

# Superb

Обновлённое представление  
о роскоши.

14



## ДОРОГА

«Тур де Франс». Юбилей самой сложной велогонки. **32**



## ТЕНДЕНЦИИ

Не вылететь в трубу. Какая польза от выхлопных газов. **42**



## СТИЛЬ ЖИЗНИ

Новая Octavia в телешоу «Большой тест-драйв». **66**

**ŠKODA** рекомендует Castrol EDGE Professional



**БОЛЬШЕ, ЧЕМ  
ПРОСТО РЕКОМЕНДАЦИЯ**

Товар сертифицирован.

Реклама



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

Подробнее о Castrol – на [www.castrol.com/ru](http://www.castrol.com/ru)



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

IT'S MORE THAN JUST OIL.

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



## Жизнь немного лучше

**ОСТАЕТСЯ** удивляться, но пресса крайне неохотно пишет про благотворительные проекты и спонсорскую деятельность. Как будто в материальной и технической поддержке хороших начинаний есть что-то постыдное. Нам кажется несправедливым, что любой скандал становится предметом изучения общественности, даже если события происходили десятки лет назад, а свежая хорошая новость в лучшем случае находит место на задворках газет.

За примерами ходить далеко не надо. В номере, который вы держите в руках, вы сможете прочитать о том, что компания ŠKODA снова поддержала чемпионат мира по хоккею и продолжает помогать российской сборной, обеспечила машинами велосипедную гонку «Тур де Франс» и передала очередную партию автомобилей «Детским деревням – SOS». Наконец, участвовала в московском Пикнике «Афиши». Поддержка городского фестиваля с музыкой – тоже благое дело. Как говорится, таланты надо поддерживать, бездарность пробьется сама. За рамками этого выпуска остались еще несколько проектов, курируемых маркой ŠKODA, так что список неполный. Но знали ли вы хотя бы о том, что мы перечислили? Не факт. В ответ можно услышать: компания таким образом рекламирует себя. Согласимся – да, но добавим: существуют более традиционные и эффективные способы рекламы. Спонсорство – один из способов показать клиентам, что у нас с ними существуют некие общие ценности, единое представление о том, что такое хорошо и что такое плохо.

И главное, мы верим, что устремления одного человека, группы людей или компании в состоянии сделать жизнь немного лучше. Все в наших руках.

Редакция журнала ŠKODA Magazine

# Содержание



# 48

## ЧТО НОВОГО?

- 04 | 25 раз вокруг земного шара**  
ОДИН МИЛЛИОН КИЛОМЕТРОВ НА ОДНОЙ ŠKODA FABIA.
- 06 | Благородное собрание**  
ЧЕШСКАЯ МАРКА ПРИНЯЛА УЧАСТИЕ В ПИКНИКЕ «АФИШИ».
- 10 | Жёсткий урок**  
РОССИЯ НА ЧЕМПИОНАТЕ МИРА ПО ХОККЕЮ.

## АВТОМОБИЛЬ

- 14 | Борт номер один**  
ОБНОВЛЁННЫЙ SUPERB — АВТОМОБИЛЬ, ДОСТОЙНЫЙ ПРЕЗИДЕНТА.

## 27 | Нельзя не согласиться

РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ О ФЛАГМАНЕ ŠKODA.

## 28 | Всё на своих местах

ОРИГИНАЛЬНЫЕ АКСЕССУАРЫ ДЛЯ СЕМЕЙСТВА SUPERB.

## ДОРОГА

### 32 | От нуля до ста

ВЕЛОГОНКА «ТУР ДЕ ФРАНС» ОТМЕТИЛА ЮБИЛЕЙ ВМЕСТЕ СО ŠKODA.

### 39 | Слово чемпиона

ИНТЕРВЬЮ С ЛЕГЕНДАРНЫМ ГОНЩИКОМ СТИВЕНОМ РОШЕМ.

## ТЕНДЕНЦИИ

### 42 | Без шума и пыли

КАК УСТРОЕНА СИСТЕМА ВЫПУСКА СОВРЕМЕННОЙ МАШИНЫ.

### 46 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВАШИ ВОПРОСЫ.

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

### 48 | Открытие послевоенного сезона

ŠKODA TUDOR 1101 CABRIO — СОЛНЕЧНОЕ ДИТЯ ХОЛОДНОЙ ВОЙНЫ.

### 62 | Здоровый хруст

ТАИНСТВЕННАЯ ИСТОРИЯ ЧЕШСКИХ КУРОРТНЫХ ВАФЕЛЬ.

### 66 | Осталось за кадром

НОВАЯ OCTAVIA ПОПАЛА НА «БОЛЬШОЙ ТЕСТ-ДРАЙВ».

### 74 | С ветерком по Красной площади

РАССМАТРИВАЕМ ФОТОГРАФИЮ 1955 ГОДА.

### 76 | Попробуй сам

КАРП, ГЛАВНАЯ РЫБА ПОВАРЕННЫХ КНИГ ЧЕХИИ.

### 78 | Кто и где

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA В РОССИИ.

### 80 | Анонс

ЧИТАЙТЕ В СЛЕДУЮЩИХ НОМЕРАХ ŠKODA MAGAZINE.



# 76



# 10



# 28

# Новости



## 4 000 000 автомобилей одной модели

С конвейера главного завода ŠKODA в чешском городе Млада-Болеслав сошла 4-миллионная Octavia. Юбилейный автомобиль относится к третьему современному поколению, продажи которого успешно стартовали в 2013 году. Мировым бестселлером Octavia стала во второй половине 1990-х, когда историческое название получила первая в истории чешской марки модель, созданная в тесном сотрудничестве с концерном Volkswagen. Успех превзошел все ожидания. Можно смело сказать, что именно Octavia превратила ŠKODA из регионально-го игрока автомобильного рынка в одного из мировых лидеров. Сегодня Octavia продается более чем в 100 странах, а производится не только в Чехии, но и на нескольких площадках за ее пределами, в том числе и в России. Причем если Octavia второго поколения (ее продажи недавно закончились) выпускалась в Калуге, то новая Octavia сходит с конвейера завода «Группы ГАЗ». Торжественный старт производства полного цикла, со сваркой и окраской кузовов, был дан в Нижнем Новгороде в конце июня.



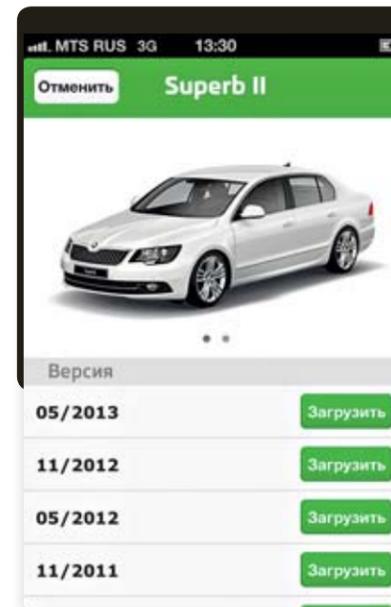
## Первый электрический

Автомобильная марка ŠKODA начинала в конце XIX века с производства велосипедов и потому трепетно относится к данному виду транспорта до сих пор. Представленная в этом году коллекция впервые обогатилась электрическим велосипедом. Е-байк имеет аккумулятор (он заряжается от сети, во время торможений и при движении под уклон) и мотор мощностью 250 Вт. Задача электрической установки — не заменить мускульную силу человека вовсе, а лишь помочь ездоку крутить педали. Иначе это будет электрический скутер, а не велосипед.

## Наш человек в хоккее

Капитан национальной сборной России по хоккею Илья Никулин стал послом бренда ŠKODA. Заслуженный мастер спорта, трехкратный чемпион мира теперь защищает не только честь нашей сборной, но и ценности чешской марки. Они сходны с ценностями самого Никулина: капитан согласен с тем, что главное богатство человека — его семья и отношения в ней. Подробности — в телевизионной рекламе ŠKODA с участием Ильи Никулина, его сына Игната и жены Екатерины.

Выбор известного всему миру российского спортсмена неслучаен: с 2010 года ŠKODA поддерживает сборную России.



## Для смартфона и планшета

ŠKODA выпустила адресованное российским клиентам приложение для смартфонов и планшетов. Распространяемая бесплатно программа способна помочь автовладельцам в различных ситуациях: она подскажет координаты дилеров марки, напомнит порядок действий в экстренных случаях и правила оказания первой медицинской помощи, объяснит значение контрольных ламп и даст возможность скачать инструкцию по эксплуатации. Приложение ŠKODA Service существует для двух основных платформ — iOS и Android.



## Всё новое — детям

Очередная партия автомобилей была передана в безвозмездное пользование «Детским деревням — SOS», российскому подразделению крупнейшей в мире благотворительной организации, занимающейся помощью детям-сиротам и детям из неблагополучных семей.

Детские деревни — удачная альтернатива детским домам: ребята живут в «семьях» под присмотром назначенных «SOS-мам» в отдельных коттеджах, ходят в обычные детские сады и школы, а потому с их социальной адаптацией не возникает проблем. Автомобили ŠKODA, предоставленные маркой, вот уже два года используются как разъездные машины: доставить продукты, свозить ребенка на занятия или в поликлинику — дел хватает. Переданные автомобили — восемь Octavia нового поколения — будут служить на благо «Детских деревень — SOS» в Москве, Санкт-Петербурге, Томиле, Вологде, Пскове, Канда-лакше, Пушкине и Лаврове.



## 25 раз вокруг земного шара

То что при должном уходе автомобиль может проехать миллион километров, доказал Петер Кирхофф из немецкого города Шпрокхёфель. Его ŠKODA Fabia 1.9 TDI, выпущенная в 2000 году, с максимальной возможной отметкой 999 999 на одометре была встречена поклонниками марки у заводского музея в Млада-Болеславе. Место в экспозиции ей уже приготовлено, но господин Кирхофф не спешит избавляться от машины, хотя уже присмотрел себе новую. Разумеется, ŠKODA Fabia.



# Благородное собрание

текст и фото: Сергей Широков

В МОСКВЕ ПРОШЁЛ ДЕСЯТЫЙ, ЮБИЛЕЙНЫЙ ПИКНИК «АФИШИ». МНОГИЕ НАЗЫВАЮТ ЕГО ЛУЧШИМ ГОРОДСКИМ ПРАЗДНИКОМ МИНУВШЕГО ЛЕТА. ТРЕТИЙ ГОД ПОДРЯД ПАРТНЁРОМ МЕРОПРИЯТИЯ ВЫСТУПИЛА МАРКА ŠKODA.



**Н**Е БУДЕТ преувеличением сказать, что найти в другом месте столько приятной и благодушно настроенной публики, сколько ее собирается на ежегодных Пикниках «Афиши», задача почти невыполнимая.

Несмотря на то что вход на Пикник «Афиши» платный и обходится как несколько билетов в кино, на праздник пожаловали более 50 000 гостей. Многие приходили с семьями. Люди знали: здесь шумно, весело, но по-домашнему уютно. И не видно тех, кто «мешает нам жить», как пели в старой песне.

В течение всего дня в парке Коломенское шли выступления. Три сцены, девятнадцать участников, среди которых — «Сплин» (Петербург), Blur (Великобритания) и Жанна Агузарова (периодически утверждает, что с Марса). Что к этому добавить? То, что отличает Пикники «Афиши» от других отечественных музыкальных фестивалей, а именно: масса дополнительных небанальных развлечений, которыми можно было скрашивать время между выступлениями артистов или вовсе их заменять. Захотел — занял место в партере перед самой сценой (тот, кто устал стоять, мог воспользоваться бесплатными картонными стульями от ŠKODA), «рассадка свободная», захотел — вышел «из зала» и пошел проветриться. Например,





АВТОМОБИЛЬНАЯ ТЕМА БЫЛА БЛЕСТЯЩЕ ОТЫГРАНА НА ПИКНИКЕ «АФИШИ» С ПОМОЩЬЮ ХИТА ЭТОГО СЕЗОНА — НОВОЙ ŠKODA OCTAVIA.



в зоне развлечений ŠKODA. Здесь «рулила» хоккейная тема — в напоминание того, что официальная шайба чемпионата мира по хоккею несет на себе крылатую эмблему чешской марки, своего неизменного спонсора на протяжении более чем двадцати лет (см. репортаж на стр. 10).

Самой массовой стала игра в настольный хоккей. С выражением крайней сосредоточенности на лицах отчаянно сражались мальчики и девочки, дедушки и бабушки, хипстеры и метросексуалы, а также обычные горожане без особых примет. Тем, кто чувствовал в себе силы бросить вызов настоящим чемпионам — Овечкиным и Дацюкам малых хоккейных форм — предоставлялась и такая возможность. Специально приглашенные ŠKODA настольных дел мастера под орех разделявали самонадеянную публику, саму напросившуюся на проигрыш. Тем же временем желающие могли пробить настоящей шайбой по большим воротам. Бились и за интерес, и за призы.

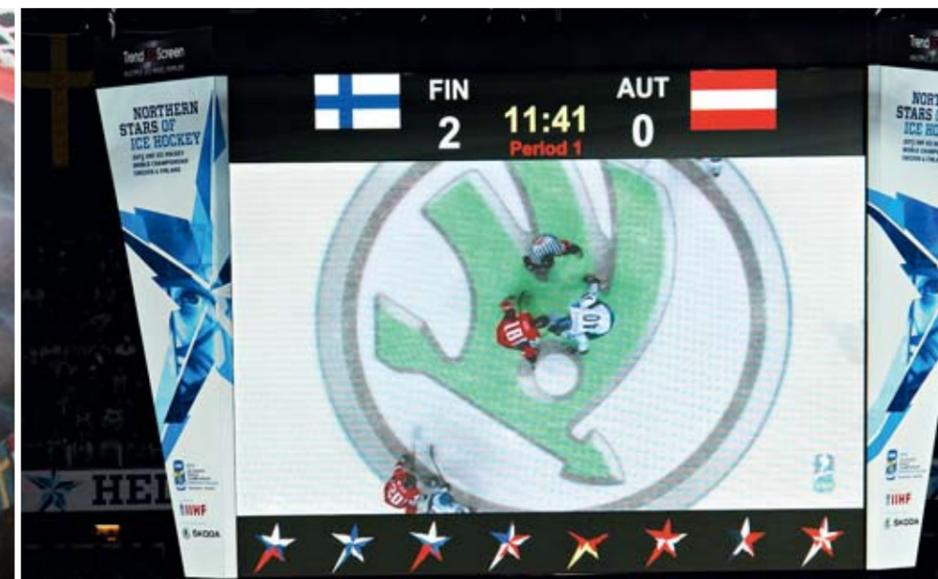
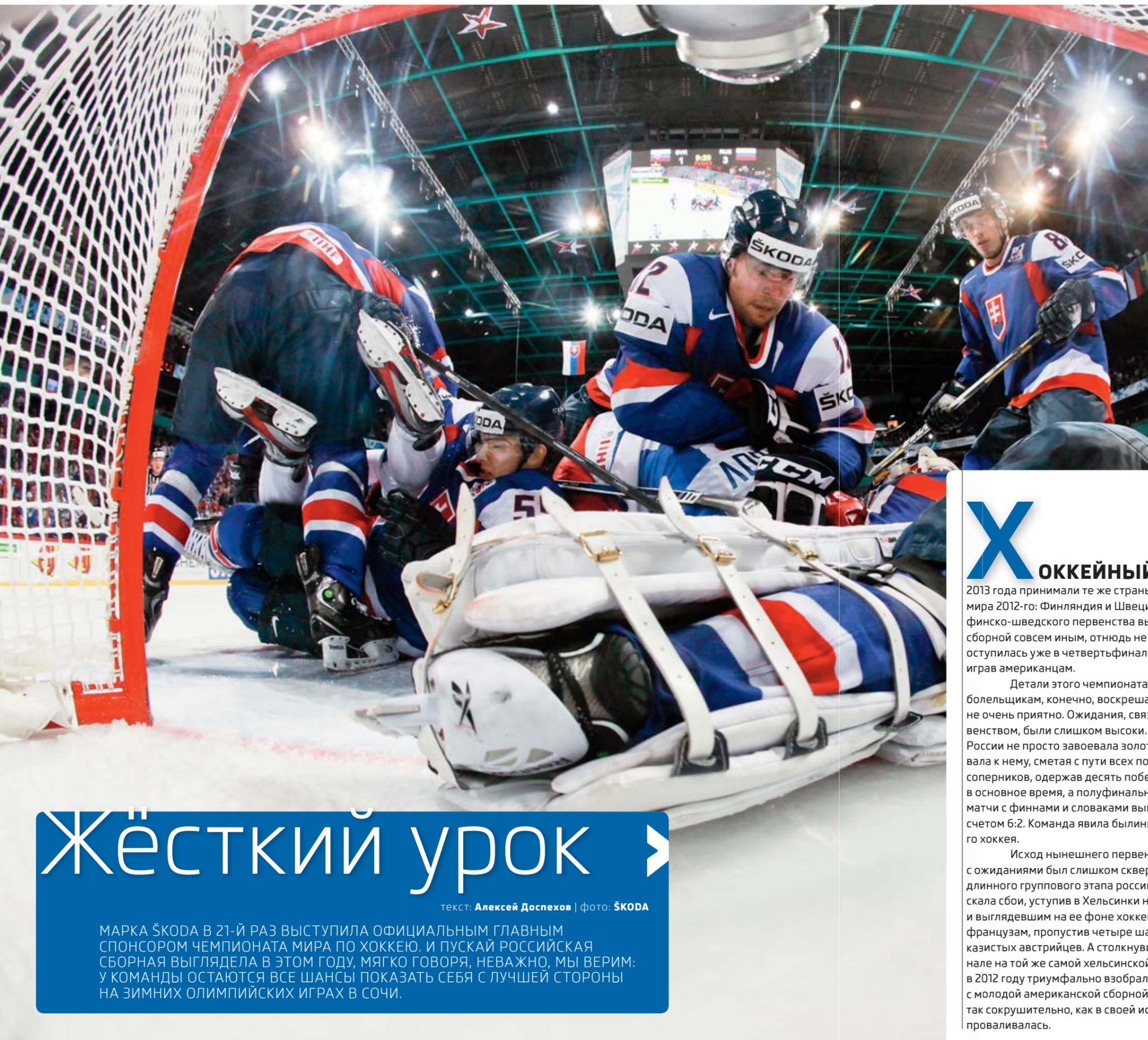
На Пикнике можно было зарегистрироваться для участия в акции «Одна семья. Одна команда», в ходе которой ŠKODA на правах официального партнера разыграет до конца года комплект билетов на Олимпийские игры в Сочи 2014 года.

Площадка ŠKODA привлекала к себе даже и тех, кто в уличные игры принципиально не играет, а к спорту равнодушен. Магический лабиринт из отражающих поверхностей, искажающих действительность подобно зеркалам из комнаты смеха, похищал внимание красавиц и модников. Каждый второй сам себя фотографировал с помощью телефона. Каждый первый просил об этом друга.

Автомобильная тема была блестяще отыграна с помощью хита этого сезона — новой ŠKODA Octavia. На Пикнике было достаточно времени, чтобы влюбиться в совершенство и точность ее форм и тут же записаться на тест-драйв, чтобы узнать, бывает ли любовь с первого взгляда.

Однако это осталось уже за пределами незабываемого дня в середине июля 2013 года.





# Жёсткий урок

текст: Алексей Доспехов | фото: ŠKODA

МАРКА ŠKODA В 21-Й РАЗ ВЫСТУПИЛА ОФИЦИАЛЬНЫМ ГЛАВНЫМ СПОНСОРОМ ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ХОККЕЮ. И ПУСКАЙ РОССИЙСКАЯ СБОРНАЯ ВЫГЛЯДЕЛА В ЭТОМ ГОДУ, МЯГКО ГОВОРЯ, НЕВАЖНО, МЫ ВЕРИМ: У КОМАНДЫ ОСТАЮТСЯ ВСЕ ШАНСЫ ПОКАЗАТЬ СЕБЯ С ЛУЧШЕЙ СТОРОНЫ НА ЗИМНИХ ОЛИМПИЙСКИХ ИГРАХ В СОЧИ.

**Х**ОККЕЙНЫЙ чемпионат мира 2013 года принимали те же страны, что и чемпионат мира 2012-го: Финляндия и Швеция. А вот итог второго финско-шведского первенства вышел для российской сборной совсем иным, отнюдь не «золотым». Команда оступилась уже в четвертьфинале, разгромно проиграв американцам.

Детали этого чемпионата мира российским болельщикам, конечно, воскрешать в памяти будет не очень приятно. Ожидания, связанные с этим первенством, были слишком высоки. Год назад сборная России не просто завоевала золото, а промаршировала к нему, сметая с пути всех попадавшихся на пути соперников, одержав десять побед в десяти матчах в основное время, а полуфинальный и финальный матчи с финнами и словаками выиграла с одинаковым счетом 6:2. Команда явила былинную мощь советского хоккея.

Исход нынешнего первенства в сравнении с ожиданиями был слишком скверным. Уже по ходу длинного группового этапа российская команда допускала сбои, уступив в Хельсинки не только финнам, но и выглядевшим на ее фоне хоккейными «карликами» французам, пропустив четыре шайбы от таких же неказистых австрийцев. А столкнувшись в четвертьфинале на той же самой хельсинской Hartwall Arena, где в 2012 году триумфально взобралась на первое место, с молодой американской сборной, она провалилась так сокрушительно, как в своей истории никогда не проваливалась.

В этом матче россияне, считавшиеся, разумеется, фаворитами, уже в середине стартового периода, так и не обнаружив способа пробить юного голкипера Джона Гибсона, пропустили две шайбы. Потом, отыграв до перерыва одну, во второй двадцатиминутке еще дважды позволяли соперникам поразить свои ворота, а в заключительной поиграли на нервах у публики, то чуточку сокращая отрыв, то опять отпуская сборную США вперед. Добил чемпионатов мира двухминутный отрезок, в течение которого американцы забили один за другим — пулеметной очередью — три гола.

