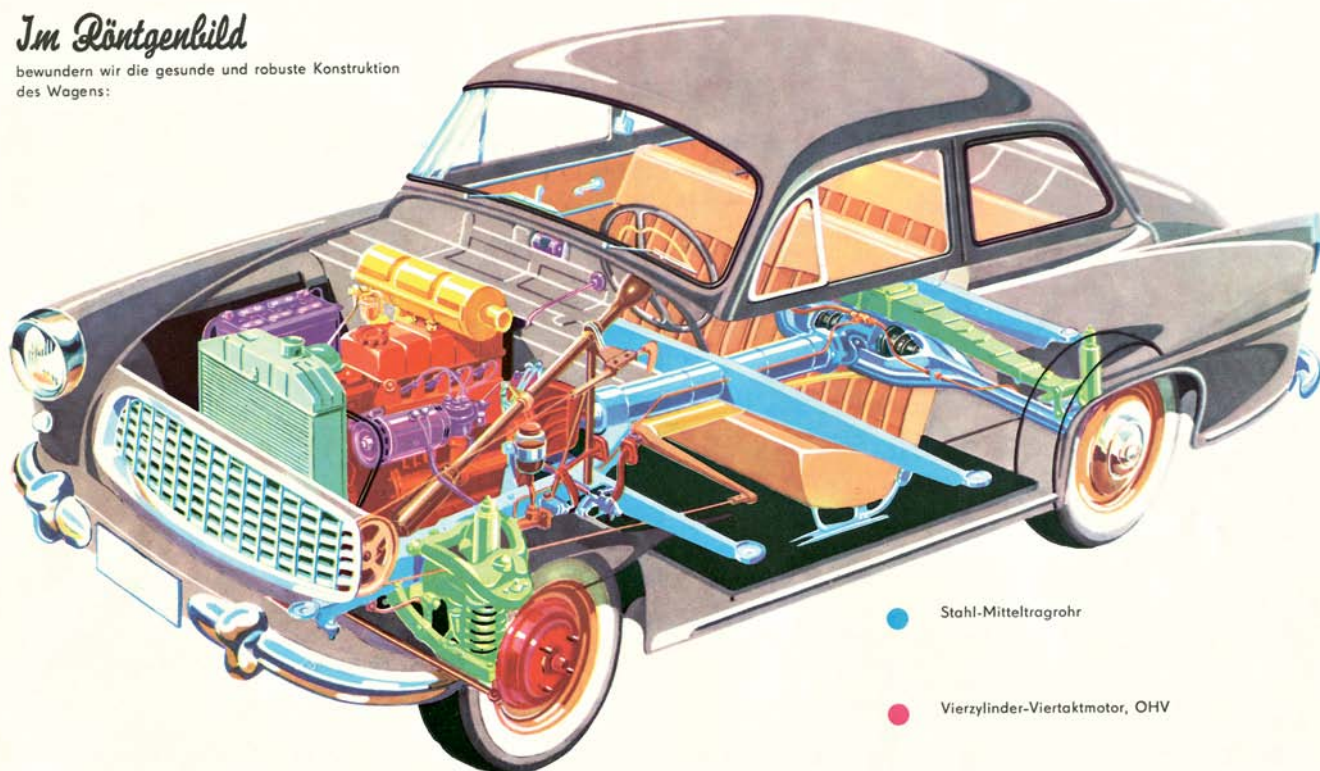
Аптечка, радиоприемник и все остальное — ровесники автомобиля. Сразу видно, что машина попала в руки настоящего любителя олдтаймеров!



НА РЫНКАХ ЗАПАДНОЙ ЕВРОПЫ ОСТАВИА УСПЕШНО КОНКУРИРОВАЛА С ПРОДУКЦИЕЙ ВЕДУЩИХ МИРОВЫХ АВТОМОБИЛЬНЫХ КОМПАНИЙ. И БРАЛА ОНА НЕ ТОЛЬКО ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ЦЕНОЙ.

### Im Röntgenbild

bewundern wir die gesunde und robuste Konstruktion des Wagens:



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

- Stahl-Mitteltragrohr
- Vierzylinder-Viertaktmotor, OHV
- Vorn Schraubenfederung  
Hinten progressiv wirkende Blattfederung,  
Pendelachsen
- Unabhängig abgedeferte Räder mit Teleskop-Stoßdämpfern.



