

ŠKODA Magazine

Каталог марки «Шкода» в России

www.skoda-auto.ru

Yeti



Rapid

#MonteCarlo

16+



ŠKODA рекомендует Castrol EDGE Professional

CASTROL EDGE PROFESSIONAL СИЛА ТИТАНА БЕЗ ГРАНИЦ

Товар сертифицирован



Реклама

CASTROL EDGE PROFESSIONAL РАЗРАБОТАНО ЭКСКЛЮЗИВНО ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ŠKODA

CASTROL EDGE PROFESSIONAL с технологией **TITANIUM FST™** – наше самое сильное масло.

Испытания подтвердили, что **TITANIUM FST™** в два раза увеличивает прочность масляной пленки, предотвращая ее разрыв и снижая трение для максимальной производительности двигателя.

В соответствии со стандартом профессионального качества Castrol Professional масло профильтровано дважды и прошло оптический контроль размера частиц. Первое в мире масло, сертифицированное как полностью CO₂-нейтральное.



BOOSTED WITH
TITANIUM FST™

IT'S MORE THAN JUST OIL.

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL



ЭТО ВЫ МОЖЕТЕ

В компании «ŠKODA AUTO Россия» работает несколько специалистов из Чехии. Знаете, что их удивляет у нас едва ли не больше всего? Размеры страны. Европейцу сложно понять, как можно сесть в самолет в Москве, которая, заметим, тоже находится далеко не у самой границы, а потом лететь на восток шесть или восемь часов, не покидая пределов одного государства. Россия по своей территории в двести с лишним раз больше Чехии! И что нам, жителям самой большой в мире страны, делать с этим фактом? Гордиться! Как? Деятельно! Чтобы жители остальных стран нам завидовали.

Летом 2016 года продюсерская компания LAV Productions, Русское географическое общество и «ŠKODA AUTO Россия» организовали уникальный пробег. Три произведенных в Нижнем Новгороде кроссовера ŠKODA Yeti проехали за 72 дня через восемь часовых поясов расстояние, равное 40 350 км. Это, как вы, наверное, помните из курса географии, больше, чем окружность Земли по экватору. Такая вот «кругосветка» в границах одной страны.

Пробег носил название «Сокровенная Россия», потому что каждый день участники экспедиции находили интересные объекты, связанные с историей страны и ее людьми, о существовании которых, к сожалению, большинству из нас надо напоминать: подробный отчет об экспедиции вы найдете на страницах этого издания.

А теперь о главном. Марафон, который начался 20 июня на российско-норвежской границе и закончился 30 августа в Магадане, попал в Книгу