Сборная России впервые с 2006 года не попала в квартет сильнейших, не доехав до Стокгольма — на этот раз награды чемпионата разыгрывались в шведской столице. Вдвойне обидно, что осечка в матче с американцами смотрелась, увы, вполне закономерно. Можно сказать, все к ней и шло. Ошибки в обороне смотрелись характерной чертой игры российской команды и на предварительном этапе. Было прекрасно понятно, что имел в виду тренер Зинэтула Билялетдинов, когда говорил про дефицит «дисциплины и организованности». По очереди пытавшиеся противостоять американцам голкиперы Илья Брызгалов и Семен Варламов не отличались надежностью и в других матчах, как и третий номер команды Василий Кошечкин — его тоже пробовали. Наличие в первом звене двух потрясающих бомбардиров Ильи Ковальчука и Александра Радулова не превратило его в по-настоящему грозную силу.

Получается, что предолимпийский тест россияне завалили. Однако чемпионат 2013 года и в целом был полон хоккейных аномалий. Российская катастрофа вписалась в тренд. Достаточно назвать появление в решающем матче швейцарцев, которые прежде на мировых первенствах держались чрезвычайно скромно, а тут, выиграв девять первых матчей, совершили невероятный прорыв. Кстати, именно швейцарцы не дали выйти из четвертьфинала чехам, которые имели все основания рассчитывать на место в первой тройке. Остановили сборную Швейцарии лишь шведы, разбившие ее в финале: 5:1.

## ТЕЛЕВИЗИОННЫЕ ТРАНСЛЯЦИИ С ЧЕМПИОНАТА МИРА ПО ХОККЕЮ 2013 ГОДА СМОТРЕЛИ ПО ВСЕМУ МИРУ ОКОЛО 900 МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК.



### РЕКОРДНЫЙ СОЮЗ

В 2013 году компания ŠKODA в 21-й раз выступила официальным главным спонсором чемпионата мира по хоккею. Более длительной истории поддержки мировых чемпионатов нет: достижение занесено в Книгу рекордов Гиннесса. Традиционно чешская марка оказывает не только финансовую поддержку, но и предоставляет автомобили для перевозки участников, организаторов и гостей соревнования. В этом году транспортным обслуживанием в обеих столицах чемпионата, в Хельсинки и Стокгольме, были заняты 45 новых ŠKODA Octavia Combi, ставших официальным автомобилем 77-го чемпионата. В среднем за каждый чемпионат парк предоставленных ŠKODA автомобилей покрывает расстояние в четверть миллиона километров.

Нашему провалу на чемпионате мира 2013 года можно найти и такое объяснение. В отличие от чемпионата мира 2012-го, сборная получила слабое подкрепление из НХЛ: из супергероев североамериканской лиги — Ковальчука из «Нью-Джерси» да поспевшего к четвертьфиналу Александра Овечкина из «Вашингтона». Между тем в прошлом году за нее играли два задержавшихся в этом сезоне в Кубке Стэнли гениальных центрфорвардов (а более дефицитного ампула в российском хоккее и в российской сборной, в частности, нет): Евгений Малкин и Павел Дацюк. Каждый был способен придать первому звену соответствующий его формальному рангу класс. В Америке остался проведший блестящий регулярный чемпионат голкипер «Колумбуса» Сергей Бобровский. А еще — лидеры обороны «Монреаля» Андрей Марков и Алексей Емелин. А еще перспективная молодежь: Владимир Тарасенко, Наиль Якупов.

Но самое, пожалуй, важное, состоит в том, что тезис о показательности предолимпийских проверок в действительности не всегда верен. Тем, кого беспокоят результаты хельсинского теста, стоит вспомнить, что происходило со сборной России перед вancouverской Олимпиадой 2010 года. На нее она отправлялась, выиграв два подряд чемпионата мира. Вернулась из Ванкувера с таким же болезненным, как финское от американцев, четвертьфинальным поражением от канадцев — 3:7 — в багаже. Может быть, сейчас все сложится наоборот, и за неудачным мировым первенством последует замечательное выступление на приближающихся Олимпийских играх? Говорят ведь, что эффективнее всего учатся на собственных ляпах. Да и главный тренер сборной Эинэтула Биллетдинов по возвращении сборной заметил: провал указал на слабые места команды, оставив время для их исправления. Хуже было бы узнать о существующих проблемах накануне Сочи.



Талисман чемпионата 2013 года — рысь Аиси. Официальный автомобиль из года в год не меняется, это ŠKODA, только разных моделей.



Председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд вручил награду самому ценному игроку чемпионата — швейцарцу Роману Йоси.

# Автомобиль

МОДЕЛИ АКСЕССУАРЫ СЕРВИС

## Superb и Superb Combi. Две модели, три типа кузова. 14



### ЦИТАТЫ

Российские автомобильные журналисты делятся мнением о флагмане ŠKODA. 27

### АКСЕССУАРЫ

Диски, багажники, чехлы, коврики, сетки и другие оригинальные аксессуары для семейства Superb. 28



# Борт

# НОМЕР ОДИН

текст: Сергей Широков | фото: ŠKODA

У МАРКИ ŠKODA ЕСТЬ АВТОМОБИЛЬ, ПРО КОТОРЫЙ ТОЧНО МОЖНО СКАЗАТЬ: ОН ДОСТОИН ПРЕЗИДЕНТА. ЭТО SUPERB. ГЛАВА ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ МИЛОШ ЗЕМАН УЖЕ ПОЛУЧИЛ В СВОЁ РАСПОРЯЖЕНИЕ ОБНОВЛЁННУЮ ФЛАГМАНСКУЮ МОДЕЛЬ ŠKODA. СОБСТВЕННО, НИЧТО НЕ МЕШАЕТ И ВАМ ПРИСОЕДИНИТЬСЯ К КОМПАНИИ ЕВРОПЕЙСКИХ ЛИДЕРОВ.



В 2014 ГОДУ ŠKODA ОТМЕТИТ 80-ЛЕТНИЕ С МОМЕНТА ВЫПУСКА ПЕРВОГО В ИСТОРИИ SUPERB.



«С

**УПЕРЬ»** — английское слово. В переводе значит «великолепный» или «величественный». Скажите, нескромно? Все равно никто уже не примет упрек на свой счет. Потому что первые «Супербы» появились еще до войны, в тридцатых годах XX века, и без преувеличения относились к числу лучших европейских машин. Впрочем, с тех пор почти ничего не поменялось. ŠKODA Superb по-прежнему задает тон в своем классе, только для начала, правда, надо определиться, к какому классу его следует отнести.

#### ОДИН В ТРЁХ ЛИЦАХ

Superb, предлагаемый с осени 2013 года в салонах официальных дилеров, относится ко второму поколению, недавно прошедшему классическую операцию по обновлению, которая традиционно сводится к максиме «дать покупателю больше, оставив все лучшее».

В наши дни нередко можно услышать: все, что можно было изобрести в автомобильном мире, уже изобретено. Инженерная мысль топчется на месте, и если предлагает что-то необычное, то его стоит отнести либо к хорошо забытому старому, либо к бесполезному новому. Понятно, что мы сейчас говорим не о системах впрыска и прочей тонкой механике и сложной электронике — они совершенствуются постоянно, а об общей типологии автомобилей. В том смысле, что можно, конечно, сделать «первое в мире семидверное купе», только зачем?

Superb второго современного поколения, представший перед публикой в 2008 году, сумел приятно удивить экспертов. На ровном, казалось бы, месте чешский автопроизводитель сделал сенсацию — машину, которая никак не хотела уместиться в современный классификатор. Она одновременно была и седаном, и хэтчбеком. Одна и та же машина. Ведь чем отличается седан от хэтчбека? Кроме профи-



TwinDoor — уникальное решение от ŠKODA. Пользоваться системой стало еще удобней: нажал одну кнопку — открылась только крышка багажника, нажал другую — поднялась вся дверь со стеклом.

АВТОМОБИЛЬ ОБЕСПЕЧИВАЕТ ПАССАЖИРАМ ВТОРОГО РЯДА ТАКОЙ ПРОСТОР, КАКОЙ НЕ ВСЕГДА НАЙДЕШЬ В ПРЕДСТАВИТЕЛЬСКИХ МАШИНАХ ДЛИНОЙ БОЛЕЕ ПЯТИ МЕТРОВ.



Панорамная крыша Superb Combi с электроприводом добавит солнца в вашу жизнь. Ровно столько, сколько вы пожелаете.

ля? Правильно, доступом в багажный отсек. У седана открывается крышка, у хэтчбека — целая пятая дверь вместе со стеклом. Superb умел «открываться» и так и так. Для того чтобы убрать в багажник портфель или пару сумок из супермаркета, достаточно приподнять крышку багажника, как на обычном седане. Требуется разместить что-то объемное — телевизор, велосипед, детскую коляску — Superb распаивает «воротину» по полной, вместе со стеклом. Поначалу публика недоумевала — как так? Чехи объясняли: никакой ловкости рук, никакого мошенничества, вы всего лишь являетесь свидетелем работы уникальной системы TwinDoor.

Нужна она прежде всего не для удивления экспертов — его на хлеб не намажешь, — а сугубо для удобства пользователей. Например, на подземной парковке, где над машиной нависают трубы системы вентиляции, или в людном месте, где не хочется «светить» содержимым багажного отделения перед всеми, достаточно открыть багажник наполовину. А вот другая ситуация. Обойдемся без громоздкого груза.

Вы в дальней поездке. Багажник забит под завязку. И тут потребовалось достать таблетки — у ребенка разболелся живот, — лежащие, естественно, во внутреннем кармане сумки, которая как назло находится за спинками задних сидений. Что делать? Выгружать мешающую поклажу на дорогу? А если дождь, а если снег, а если просто не хочется ставить чистые вещи на грязный асфальт? Тогда мы открываем пятую дверь вместе со стеклом и орлиным взглядом обзираем местность в поисках добычи. Ага, нашли, ага, достали. Конечно, описанная нами ситуация несколько условна, поскольку полностью забить багажник Superb — задача непростая. Его объем — 565 литров, как у большого внедорожника, принятого у нас мерилем «багажного достатка». Но багажника, как и зарплаты, много не бывает, а потому в 2009 году ŠKODA представила Superb Combi — элегантный универсал, который, несмотря на утонченную внешность, показателем объема багажника утирал нос самым утилитарным «сараям»: минимум 603 литра, при наличии запасного колеса. При сложенных сиденьях второго ряда показатель

увеличивается до 1835 литров. Хватит и семью на дачу вывезти, и свою половину имущества — при разводе. В жизни всякое бывает.

Superb Combi оснащается электроприводом крышки багажника. Он экономит время — активировать привод можно «на подходе» к автомобилю, позволяет сохранить чистоту рук в самую ненастную погоду и предохраняет кузов от случайных повреждений: высота подъема регулируется водителем.

#### НОВЫЙ ВЗГЛЯД

Внеклассовая сущность автомобиля Superb заключается не только в том, что две модели — «просто» Superb и Superb Combi — фактически представляют три типа кузова, то есть седан, хэтчбек и универсал. Есть обстоятельство поважнее. Дело в том, что при длине 4833 мм автомобиль обеспечивает пассажирам второго ряда такой простор, прежде всего для ног, какой не всегда найдешь в представительских машинах длиной более пяти метров.





В салоне прежде всего внимание на себя обращает руль нового дизайна. Он может быть трех- или четырехспицевым.

## SUPERB — МАШИНА ДЛЯ ТЕХ, КТО ПОНИМАЕТ ТОЛК В РОСКОШИ, НО НЕ ГОТОВ КРИЧАТЬ ОБ ЭТОМ.

Комфорт, с которым могут расположиться в машине пассажиры, ŠKODA иллюстрирует таким примером. Передние коврики равны по длине задним. Коротко и понятно, потому скажи вам, что место для коленей составляет рекордные 157 мм, вы ничего, скорее всего, не поймете, поскольку, естественно, никогда не задумывались, сколько «колесо-миллиметров» в вашей машине. А коврики если не укладывал, то поправлял каждый. Добавим, что к задним коврикам Lounge Step можно прикрепить подставки для ног, как в салоне бизнес-класса на трансатлантическом перелете.

Superb — машина для тех, кто понимает толк в роскоши, но не готов кричать об этом. При всех достоинствах у марки ŠKODA пока достаточно демократический имидж.

Обновленный Superb стал еще удобнее. Теперь задний пассажир может со своего места подвинуть кресло перед собой (не водительское, а правое, пассажирское). Для этого автомобиль по заказу оснащается двумя дополнительными кнопками электропривода: регулируется как продольное перемещение переднего кресла, так и наклон его спинки. Не будем скрывать: данную опцию придумала не ŠKODA, это взято из списка дополнительного оборудования машин высшего, представительского класса.

Если автомобиль оснащен системой KESSEY, то для открывания дверей и запуска двигателя не требуется доставать ключ из кармана или сумки.



Superb — отличник по безопасности: 5 звезд EuroNCAP, девять подушек безопасности, включая одну для коленей водителя, датчик усталости водителя.



В путешествиях, для которых Superb отлично приспособлен, верным помощником станет мультимедийно-навигационный комплекс Columbus.

За этими разговорами может сложиться впечатление, что Superb — машина для пассажира. Отчасти это верно: флагманская ŠKODA нередко используется как персональная машина. Однако и водитель не будет чувствовать себя ущемленным. Штатно или опционально ему доступен широчайший список оборудования: от вентиляции сидений до автоматической системы парковки. Но до того как углубляться в скрытые от глаз постороннего технические подробности, поговорим о том, что у всех на виду, — внешности.

### ФАМИЛЬНЫЕ ЦЕННОСТИ

Сторонние наблюдатели сходятся во мнении, что обновленный Superb стал более «граненым», приблизившись по дизайну к новой Octavia. Все верно: и рестайлингом Superb, и созданием новой Octavia занималась одна команда под предводительством шеф-дизайнера Йозефа Кабана. Хорошо ли, что разные модели ŠKODA стали больше походить друг на друга? Да, хорошо. Это общемировая тенденция, которую коротко можно описать так: чем породистее автомобиль, тем проще его идентифицировать с закрытым логотипом. Собственно, поиском «своего лица» ŠKODA занимается не первый год — в качестве примера приве-

дем С-образные элементы в задних фонарях, ставшие фирменной чертой автомобилей из Млада-Болеслава.

Superb изменился не до неузнаваемости, но достаточно серьезно. Передняя часть полностью переработана: решетка радиатора, логотип и его расположение, фары, бампер, крылья, капот — все новое. Более динамичной стала выглядеть задняя часть автомобиля: новая оптика, новые грани, новый шрифт написания названия модели...

В соответствии с модой, статусом и современными представлениями о безопасности обновленный Superb получил светодиодные элементы. Задними светодиодными фонарями оснащаются все версии ŠKODA Superb; светодиодными полосками дневных ходовых огней и указателей поворота отличаются новые биксеноновые фары. Как и прежде, такие фары оснащены системой AFS (Adaptive Frontlight System). Она учитывает угол поворота руля и скорость движения автомобиля, а потому максимально эффективно освещает дорогу в повороте и меняет ширину светового пучка — в городе и на трассе требуется разный характер освещения. Кроме того, интенсивная работа стеклоочистителей переводит фары в особый «дождевой режим»: свет бьет ниже, чем обычно, что уменьшает вероятность ослепления встречных водителей.

Клавиши, с помощью которых вы можете подвинуть кресло перед вами.



Подсветка для ног задних пассажиров. Приятная мелочь.



В задней левой двери предусмотрена ниша для фирменного зонта. Не бойтесь убирать на место сразу после дождя — слив воды обеспечен.

Кресло с электрорегулировками, памятью и вентиляцией.



Салон автомобиля в исполнении Laurin & Klement. Кожу такой расцветки и выделки можно встретить только здесь.



СПИСОК ДОПОЛНИТЕЛЬНОГО ОБОРУДОВАНИЯ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ МНОГО ПОЗИЦИЙ: ОТ ПАРКОВОЧНОГО АВТОПИЛОТА ДО АВТОНОМНОГО ОТОПИТЕЛЯ.

Угол поворота руля теперь отслеживает и парктроник. На экране мультимедийной системы высвечивается не только расположение обнаруженных препятствий, но и предполагаемая траектория движения автомобиля, что дает возможность наглядно прикинуть шансы на посещение станции кузовного ремонта.

Однако куда большей заботой водителя окружит последнее поколение парковочного автопилота Automatic Parking Assistant. Само ее наличие — верное указание на то, что через некоторое время автомобили научатся обходиться без водителей или по крайней мере все чаще подменять их.

Парковочный автопилот владеет искусством постановки машины как параллельно, так и перпендикулярно проезжей части. Принцип действия прост. Водитель активирует систему клавишей у рычага коробки передач, после чего медленно движется вдоль ряда припаркованных машин. По умолчанию датчики сканируют пространство с правой, пассажирской стороны, но включив левый указатель поворота, водитель может поменять зону поиска. После того как свободное место будет найдено, система предложит включить передачу заднего хода и возьмет управление на себя — вам останется только смотреть и удивляться, как ловко и точно крутится руль. При необходимости автопилот попросит вас сменить направление движения, чтобы произвести парковку в несколько

приемов — все как у людей. В обязанность водителю вменяется вовремя остановить машину, однако если он не справится и с этой несложной задачей, последнее поколение автопилота подстрахует, активировав тормоза.

Опытный автомобилист, наверное, скажет, что подобные ассистенты «нужны девочкам или чайникам». Однако сможет ли он сам втиснуться на парковочное место вдоль тротуара, когда расстояние между бамперами стоящих машин всего лишь на 60 см превышает длину автомобиля, то есть меньше чем по локтю с каждой стороны? Автопилоту Superb этого вполне хватит. Кстати, автоматика поможет и выехать с тесной парковки, что наверняка позволит сохранить спокойную атмосферу во многих семьях, где муж и жена пользуются одним автомобилем. Ситуация «ты знал, что я опаздываю, и специально поставил машину так, чтобы мне пришлось выезжать полчаса» отныне исключена.

#### ОКРУЖИТЬ ЗАБОТОЙ

Между прочим руль, который умеет самостоятельно вращаться на парковке, на обновленном Superb тоже изменился. Даже не руль, а гамма рулей. Трех- или четырехспицевые, с новым логотипом, они стали смотреться спортивнее, не растеряв своей функциональности.

Как и прежде, не снимая рук с руля водитель в состоянии отвечать на телефонные звонки и управлять мультимедийной системой, которая в максимальной комплектации включает в себя навигационный блок с подробными картами России и Европы, проигрыватель CD, DVD и mp3, внутренний жесткий диск на 30 Гб, частично используемый как хранилище музыкальных записей, и телевизионный приемник. Кроме того, система поддерживает SD-карты и позволяет работать с SMS-сообщениями: читать и набирать их получится прямо с центрального дисплея. Для полного комплекта не хватает только чейнджера на шесть дисков в багажник, но и его поставят в автомобиль еще на заводе, если будущий владелец вовремя об этом распорядится.

Список дополнительного оборудования включает в себя множество позиций, в том числе автономный стояночный отопитель с пультом дистанционного управления. Для того чтобы в лютый мороз сразу сесть в теплый автомобиль, владельцу Superb не нужно иметь персонального водителя: автоматика прогреет салон к назначенному часу или примется за работу после того, как получит от хозяина сигнал по радиоканалу. Сам же владелец в домашних тапочках с брелоком в руке будет стоять у окна, любясь картинками русской зимы и попивая утренний чай.

Другое устройство для создания в салоне комфортной температуры во время нахождения автомо-



Сетки, крючки, ниши, карманы — Superb практичен, как и любая SKODA.



Багажник Superb Combi освещают две встроенные лампы и отсоединяемый аккумуляторный светодиодный фонарик.



Superb Combi с двойным полом багажника. Он обеспечивает ровную площадку при сложенных задних сиденьях, кроме того, в «подполе» удобно хранить ценные вещи и разную мелочевку. Универсальные направляющие, «рельсы», позволяют использовать различное крепежное оборудование для багажа.



САМЫЕ ДОРОГИЕ  
ВЕРСИИ SUPERB  
И SUPERB COMBI  
ОСНАЩАЮТСЯ  
БЕНЗИНОВЫМ  
МОТОРОМ V6  
МОЩНОСТЬЮ 260 Л.С.  
И СИСТЕМОЙ ПОЛНОГО  
ПРИВОДА.



Высота подъема оснащенной электроприводом крышки багажника на Superb Combi регулируется.

биля на стоянке — это люк. Мы далеки от того, чтобы дать такой совет: оставьте люк открытым, и ваш автомобиль будет постоянно проветриваться. Но принцип верен. В люк могут быть встроены солнечные батареи. Вырабатываемой ими энергии хватает для принудительной вентиляции салона, что позволяет существенно снизить температуру воздуха в стоящей на солнце машине.

Такой люк предлагается для модели Superb, без приставки Combi. Но и владельцы универсалов не будут обижены: они могут заказать панорамную крышу с электроприводом — «окно в небо» будет начинаться над головой водителя и заканчиваться над головами пассажиров второго ряда. Причем для отдельных комплектаций Superb Combi панорамная крыша — часть стандартного списка.

По традиции, наиболее серьезное оснащение — с отдельными вкраплениями эксклюзивных черт — полагается версии Laurin & Klement, названной, как вы, наверное, помните, в честь основателей компании из Млада-Болеслава.

Superb и Superb Combi в исполнении Laurin & Klement отличаются соответствующие надписи на крыльях, дверных порогах и спинках отделанных кожей сидений, 17-дюймовые диски модели Trifid, декоративные вставки, покрытые черным рояльным лаком. Дополнить такой салон можно передними креслами с перфорированной кожаной отделкой и системой вентиляции.

У президента Чешской республики именно такой автомобиль, в комплектации Laurin & Klement. К его портрету — не господина президента, а автомобиля — стоит добавить такие детали: бензиновый двигатель объемом 3,6 литра мощностью 260 л.с., автоматическая коробка передач DSG и постоянный полный привод на основе муфты Haldex. Машина в такой конфигурации — выбор высших должностных лиц и топ-менеджеров.