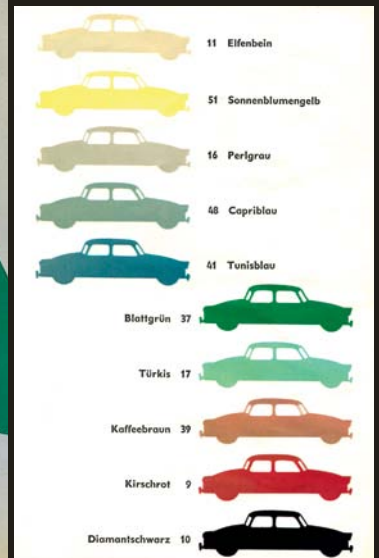
Чешские автомобили расхились по всему миру при посредничестве государственной внешнеторговой компании Motokov.



# ŠKODA Octavia



A SMALL CAR FOR GREAT SERVICE



Реклама подчеркивала, что маленький автомобиль помогает делать большие дела.



Раскладывающиеся сиденья, особенно в универсале, — мечта автолюбителя-романтика.



На одной базе, сегодня бы сказали «платформе», на рубеже 1960-х выпускали седан и универсал Octavia, а также кабриолет Felicia.



Конвейер в Млада-Болеславе. Высокий уровень производственной культуры отмечали даже западные журналисты.

Кроме имени машина получила новую переднюю подвеску: пружинную с телескопическими амортизаторами. Эта конструкция была куда современнее поперечной рессоры и рычажных амортизаторов модели 440. Подновили и дизайн, что в глаза не сильно бросалось. Моторов по-прежнему было два: объемом 1,1 и 1,2 л. Последний ставили на версии Octavia Super. Позднее мощность двигателей подняли до 43 и 47 сил соответственно. К двухдверному седану добавился трехдверный универсал. На нем было применено интересное решение: отдельная, с собственной дверцей, ниша для запяски, позволявшая достать колесо, не разгружая багажника. Кабриолет, который существовал в линейке и раньше, стал выпускаться под именем Felicia.

С начала 1960-х не только на Felicia, но и на часть обычных двухдверных седанов, устанавливали двухкарбюраторные моторы мощностью 50 л.с. (1,1 л) и 55 л.с. (1,2 л). Правда, таких машин под именем

Octavia TS сделали всего-то 2273. Большинство покупателей, выгадывающих при покупке автомобиля каждую крону, вполне довольствовались обычными двигателями. Тем более что такие версии расходовали всего 7,7–8 л бензина на 100 км, а двухкарбюраторные — литра на полтора побольше.

Независимая подвеска спереди и сзади вкупе с высокими 15-дюймовыми шинами обеспечивала Octavia отменный комфорт даже на разбитых дорогах. Поначалу рычаг коробки передач располагался на рулевой колонке — так считалось удобнее. Но в 1963 году его опустили на привычное место, на тоннель, и опять-таки из соображений удобства. Напольное расположение обеспечивало более точное управление коробкой: верхний привод, обремененный лишними тягами, часто капризничал. Что тут сказать? ŠKODA колебалась в точном соответствии с генеральной линией мирового автомобилестроения. Рычаги ползали по салону во многих странах.

**НЕЗАВИСИМАЯ ПОДВЕСКА СПЕРЕДИ И СЗАДИ ВКУПЕ С ВЫСОКИМИ 15-ДЮЙМОВЫМИ ШИНАМИ ОБЕСПЕЧИВАЛА ОСТАVIA ОТМЕННЫЙ КОМФОРТ ДАЖЕ НА РАЗБИТЫХ ДОРОГАХ.**





Знатока привлекут две детали: оригинальная антенна для радиоприемника, предлагавшегося в качестве опции, и два рычага переключения передач. Тот, что на рулевой колонке, — оригинальный, заводской. Сейчас он выполняет декоративную функцию. Нижний, более надежный, поставил уже сам владелец.



Трехдверный универсал Octavia производился до начала 1970-х годов.

#### ВСЕГДА С НАРОДОМ

И сегодня первая Octavia конца 1950-х — середины 1960-х остается народным автомобилем. Но теперь уже для любителей ретро. Машина не столь редка и дорога, как более ранние модели, но уже достаточно уважаема коллекционерами. Особенно, конечно, ценят кабриолеты Felicia, но и стандартные седаны, особенно ранних выпусков, в чести. Знатоки модели в Чехии утверждают, что ездящий приличный экземпляр можно купить за 2000 евро. Автомобили в идеальном состоянии или редких версий дороже. И тем не менее Octavia первого поколения на родине — один из самых доступных олдтаймеров. Тем более что и приведение в порядок такой машины не разорительно.