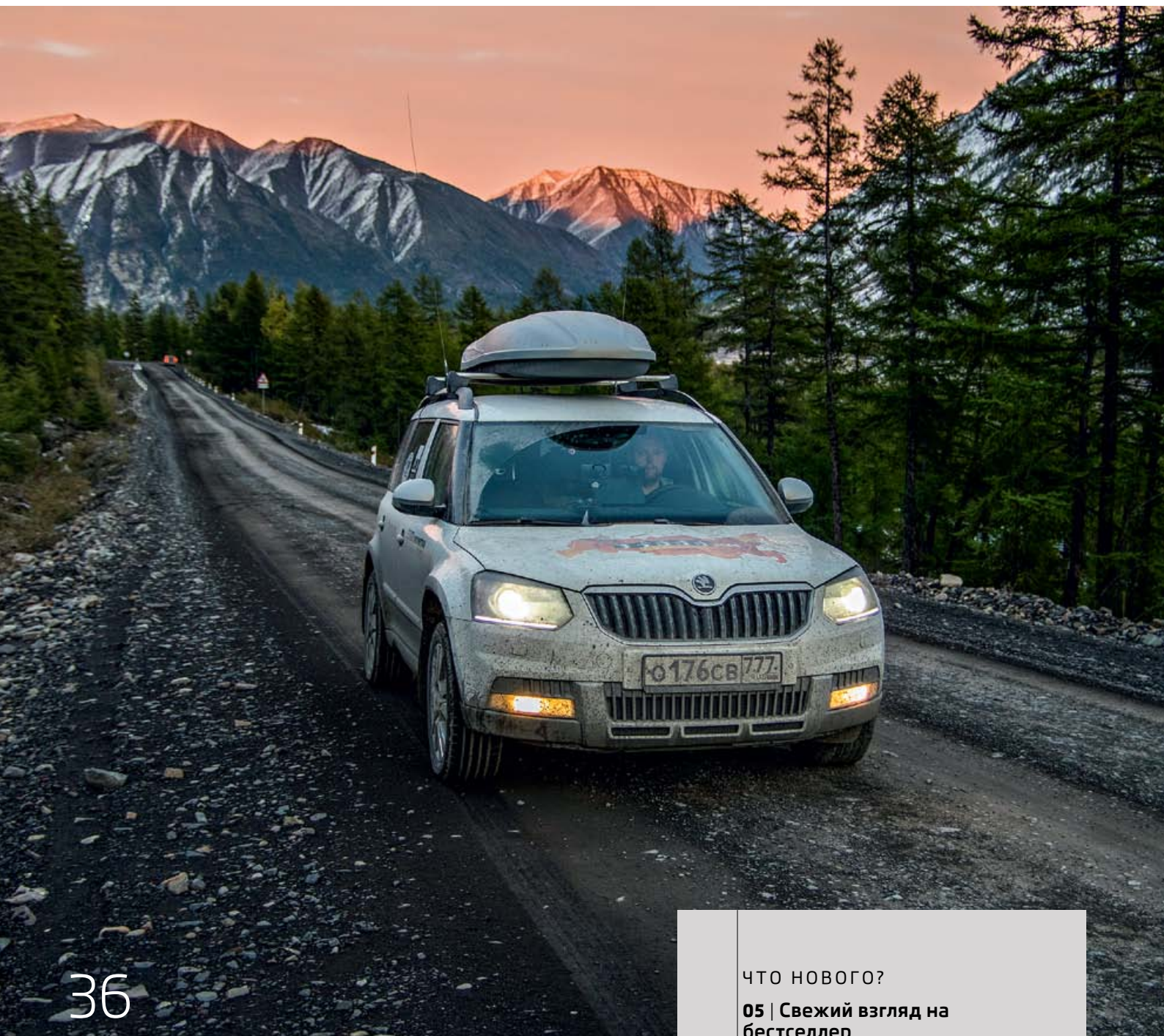
рекордов России в номинации «Самый протяженный незакольцованный автопробег в пределах одного государства на серийных легковых автомобилях» (итог после всех уточнений и корректировок — 40 230 км). Подготовка доказательной базы заняла больше месяца, а объем собранной информации превысил в электронном эквиваленте 1 Гб. Факт установления рекорда подтверждается не только системами спутникового мониторинга, но и массой письменных свидетельств, полученных в пробеге: от отметок дилерских центров ŠKODA, в которых Yeti делали плановое техническое обслуживание, до справок из госучреждений и чеков с АЗС. К чему такие формальности?

А к тому, что пробег «Сокровенная Россия» имеет все шансы попасть в Книгу рекордов Гиннеса, и доказательства должны быть самыми разносторонними.

Среди «правил игры», описывающих условия установления рекорда, было и такое. Если автомобиль в ходе пробега получает неисправность, которую экипаж не может устранить своими силами, он выбывает из зачета. Серийные, практически только с завода ŠKODA Yeti испытание российскими дорогами с честью выдержали. Пробитых колес было много, а поломок, повлиявших на график движения, ни одной — проехали даже больше, чем планировали.

Какая же у всей этой истории мораль? А она очень простая. Не бойтесь дальних дорог и больших расстояний. Для того чтобы открыть для себя новые места на карте самой большой в мире страны, достаточно того автомобиля, что уже стоит у вас под окнами. Добавим: желательно, конечно, чтобы автомобиль был марки ŠKODA.

Содержание



36

ЧТО НОВОГО?

05 | Свежий взгляд на бестселлер

НОВЫЙ ОБЛИК И НОВЫЕ ОПЦИИ ŠKODA OCTAVIA.

06 | Медведь пришёл!

ПРЕМЬЕРА ŠKODA KODIAQ НА ПАРИЖСКОМ АВТОСАЛОНЕ.