Однако и автомобили с более простыми силовыми агрегатами тихоходами никак не назвать. Даже самый скромный по показателю мощности двухлитровый 140-сильный дизельный мотор обеспечивает максимальную скорость 210 км/ч. Кроме него на обновленном Superb и Superb Combi в России предлагаются два известных и хорошо зарекомендовавших себя бензиновых мотора: 1,8 л (152 л.с.) и 2,0 л (200 л.с.). Оба относятся к серии TSI, то есть имеют непосредственный впрыск топлива и турбонаддув, что гарантирует прекрасные показатели крутящего момента и экономичности.

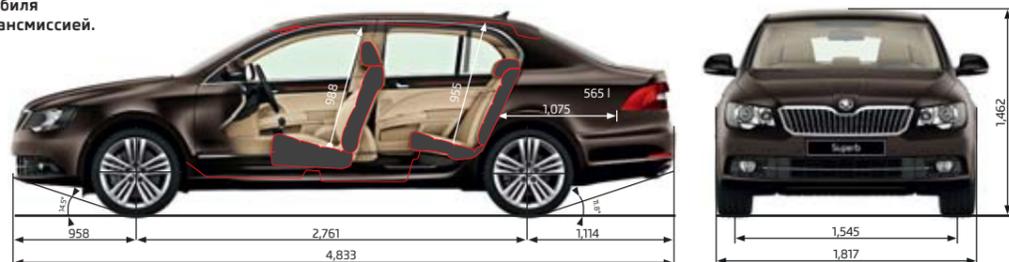
Когда ŠKODA говорит о том, что Superb полностью оправдывает вложенные в него средства, она подразумевает и низкие расходы на содержание машины, среди которых траты на топливо выходят на первое место.

Собственно, сама покупка Superb или Superb Combi многое говорит о характере владельца: понимая толк в хороших вещах, он знает цену деньгам.

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

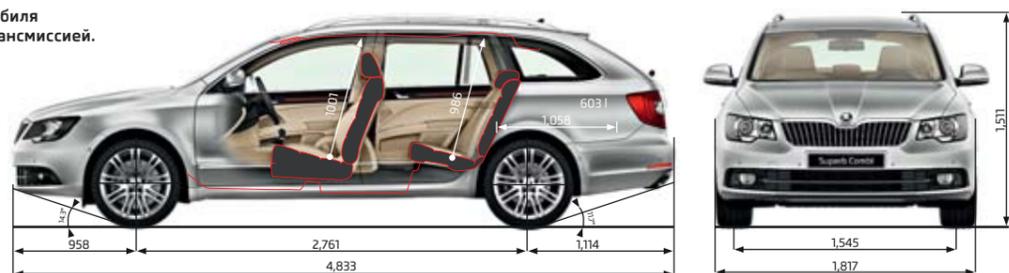
ŠKODA Superb	1.8 TSI	2.0 TSI	3.6 V6	2.0 TDI CR
Размеры, мм	4833 / 1817 / 1462	4833 / 1817 / 1462	4833 / 1817 / 1462	4833 / 1817 / 1462
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	V-образный 6-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, куб. см	1798	1984	3597	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	152 / 4300—6200	200 / 5100—6000	260 / 6000	140 / 4200
Крутящий момент, Нм при об./мин.	250 / 1500—4200	280 / 1700—5000	350 / 2500—5000	320 / 1750—2500
Максимальная скорость, км/ч	219 (218)*	240	250	212
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,8 (8,7)*	7,7	6,4	10,1
Расход топлива (средний), л/100 км	7,2 (7,1)*	7,9	9,3	5,9
Привод	передний	передний	полный	передний
Коробка передач	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

\*Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.



ŠKODA Superb Combi	1.8 TSI	2.0 TSI	3.6 V6	2.0 TDI CR
Размеры, мм	4833 / 1817 / 1511	4833 / 1817 / 1511	4833 / 1817 / 1511	4833 / 1817 / 1511
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	V-образный 6-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, куб. см	1798	1984	3597	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	152 / 4300—6200	200 / 5100—6000	260 / 6000	140 / 4200
Крутящий момент, Нм при об./мин.	250 / 1500—4200	280 / 1700—5000	350 / 2500—5000	320 / 1750—2500
Максимальная скорость, км/ч	217 (216)*	238	250	210
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,9 (8,8)*	7,8	6,5	10,2
Расход топлива (средний), л/100 км	7,3 (7,2)*	8,0	9,3	6,0
Привод	передний	передний	полный	передний
Коробка передач	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

\*Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.



## Нельзя не согласиться

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 ОБНОВЛЕННЫМИ SUPERB И SUPERB COMBI.

## TOP GEAR

Мы катим по второстепенным дорожкам между Веной и Братиславой, за окном мелькают виноградники, ветряки, проплывают сонные и, кажется, абсолютно пустые деревушки. Наверное, сдержанный характер езды этим местам подходит лучше всего. Но стоит дорожке начать петлять, а знакам ограничения скорости пропасть в зеркалах заднего вида, как большая ŠKODA с явным удовольствием принимается облизывать повороты и охотно демонстрирует семейные повадки шасси. Класс! Несмотря на все изменения, Superb остается отличным автомобилем для водителя.

## «ЗА РУЛЁМ»

На стоянке супермаркета на окраине Вены ослепительно белая и большая, как круизный лайнер, «Шкода Суперб Комби» вызвала интерес... Стою, прикидывая, что сюда можно было бы загрузить. Холодильники и телевизоры не в счет (хотя влезут!). А чего-нибудь повседневного набить можно столько, что хватит надолго. Каков простор на заднем сиденье! Не только подростки — дети — теща и тесть будут чувствовать себя очень важными персонами. Но никого из них рядом нет, поэтому остается радоваться нарядному комфортному салону, отменному креслу и прекрасной связке 140-сильного дизеля и 6-ступенчатого автомата DSG... Автомобиль без напряжения ускоряется с любой разумной скоростью. При этом, особо не экономя, легко удерживает расход топлива в диапазоне 5–5,5 л/100 км. И это у «крейсера» со снаряженной массой более 1500 кг.

## «5 КОЛЕСО»

...Несмотря на отсутствие «барских замашек» и громких рекламных лозунгов, столь типичных в последнее время для рвущихся в бизнес- и премиум-сегменты «азиатцев», ŠKODA Superb по соотношению цена/качество выглядит намного интереснее и органичнее абсолютного большинства конкурентов в борьбе за место под солнцем на вершине среднего класса.

## AUTO@MAIL.RU

...Речь идет о новом поколении системы автоматической парковки. Она была на Superb и раньше, но сейчас ее довели просто-таки до совершенства. Вы просто едете вдоль припаркованных у обочины машин и ждете, когда умная электроника сама найдет подходящее место. А затем вы лишь выполняете команды машины: включаете нужную передачу и все. Большой Superb способен парковаться в таких местах, куда вы сами никогда бы и не сунулись. Причем не только параллельно, но и перпендикулярно! Мало того, впервые автоматический парковщик умеет тормозить — глупых аварий больше не будет.

## AUTO-DEALER.RU

...И шасси тоже настроено в масть сообразительной трансмиссии: крены в поворотах невелики, машина точно следует за рулем. Что приятно, эта собранность подвески достигается не в ущерб плавности хода. Колдобин, как в России, на австрийских дорогах отыскать не удалось, но по брусчатке и на отсыпанной мелким камнем грунтовке автомобиль идет очень мягко.

## DRIVE.RU

Действительно, тандему мотора 1.8 TSI и 7-ступенчатого «робота» DSG обновление пошло на пользу. «Четверка» по-прежнему отменно тянет с самых низов и не скисает на верхах, наделяя седаном хэтчбек убедительной динамикой. Конкуренты с ощутимо более мощными «атмосферниками» не в силах ехать так же ни с места, ни со средних скоростей. И DSG превратился почти в идеального союзника — передачи меняет плавно и быстро, на пешеходных скоростях не напрягает вибрациями и подергиваниями.

## MOTOR.RU

Грузопассажирские возможности ŠKODA Superb все так же вне конкуренции. Фирменная дверь TwinDoor на седаном хэтчбеке обеспечивает удобный доступ в багажное отделение. Хочешь — открыл только крышку багажника, хочешь — под-

нял чуть ли не всю заднюю часть вместе со стеклом. Круто! Да и объем почти 600 литров внушает уважение.

## «ПРОФИЛЬ»

Салон у ŠKODA Superb просторный, такой бывает обычно у автомобилей более высокого класса. Благодаря продуманному использованию внутреннего пространства он кажется очень большим, пассажирам на заднем сиденье удобно, к слову, задние коврики по длине сравнимы с передними. Неизменной осталась и способность салона Superb к трансформации: в версии Combi задний ряд сидений можно полностью сложить, а в седане спинки задних сидений откидываются, открывая широкий проем.

## «АВТОМИР»

Послушность и устойчивость тоже всегда были сильной стороной Superb. Добавьте к этому кучу приятных мелочей в фирменном стиле «просто гениально», огромный запас места для пассажиров и багажа, вполне оправданную стоимость — чем не идеальный семейный автомобиль? Изысканность, спокойствие и немного драйва — нет, это не скучно. ...Благодаря своим размерам, комфорту, хорошему шасси и силовым агрегатам Superb остается весьма заманчивым предложением. Такого пространства для задних пассажиров не встретишь и в автомобилях классом выше. А специальные валики для ног? Удобнее, чем в Superb, можно разместиться разве что в бизнес-салоне самолета. Комфорт пассажиров — один из главных козырей флагмана ŠKODA.

## «КЛАКСОН»

Занимаю место на втором ряду, оцениваю обстановку. Пространства для ног здесь по-прежнему как в представительском седане. Запаса над головой и в плечах тоже хватает. Однако для тех, кому и этого мало, ŠKODA подготовила специальную опцию — пульт дистанционного регулирования положения подушки и наклона спинки переднего пассажирского кресла.

# Всё на своих местах

МОДЕЛИ SUPERB И SUPERB COMBI ПРОДУМАНЫ ДО МЕЛОЧЕЙ. НО ЕСЛИ СПИСОК ВАШИХ ИНТЕРЕСОВ, СВЯЗАННЫХ С АВТОМОБИЛЕМ, ШИРЕ СТАНДАРТНОГО, ПРИСМОТРИТЕСЬ К КОЛЛЕКЦИИ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ.



**Велосипедное крепление для фаркопа** (до двух велосипедов общей массой 36 кг).  
Цена — 16 435 руб.\*



**Зимние цепи для шин.**  
Цена комплекта для двух колес — 3180 руб.



**Съемный фаркоп.**  
Цена — 15 115 руб.\*



**Запираемое велосипедное крепление из алюминиевого профиля** (максимальная нагрузка до 20 кг).  
Цена — 5620 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 — 10 800 руб.\*



Helix 16"



Moon 16"



Flash 17"



Venus 17"



Trifid 17"



Twister 17"



Laurel 17"



Luxon 18"



Themisto 18"



Sirius 18"



**Диски легкосплавные.** Размеры — 16" 17" и 18".  
Цена за штуку — от 7260 до 9045 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 — 6805 руб.\*



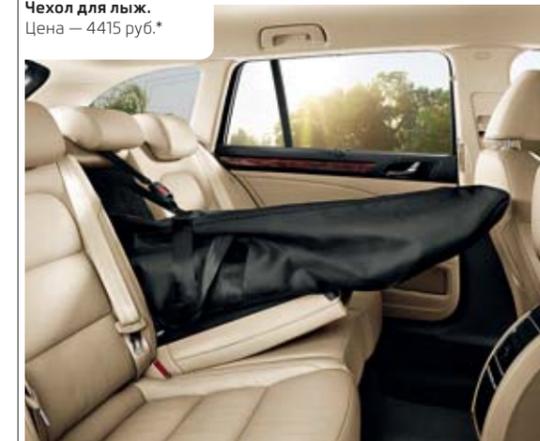
**Кресло ISOFIX G 0/1** (вес ребенка — от 9 до 18 кг).  
Цена с комплектом для установки — 17 435 руб.\*



**Плечики для одежды.**  
Цена — 1480 руб.\*



**Чехол для лыж.**  
Цена — 4415 руб.\*







Комплект чехлов для колес.  
Цена — 2020 руб.\*

Текстильный коврик в багажник.  
Цена для Superb — 1565 руб.\*  
Цена для Superb Combi — 1600 руб.\*



Сетка под полку.  
Цена для Superb Combi — 3495 руб.\*  
Цена для Superb — 3495 руб.\*

Крепление для двух велосипедов в салон Superb Combi (может потребоваться установка монтажных кронштейнов).  
Цена — 12 095 руб.\*



Переносной бокс-холодильник объемом 15 литров с питанием от бортовой сети.  
Цена — 6785 руб.\*



Защитный чехол для задних сидений.  
Цена — 2435 руб.\*

Противоскользящая сетка для пластикового поддона.  
Цена — 1205 руб.\*



Пластиковый поддон с алюминиевой вставкой для Superb Combi.  
Цена — 12 295 руб.\*



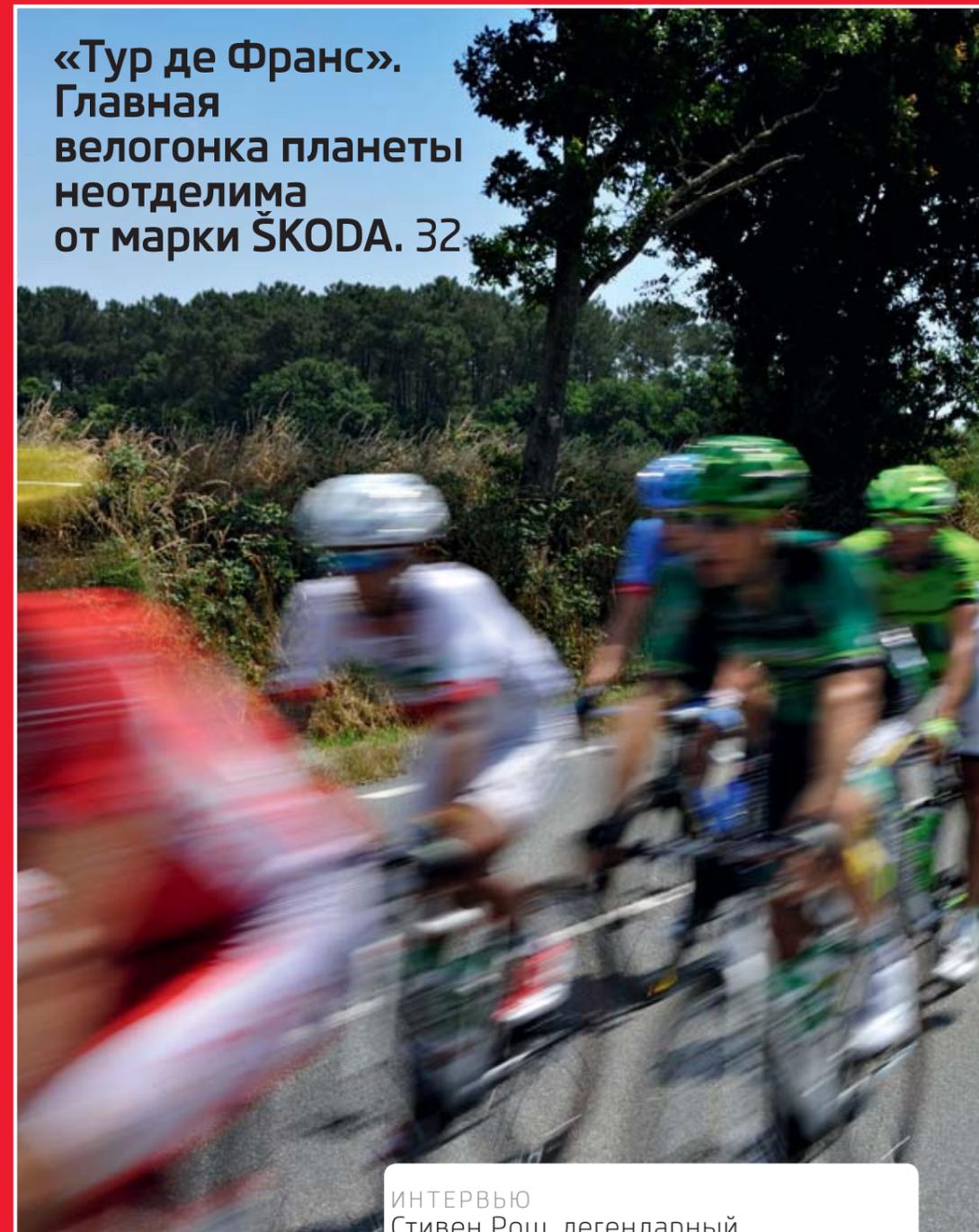
Чехол для ключей Sport white.  
Цена — 1060 руб.\*



# Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

«Тур де Франс». Главная велогонка планеты неотделима от марки ŠKODA. 32

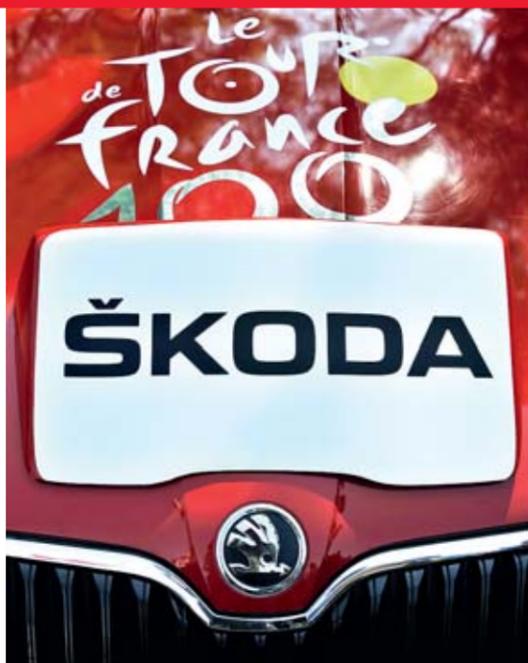


ИНТЕРВЬЮ  
Стивен Рош, легендарный ирландский велогонщик, о мечте победителя. 39

# От нуля до ста

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

«ТУР ДЕ ФРАНС», САМАЯ ИЗВЕСТНАЯ В МИРЕ ВЕЛОГОНКА, СПРАВИЛА ЮБИЛЕЙ. В СОТЫЙ РАЗ БОЛЕЛЬЩИКИ НАБЛЮДАЛИ ЗА СОРЕВНОВАНИЕМ, ИЗНУРИТЕЛЬНЕЕ И ДРАМАТИЧНЕЕ КОТОРОГО ЧЕЛОВЕЧЕСТВО, МОЖЕТ БЫТЬ, НИКОГДА УЖЕ НЕ ИЗОБРЕТЁТ. ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ МЕРОПРИЯТИЯ В ДЕСЯТЫЙ РАЗ ВЫСТУПИЛА МАРКА ŠKODA.



Автомобили ŠKODA — второе по важности средство передвижения на «Тур де Франсе» после собственно самих велосипедов.

# Т

## АКАЯ

особенная в смысле порядкового номера велогонка, конечно, не могла не быть особенной по антуражу. Во всяком случае, организаторы постарались сделать так, чтобы он запомнился надолго.

Три стартовых этапа гонки приняла цветущая Корсика — единственный регион Франции, в котором до сих пор не отметились участники «Тура». Да и оставшаяся часть трехнедельного маршрута протяженностью без малого три с половиной тысячи километров пролегла по интереснейшим местам: Лазурный Берег и фантазмагорическое аббатство Мон-Сен-Мишель, виноградники центральной Франции и горные вершины, на которых нередко заканчивался кислород у самых стойких и выносливых бойцов, — Мон-Ванту и Альп-д'Юэз. Наконец, традиционный финиш на Елисейских полях на этот раз был не дневным, как обычно, а вечерним — чтобы огнями и фейерверками подчеркнуть атмосферу праздника.



**БЕЗ ТЕНИ СОМНЕНИЙ**

Атмосфера была действительно праздничной. Но наивысшим достижением сотога «Тур де Франса» надо, наверное, все-таки считать не «открыточный» по красоте маршрут, который тем не менее получился экстремально сложным: заключительные альпийские этапы были полны невероятных по крутизне подъемов и спусков. Им надо считать кое-что другое. В последние месяцы о «Тур де Франсе» говорили чаще всего в негативном контексте — в связи с допинговыми скандалами. Разные истории, связанные с запрещенными препаратами, ходили с конца девяностых годов, но в новом столетии они стали совсем уж большой темой. А в прошлом году разразился и вовсе громоподобный скандал: речь идет о разоблачении рекордсмена по числу побед в «Туре» Лэнса Армстронга, который, как выяснилось, и сам принимал допинг, и партнеров вынуждал заниматься тем же. Дисквалификация лишеного всех своих семи титулов американца была сильнейшим ударом по репутации «Тура». Ударом, после

которого у многих возникали сомнения: не потеряет ли гонка поклонников? Вдруг болельщики засомневаются в том, что побеждает сильнейший, а не хитрейший?

Но опасения были напрасными. Пелотон сопровождали толпы зрителей. Тем же, у кого тезис о популярности многодневки в Европе вызывал скептицизм, надо было обязательно побывать, к примеру, на решающих ее этапах в Альпах. Там, где вдоль серпантина, ведущего на макушку Альп-д'Юэз, гонщиков встречали не десятки и не сотни, а тысячи обезумевших от счастья людей. Некоторые из них занимали наиболее удобные для встречи места заранее — за неделю до этапа.