Удобные мягкие диваны Octavia раскладывались во вполне приличную кровать. Возможность за пару минут превратить машину в квартиру ценили не только автотуристы. В качестве опции на версии Super ставили даже радиоприемник. Причем антенну крепили оригинально: не на кузове, а в правом нижнем углу ветрового стекла.

Octavia, как и рассчитывала Коммунистическая партия Чехословакии, стала народным автомобилем. Ее могли купить уже не только особы, приближенные к власти, а обычные честные труженики. Конечно, такие приобретения становились вехой в жизни.

#### ЗАСЛУЖЕННАЯ ПОХВАЛА

Осенью 1959-го журнал «За рулем», представляя Octavia, писал, что машины братского завода «широко известны как одни из лучших современных автомобилей класса „1100–1200 см³“». И это была вполне заслуженная похвала. Экспорт не снижался. В 1961-м в Финляндию продали 4046 автомобилей, в ГДР — 3963, а в ФРГ — 1624. Кстати, самый влиятельный западногерманский журнал Auto Motor und Sport поместил Octavia на обложку уже весеннего майского номера 1959 года, в котором довольно благожела-

тельно оценивал ездовые качества чехословацкой машины. Справедливости ради: стоила стандартная версия всего на 200 марок дороже стандартного «Жука» от Volkswagen, который, правда, был куда теснее да и тихоходнее чешской машины, и на 1500–1800 марок дешевле прямых аналогов: Opel Olympia и Ford Taunus.

География зарубежных поставок Octavia включала Канарские острова и Японию, Эквадор и Швецию. И не включала СССР. Граждан родины социализма легковыми иномарками не баловали. Правда, до сих пор ходят слухи о поставке в нашу страну нескольких десятков машин из Млада-Болеслава для красавиц из ансамбля «Березка». Увы, архивы ŠKODA хранят сведения лишь о единичных машинах, большинство из которых, видимо, покупали для сравнительных испытаний. Известно, например, что на стадии доводки «Москвич-402» сравнивали со ŠKODA 440. Председатель госкомиссии, известный автомобильный эксперт Дмитрий Великанов, в аналитическом отчете об испытаниях «Москвича» отмечал лучшую динамику и более низкий расход топлива чешской машины. Правда, «Москвич» был просторнее конкурента, встретиться с которым на нашем рынке ему не грозило.

Зато ŠKODA Octavia в СССР хорошо знали по спортивным достижениям.

#### СКОРОСТНОЙ УЧАСТОК

В 1960 году было проведено первое многодневное международное ралли «За мир и дружбу» — можно сказать, чемпионат мира, мира социализма. Позднее его преобразовали в многоэтапный Кубок дружбы. Ну а в 1960-м соревнование на ŠKODA Octavia выиграли Вацлав Бобек и Ярослав Мансфельд, «объехавшие» экипажи на советских «Москвичах» и «Волгах», не говоря о спортсменах на Wartburg — «чуде техники» из ГДР.

Но куда более впечатляющие успехи ŠKODA были впереди. В 1961-м «настоящие капиталисты», финны Кейканен и Эклунд, завоевали шестое место в абсолютном зачете и первое место в классе «1000–1300 куб. см» в престижнейшем и поныне ралли Monte-Carlo. Следом за ними в этом классе пришли норвежцы — и тоже на Octavia.

То, что за рулем чешских машин выступали искусные в ралли финны и скандинавы, только добавляло престижа млада-болеславской марке. Ну а в 1963-м на многодневном ралли «Тур Европы» первое место в классе до 1300 «кубиков» завоевали чехословацкие гонщики Виднер и Станек. Заметим, что в те годы «боевые» раллийные машины имели с серийными намного больше общего, чем сейчас, что только подчеркивает достоинства обычной Octavia.

**ТОТ ФАКТ, ЧТО НА ŠKODA OCTAVIA ВЫСТУПАЛИ ИСКУШЁННЫЕ В РАЛЛИ ФИННЫ И СКАНДИНАВЫ, ТОЛЬКО ДОБАВЛЯЛО ПРЕСТИЖА МАРКЕ.**



Каждая деталь продумана — от механизма замка форточки до формы канистры, вмещающей 6 литров бензина.





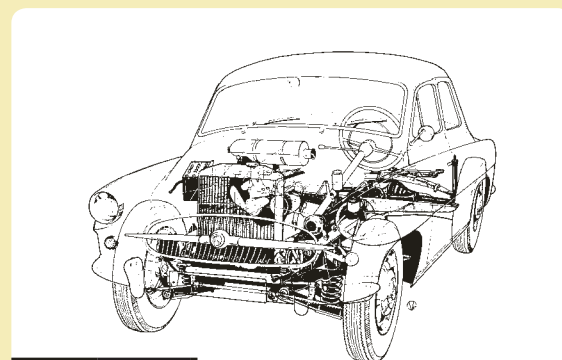
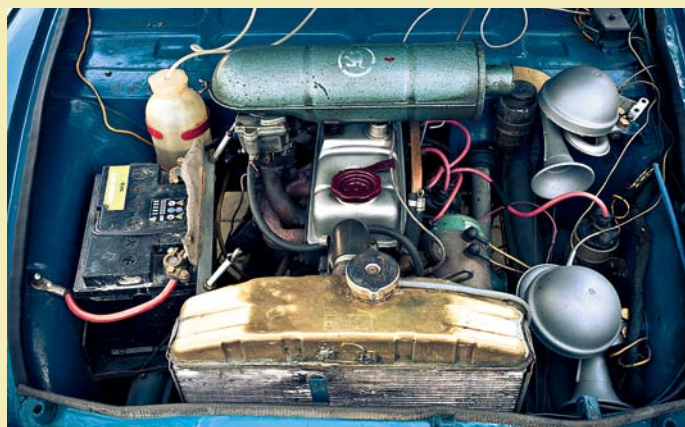
**В ЗЕРКАЛЕ ЭПОХИ**

Мир социализма стремительно менялся после войны. Из мавзолеев вынесли и нашего Сталина, и их Готвальда. Дышать стало легче, а автомобильные заводы радовали новинками не только чиновников, но и простых граждан. Успехи чехословацкой автопромышленности замечали на Западе. В 1960 году журнал «За рулем» с гордостью оповещал, что в Млада-Болеслав ездил корреспондент престижного швейцарского издания Automobile Revue и свою статью назвал «„Шкода“ на подъеме»: и автомобили, и завод ему очень понравились. Предприятие готовили к выпуску новых моделей. Седан Octavia и кабриолет Felicia сняли с производства в 1964-м, когда на конвейер встала модель 1000 MB. А вот универсалы на заводе ŠKODA в Врхлаби делали вплоть до 1971 года! Долгожительство универсалов объяснялось просто: 1000 MB, в отличие от Octavia, имела заднее расположение двигателя, что фактически перечеркивало саму мысль о создании более или менее практичной модели универсала на ее базе.

Закончившись в Чехословакии, история Octavia продолжалась в разных концах света. С 1966 года в Новой Зеландии на присланных из Чехословакии шасси, известных своей прочностью, делали пикапы. Автомобили с очень спорной внешностью и грузоподъемностью 500 кг продавали под именем Trekka. Их аналоги в 1971-м делали в индонезийском городе Сурабае. В 1968-м за аналогичный проект взялась пакистанская Haroon Industries: под маркой Skorak на чехословацких шасси соорудили пикапы, универсалы, спецмашины для аэропортов и даже купе...

В наполированных боках тех первых, но доживших до наших дней, машин по имени Octavia нынче отражается совсем другой мир. Но катаясь по тихим провинциальным дорожкам Чехии, порой представляешь, что в салонном зеркале отражаются контуры совсем другого, почти мифического ныне времени с его кричащими красными транспарантами, «войной миров»: социализма и капитализма, очередями в магазинах... Все забылось. Но машины остались. Очень неплохие автомобили. Сейчас это очевидно.