И чисто спортивный итог нынешнего «Тура» был подарком тем, кому небезразлична его репутация и судьба. В сегодняшней велосипедной элите довольно трудно отыскать человека, чье имя хотя бы раз не упоминалось в связи с какой-нибудь неприглядной историей, имеющей отношение к запрещенным препаратам. Но вот парадокс: ни про кого из трех гон-

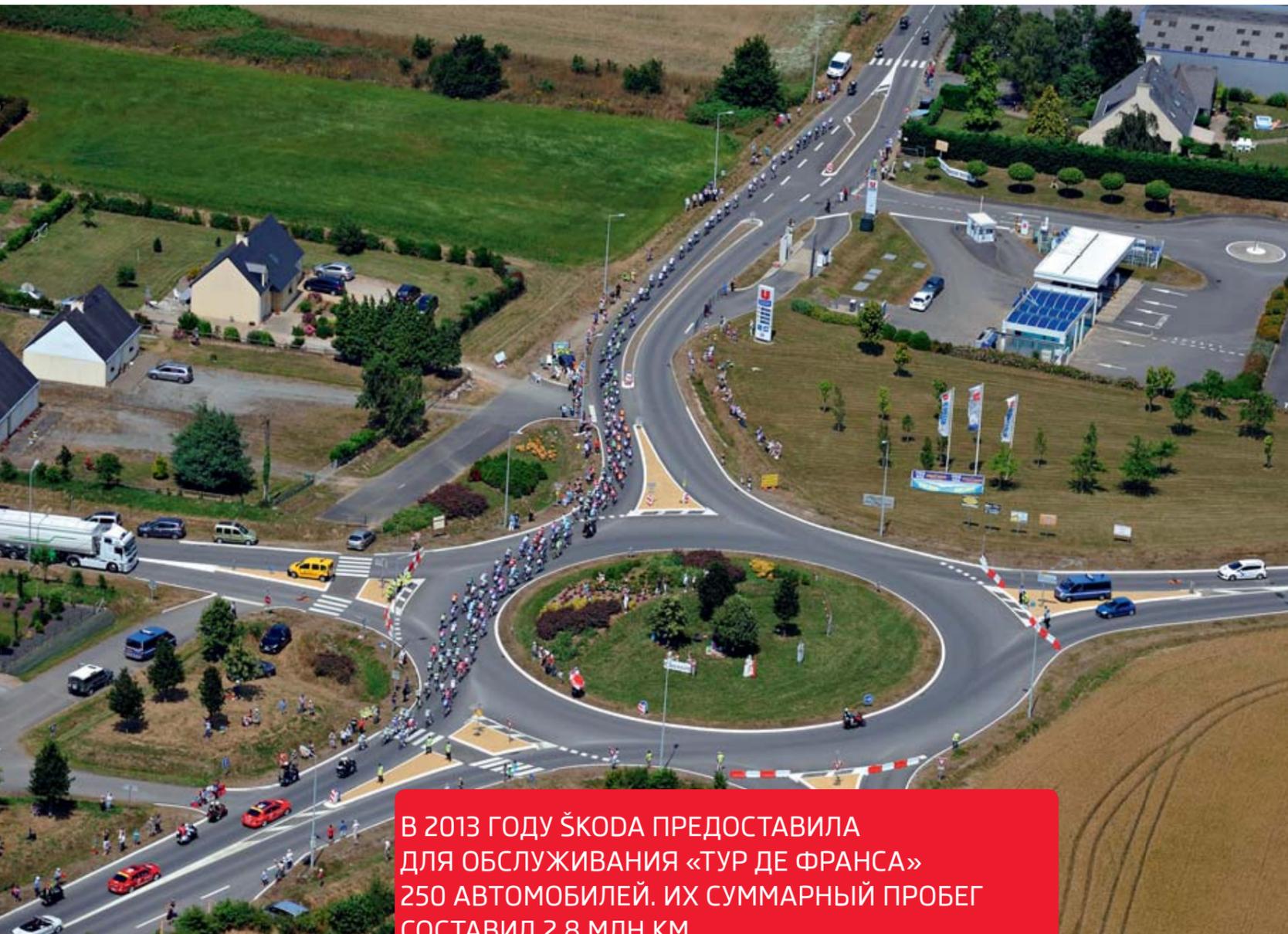


**12 МЛН ЗРИТЕЛЕЙ НАБЛЮДАЛИ ЗА ГОНКОЙ ВЖИВУЮ, 1,7 МЛРД ЧЕЛОВЕК — У ЭКРАНОВ ТЕЛЕВИЗОРОВ И КОМПЬЮТЕРОВ.**



Гонка собирает такое количество зрителей, как будто «Тур де Франс» — главное спортивное событие года. Впрочем, многие разделяют эту точку зрения.





В 2013 ГОДУ ŠKODA ПРЕДОСТАВИЛА  
ДЛЯ ОБСЛУЖИВАНИЯ «ТУР ДЕ ФРАНСА»  
250 АВТОМОБИЛЕЙ. ИХ СУММАРНЫЙ ПРОБЕГ  
СОСТАВИЛ 2,8 МЛН КМ.

Удобнее всего наблюдать  
за гонкой по телевизору.  
Или с вертолета. Но за  
атмосферой праздника  
надо идти в толпу.

«Катюша» — российская  
VELOКОМАНДА. Super6  
Sombi — популярная  
машина технической  
поддержки. Люди —  
просто прохожие. «Тур  
де Франс» — очень  
демократичная гонка.



Дизайнер ŠKODA Петер  
Олах изучает кубок,  
который будет вручен  
от имени компании  
лучшему гонщику  
в возрасте до 25 лет.

Проезд пелотона.  
То, ради чего люди готовы  
полдня стоять на жаре.



щиков, оказавшихся в лидирующей тройке в общем зачете, нельзя было сказать, что он успел как-то себя запятнать. Имена Кристофера Фрума, Наиро Квинтаны, Хоакима Родригеса при проведении антидопинговых расследований никогда не всплывали.

А Фрум, герой «Тура» номер один, выдержал в этом году не одну атаку журналистов. Вопросы о том, может ли он поклясться, что едет без помощи допинга, британцу задавали чуть ли не каждый день. Кто-нибудь менее выдержанный на его месте в конце концов под этим прессингом обязательно бы сорвался. А Фрум терпеливо объяснял, что он против допинга, что не прибежал к его помощи, что он за чистый спорт. И уже на финише признался, что, наоборот, был рад, что ему адресовались все эти неудобные вопросы, потому что для него важно остаться в истории безупречным чемпионом. «Поверьте, моя желтая майка лидера выдержит испытание временем», — заявил спортсмен, добровольно взявший на себя роль выразителя идеалов обновленного, избавляющегося от скверны «Тура».

Кристофер Фрум войдет в историю и потому, что доказал: мечта может свернуть горы, даже такие крутые и высокие, как Пиренеи и Альпы. О триумфе в «Тур де Франсе» он мечтал с юности и, казалось бы, безнадежно, потому что Фрум родился в Кении, на обочине велоспортивной жизни, и долго участвовал во второстепенных африканских гонках. Но мечта вела его вперед: сначала, уже в зрелом возрасте, к первому профессиональному контракту в Европе, потом — к контракту с могучей командой Sky, а теперь, в 28 лет, и к званию короля велоспорта.

Год назад он здорово ассистировал на «Туре» соотечественнику и партнеру по велогруппе Брэдли Уиггинсу: известно, что без поддержки партнеров по команде успеха не достичь. Теперь же принял из рук приболевшего и пропустившего многодневку Уиггинса лидерский флаг и гордо пронес его через все эти тернистые три недели, блистательно отрываясь от соперников в горах и здорово отработав обе гонки с раздельным стартом, на которых велосипедисты





ŠKODA — традиционный спонсор «Белой майки», которая достается лучшему гонщику в возрасте до 25 лет. Кроме майки колумбиец Наиро Александр Квинтана Рохас получил из рук члена совета директоров компании Михаэля Оэльеклауса хрустальный кубок.

Финал этапа. Силы на исходе, эмоции на пределе.

отправляются в путь не вместе, а друг за другом. Его преимущество над ближайшим преследователем составило более четырех минут — отрыв на самом деле огромный, свидетельствующий о колоссальном превосходстве.

Впрочем, героями нужно считать и гонщиков, очутившихся вместе с Фрумом на подиуме в генеральной классификации. И Наиро Квинтану, надевшего белую майку лучшего молодого велосипедиста многодневки, и опытного испанца Хоакина Родригеса. Оба проявили мужество и стойкость, подойдя к заключительной неделе, казалось, без шансов на призы, но в Альпах умывшие всех, кто их опережал, в том числе считавшегося основным конкурентом Фрума и скисшего под их натиском испанца Альберто Контадора. А Родригес, выступающий за единственную велогруппу из России в элите шоссейного велоспорта — «Катюшу», еще и оставил в «Туре» заметный «российский след».



## Слово чемпиона

текст и фото: Сергей Шерстеников

ИРЛАНДЕЦ СТИВЕН РОШ — ФИГУРА В ВЕЛОСПОРТЕ ЛЕГЕНДАРНАЯ. В 1987 ГОДУ ОН СОВЕРШИЛ ПОЧТИ НЕВОЗМОЖНОЕ, ВЫИГРАВ ДВЕ СЛОЖНЕЙШИЕ, ИЗМАТЫВАЮЩИЕ ГОНКИ: «ТУР ДЕ ФРАНС» И «ДЖИРО Д'ИТАЛИЯ», А ЗАОДНО И ЧЕМПИОНАТ МИРА. СЕГОДНЯ ОН ВЫСТУПАЕТ ПОСЛОМ МАРКИ ŠKODA И ОТВЕЧАЕТ НА ВОПРОСЫ НАШЕГО ЖУРНАЛА.



**Что лично для вас было самым сложным в «Тур де Франсе»?**

Климатические особенности. Я из Ирландии, там нет такой жары. Горные этапы в сочетании с высокой температурой воздуха давались вдвойне непросто. Жара тащила меня вниз, это было видно по таблице результатов, и как только она спадала, я наверстывал упущенное.

**Насколько изменилась гонка за последние годы?**

Для примера. Мой велосипед весил девять килограммов. И ограничений не было. Сегодня велосипеды весят по 6,4 килограмма. И ограничение есть: это минимум. Он обусловлен двумя вещами. Первое: в погоне за легкостью карбоновые рамы могут истончить так, что страдает безопасность. Второе: у команд разные бюджеты и, стало быть, разные возможности покупать комплектующие. А «Тур де Франс» прежде всего соревнование человеческих возможностей, а не кошечков спонсоров.

**А что касается людей? Неужели изменилось только «железо»?**

Я как тренировался — сел на велосипед и поехал: три часа, четыре, пять, шесть. Сам прислушивался к своему организму, а чаще — нет. Сегодня у гонщиков компьютеры, и они решают, когда надо сделать перерыв или сменить режим движения, чтобы тренировка принесла наибольшую пользу.

**Во время гонки тоже можно использовать компьютер?**

Ими вовсю и пользуются. В частности, постоянно идет расчет энергозатрат, чтобы спортсмен представлял, на сколько еще хватит «заряда его бата-

реек», если он будет двигаться в таком режиме.

**В некоторых европейских странах «Тур де Франс» популярней футбола — или сопоставим. В чем причина народной любви?**

Доступность. Вам легко попасть на гонку — не требуется покупать билет, достаточно встать на обочину. Вы можете увидеть гонщиков перед стартом и получить автограф — футбол не так демократичен. «Тур де Франс» — это шоу, многодневный фестиваль, если хотите. В конце концов все понимают, что такое велосипед, и водят его лучше, чем бьют по мячу. Причем велосипед приносит удовольствие в любом возрасте — и в пять лет, в семьдесят пять. Очень здорово кататься на велосипеде в компании, но нет никакой проблемы отправиться на прогулку в одиночестве. В футбол в одиночку играть намного сложнее...

**«Тур де Франс» — это гонка одиночек или командная игра?**

Командная, и тут двух мнений быть не может. Кем бы ты ни был, без плеча товарища не выиграть. За спиной партнера ты сэкономишь тридцать процентов энергии, потому что он потратил ее на то, чтобы преодолеть сопротивление воздуха и приблизить тебя к подиуму. Победа в «Тур де Франсе» не может быть делом одного человека.

**О чем может мечтать спортсмен, выигравший «Тур де Франс»?**

Выиграть «Тур де Франс» еще раз. Потому что после первой победы найдется много желающих объяснить твой успех случайностью.

**Чем для вас представлялась победа в «Тур де Франсе» до того, как она стала явью? Чем-то вроде полета на Луну?**

Победа на меня не свалилась, как миллион долларов в лотерею, я к ней упорно шел. Впервые попал на гонку в качестве участника в 1983 году и поначалу не мечтал о победе. Восхождение на эту вершину произошло не само собой.

**Сколько лет требуется спортсмену на подготовку просто для того, чтобы физически выдержать всю гонку, не сойти с маршрута?**

Все, как вы понимаете, очень индивидуально. У меня целенаправленная подготовка заняла минимум года три. И начинать, на мой взгляд, слишком рано не надо. В 20 лет, когда человек еще растет, такая нагрузка, как «Тур де Франс», слишком велика. Вы просто отнимите у своего организма потенциал на будущее.

**Какой же лучший возраст для выступления?**

Начинать надо в 23 года, а лучший возраст для побед — 25 лет (сам Рош выиграл «Тур де Франс» в 27. — Прим. ред.)





Новый ŠKODA Superb.  
Исключительные комфорт и простор.



Едва ли вы встретите другой автомобиль, в котором простор и комфорт так гармонируют друг с другом. Новый ŠKODA Superb с элегантными штрихами в комфортном и практичном сочетании: две кнопки для открытия багажника в разных режимах, новые би-ксенонные фары и светодиодные фонари, последнее поколение ассистента парковки — по-настоящему весомая причина пройти тест-драйв!

Ждем вас в официальных дилерских центрах ŠKODA.



Би-ксенонные фары AFS II\*\* со светодиодными ходовыми огнями.\*



Задние светодиодные фонари.



Две кнопки для открытия багажника в разных режимах.



Регулировка переднего пассажирского сиденья сзади.\*



Новое поколение ассистента парковки.\*



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

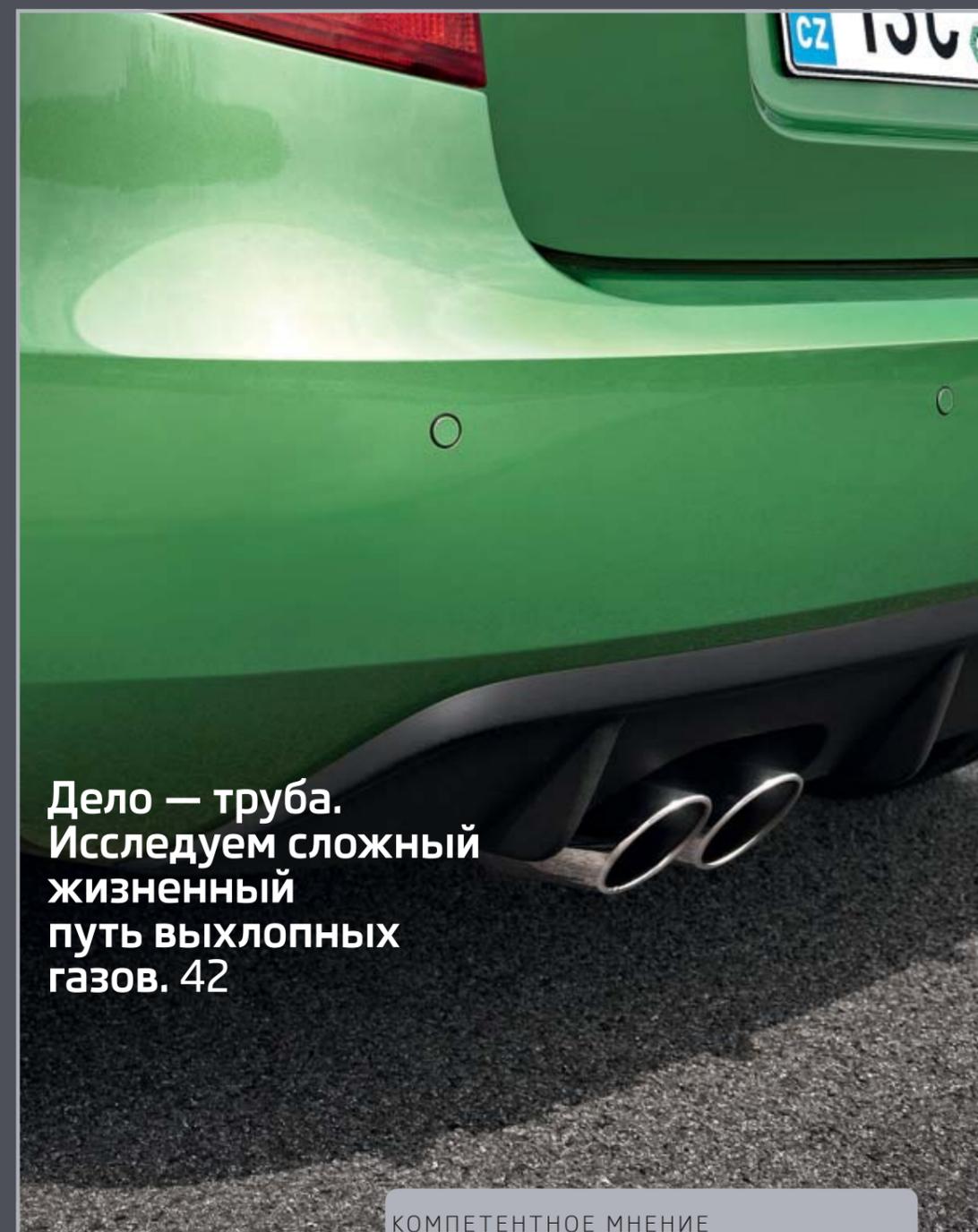
ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

\*Би-ксенонные фары AFS II (кроме комплектации «Элеганс»), регулировка переднего пассажирского сиденья и новое поколение ассистента парковки являются дополнительными опциями и не входят в стандартную комплектацию. \*\* АФС II.

Реклама.

# Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



Дело — труба.  
Исследуем сложный  
жизненный  
путь выхлопных  
газов. 42

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ  
Технические специалисты отвечают  
на вопросы читателей. 46

# Без пыли и шума

текст: Валентин Андреев | иллюстрации: ŠKODA

БОЛЬШИНСТВО ИЗ НАС, РАССМАТРИВАЯ ПАТРУБКИ ВЫХЛОПНОЙ СИСТЕМЫ, НЕ ЗАДУМЫВАЮТСЯ, КАКОЙ ПУТЬ ПРОХОДЯТ ОТРАБОТАВШИЕ ГАЗЫ ПЕРЕД ТЕМ, КАК ПОПАСТЬ ИЗ КАМЕРЫ СГОРАНИЯ В АТМОСФЕРУ. ПО СУТИ, ВЫХЛОПНАЯ СИСТЕМА — ПЕЧНАЯ ТРУБА. НО ТРУБА СЛОЖНАЯ, С ЭЛЕКТРОННЫМ УПРАВЛЕНИЕМ.

**В**ыхлопная система, а правильнее сказать, система выпуска, изначально выполняла очень простую функцию — отводила отработавшие газы подальше от мотора, водителя и пассажиров.

Газы эти имеют множество неприятных свойств: они содержат вредные для здоровья вещества, вырываясь на свободу под давлением, производят много шума и, наконец, имея высокую температуру, могут привести если не к пожару, то ожогу. Десятилетиями системы усложнялись, и работающий на холостых оборотах мотор современного автомобиля непросто обнаружить с пяти метров ни по звуку, ни по запаху, а лишние градусы не только рассеиваются в атмосферу, но и выполняют некоторую полезную работу.

## БЛАГОЕ ДЕЛО

Система выпуска совершенствовалась постепенно. В числе первых инженерных задач была такая: заставить систему работать на повышение мощности моторов. Логика следующая: пока в цилиндрах остаются ставшие бесполезными газы, свежий заряд смеси будет поступать с трудом. Это как в метро в час пик: новым пассажирам при посадке приходится уплотнять ту толпу, что уже находится внутри вагона. Значит, надо ускорить очистку камер сгорания. И в этом деле важную функцию выполняет выпускной коллектор — деталь, которая соединяет патрубки от каждого цилиндра в общую магистраль. Здесь имеет значение все: диаметр труб, чистота их внутренней поверхности, порядок рабочих моментов в цилиндре. Если

система спроектирована правильно, то в нужные моменты в коллекторе возникает разрежение (давление пульсирует, и этим надо уметь управлять), и выхлопные газы улетают в трубу, как мелкая стружка в пылесос. Коллекторы имеют сложную геометрию, чтобы газы уходили с нужной скоростью в нужное время.

На новейших моторах концерна Volkswagen — они, в частности, нашли применение на ŠKODA Octavia третьего поколения — система выпуска используется еще и для ускорения прогрева двигателя. Там выпускной коллектор встроен прямо в головку блока цилиндров. Расчет здесь такой: достигая температуры порядка 700—800 градусов практически сразу после запуска мотора, выхлопные газы могут служить прекрасным подогревателем для охлаждающей жидкости. А это сулит целый ряд преимуществ: двигатель быстрее достигает рабочей температуры, как следствие — сокращаются расход топлива и уровень выброса в атмосферу вредных веществ, а салон скорее разогреется до комфортной температуры. Понятное дело, что для России с ее продолжительными морозами это имеет особое значение. Помимо того встроенный коллектор позволяет сделать мотор немного легче. Пускай речь идет о полутонна-двух килограммах, инженеры знают: большая экономия складывается из мелочей.