**ЗАКОНЧИВШИСЬ В ЧЕХОСЛОВАКИИ, ИСТОРИЯ ПЕРВОЙ OCTAVIA ПРОДОЛЖИЛАСЬ В РАЗНЫХ КОНЦАХ СВЕТА. НА БАЗЕ КРЕПКОГО НАДЕЖНОГО ШАССИ ДЕЛАЛИ РАЗНЫЕ МАШИНЫ: ОТ ПИКАПОВ ДО АВТОМОБИЛЕЙ СОПРОВОЖДЕНИЯ.**



**ŠKODA OCTAVIA**

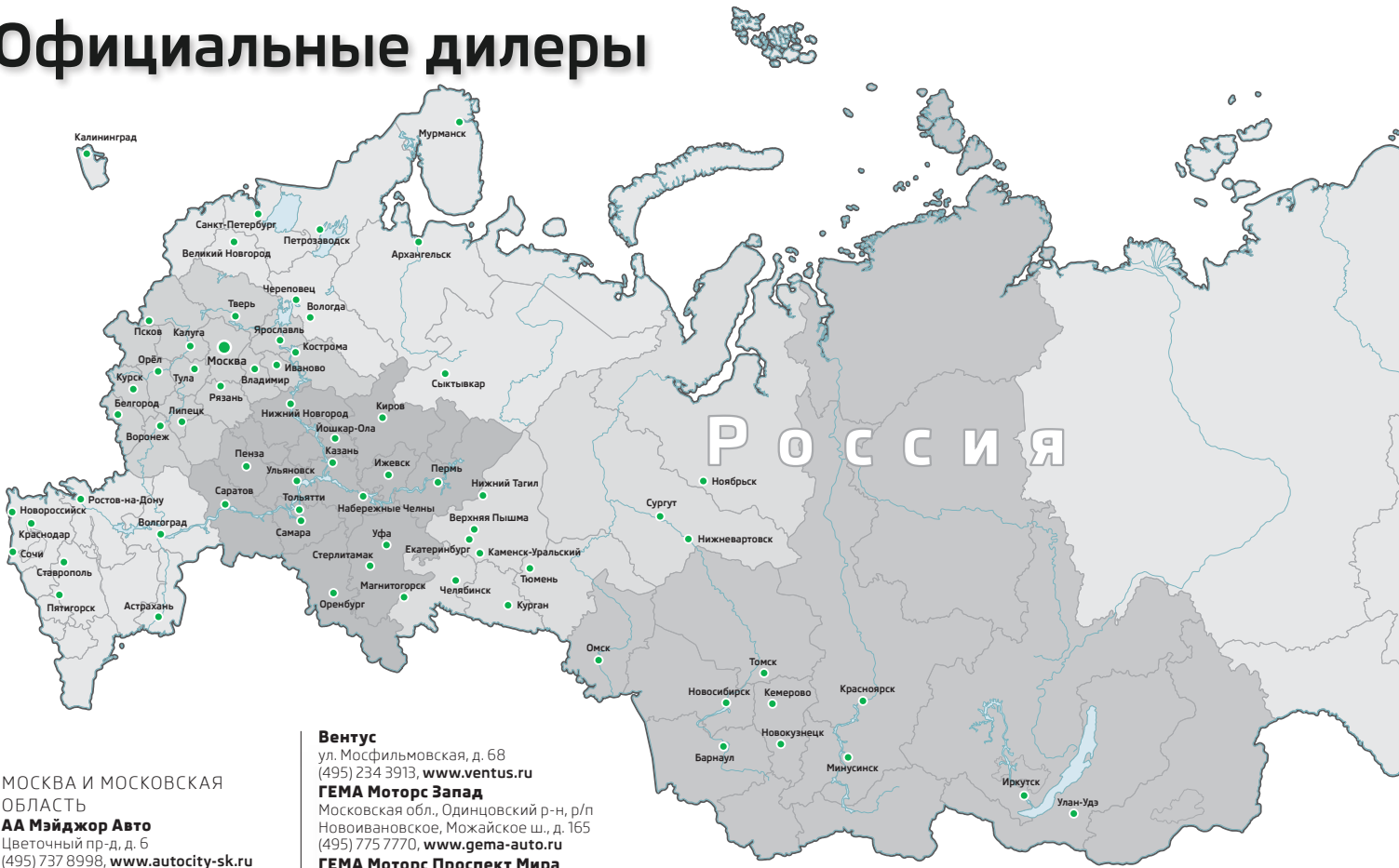
Размеры, мм	4065 / 1600 / 1430
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	1089 (1221)*
Мощность, л.с. при об./мин.	43 при 4200 (47 при 4500)*
Максимальная скорость, км/ч	115 (118)*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

\*В скобках — данные для версии Octavia Super.