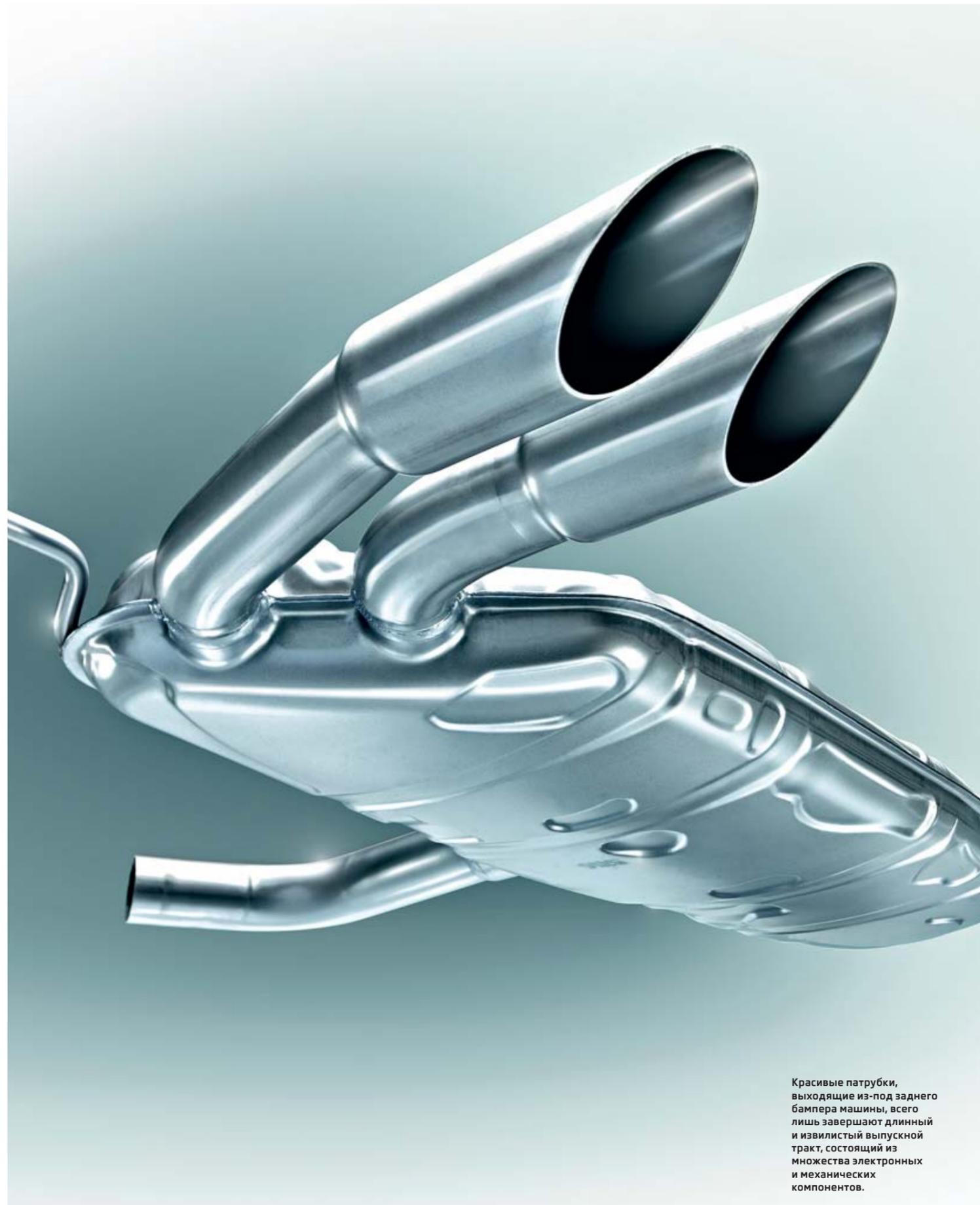
## КРУТЯЩИЙ ВЫХЛОПНОЙ МОМЕНТ

На автомобилях марки ŠKODA все активнее применяются турбированные моторы. Легкие, мощные, тяговитые, с низким расходом топлива и уровнем выбросов, они обладают характеристиками,

которые еще лет пятнадцать назад казались фантастическими. Главный принцип турбомоторов — использование энергии отработавших газов. Они движутся по системе под большим давлением, как бурный поток. Так почему же не заставить эту дармовую энергию приносить пользу? — рассудили инженеры и установили сразу за выпускным коллектором турбокомпрессор. Сегодня двигатели с этим устройством предлагаются для всех моделей ŠKODA, начиная от компактной Fabia и заканчивая флагманским Superb. А дизельный мотор без турбины на легковой машине сегодня и просто немыслим. Именно турбонаддув сводит к минимуму типологические недостатки моторов на тяжелом топливе и многократно увеличивает их достоинства.

Мы не раз рассказывали о том, как работает такой вид нагнетателей, поэтому лишь напомним, что поток газов вращает турбинное колесо, связанное жестким валом с компрессорным ротором — он сжимает воздух и принудительно загоняет его в цилиндры, улучшая их наполнение.

Но здесь необходимо сделать важное отступление. Дело в том, что сочетание турбонаддува с непосредственным впрыском не только вывело мощностные показатели современных моторов на новый уровень, но также добавило проблем по части экологии. В целом все показатели улучшаются, потому что мотор в состоянии работать на обедненных смесях, с минимальным количеством топлива. Меньше топлива — меньше вредных веществ в выхлопных газах. Высокая температура в камере обеспечивает полноту сгорания. Одна беда — растет содержание оксидов азота, а они ядовиты.



Красивые патрубки, выходящие из-под заднего бампера машины, всего лишь завершают длинный и извилистый выпускной тракт, состоящий из множества электронных и механических компонентов.

Современные моторы серии TSI немалыми без турбокомпрессора, который является неотъемлемой частью выпускной системы, позволяя с толком использовать энергию отработавших газов.



И бороться с этим явлением помогает система рециркуляции отработавших газов. Как понятно из названия, она перенаправляет часть выхлопа из выпускного коллектора через специальный радиатор снова в зону впуска, подмешивая старые газы в свежий заряд. Иными словами, часть рабочей смеси получается инертной, снова выделить энергию она не способна, и это в свою очередь позволяет снизить температуру в цилиндрах.

Само собой, такое смешение влечет за собой некоторую потерю мощностного потенциала двигателя. Но водитель этого не ощущает, поскольку процессом управляет электроника, в точности дозируя долю перепускаемых газов. Она может как почти полностью прекращаться, так и достигать в некоторых случаях до 40%. Поэтому можете быть спокойны: когда того потребует ситуация, под педалью всегда будет обещанный техническими характеристиками запас лошадиных сил и ньютон-метров.

#### ЗА ЧИСТОТУ ДЫХАНИЯ

И все же, как ни крути, выхлопные газы — это прежде всего вредные вещества, оставшиеся после сгорания топлива, пагубно влияющие на здоровье людей.

Причем помимо упомянутых выше оксидов азота они содержат целый спектр других опасных элементов (всего их более сотни), включая окись углерода (угарный газ) и двуокись серы.

Когда машин на улицах было немного, на выхлоп не обращали особого внимания. Посмотрите старые фильмы: машина уехала, а на ее месте осталось облачко дыма. Представьте себе такую картину сегодня. Скажем, нынешнее количество автомобилей в Москве, только все они — такие же, какими были в 1980-е годы. Экологи говорят безо всякого преувеличения: дышать, находясь в плотной городской пробке, было бы физически нечем.

К счастью, по мере увеличения парка автомобилей каждый отдельно взятый мотор производит все меньше и меньше вредных веществ.

Совершенствовать моторы автопроизводителей вынуждает законодательство. В России получили распространение нормы «Евро» (в Америке, к примеру, приняты другие стандарты). Они постоянно ужесточаются, однако ведущие производители работают на опережение. В то время как в Европе новые автомобили должны соответствовать стандарту «Евро-5», ŠKODA уже предлагает моторы, удовлетворяющие перспективной норме «Евро-6».

Чистота выхлопа зависит от многих факторов. В значительной степени от того, как тщательно приготовлена топливная смесь и насколько полно она сгорает. Распространение систем впрыска топлива объясняется прежде всего экологическими соображениями: карбюратор, с которым мотор пройдет по современным нормам, будет по сложности сопоставим со швейцарскими механическими часами с вечным календарем и указателем фаз луны.

Но как бы хорошо не происходил процесс сгорания, выхлопные газы требуют дополнительной очистки, а вернее — нейтрализации вредных веществ.

Собственно, этим и занимается устройство под названием «каталитический нейтрализатор», который часто не совсем корректно называют катализатором. Он представляет собой железную банку с начинкой из керамических или стальных жаропрочных сот, покрытых напылением из редких драгоценных металлов вроде платины — именно они выполняют роль катализаторов в химических реакциях, разлагающих газообразный яд на относительно безвредные компоненты: водяной пар, азот и углекислый газ. Причем на современных машинах нейтрализаторы сделаны трехкомпонентными: каждая секция

отвечает за очистку газов от строго определенных вредных веществ.

Само собой, эти процессы протекают под бдительным контролем электроники. Она следит за тем, чтобы состав газов, поступающих из двигателя, мог быть подвергнут исправлению, а для этого постоянно изменяет параметры процесса сгорания: угол опережения зажигания, состав топливной смеси, время ее подачи в цилиндры...

Ужесточение экологических требований привело к тому, что автомобильный мотор теперь должен укладываться в норматив не только после прогрева, но и сразу после запуска, даже когда по объективным причинам очень сложно добиться сгорания с минимальным выбросом вредных веществ. Помните, как раньше чадили моторы непрогретых машин? Иногда в выхлопе явно чувствовался запах бензина: для того чтобы запустить двигатель, надо было воспользоваться «подсосом» — устройством, увеличивающим массовую долю топлива в смеси. Логика такая: бензин в холодном двигателе плохо испаряется, и чтобы увеличить шансы на воспламенение топлива от свечи, надо дать его побольше. Естественные излишки вылетали напрямик в трубу: на их сгорание просто не хватало воздуха.

Современные моторы тоже заводятся на обогащенных смесях, пускай и излишки горючего в нем минимальны. От законов физики никуда не деться, холодное топливо имеет склонность к конденсации.

К этому добавляется другая проблема: каталитический нейтрализатор «на холодную» не работает. Его минимум — 250—300 градусов. Поэтому для ускорения процесса нейтрализатор ставят в непосредственной близости к выпускному коллектору. Так что теперь он вместе с турбокомпрессором представляет собой фактически единый блок. И даже в тех случаях, когда компоновка моторного отсека затруднена (к примеру, его скромными габаритами), инженеры стараются разместить ближе к самой горячей точке двигателя хотя бы небольшой «стартовый» нейтрализатор, дополненный еще одним, отнесенным в более свободное место выпускного тракта под днищем машины. Кстати, именно там он и располагался изначально, на заре появления систем нейтрализации вредных веществ в выхлопе.

Однако, имея наибольшую эффективность в разогретом состоянии, нейтрализаторы не переносят и слишком высоких температур, более 800—900 градусов, — начинают оплавляться соты.

Перегрев может быть вызван падением несгоревшего топлива в систему выпуска. Например, при попытке завести автомобиль «с толкача». Именно поэтому инструкции к автомобилям ŠKODA запрещают заводить их методом буксировки:

накопившись в нейтрализаторе, топливо при старте двигателя способно буквально взорваться и вывести из строя дорогое устройство. Может погубить нейтрализатор и плохое состояние свечей: пропуски вспышек в цилиндрах приведут к тому, что несгоревшее топливо уйдет в систему выпуска. Это сказано к тому, что не стоит экономить на своевременной замене свечей.

#### НЕ ОСТАВЛЯТЬ МЕДВЕДЮ ШАНСОВ

Дизельные моторы получают все большее распространение на легковых машинах. В некоторых европейских странах, например в Италии, дизели у частных пользователей популярнее бензиновых моторов. Дизели меньше потребляют топлива на километр пробега, а следовательно, в процессе сгорания образуется меньше вредных веществ. Однако среди них есть такие неприятные, как сажа — продукт неполного сгорания углеводородов. Именно сажа объясняет черный цвет клубов дыма, вырывающихся из выхлопных труб старых дизельных грузовиков. Еще заметнее облако сажи, которое способен исторгнуть железнодорожный локомотив. Этот процесс иногда любовно описывают как «тепловоз дает медведя».

И все же подобные процессы лучше наблюдать издали, а не у себя под боком. В плотном автомобильном потоке до соседней трубы почти что рукой подать. И черные вкрапления в выхлопе ничего кроме раздражения у окружающих не вызывают. По этой причине на самые совершенные дизельные моторы сегодня устанавливаются так называемые DPF, фильтры твердых частиц, или сажевые фильтры.

Работает такой фильтр как губка, впитывая в себя вредные вещества. Само собой, бесконечно это продолжаться не может, ведь емкость фильтра не безгранична. Тем не менее DPF, в отличие от воздушного или масляного фильтра, менять не надо. Он способен самоочищаться. Через определенные промежутки времени (ориентировочно 500—700 километров пробега) электроника поднимает температуру выхлопных газов, и скопившаяся сажа сгорает, то есть утилизируется с минимальным вредом для окружающей среды.

#### НЕМЕДНЫЕ ТРУБЫ

Только пройдя сито очистных сооружений, совершив всю полезную работу, выхлопные газы попадают в глушитель. Как правило, их два: вспомогательный, расположенный поближе к мотору, и основной, в самом конце тракта. Вспомогательный глушитель выполняет еще и функцию резонатора, то есть поддерживает необходимую пульсацию газов в системе, которая, как мы уже выяснили,

ДЛЯ РАЗРАБОТКИ СИСТЕМ ВЫПУСКА ПРИВЛЕКАЮТСЯ САМЫЕ РАЗНЫЕ СПЕЦИАЛИСТЫ: ПО ГАЗОДИНАМИКЕ, ЭЛЕКТРОНИКЕ, МОТОРОСТРОЕНИЮ, МЕТАЛЛОВЕДЕНИЮ И ДАЖЕ ДИЗАЙНУ.



Каталитические нейтрализаторы и сажевые фильтры многократно снижают токсичность выхлопных газов.

способствует правильной вентиляции цилиндров и своевременному их наполнению горючей смесью.

Глушитель, как следует из названия, уменьшает уровень шума, присущий покинувшему камеру сгорания выхлопным газам. Автомобиль с неисправным глушителем или вовсе без такового слышен за сотни метров. Звук объясняется тем, что газы, покинувшие цилиндры, имеют очень высокую скорость, исчисляемую сотнями метров в секунду.

Гасят ее примерно так же, как снижают скорость гоночных машин: установкой на их пути препятствий, требующих объезда. Поток многократно меняет направление движения, рассеивается и в результате теряет свою энергию и способность производить шум.

Это финал. Тихие и сравнительно чистые выхлопные газы можно выпустить в атмосферу через патрубки под задним бампером — через самую заметную автовладельцу часть системы выпуска. Количество патрубков — один или два — в техническом плане значения не имеет. Скорее, данный элемент надо рассматривать как декоративный. В остальном же в системе выпуска нет даже намека на бутафорию. Чистая, выверенная десятилетиями инженерия.



# 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.

**Говорят, что в теплое время года необязательно применять специальную омывающую жидкость для стекла. Мол, достаточно простой воды. Это правда? Или все же покупать спецсоставы есть смысл? А может, обойтись народным методом — смесью средства для мытья посуды с водой?**

Народные средства, возможно, и хороши, но ŠKODA не рекомендует экспериментировать со своей безопасностью, ведь от чистоты ветрового стекла зависит то, как хорошо водитель будет видеть дорогу, как быстро заметит опасность. А сомнительные жидкости могут преподнести вам неприятные сюрпризы. Например, оставить на стекле тонкую пленку, невидимую днем, но способную вызвать сильные блики и даже ослепление ночью. Кроме того, неизвестно, как на такую химическую смесь отреагирует лакокрасочное покрытие кузова, его пластиковые или резиновые элементы. Поэтому в крайнем случае в бачок омывателя лучше залить обычную воду. Главное помнить, что вода без специальных добавок заметно сокращает срок службы щеток стеклоочистителя и приводит к повышенному истиранию стекла. Наверное, излишне говорить, что специальная жидкость лучше, чем вода или вода со средством для мытья посуды, удаляет сложные загрязнения: многокомпонентную дорожную пыль, сажу, химию для очистки улиц, следы насекомых и так далее. Для автомобилей, эксплуатируемых в России, ŠKODA рекомендует продукцию конкретного производителя — компании Líquí Moly. Результаты тестов показали ее соответствие всем предъявляемым требованиям.

**Почему межсервисный интервал в России короче, чем в европейских странах? И стоит ли в наших условиях применять «долгоиграющее» масло LongLife?**

Все дело в национальных особенностях движения. В России, как известно, летом на дорогах много пыли, зимой полно реагентов. Значительную часть года — низкие температуры. В городах — пробки. Все это формирует «тяжелые условия движения», компенсировать которые, по

мнению инженеров ŠKODA, можно более частым техническим обслуживанием, прежде всего заменой моторного масла и (при необходимости) фильтров. Что касается масла LongLife, предназначенного для европейских (удлиненных) сервисных интервалов, то применять его в России не возбраняется. Оно прекрасно подходит, однако это вовсе не значит, что на обслуживание придется заезжать реже — сроки ТО все равно не меняются.

**Скажите, раскроются ли подушки безопасности при непристегнутых ремнях безопасности? И правда ли, что на ŠKODA подушки раскрываются не сразу в полную силу, а ступенчато, в зависимости от тяжести аварии?**

В случае аварии (сильного удара) подушки раскроются независимо от того, пристегнуты ремни или нет. Причем раскроются сразу в полную силу. И если человек будет сидеть в кресле свободно, эйрбеги принесут больше вреда, чем пользы. Представьте: ваше тело при ударе по инерции полетит вперед, а навстречу ему со скоростью порядка 300 км/ч за доли секунды выстрелит подушка безопасности. Она не рассчитана на контакт с человеком в своей начальной фазе выстрела, и последствия могут быть самыми тяжелыми. Помните об этом и не игнорируйте требование закона пользоваться ремнями безопасности.

**Может ли стоимость техобслуживания у разных дилеров отличаться? Ведь работают они, по идее, по единым официальным нормативам...**

Официальные нормативы устанавливают только продолжительность обслуживания, так называемые нормо-часы, которые показывают сколько, например, времени требуется на замену масла в двигателе или воздушного фильтра. Эти параметры дилер изменить не вправе. Однако он может назначать по своему усмотрению стоимость нормо-часа, а также необходимых для проведения обслуживания расходных материалов. Поэтому итоговая цена сервиса в зависимости от региона и техцентра действительно может несколько отличаться.

**Стал замечать, что за ночь стоянки тормозные диски покрываются налетом ржавчины. Это не опасно?**

Тормозные диски, как правило, изготавливаются из чугуна. Этот материал обладает хорошими фрикционными свойствами. Однако при повышенной влажности воздуха на поверхности металла появляется тонкая пленка окислов цвета ржавчины.

Бояться этого не стоит, но надо помнить, что пленка может несколько снизить эффективность замедления. Поэтому при выезде со стоянки полезно будет провести несколько интенсивных торможений, чтобы очистить рабочую поверхность дисков.

**Увидел на модели Octavia предыдущего поколения новый значок марки ŠKODA. Разве такие машины выпускались?**

Действительно, не так давно ŠKODA обновила логотип, однако Octavia A5 (та, чьи продажи завершились этим летом) до конца своего выпуска оснащалась эмблемами старого образца. То, что вы видели, объясняется личной инициативой владельца: скорее всего, он купил и установил новый логотип у официального дилера ŠKODA.

**Хочу помыть двигатель, но опасаясь. Ничего ли не случится с ним после мойки струей высокого давления? И имеет ли вообще смысл такая мойка или мотор проще оставить грязным?**

Современные автомобили отличаются тем, что у них в подкапотном пространстве установлено множество датчиков и других электронных компонентов. Влага, а тем более струя высокого давления, для них очень вредны. Поэтому к вопросу мойки двигателя следует подходить с особой осторожностью. Однако и оставлять мотор чумазым тоже не стоит. Дорожная пыль и грязь нарушают тепловой баланс двигателя и неплохо накапливают влагу. Выход — химчистка подкапотного пространства. Эту услугу предлагают многие техцентры. Проследите только, чтобы после чистки резиновые и пластиковые детали обрабатывали восстанавливающими составами.

# Стиль жизни

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА



ŠKODA Tudor 1101 Cabrio.  
Солнечный ребёнок  
холодной войны.  
48

СДЕЛАНО В ЧЕХИИ  
Таинственная история курортных вафель. 62

РЕПОРТАЖ  
Как проходил «Большой тест-драйв» новой Octavia. 66

ПОПРОБУЙ САМ  
Что за птица «смаженный капр». 76

# Открытие послевоенного сезона

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

ŠKODA TUDOR 1101 CABRIO ПОЯВИЛАСЬ В НЕСПОКОЙНОЕ ВРЕМЯ: ЗАКОНЧИЛАСЬ ВТОРАЯ МИРОВАЯ ВОЙНА, НАЧИНАЛАСЬ ВОЙНА ХОЛОДНАЯ. А МАШИНА, НАПРОТИВ, ПОЛУЧИЛАСЬ СОВЕРШЕННО БЕЗЗАБОТНАЯ. ВСЁ КАК УЧИЛИ КЛАССИКИ ФИЛОСОФИИ: ЖИЗНЬ ТОЛЬКО ПОТОМУ И ПРОДОЛЖАЕТСЯ, ЧТО ПОЛНА ПРОТИВОРЕЧИЙ.





Стиль ŠKODA прослеживается в деталях: все сделано просто, качественно, лаконично.



## ХОЛОДНАЯ

война с большой долей вероятности закончится горячей. Мир раскололся на два лагеря. И Чехословакия окончательно определилась: она в Восточном блоке, а значит, должна готовиться к войне с Западом.

Политическая погода 1948 года не располагала к легкомыслию. Напротив, читателям только что вышедшего романа Джорджа Оруэлла «1984» (к слову, в СССР его разрешили только после означенной в названии даты) казалось, что описанное в нем невеселое будущее наступит куда скорее, чем через 36 лет.

А ведь именно тогда и родился этот изящный родстер, который совсем не вяжется с воинственными планами вождей и мрачными предсказаниями политологов. На таком бы не торопясь прокатиться с подругой по неширокой, залитой солнцем дороге меж ухоженных деревьев и ярких домиков тихих уютных городков...

### СВИДЕТЕЛЬ ПЕРЕМЕН

ŠKODA Tudor — переходная модель компании из Млада-Болеслава. В историческом смысле. Ее можно считать последней машиной буржуазной Чехосло-

вакии, с экономикой, ориентированной на конечного покупателя, и первым автомобилем новой страны принудительного распределения благ, страны, известной под именем Чехословацкая Социалистическая Республика.

Но в мае 1945 года, когда завод ŠKODA пережил бессмысленную и беспощадную бомбардировку — кто и зачем нанес авиаудар, до сих пор спорят, — о будущих переменах еще никто не догадывался. Немалых трудов стоило не только наладить в первые мирные месяцы производство самой демократичной предвоенной модели ŠKODA 995 Popular, но и подготовить ее заметно модернизированную версию, которая во время войны существовала лишь в макетах.

Выпустив примерно 250 «популяр», уже в начале 1946 года ŠKODA представила модель 1101 Tudor. Странное название имеет отношение не к английской династии, победившей в войне Алой и Белой роз, а к английскому языку. «Тудор» всего-то значит «две двери», two doors. Имя оказалось таким простым, удачным и благозвучным, что его применяли даже к тем модификациям семейства 1101, у которых было не две, а четыре двери. Называем же мы магнитолой автомобильную аудиосистему, даже если она не имеет представления о магнитных носителях.

Конечно, автомобиль имел много общего с предвоенной моделью 995. Однако мощность двигателя подняли на 2 л.с., до 32 л.с., да и кузов стал куда современной. Встроенные в массивные крылья большие



фары и «зубастая» хромированная решетка радиатора придавали Tudor очень модный вид, хотя конструктивно кузов по-прежнему представлял собой деревянный каркас и стальные наружные панели. Кстати, это последняя ŠKODA с кузовом, в котором дерево применялось не для украшения, а как доступный и практичный строительный материал. Его долговечность подчеркивается хотя бы тем фактом, что представленный на фотографиях автомобиль 1948 года выпуска, любезно предоставленный нашему журналу для съемок заводским музеем, с момента своего выпуска не потребовал сколько-нибудь серьезного кузовного ремонта.

Но вернемся к мотору. Тридцать две лошадиные силы для компактного автомобиля снаряженной массой 940 кг (родстер весил и того меньше, 920 кг) по тем временам — очень приличная мощность. Скажем, наш «Москвич-400», в «девичество» Opel Kadett, выдавал 23 л.с., а довольно солидный четырехдверный Mercedes-Benz 170V, производство которого возобновили после войны, — 38 л.с.

В остальном ŠKODA 1101 (заводское обозначение Тур 938) тоже выглядела современно: легкая хребтовая рама, полностью независимые на поперечных рессорах подвески, гидравлические тормоза. Коробка передач 4-ступенчатая с синхронизаторами на третьей и четвертой. В уютном салоне — мягкие сиденья, стеклоочистители с электроприводом. Печки, правда, не было, что в те годы никого не удивляло.

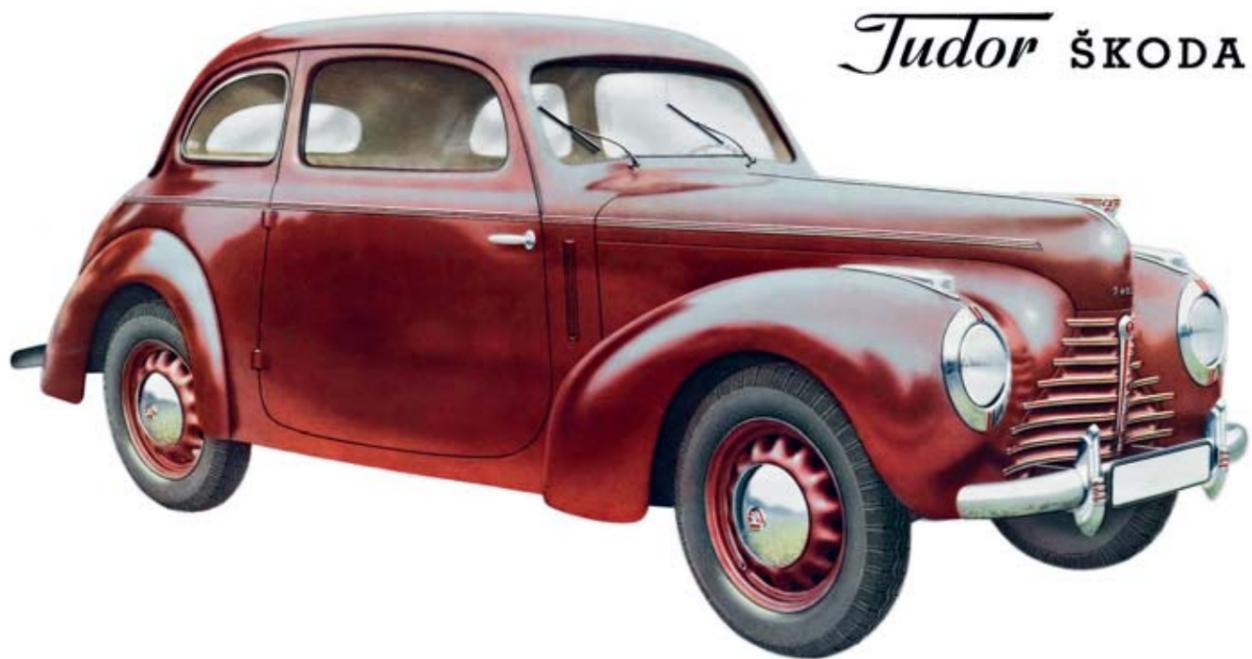
Вообще по-настоящему новые автомобили в 1946 году можно было перечислить по пальцам одной руки. Даже американцы выпускали лишь довоенные модели, да еще и с упрощенной отделкой. Не были готовы ни французские, ни итальянские, ни тем более немецкие новинки. В СССР запустили в производство действительно новую «Победу», в нейтральной Швеции делали представленный в военном еще 1944-м Volvo 444. С некоторой оговоркой на довоенное шасси в эту престижную компанию можно зачислить и чехословацкий Tudor.

**МАШИНА НАПОЛОВИНУ СДЕЛАНА ИЗ ДЕРЕВА.  
НЕСМОТЯ НА ТО ЧТО С МОМЕНТА ВЫПУСКА ПРОШЛО  
65 ЛЕТ, КУЗОВ РЕМОНТА ПОКА НЕ ПОТРЕБОВАЛ,  
И КАБРИОЛЕТ РЕГУЛЯРНО УЧАСТВУЕТ В ПРОБЕГАХ.**

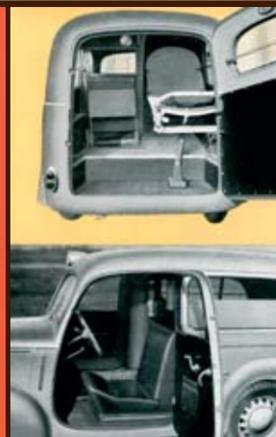
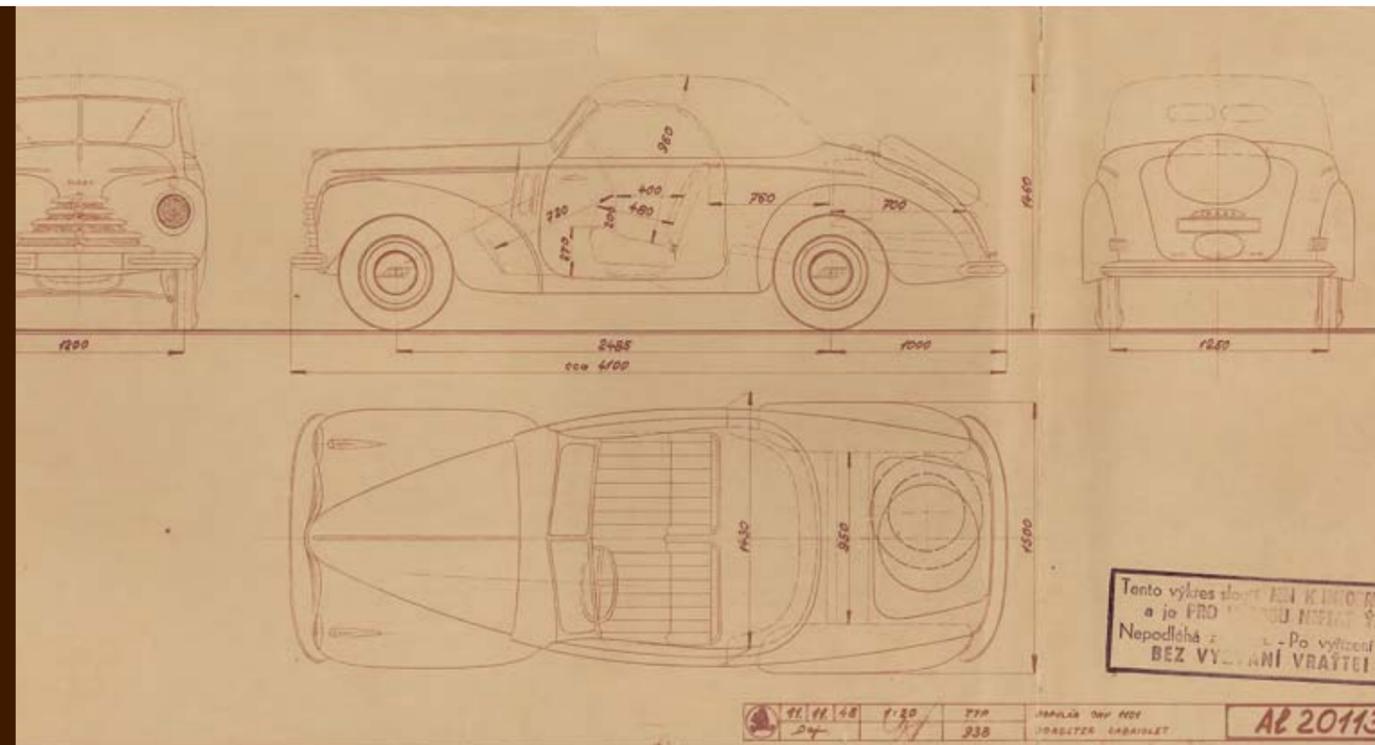


Хромовая отделка не бросается в глаза, но добавляет автомобилю нарядности.

РАМНАЯ КОНСТРУКЦИЯ ŠKODA 1101 ПОЗВОЛЯЛА ДЕЛАТЬ НА БАЗЕ ОДНОГО ШАССИ САМЫЕ РАЗНЫЕ МАШИНЫ: ОТ ОБЫЧНЫХ ПАССАЖИРСКИХ АВТОМОБИЛЕЙ И КАБРИОЛЕТОВ ДО РАЗВОЗНЫХ ФУРГОНОВ И АРМЕЙСКИХ ВНЕДОРОЖНИКОВ. ПОСЛЕДНИЕ В РЕКЛАМЕ НЕ НУЖДАЛИСЬ.



Vedle tudoru je vyráběn čtyřsedadlový kabriolet se známou patentovanou konstrukcí střechy a prostorný vůz dodávkový.





Электромеханический указатель поворота. Приводится в движение переключателем в салоне.

Кабриолет — экзотика. У большей части «тудоров» были закрытые кузова.



#### ФРАК НАРОДА

ŠKODA 1101 стала именно тем автомобилем, который был нужен послевоенной Европе: простой по конструкции, относительно недорогой и экономичный (средний расход топлива на уровне 8 л/100 км для такой машины — результат достойный). В то же время машина получилась вполне комфортная и достаточно динамичная. Максимальная скорость 100 км/ч считалась более чем достаточной. Послевоенные дороги не отличались гладкостью, и большие «мясистые» 16-дюймовые колеса как нельзя лучше защищали пассажиров от жестких ударов.

Социализм в Чехословакии еще не вступил в свои права, поэтому завод по старой привычке сразу подумал о рыночных перспективах автомобиля, выпустив целое семейство машин с разными кузовами. Помимо двухдверного чуть позже появился четырехдверный седан, двух- и четырехдверные кабриолеты, трехдверный универсал, санитарный автомобиль (две последние модификации строили на филиальном заводе в Врхлаби) и вот такой пижонский родстер, который в фирменных проспектах называли родстер-кабриолет.

Первое время «тудоры» продавались внутри страны всем, у кого были деньги. Социалистическая система, когда право на покупку автомобиля надо было заслужить, сложится позднее.

Правда, покупателей в послевоенной Чехословакии было совсем немного: большинство жило, мягко говоря, небогато. Зато Tudor стал одной из наиболее успешных экспортных моделей в послевоенной истории фирмы. Уже в 1947 году за пределы страны продали 4336 автомобилей. На первом месте по продажам в тот год стояла Бельгия — 1454 автомобиля, на втором — Финляндия, где реализовали 1258 машин. Даже в чопорной «праворукой» Великобритании в 1947-м нашли своих покупателей 158 чешских автомобилей.

Экспорт рос ежегодно. Немало машин уходило в ГДР и Польшу, в страны Северной Европы. Продавали Tudor на обоих американских континентах, а в 1948 году одна машина ушла в Ватикан. Интересно, можно было ее хоть как-то отнести к категории «папамобилей»?

В заводском архиве сохранились данные о десяти машинах, отправленных в 1947–1951 годах в СССР. Однако в чьи руки они попали, доподлинно не известно. В продажу они точно не поступали, в транспортные предприятия вроде бы тоже. Скорее всего, их купили для сравнения с отечественными «перспективными разработками» в качестве очень условных конкурентов Московского завода малолитражных автомобилей, будущего АЗЛК.

После войны ŠKODA отправляла на экспорт до 90 процентов продукции. Tudor не был исключением.

ПОЧТИ ВСЯ ПРОДУКЦИЯ ŠKODA ПОСЛЕ ВОЙНЫ УХОДИЛА НА ЭКСПОРТ. ДА И ТЕ ЛЕГКОВЫЕ МАШИНЫ, ЧТО ОСТАВАЛИСЬ В ЧЕХОСЛОВАКИИ, РАСПРЕДЕЛЯЛИСЬ В ОСНОВНОМ МЕЖДУ РАСТУЩЕЙ АРМИЕЙ ЧИНОВНИКОВ.



Воздухозаборник обеспечивает вентиляцию салона при поднятой крыше.



Незамысловатый ключ зажигания напоминает о тех временах, когда машину не имело смысла воровать: ее ни продать, ни оставить себе.

**ОСТАЁМСЯ ЗИМОВАТЬ**

Зима, как известно, не лучшее время для кабриолетов и родстеров. Зима 1948 года не подошла особенно. 25 февраля Чехословакия фактически стала другой, окончательно (но, как потом оказалось, не бесповоротно) вступив на путь социализма, испытал вскоре, пусть и в смягченной по сравнению со «старшим братом» форме, все его прелести: от арестов инакомыслящих до банального дефицита «товаров народного потребления».

Автомобили просто исчезли из свободной продажи. Теперь партийно-государственное начальство решало, кто достоин сидеть на руле собственной машины, а кто — нет. Легковые машины преимущественно распределялись в качестве служебных для разрастающейся армии чиновников, в частные руки уходили крохи: счет шел на десятки автомобилей в год.

Машина на фотографиях имеет вполне характерную судьбу: ее приобрел высокопоставленный сотрудник кабинета министров Чехословакии. Его ма-

шина не совсем стандартна: противотуманные фары и кожаная отделка салона оговаривались отдельно.

Открытые машины занимали совсем небольшую долю в общем объеме выпуска «тудоров»: точных цифр нет, но явно не родстеры делали кассу. Этому экземпляру повезло: обеспеченный хозяин мог позволить себе держать автомобиль в гараже — под открытым небом матерчатый тент не выдержал бы два десятка лет эксплуатации, предшествовавшие тому, как машина попала в запасник.

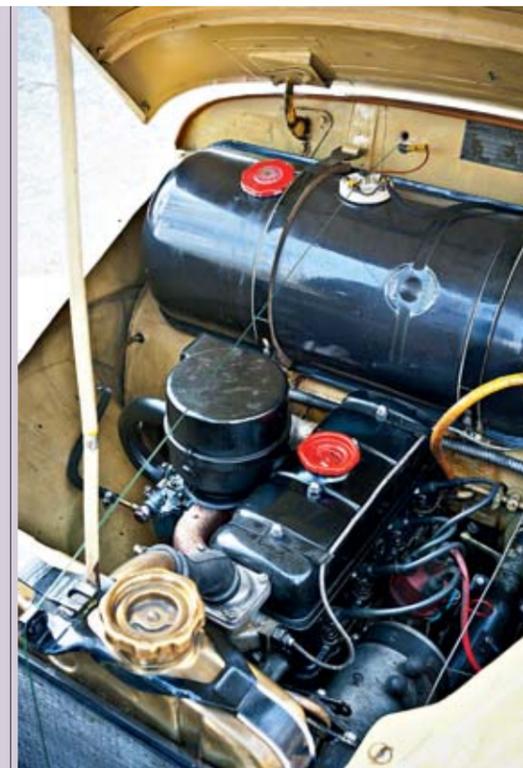
Машину неназванный чиновник продал музею в 1969 году. И ее сразу же перекрасили. Послевоенный зелено-гороховый цвет кузова заменили оптимистичным бананово-лимонным, хотя Пражская весна уже захлебнулась полководьем танков и радоваться было особо нечему.

В 1949 году семейство «тудоров» модернизировали. Индекс 1101 ушел в прошлое, ему на смену явились машины серии 1102. Они отличались в основном отделкой, в частности иной, более крупной решеткой

**ОТКРЫВАЮЩИЕСЯ ПРОТИВ ХОДА ДВИЖЕНИЯ ДВЕРИ  
ОТСЫЛАЮТ НАС К ДОВОЕННОМУ ПРОШЛОМУ ŠKODA.  
И ВСЕ ЖЕ ЭТУ МОДЕЛЬ ПРИНЯТО СЧИТАТЬ ПЕРВОЙ  
СОЦИАЛИСТИЧЕСКОЙ.**



Перчаточный ящик в салоне, отдельный отсек для запасного колеса, карманы в дверях — все сделано для удобства пользователей. Правда, второй ряд с таким уровнем комфорта направляется на определение «тещино место».



Верхнеклапанный мотор мощностью 32 л.с. достойно смотрелся даже на фоне более именитых конкурентов.

радиатора. Чуть раньше рычаг переключения передач перенесли по тогдашней моде под руль.

Завод тем временем переживал бесконечные реорганизации. В 1949 году его, конечно же, национализировали и подчинили объединению AZNP (Национальные автомобильные заводы). Некоторое время в Млада-Болеславе даже делали автомобили Tatra: легковую модель 600 и небольшой грузовик повышенной проходимости 805.

Впрочем, и ŠKODA 1102, по-прежнему отменно продающуюся на внешних рынках, выпускали до 1952 года. Всего построили 60 904 автомобиля двух поколений. Кабриолеты ориентировочно занимали не больше десятой доли в общем объеме.

Следующая серийная открытая ŠKODA появилась лишь через пять лет, в период очередной, правда, робкой и недолгой оттепели. А редкие, особенно теперь, первые послевоенные родстеры на базе Tudor остались в истории и в памяти символами сложной переломной эпохи. Она, конечно, была не слишком теплой, но предсказания Оруэлла не сбылись в буквальном смысле, что уже неплохо.

А такие машины так и просто напоминают о том, что послевоенное время было периодом великих мечтаний, что бы ни говорили предсказатели.



#### ŠKODA TUDOR 1101 CABRIO

Размеры, мм	4050 / 1500 / 1520
Двигатель	бензиновый рядный 4-цилиндровый с жидкостным охлаждением, нижним расположением распределительного вала и верхним расположением клапанов
Рабочий объем, куб. см	1089
Мощность, л.с. при об./мин.	32 при 4600
Максимальная скорость, км/ч	90-100
Расход топлива, л/100 км	8,0
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая
Привод	задний
Снаряженная / полная масса, кг	920 / 1300





# Здоровый хруст

текст: **Антон Ширяев** (Прага) | фото: **Тимофей Шерстеников**, из архива автора

КОГДА ВЫ БУДЕТЕ ЛОМАТЬ ГОЛОВУ НАД ТЕМ, ЧТО ПРИВЕЗТИ В КАЧЕСТВЕ ГОСТИНЦА ИЗ ЧЕХИИ, ВСПОМНИТЕ О КУРОРТНЫХ ВАФЛЯХ. ОТЛИЧНОЕ ЛАКОМСТВО ДЛЯ ТЕХ, КТО ДУМАЕТ, ЧТО ДУМАЕТ О СВОЁМ ЗДОРОВЬЕ.

**П**ОМИМО кривых улочек старой Праги и местного «жидкого золота» — пива, Чешская республика издавна славна своими курортами с минеральными водами. Они настолько знамениты во всем мире, а особенно в России, что сами чехи, к примеру, давно уже не считают Карловы Вары и Марианские Лазни провинциальными зонами отдыха, но внутренней границей, а приезжающим русским туристам говорят «ваши Карловы Вары». Еще в начале XIX века среди поэтов и политиков, королевских особ и промышленных олигархов из Германии, Англии и России стало модно прогуливаться по курортным колоннадам и, небрежно зацепив указательным пальцем чашку с изогнутым горлышком, с чувством, толком и расстановкой попивать воду то из одного, то из другого источника.

Следуя строгим рекомендациям врачей, лечение на водах требовало от отдыхающих аскетизма, и поэтому никак не вязалось с привычным курортным гедонизмом. Совместить эту непростую задачу попытались местные кулинары с помощью курортных вафель: вроде как десерт, однако легкий и диетический.

### РОДИНА ЗНАЕТ

О первородстве кондитерского деликатеса десятилетиями ведутся жаркие споры не только в Центральной Европе, но и в самой Чехии. То, что родина курортных вафель — Богемия, область на северо-западе Чешской республики, среди чехов никто не сомневается, и они даже требуют у Европейского союза придать курортным вафлям статус национального продукта, чтобы утереть нос немцам, полякам и австрийцам. Но вот Карловы Вары (ранее — Карлсбад) или Марианские Лазни (Мариенбад) были первыми? Выслушаем обе стороны и попробуем разобраться.

Согласно исследованиям Альфреда Байера, первого промышленного изготовителя карловарских вафель, изначально выпекать их стали в гостиницах и пансионах курортного города Карловы Вары уже в начале XIX века, но в то время они были намного проще: однослойный сухой блин, посыпанный сахарной пудрой.