# ŠKODA в России.

## Официальные дилеры



### МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

- AA Мэйджор Авто**  
Цветочный пр-д, д. 6  
(495) 737 8998, [www.autocity-sk.ru](http://www.autocity-sk.ru)
- Автомир Богемия Мотор**  
Балашиха, Западная промзона,  
Энтузиастов ш., вл. 1а  
(495) 223 5511, [www.bogemia-skd.ru](http://www.bogemia-skd.ru)
- Автопрага**  
ул. Тимирязевская, д. 2/3  
(495) 788 6868, [www.autopraga.ru](http://www.autopraga.ru)
- Автопрага Северо-Запад**  
ул. Коптевская, д. 71  
(495) 788 6868, [www.autopraga.ru](http://www.autopraga.ru)
- Автопрага Юг**  
1-й Дорожный пр-д, д. 4  
(495) 788 6868, [www.autopraga.ru](http://www.autopraga.ru)
- Автопрага Юг-Восток (автосалон)**  
Каширское ш., д. 61а, стр. 3,  
АТЦ «Москва»  
(495) 788 6868, [www.autopraga.ru](http://www.autopraga.ru)
- АвтоРезерв Белая Дача**  
Котельники,  
Коммерческий пр-д, д. 8/1  
(495) 363 0001,  
[www.skoda-autorezerv.ru](http://www.skoda-autorezerv.ru)
- Авто Сити**  
Новорижское ш., 9 км от МКАД  
(495) 737 7778, [www.autocity-sk.ru](http://www.autocity-sk.ru)
- АвтоСпецЦентр на Обручева**  
ул. Обручева, д. 23, корп. 1  
(495) 755 9990, [www.asc-skoda.ru](http://www.asc-skoda.ru)
- АвтоСпецЦентр на Таганке**  
Сибирский пр-д, д. 2, стр. 43  
(495) 780 8780, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)
- АвтоСпецЦентр Химки**  
Ленинградское ш., 1,5 км от МКАД, вл. 23  
(495) 780 8780, [www.autoskd.ru](http://www.autoskd.ru)
- Авто Терра**  
Новорязанское ш., д. 6  
(495) 921 3053, [www.auto-terra.ru](http://www.auto-terra.ru)
- Автоцентр Револт**  
Тюменский пр-д, д. 5, стр. 2  
(495) 601 9601, [www.skoda-revolt.ru](http://www.skoda-revolt.ru)
- Атлант-М Тушино**  
Строительный пр-д, д. 7а, корп. 11  
(495) 780 9780, [www.atlant-motors.ru](http://www.atlant-motors.ru)
- Богемия Мотор**  
Дмитровское ш., д. 98, стр. 1  
(495) 956 1991, [www.bogemia-skd.ru](http://www.bogemia-skd.ru)

- Вентус**  
ул. Мосфильмовская, д. 68  
(495) 234 3913, [www.ventus.ru](http://www.ventus.ru)
- ГЕМА Моторс Запад**  
Московская обл., Одинцовский р-н, р/п  
Новоивановское, Можайское ш., д. 165  
(495) 775 7770, [www.gema-auto.ru](http://www.gema-auto.ru)
- ГЕМА Моторс Проспект Мира**  
ул. Касаткина, д. 11, стр. 2  
(495) 775 7778, [www.gema-auto.ru](http://www.gema-auto.ru)
- Глобал Кар**  
ул. Дубининская, д. 80  
(495) 956 1232, [www.global-car.ru](http://www.global-car.ru)
- Пеликан-Авто**  
ул. Острякова, д. 3  
(495) 745 1551, [www.skoda.pelican.ru](http://www.skoda.pelican.ru)
- Рapid-Авто — Каширка**  
Каширское ш., д. 45  
(495) 792 3939, [www.rapid-avto.ru](http://www.rapid-avto.ru)
- Рapid-Авто — Марьино**  
ул. Марьинский Парк, д. 1  
(495) 792 3939, [www.rapid-avto.ru](http://www.rapid-avto.ru)
- РОЛЬФ Автоцентр Магистральный**  
2-й Магистральный тупик, д. 5а  
(495) 980 5959, [www.acm-auto.ru](http://www.acm-auto.ru)

- КРАСНОЗНАМЕНСК**  
**ГЕМА Моторс М1**  
Московская область, Одинцовский р-н,  
г. Краснознаменск, Березовая аллея, д. 5  
(495) 775 7788, [www.gema-auto.ru](http://www.gema-auto.ru)