## ВАФЛЯМИ ЛАКОМИЛИСЬ ОТДЫХАВШИЕ НА ВОДАХ МАРИАНСКИХ ЛАЗНЕЙ АНГЛИЙСКИЙ КОРОЛЬ ЭДВАРД VII, ПСИХОАНАЛИТИК ЗИГМУНД ФРЕЙД, ВЕНСКИЙ КОМПОЗИТОР ИОГАН ШТРАУС И ПОЛЬСКИЙ ФРЕДЕРИК ШОПЕН.

Первую же специализированную пекарню для курортников открыла прабабка Альфреда Барбора Байер, где стала делать круглые сладкие лепешки с двумя слоями, проложенными сладкой пудрой со вкусом корицы, ванили или миндального ореха и надпись «Карловарские вафли — Барбора Байер».

В 1876 году в Карловых Варах гостил Йозеф Шнайдер, подданный прусского короля, который, как и сотни тысяч отдыхающих до и после него, привез домой с курорта упаковку вафель. Спустя некоторое время Барборе Байер пришел заказ из канцелярии кайзера Вильгельма I с просьбой о еженедельной поставке курортных вафель императорскому двору. А уже через пару лет экспорт курортных вафель был налажен в Испанию, Россию, Голландию, Сербию и Венгрию, да и на международных выставках карловарские вафли получили множество призов за свой вкус и незабываемый звонкий хруст. Убедительно, не спорим. Однако у кондитеров из Марианских Лазней, городка в полусотне километров от Карловых Вар, на историю возникновения курортных вафель свой взгляд. По их версии, вафли были изобретены в начале XIX века в деревушке Тепла, неподалеку от города, где в местном монастыре повар получил заказ сделать что-нибудь на десерт к приезду гостей. Недолго думая он взял тесто для просвирок, добавил туда немного молока и сахара и запек в форме для оплаток — католических хлебцев для причастия, а затем сложил их вместе, проложив сахарной пудрой, дроблеными орешками и ванилью, и подал к столу. С тех пор курортные вафли называют оплатками, и это действительно так. Тем же церковным происхождением объясняется традиционная форма вафель: как и форма оплаток для причастия, это круг.

Сладкие оплатки, так пришедшие по вкусу, что вскоре рецепт вышел за пределы монастырских стен, стали самым модным угощением на курорте. Племянником безвестного изобретателя вафель был кондитер Райтенбергер, который в 1856 году открыл на центральном променаде курорта кондитерскую в доме «У трех фазанов» и вскоре стал производить до 500 тысяч вафель в год.



Форма курортных вафель, как и оплаток для причастия, — круг. Историки утверждают, что совпадение неслучайно.

До середины XX века процесс изготовления вафель не был автоматизирован, что особенно нравилось детям: им неизменно доставались сладкие обрезки.



Карловы Вары: в киоск, где продают свежеспеченные вафли, всегда стоит очередь. Как и сто лет назад.

Начав производство вафель в промышленном масштабе, Райтенбергер завоевал сердца и желудки всех гостей Марианских Лазней и на десяток лет раньше старушки Байер вышел на международный уровень, продавая упаковки по 6 и 12 штук, перевязанные красивой лентой. Странники этой версии утверждают, что райтенберговыми вафлями лакомились отдыхающие на водах Марианских Лазней английский король Эдвард VII, венский композитор Иоган Штраус и польский Фредерик Шопен, психоаналитик Зигмунд Фрейд. А вот Гете не успел: один из самых известных поклонников чешских минеральных курортов не дождался появления главного кулинарного атрибута отдыха.

### КРУГЛОЕ — КАТАТЬ

Новый поворот в производстве вафель произошел уже в начале XX века, когда чешский кондитер Йозеф Гомолка, проживавший в Вене, придумал новые компактные печи для готовки вафель. К огорчению детей, печи вписывались в концепцию безотходной технологии, и малышне уже не доставались остатки вафель после их обрезки металлическими круглыми прессами-клещами. Однако, как бы заглаживая свою вину перед детьми, Гомолка придумал добавлять в начинку шоколад. Это сейчас вафли с шоколадом — будничная сладость, а в те времена они стали гастрономическим триумфом чешской кондитерской мысли на австрийской земле, который пан Гомолка немедленно запатентовал в шести странах Европы. После окончания Второй мировой войны правительство Чехословакии уговаривало успешных в бизнесе, но проживающих за рубежом чехов вернуться на историческую родину. Наш герой, поддавшись на уговоры, со всем своим оборудованием переехал в Марианские Лазни, где был тепло встречен местными жителями: с таким подкреплением город мог стать вафельной столицей мира.

В апреле 1947 года была запущено новое производство, а в 1948-м к власти пришли коммунисты, которые предприятие Гомолки национализировали, но не закрыли, а даже наоборот — объединили со ставшей неподалеку другой кондитерской фабрикой по производству курортных вафель.

В 1974 году было решено запустить новый продукт, известный сегодня всей Европе как «Курортные вафли „Колонада“». Для Чехии они — как шоколад «Аленка» в России — есть почти в каждом продуктовом магазине. Их вы, скорее всего, и встретите в аэропорту на вылете из Праги.

Но существуют и другие марки. Свои курортные вафли есть во многих городах. В Подебрадах отдыхающих балует фирма Oplatky Trubičky Poděbrady; в Лугачевицах вафли изготавливает компания Kafe; в северо-западном городе-курорте Теплицях производством вафель занимается Teplické lazenské oplatky, предлагая покупателям аж 29 видов; в Карловых Варах свою продукцию продвигает пекарня KVO (Karlovarské oplatky); а производство Prazské Oplatky налажено непосредственно в Праге. В красочных упаковках вам предложат вафли с орешками, шоколадом, какао, классические, многослойные, но самые вкусные, как это было и двести лет назад, — свежеспеченные, которые продаются на улицах курорта с пылу с жару и присыпаются просто сахарной пудрой или по желанию корицей или ванилью.

Скажем больше. Сегодня по вашему желанию могут изготовить партию спецвафель. Например, чешская компания Event Factory готова разработать и нанести на хрустящие кругляшки интересующий вас рисунок, например логотип компании. Расчет верен: вафли в отличие от бесконечных значков и календариков не ждут участь быть выброшенными на помойку. Ими даже с друзьями жалко поделиться.

Ну а вопрос, кто же был первым в производстве вафель, похоже, всегда будет открытым. А производителям, привлекая наше внимание, остается усиленно соревноваться между собой, то придумывая новые рецепты, то возвращаясь к классическим. В любом случае в выигрыше останемся мы, сладстены. ☺

# Правильное начало

текст и фото: Степан Шатури

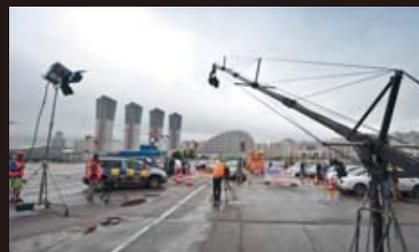
1 СЕНТЯБРЯ НА ТЕЛЕКАНАЛЕ «РОССИЯ-2» СТАРТОВАЛ ТРЕТИЙ СЕЗОН ПОПУЛЯРНОГО ШОУ-СЕРИАЛА «БОЛЬШОЙ ТЕСТ-ДРАЙВ». ГЕРОЕМ ПЕРВОГО ВЫПУСКА СТАЛ «ОДИН ИЗ САМЫХ ОЖИДАЕМЫХ АВТОМОБИЛЕЙ 2013 ГОДА». ТАКОВЫМ, ПО МНЕНИЮ ВЕДУЩИХ СЕРГЕЯ СТИЛЛАВИНА И РУСТАМА ВАХИДОВА, ЯВЛЯЕТСЯ НОВАЯ ŠKODA OCTAVIA.



**В** КОНЦЕ августа 2013 года на Ходынском поле в Москве собрались люди. Посреди плотного кольца новостроек на Ходынке уцелела одна площадка, облюбованная автошколами. Сегодня не каждый вспомнит, что это бывшая взлетно-посадочная полоса Центрального аэродрома имени Фрунзе. С него в 1935 году отправился в последний полет восьмимоторный самолет-гигант «Максим Горький». Воздушный «Титаник» рухнул неподалеку — на поселок Сокол. Статус аэродрома Ходынка утратила всего десять лет назад, когда там началось безудержное строительство. По слухам, фрагмент полосы сохранился лишь потому, что сносить его себе дороже: бетонное основание взлетки, сделанной еще при Сталине, уходит вглубь на восемь метров.

Как бы то ни было, но факт остается фактом: открытие третьего сезона шоу-сериала «Большой тест-драйв» снималось на площадке, помнящей Валерия Чкалова и Георгия Байдукова. Но вряд ли зрители думали о легендарных летчиках прошлого. В голову лезли совсем другие мысли: что лето подходит к концу, что с минуты на минуту начнется дождь, а еще совершенно некстати дует ветер — шатер, где можно выпить чайку, уже чуть не улетел.





## ЗА ЧАСОВОЙ ПЕРЕДАЧЕЙ СТОЯТ МЕСЯЦЫ РАБОТЫ, ДЕСЯТКИ ЧАСОВ ОТСНЯТОГО МАТЕРИАЛА И ТЫСЯЧИ КИЛОМЕТРОВ ПУТИ.

Ведущим тоже хватало проблем: по сценарию в первой серии сезона они должны были сжечь старую студию. Конечно, студия — громко сказано: огню планировалось предать коробки, служащие фоном, и кресла ведущих. Однако реквизит успел предательски намокнуть — с неба время от времени капало — и никак не хотел загораться.

При просмотре программы вы ничего такого не заметите: все получилось как в кино складно и будто с первого раза. Все потому, что за часовой передачей стоят месяцы работы, десятки часов отснятого материала и тысячи километров пути.

### ТРОПОЮ ПАСТОРА ШЛАГА

Подготовка к съемкам началась в январе 2013 года, когда стало очевидным: второй сезон «Большого тест-драйва» имел у зрителей успех. Повторный показ цикла передач после Нового года только подтвердил — публика одобряет. Встал вопрос, о чем снимать следующие серии. Именно так: не про какие машины, а о чем.

Рассказывает режиссер «Большого тест-драйва» Дмитрий Пищулин: «Мы с самого начала не пытались сделать русскую версию Top Gear. Не пытались как минимум по двум причинам: первое — мы не располагаем таким бюджетом, второе — автомобиль для нас никогда не был на первом месте. По-настоящему интересны люди и ситуации, а машина может служить прекрасным дополнением. Поэтому сначала мы придумываем „о чем“, а уже потом — „на чем“. Перед началом третьего сезона мы набросали несколько тем, в том числе и такую: Стиллавин с Вахидовым отправляются на горнолыжный курорт. Один будет учиться кататься на лыжах, а второй — на сноуборде. Я давно увлекаюсь сноубордом, ребята же, наоборот, к подобной активности относились прохладно. Мне хотелось изменить отношение людей к зимним курортам, показать, что главное в активном отдыхе — позитив и адреналин, а не переломанные руки и ноги, как некоторые себе представляют».

Мы разговариваем в середине марта. Вечер, за окном — синий снег швейцарского курорта Шампери. Здесь проходила основная часть съемок «Большо-

го тест-драйва» с новой «Октавией». Шампери — это недалеко от Женевы, в которой в том же марте и состоялась мировая премьера «одного из самых ожидаемых автомобилей 2013 года».

В России к тому моменту машину «живьем» еще никто не видел. Кроме разве что специалистов ГАЗа, которые весной полным ходом готовились к запуску производства «Октавии» третьего поколения. Спрос на нее ожидался высокий и было понятно с самого начала, что мощностей завода в Чехии на всех желающих не хватит. Так оно и оказалось.

А пока мы ездим по Швейцарии и ловим на себе пристальные взгляды. Швейцарцы — народ, мягко говоря, совсем не бедный. Но в отличие от нас, русских, умеющий считать деньги. Поэтому в Швейцарии любят практичные машины, машины, которые оправдывают каждый вложенный в них франк, и ценят ŠKODA: у чехов на местном рынке отличные позиции.

Но главное, конечно, заключается в том, что организовать и провести съемки в Европе проще, чем в России. Речь идет даже не об уровне сервиса на наших курортах и чистоте дорог — фактор, который при-

телевизионных съемках в межсезонье игнорировать никак нельзя. Дело в том, что официально ввезти и впускать на дороги автомобиль за несколько месяцев до начала продаж — очень мутная история. Чуть более простая, чем пройти через «красный коридор» таможни с картиной Шишкина. А у телевизионщиков расписание. Если они не начнут снимать в марте, то не соберут требуемые 12 серий к началу сезона. Тем более что главные лица «Большого тест-драйва» Сергей Стиллавин и Рустам Вахидов еще ведут утренний эфир на радиостанции «Маяк» и телевидением занимаются в свободное от основной работы время.

### КОГДА ЧАСЫ СЖИМАЮТСЯ ДО МИНУТ

Тот кто видел, как снимают кино, поражается: за смену, 12 часов интенсивной работы, на выходе получают три-четыре минуты готового материала, того, что войдет в картину. А бывает, и меньше. На телевидении требования не такие жесткие, в вечность создатели передач не метят, но тем не менее для того, чтобы смонтировать одну часовую передачу, надо от-



снять, а потом просмотреть десятки часов записей. Почему так много? Например, потому что запись ведется одновременно на несколько камер.

В Швейцарию группа взяла с собой десять. Две фотографические, Canon. В режиме видео за счет матрицы большого размера и, как следствие, размытия фона, они дают более воздушную, «киношную» картинку, чем телекамеры. Так достигается художественность. Но и у телекамер Sony свои преимущества, например, они могут писать несколько сот кадров в секунду, что позволяет делать slow motion (то, что неправильно называют замедленной съемкой — съемка как раз ускоренная): движение колеса автомобиля или руки человека можно показать по фазам. Как ни крути, спецэффект. Еще шесть камер — GoPro. Легкие и компактные, они хороши тем, что могут быть закреплены практически на любой поверхности: на ветровом стекле, как внутри, так и снаружи; на крыле или крыше автомобиля; на шлеме — «гоупрошка» была установлена на шлеме Стиллавина, когда он учился кататься на склонах Альп, и запечатлела его падения практически глазами самого героя.

Плюс дубли. Один и тот же эпизод, например «Стиллавин и Вахидов выходят из гостиницы», может быть снят с первого раза, если повезет, а может — и с пятого.

«Первый сезон мы снимали по заранее подготовленным подробным сценариям. В них даже шутки были прописаны. Но ребята не актеры, их конек — экспромт. Зрители почувствовали эту фальшь. В результате сценарии сократились втрое по объему, в них остались только ключевые моменты, а парни разыгрывают ситуации прямо на площадке, — объясняет режиссер Дмитрий Пищулин. — Жизнь сама подсказывает интересные сюжеты. Во Владивостоке мы попали в ужасную гостиницу — в передаче вошел эпизод, как Сергей в роли портье проводит для Рустама, постояльца, экскурсию: открывает шкаф, а в нем вместо ожидаемых полок — ржавые трубы, которые он называет индивидуальной системой терморегуляции».

В Швейцарии по ходу пьесы появился такой неучтенный сценарием эпизод: Вахидов и Стиллавин моют машины. Сами. В стране с высочайшим уровнем доходов населения есть такой вид самообслуживания: бросил монету в автомат — получил в свое распоряжение «керхер». Может, потому у них и много денег, что они умеют их считать?!

Кстати, снять видео — часть дела. Отдельно от «картинки» записывается звук. Человек на площадке с большими наушниками и серьезным выражением лица — звукооператор. Он отвечает не только



ЗАПИСЬ ВЕДЁТСЯ ОДНОВРЕМЕННО НА НЕСКОЛЬКО КАМЕР. В ШВЕЙЦАРИЮ СЪЁМОЧНАЯ ГРУППА ВЗЯЛА С СОБОЙ ДЕСЯТЬ ШТУК.



#### РУСТАМ ВАХИДОВ О ПРЕДАТЕЛЬСТВЕ

«Нас с Сергеем часто упрекают в том, что мы делаем ошибки. То неправильно назовем объем двигателя, то неверно укажем тип трансмиссии. Всякое бывает. Потому что мы не автомобильные журналисты, не технические специалисты, а обыкновенные люди, которые оценивают машины с точки зрения обычных людей. Просто у нас больше возможностей ездить на разных машинах и сравнивать их. Строго говоря, если вы не знаете, как функционирует процессор смартфона, это не значит, что вы не в состоянии понять, удобно пользоваться аппаратом или нет!»

Мы рассказываем о машинах простым языком. Никаких «меня подхватил табун из 350 лошадиных сил». Вы так не скажете другу. И мы так не скажем.

Теперь про «Октавию». Она и в предыдущем поколении была хорошей машиной. Меня смущало только одно — дизайн. Как будто чехам разрешили использовать новейшие технологии, но ограничили в решении дизайнерских вопросов, не давали им сделать по-настоящему красивый автомобиль. К новому поколению «Октавии» таких претензий нет. В нем чувствуется выверенная немецкая школа дизайна. Ничего лишнего, ничего сиюминутного. Это дизайн дорогих европейских машин, которые долгие годы остаются актуальными, не предавая своих владельцев. О чем я? О том, что и через десять лет, как мне кажется, владелец «Октавии» третьего поколения не будет стыдиться ездить на такой машине. Есть неубиваемые моторы, есть неубиваемый дизайн. Посмотрите на продукцию Apple: вышел пятый айфон, но и четвертый смотрится совершенно уместно. А поскольку мы в Швейцарии, приведу такой пример. ŠKODA — это часы Swatch. Их покупают люди со вкусом. Покупают не потому что у них нет денег на более дорогие часы, а потому что не видят смысла в более дорогой покупке. Главный вопрос: купил бы я себе такую машину? Да, купил бы. Она просторная. Она удобная. Она безопасная. Она экономичная. В ней я не буду чувствовать себя на дороге серой вороной. Однозначно — новая «Октавия» станет бестселлером».

за то, чтобы каждого из героев было слышно, — для этого на ведущих закрепляется микрофон-петля. Отдельно звукооператор прописывает шумы: шорох шин, звук заводящегося двигателя, скрип снега, хлопки дверей. Когда в Москве будут собирать передачу, все это пригодится.

Передача длится 52 минуты. С рекламой — чуть больше часа. По мнению режиссера, это предел. Удержать современного зрителя у компьютера или телевизора очень сложно. Зритель пошел требовательный. Даже если он не знает, сколько сил и времени было затрачено на съемку тридцатисекундного эпизода.

Выпуск программы «Большой тест-драйв» про новую «Октавию» вы найдете в интернете по адресу [http://russia2.tv/video/show/video\\_id/603299](http://russia2.tv/video/show/video_id/603299)

#### СЕРГЕЙ СТИЛЛАВИН О НРАВСТВЕННОСТИ

«Последние пять лет я тестирую автомобили. По две-три машины в неделю. И вот к какому выводу пришел. Автомобили бывают нравственными и безнравственными. По соотношению эргономики, качества, экономичности и цены. Чтобы не переплачивать за страховку и бензин. Чтобы удобно было не только водителю, но и пассажиру за ним. И чтобы соседи по потоку не тыкали: «Смотри, какой урод поехал!». С этой точки зрения новая ŠKODA Octavia — нравственный автомобиль. Настоящая семейная машина. Несмотря на то что формально она относится к классу C, в ней спокойно разместятся муж, жена, двое детей и теща посередине!»



# Проезд по Красной

текст: **Сергей Александров** | фото: **Николай Рахманов**

**Д**ЛЯ СОВРЕМЕННОГО читателя фотография с постовым выглядит чем-то вроде декораций к художественному фильму о сталинских временах. Почти угадали. Только никакой постановки, карточка репортажная, а на дворе 1955 год, то есть товарища Сталина уже два года как нет в живых, и еще шесть лет он будет лежать в мавзолее рядом с учителем. Что изменилось еще после смерти вождя? Много чего. Например, для посетителей открыли доступ на территорию Московского Кремля. До революции, кто не знает, через Кремль можно было пройти насквозь, просто чтобы срезать путь. Потом в Кремле засели большевики, и при Сталине путь за зубчатую стену простым смертным был заказан. Вновь Кремль открыли как раз в 1955 году, при Хрущеве, но пускали, конечно, как на режимный объект: шаг влево, шаг вправо...

Доступ публики на Красную площадь никогда особо не ограничивали, кроме как на время «народных праздников» — народ пускали не абы какой, а проверенный, — но фотографировать на площади при Сталине было нельзя, равно как и вообще в центре Москвы. То есть гражданин страны Советов мог достать камеру, но, скорее всего, к нему тут же подошел бы милиционер и поинтересовался: для каких целей производится фотосъемка? а не пройти ли нам в отделение, чтобы вы там подробнее рассказали о своей любви к художественной фотографии?

Собственно, с тех пор мало что изменилось. Несмотря на то что простейший фотоаппарат в телефоне есть сегодня почти у каждого, снимать на профессиональную камеру или со штатива на Красной площади по-прежнему нельзя. Где это написано? Где надо. Как и при Сталине, вам никто не обязан предъявлять секретные инструкции. Или хотите поговорить об этом с юристами в штатском?

Фотография, о которой идет речь, сделана замечательным мастером Николаем Николаевичем Рахмановым — автором лучшей в мире коллекции снимков Кремля. Рахманов тогда только устроился на работу в ТАСС и ходил по городу с фотоаппаратом «Москва-2», копией немецкой модели Zeiss Super Ikonta, освоенной к выпуску в подмосковном Красногорске. Увидел милиционера, предъявил служебное удостоверение, получил согласие на съемку. В фотохронике ТАСС снимок признали малоценным: можно подумать, кто-то не знает, что по Красной площади давно организован сквозной проезд автомобилей, от гостиницы «Москва» в сторону Москворецкого моста? Эка новость!