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

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

- САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**  
**Авто-Гамма**  
Кушелевская дорога, д. 20  
(812) 777 0353, [www.avto-gamma.ru](http://www.avto-gamma.ru)
- Автоцентр «Витебский»**  
Витебский пр-д, д. 17, корп. 6  
(812) 777 5555, [www.skoda-vitebskiy.ru](http://www.skoda-vitebskiy.ru)
- Автоцентр на Хасанской**  
ул. Хасанская, д. 5, корп. 2  
(812) 326 2679, [www.auto-centr.com](http://www.auto-centr.com)
- Автоцентр на Энгельса**  
пр-т Энгельса, д. 33, корп. 1, лит. А  
(812) 326 9770, [www.auto-centr.com](http://www.auto-centr.com)

- Гриффин-Авто**  
ул. Симонова, д. 13, корп. 2, лит. А  
(812) 441 3939, [www.griffin-auto.ru](http://www.griffin-auto.ru)

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

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

- РРТ-Авто**  
ул. Краснопутиловская, д. 65  
(812) 999 9333, [www.rrt-auto.ru](http://www.rrt-auto.ru)

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

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

- АСТРАХАНЬ**  
**АМТ-Моторс**  
пр-т Украинская, д. 3  
(8512) 490 000, [www.amt-motors.ru](http://www.amt-motors.ru)

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

- БЕЛГОРОД**  
**Моравия Моторс**  
пр-т Б. Хмельницкого, д. 205б  
(4722) 357 171, [www.moravia-motors.ru](http://www.moravia-motors.ru)

- БРЯНСК**  
**Автоцентр на Литевой**  
ул. Литевая, д. 3а  
(4832) 777 766, [www.skoda-acl.ru](http://www.skoda-acl.ru)

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

- ВЕРХНЯЯ ПЫШМА**  
**Автогранд**  
ул. Петрова, д. 59б  
(343) 384 84 54, [sk-avtograd.ru](http://sk-avtograd.ru)

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

- ВОЛГОГРАД**  
**АГат Виктория**  
пр-т Ленина, д. 118б  
(8442) 781 888, [www.agat-viktoria.ru](http://www.agat-viktoria.ru)
- Волга-Раст-Октава**  
ул. Карла Либкнехта, д. 19а  
(88442) 366 677, [www.skoda.volga-rast.ru](http://www.skoda.volga-rast.ru)

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

- ВОРОНЕЖ**  
**Богемия Юг**  
ул. Космонавтов, д. 6  
(473) 233 0130, [www.bogemia-yug.ru](http://www.bogemia-yug.ru)
- КронаМоторс**  
ул. Изыскателей, д. 29  
(473) 260 4555, [www.kronamotors.ru](http://www.kronamotors.ru)

- ЕКАТЕРИНБУРГ**  
**АСМОТО Славия**  
ул. Сибирский Тракт, д. 57  
(343) 310 0003, [www.asmotoslavia.ru](http://www.asmotoslavia.ru)
- Европа Авто**  
пр-т Космонавтов, д. 6  
(343) 373 7272, [www.europa-avto.ru](http://www.europa-avto.ru)

- ИВАНОВО**  
**Норд-Моторс**  
ул. Фрунзе, д. 90  
(4932) 597 722, [www.nordmotors-skoda.ru](http://www.nordmotors-skoda.ru)





# Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



## АВТОМОБИЛЬ

**Superb и Superb Combi.**  
ОБНОВЛЕННОЕ ПРЕДСТАВЛЕНИЕ О РОСКОШИ.

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

**Курортные вафли.**  
ЧЕШСКАЯ СОСТАВЛЯЮЩАЯ ЛЕЧЕНИЯ НА ВОДАХ.



**ŠKODAMagazine**  
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ  
№1 (13), май 2013

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

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

**Менеджер проекта**  
Тимур Алиев

**Главный редактор**  
Сергей Шерстенников

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

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

**Над номером работали:**  
Барбора Бартошова, Наталья  
Борисова, Лариса Брзобогата,  
Дмитрий Брунов, Ульяна Верещагина,  
Роман Горожий, Ольга Ефремова,  
Ирина Иванова, Андрей Ковтун,  
Ян Коллатор, Юлия Курбатова,  
Витезслав Пельц, Алексей Пешков,  
Михаил Позднышев, Штепан Рехак,  
Юлия Рубан, Вадим Селенин,  
Анастасия Сенькова, Збинек  
Страшкраба, Светлана Шаманова,  
Ивета Штербикова, Якуб Шульц.