фото: Тимофей Шерстенников

Сейчас, даже если очень захотеть, полностью восстановить движение по площади не получится. Приглядитесь: за спиной милиционера, на самом краю кадра, видна перспектива улицы Горького, нынешней Тверской. Сейчас она перекрыта Иверскими воротами, снесенными при Сталине и восстановленными при Ельцине. Правда, к девяностым годам сквозной проезд по Красной площади был давно отменен, так что пострадала от этого только военная техника, у которой на парадах стало одним въездом меньше. Да и Красная площадь давно не та: зимой — каток, летом — концерты и разнообразные праздники (на верхнем фото), круглогодично — странное кладбище, где людей хоронили зачастую помимо воли их родственников.

Кстати, у автомобилистов и поныне осталась законная возможность немного прокатиться на личной машине по брусчатке: улица Ильинка заканчивается выездом на площадь, прямо напротив Спасских ворот. Кстати, через них ездил на работу товарищ Сталин. А Боровицкие ворота сделал главными Хрущев, прорубив к ним через историческую городскую застройку торную дорогу — проспект Калинина, сегодняшний Новый Арбат.



МИЛИЦИОНЕР НА ПОСТУ — ОРУДОВЕЦ, СОТРУДНИК ОТДЕЛА РЕГУЛИРОВАНИЯ УЛИЧНОГО ДВИЖЕНИЯ. ГАИШНИКИ НА ДОРОГАХ ПОЯВИЛИСЬ ПОЗДНЕЕ.

Москва, Красная площадь, 1955 год.

# Главрыба

текст: **Николай Дедушкин** | фото: **Дмитрий Лебедев**

НАЦИОНАЛЬНОЕ ЧЕШСКОЕ БЛЮДО — ЖАРЕННЫЙ КАРП — МОЖЕТ РАССКАЗАТЬ ВАМ О СТРАНЕ БОЛЬШЕ, ЧЕМ ИНОЙ ТУРИСТИЧЕСКИЙ ПУТЕВОДИТЕЛЬ.

## УРМАНАМ,

привыкшим судить о стране по ее кухне, стоит внести карпа в обязательный перечень чешских блюд, в один ряд с пивом, кнедликами, утопёнцами и рулькой.

Карп — по-чешски он пишется как будто с опечаткой, капр — главная в стране рыба. Его доля в рыбном хозяйстве — около 90 процентов. Сомы, толстолобики и прочие окуни дружно отдыхают под корягами. Доподлинно известно, что промышленным разведением рыбы в Чехии занимаются с XVI века. Именно в это время на юге страны, в болотистой местности в Тршебоньском районе начинается строительство системы прудов. На сегодняшний день, если посмотреть на этот регион с воздуха (например, посредством Google Maps), можно увидеть, что город Тршебонь со всех сторон окружен водоемами общим числом около 500, на которых в год выращивают до 20 миллионов килограммов рыбы. Причем три четверти этого объема будет продано по случаю главного праздника — Рождества. Рыба карп для чешской семьи — что птица индейка для американской.

За несколько веков разведение карпа охватило всю страну, но при этом самым вкусным, ценным и «исторически достоверным» считается карп, выловленный именно в Тршебоньских прудах. Дело не в местной воде, не в местной земле, а в подходе. Здесь во главу угла ставят качество улова, а не его количество, которое несложно было бы поднять вдвое. Подкормка в виде зерновых не должна превышать трети от дневного рациона взрослой рыбы: остальное она обязана найти в прудах сама. Иначе карп будет жирным, с водянистым вкусом. Растят карпов по четыре года, причем первую половину жизни рыба проводит в маленьком водоеме, вторую — в большом. Оптимальным считается вес три килограмма. Если

вы считаете, что это уже перекормленная рыба, значит, именно так и было в вашем случае. Но не в том, который описываем мы. Нашей рыбе зажиреть не дали, ее готовили к главному и, увы, единственному выступлению — на праздничном столе.

Самый традиционный и всеми любимый способ приготовления карпа в Чехии — обжарка в панировке. Для этого вам понадобятся три емкости. В одной нужно растолочь пригоршню-две сухарей из белого хлеба (или же взять готовые панировочные сухари). Во второй перемешать три свежих яйца. В третью высыпать три-четыре столовые ложки муки.

Затем требуется почистить карпа от чешуи (как правило, это делается кухонным ножом «против шерсти», от хвоста к голове). Кстати, в Чехии есть поверье: немножко чешуи свежего карпа, положенной в бумажник или кошелек, непременно приведет вас к деньгам. Однако вернемся на кухню. Аккуратно, чтобы не повредить внутренности, разрезаем рыбине живот и удаляем оттуда все лишнее. Затем отделяем карпу голову и нарезаем тушку как вам удобнее. Выжимаем на кусочки карпа четвертину лимона. Солим и перчим рыбу по вкусу, затем обваливаем ее в муке. Обмазываем кусочки сырым яйцом и вновь обваливаем карпа, теперь уже в сухарях. Затем даем рыбе постоять минут пять. Тем временем выливаем на сковороду подсолнечное масло (ровно столько, чтобы оно полностью покрыло дно), запускаем туда же кусочек сливочного масла. Разогреваем сковороду и обжариваем каждый кусочек с двух сторон до появления аппетитной золотистой корочки. По времени процесс жарки занимает не более пяти-семи минут. Жареного, или, по-чешски, смаженого карпа уместно подать и на горячее, и как закуску: он хорош в любом качестве. Под карпа хорошо говорить про особенности национальной рыбалки — с бокалом хорошего белого вина или кружкой прохладного, желательного нефильрованного пива беседа пойдет особенно хорошо.



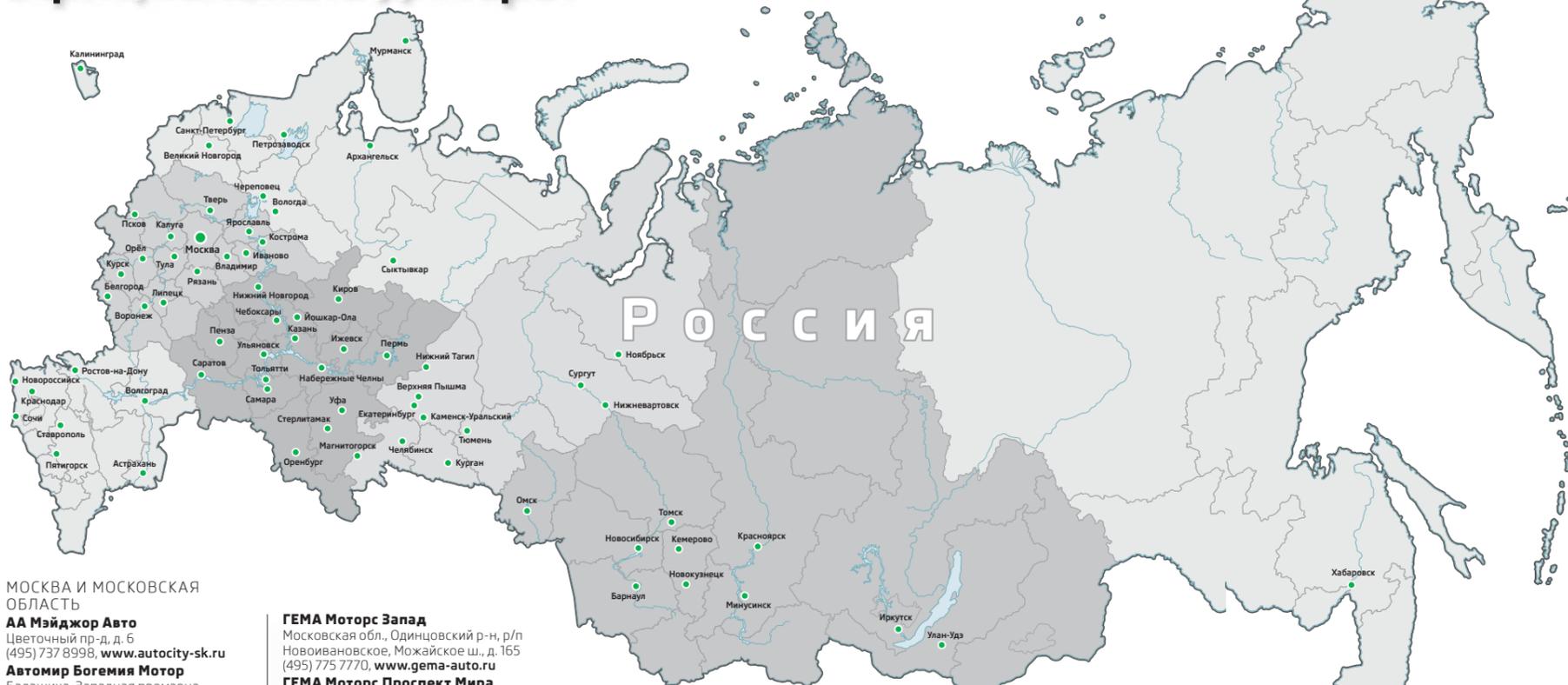
**Милан Сейдл,** шеф-повар ресторана при посольстве Чешской республики в Москве. В 1991 году окончил школу поваров в Чехии, на протяжении долгого времени работал в самых знаменитых ресторанах Праги: «У Флека», «Парнас», «Очеховка». Владеет всеми секретами национальной кухни и готов поделиться ими с читателями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

НАШЕЙ РЫБЕ ЗАЖИРЕТЬ НЕ ДАЛИ, ЕЁ ГОТОВИЛИ К ГЛАВНОМУ И, УВЫ, ЕДИНСТВЕННОМУ ВЫСТУПЛЕНИЮ — НА ПРАЗДНИЧНОМ СТОЛЕ.





# ŠKODA в России. Официальные дилеры



## МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ

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

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

**Автопрага Юго-Восток (автосалон)**  
Каширское ш., д. 61а, стр. 3, АТЦ «Москва»  
(495) 788 6868, [www.autopruga.ru](http://www.autopruga.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)

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

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

## Рапид-Авто — Каширка

Каширское ш., д. 45  
(495) 792 3939, [www.rapid-avto.ru](http://www.rapid-avto.ru)

## Рапид-Авто — Марьино

ул. Марьянский 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-т, 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)

# Россия

## 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. Октябрат, д. 33, корп. 1  
(8182) 462 525, [www.avto-bravo.ru](http://www.avto-bravo.ru)

## АСТРАХАНЬ

### АМТ-Моторс

ул. 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. 2056  
(4722) 357 171, [www.moravia-motors.ru](http://www.moravia-motors.ru)

## БРЯНСК

### Автоцентр на Литейной

ул. Литейная, 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. 596  
(343) 384 84 54, [sk-avtogrand.ru](http://sk-avtogrand.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.euroopa-avto.ru](http://www.euroopa-avto.ru)

## ИВАНОВО

### Норд-Моторс

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

## ИЖЕВСК

### АСПЭК-Лидер

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

## ИРКУТСК

### Россо СК

ул. Ширямова, д. 13  
(3952) 266 301, [www.rosso-sk.ru](http://www.rosso-sk.ru)

## ЙОШКАР-ОЛА

### ТрансТехСервис Плюс

Ул. Кирова, д. 26  
(8362) 681 612, [skoda-ttsplus.ru](http://skoda-ttsplus.ru)

## КАЗАНЬ

### РРТ-Авто Казань

ул. М. Чуйкова, д. 54в  
(843) 555 5333, [www.kazan.rtt-auto.ru](http://www.kazan.rtt-auto.ru)

### ТрансТехСервис Авто

ул. Даурская, д. 18  
(843) 526 7502, [www.skoda-tts.ru](http://www.skoda-tts.ru)

## КАЛИНИНГРАД

### ОТТО КАР

Московский пр-т, д. 205  
(4012) 577 997, [www.otto-car.ru](http://www.otto-car.ru)

## КАЛУГА

### Авто-Славия Калуга

ул. Автономильная, д. 2  
(4842) 926 060, [www.avtoslavia.ru](http://www.avtoslavia.ru)

## КАМЕНСК-УРАЛЬСКИЙ

### Европа Авто Каменск

ул. Каменская, д. 90  
(3439) 396 363, [www.euroopa-auto-kamensk.ru](http://www.euroopa-auto-kamensk.ru)

## КЕМЕРОВО

### Авто-С

ул. 62-й проезд, д. 4а  
(3842) 441 144, [www.avtos-kem.ru](http://www.avtos-kem.ru)

## КИРОВ

### Моторавто

ул. Московская, 106а  
(8332) 628 000, [www.skoda-motorauto.ru](http://www.skoda-motorauto.ru)

## КОСТРОМА

### Миллениум-Авто

ул. Галицкая, д. 106  
(4942) 358 080, [www.millennium-avto.ru](http://www.millennium-avto.ru)

## КРАСНОДАР

### Юг-Авто Центр Краснодар

ул. Дзержинского, д. 102  
(861) 260 0301, [www.skoda.yug-avto.ru](http://www.skoda.yug-avto.ru)

### Юг-Авто Центр

Адыгея, п. Яблоновский, ул. Краснодарская, д. 3  
(861) 260 0301, [www.skoda.yug-avto.ru](http://www.skoda.yug-avto.ru)

### АВТОПОРТ-КЛЮЧАВТО

ул. Крылатая, д. 12  
(861) 266 1919, [www.skoda.keyauto.ru](http://www.skoda.keyauto.ru)

## КРАСНОЯРСК

### Медведь-Восток

пр-т Металлургов, д. 2м  
(391) 212 8728, [www.skoda.medved-vostok.ru](http://www.skoda.medved-vostok.ru)

## КУРГАН

### СтатМоторс

пр-т Конституции, д. 35  
(3522) 444 400, [www.skoda-statmotors.ru](http://www.skoda-statmotors.ru)

## КУРСК

### Чешские Автомобили

ул. Энгельса, д. 173в, оф. 1  
(4712) 730 303, [www.cze-auto.ru](http://www.cze-auto.ru)

## ЛИПЕЦК

### АвтоСкаут

ул. Московская, д. 79  
(4742) 331 566, [www.autoscout-l.ru](http://www.autoscout-l.ru)

## МАГНИТОГОРСК

### Оптим Авто

ул. Зеленый Лог, д. 57  
(3519) 490 404, [www.optimavto.ru](http://www.optimavto.ru)

## МИНУСИНСК

### Медведь-Юг

ул. Абаканская, д. 80  
(39132) 23 011, [www.skoda.medved-ug.ru](http://www.skoda.medved-ug.ru)

## МУРМАНСК

### Север-Авто

ул. Домостроительная, д. 16, лит. АБ  
(8152) 554 207, [www.sevavto.ru](http://www.sevavto.ru)

## НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ

### Гранд Авто

ул. Х. Туфана, д. 3  
(8552) 534 200, [www.skoda-grandauto.ru](http://www.skoda-grandauto.ru)

## НИЖНЕВАРТОВСК

### Автоспектр

ул. Северная, д. 33  
(3466) 480 505, [www.skoda-autospectr.ru](http://www.skoda-autospectr.ru)

## НИЖНИЙ НОВГОРОД

### Автоцентр Злата

пр-т Ленина, д. 93  
(831) 250 5969, [www.zlata-nn.ru](http://www.zlata-nn.ru)

### АГАТ на Казанском

ул. Родионова, д. 189/24  
(831) 220 0888, [www.agat-skoda.ru](http://www.agat-skoda.ru)

### Агат на Комсомольском

Комсомольское ш., д. 7в  
(831) 299 9390, [www.agat-skoda.ru](http://www.agat-skoda.ru)

### Герон-Кар

ул. Июльских Дней, д. 1г  
(831) 220 8584, [www.geron-kar.ru](http://www.geron-kar.ru)

## НИЖНИЙ ТАГИЛ

### Европа Авто Тагил

ул. Красноармейская, д. 198а  
(3435) 480 464, [www.euroopa-auto-nt.ru](http://www.euroopa-auto-nt.ru)

## НОВОКУЗНЕЦК

### Арена Моторс

ул. Орджоникидзе, д. 24  
(3843) 920 202, [www.arena-motors.ru](http://www.arena-motors.ru)

## НОВОМОСКОВСК

### Миксавто

ул. Мира, д. 18А  
(48762) 45 555, [www.skoda-mixauto.ru](http://www.skoda-mixauto.ru)

## НОВОРОССИЙСК

## Читайте в следующих номерах ŠKODA Magazine



### АВТОМОБИЛЬ

#### Новая Octavia Combi

ЭЛЕКТРОПРИВОД КРЫШКИ БАГАЖНИКА  
И МНОЖЕСТВО ДРУГИХ ПРИЯТНЫХ ОПЦИЙ

### ТЕНДЕНЦИИ

**Эффект увеличенного топливного бака**  
РЕПОРТАЖ С СОРЕВНОВАНИЯ ПО ЭКОНОМИЧНОМУ  
ВОЖДЕНИЮ



ŠKODAMagazine  
РОССИЙСКОЕ ИЗДАНИЕ  
№2 (14), сентябрь 2013

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

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

**Менеджер проекта**  
Тимур Алиев

**Главный редактор**  
Сергей Шерстеников

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

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

**Над номером работали:**  
Ксения Андриянова, Барбора  
Бартошова, Наталья Борисова,  
Дмитрий Брунов, Ульяна Верещагина,  
Роман Горожий, Александр  
Данильчук, Ольга Ефремова,  
Ирина Иванова, Андрей Кальман,  
Андрей Ковтун, Витезслав Кодим,  
Ян Коллатор, Люсия Крупова, Юлия  
Курбатова, Витезслав Пельц, Алексей  
Пешков, Михаил Позднышев, Штепан  
Реха, Юлия Рубан, Вадим Селенин,  
Анастасия Сенькова, Эбинек  
Страшкара, Светлана Шаманова,  
Ивета Штербикова.

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

**Отпечатано**  
в Quad/Graphics Europe Sp. z o.o.

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

Тираж 28 040 экз.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ŠKODA Yeti.  
Внедорожный темперамент.  
Доступен от 689 000 руб.\*



Также доступен  
в модификации 4x4  
от 939 000 рублей.

Вы хотите комфортно чувствовать себя в лабиринтах городских улиц и на внедорожных просторах? Тогда ваш выбор — **ŠKODA Yeti**, универсальный кроссовер с темпераментом внедорожника. Сегодня его можно приобрести всего **за 689 000 рублей!** Все дороги и все возможности — перед вами!

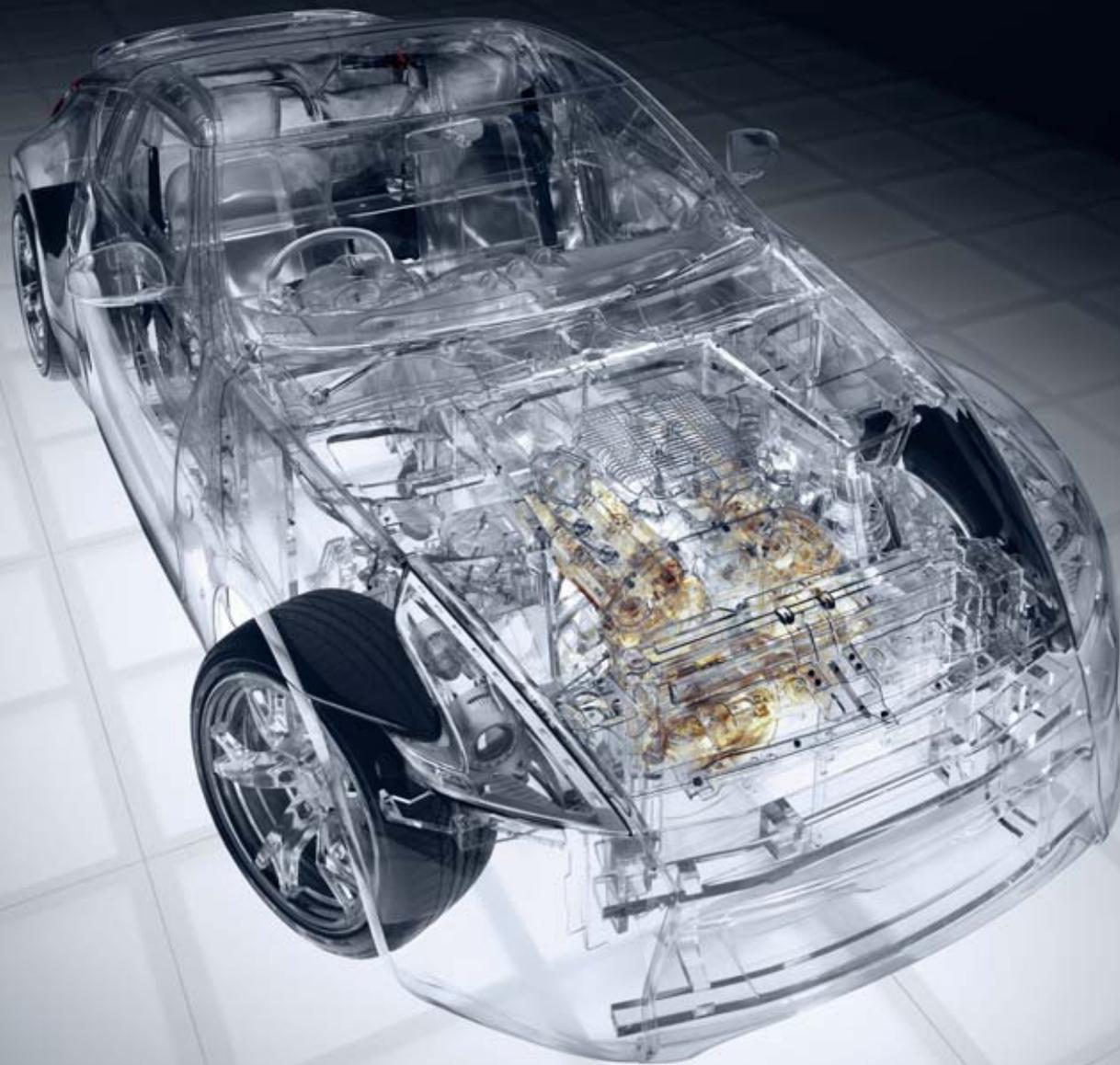
sochi.ru  
2014

ŠKODA

ОФИЦИАЛЬНЫЙ АВТОМОБИЛЬ

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.