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

**Отпечатано**  
в ООО «АСТ — Московский  
полиграфический дом».

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

**Тираж** 39 870 экз.



# Новая ŠKODA Octavia. Невероятно другая.



Вы ждали перемен? Вы всегда стремились к новым ощущениям и мечтали о чем-то другом, потрясающем воображение? Представляем вам новую **ŠKODA Octavia** — яркую и стильную, неожиданную и невероятную, готовую к удивительным открытиям!

Откройте для себя новую **ŠKODA Octavia** в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.

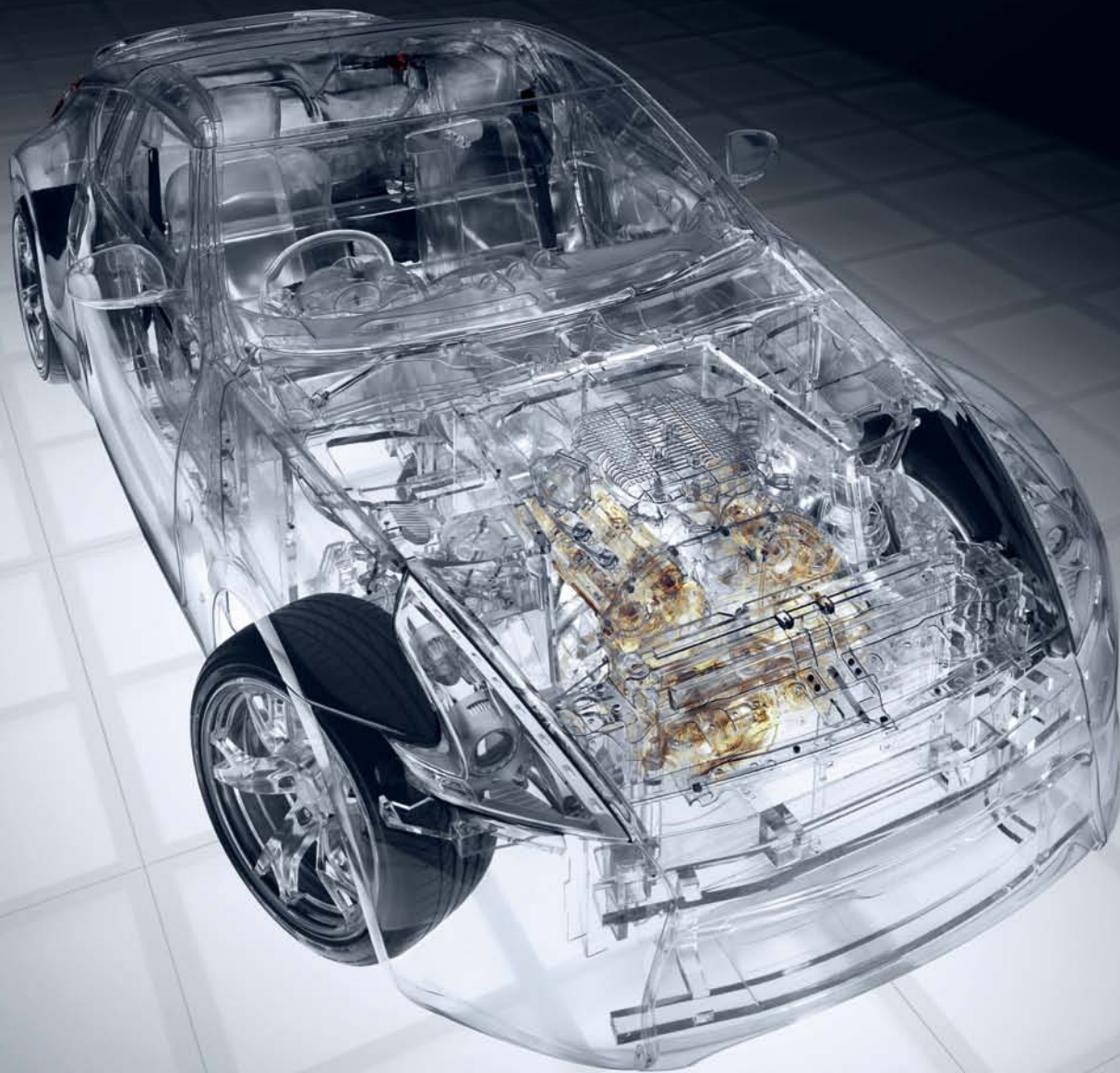


**ŠKODA**

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

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

# 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.