78



АВТОМОБИЛЬ

16 | Правильный настрой

ŠKODA RAPID И ŠKODA YETI ОСОБОЙ СЕРИИ MONTE CARLO.

28 | Точно в размер

ТОВАРЫ ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ.

32 | Мнение со стороны

РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ ОЦЕНИВАЮТ RAPID И YETI.

ДОРОГА

36 | Российская кругосветка

РЕКОРДНЫЙ ПРОБЕГ НА ŠKODA YETI ПО ТЕРРИТОРИИ НАШЕЙ СТРАНЫ.

50 | С высоты положения

ПО АЛЬПИЙСКИМ ДОРОГАМ НА АВТОМОБИЛЯХ ЧЕШСКОЙ МАРКИ.

ТЕНДЕНЦИИ

62 | Знаки внимания

РАЗБИРАЕМ ПРИНЦИПЫ РАБОТЫ ЭЛЕКТРОННЫХ АССИСТЕНТОВ ВОДИТЕЛЯ.

68 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

70 | Упасть, чтобы подняться

ЧЕШСКАЯ МАРКА — АВТОМОБИЛЬНЫЙ ПАРТНЁР ВЕЛОГОНКИ «ТУР ДЕ ФРАНС».

78 | Турецкий фарш

УЧИМСЯ ГОТОВИТЬ ИСЛИМ-КЕБАБ.

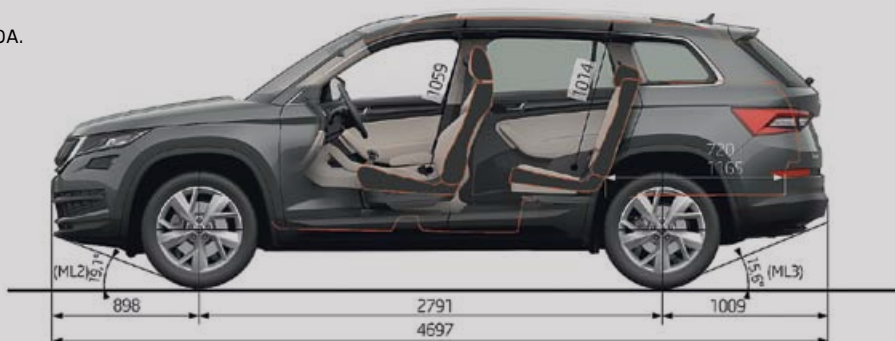
80 | Партнёры марки

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA.



50

06



НОВОСТИ



Лучшие автомобили с пробегом

ŠKODA названа лучшим в России дистрибьютором по организации продаж автомобилей с пробегом в массовом сегменте. Профессиональную премию Used Car Awards 2016, учрежденную известным аналитическим агентством «Автостат», марка получила по итогам конференции «Автомобили с пробегом: рынок, программы, инструменты». В ходе определения лауреатов была оценена деятельность 17 дистрибьюторов и 41 автомобильного холдинга.

Алексей Панкратов, отвечающий в «ŠKODA AUTO Россия» за направление «Автомобили с пробегом», заметил, что полученную награду он в первую очередь связывает с участием дилеров чешской марки в международной программе Das WeltAuto концерна Volkswagen, дающей покупателям уверенность в качестве приобретаемых машин. Так, с сентября 2016 года клиенты, покупая автомобиль ŠKODA с пробегом, получают аналог заводской гарантии, а доступ к услугам службы круглосуточной помощи на дорогах Das WeltAuto Assistance был обеспечен им и ранее.

Эталон надёжности

По результатам масштабного исследования ŠKODA была признана самым надежным автомобильным брендом в Великобритании второй год подряд. Марка возглавила британский рейтинг надежности автопроизводителей UK Vehicle Dependability Study (VDS), подготовленный компанией J.D. Power and Associates. Рейтинг VDS был составлен на основе опроса 13 тысяч британских водителей, купивших новый автомобиль в период с 2013 по 2015 год. Респонденты отвечали на вопросы, касающиеся неисправностей различных систем автомобиля, с которыми они столкнулись за последние 12 месяцев. Чем больше баллов (число нареканий на 100 автомобилей), тем хуже. Средний итог — 113 баллов. Показатель ŠKODA — 66. Лучший результат в абсолютном. Чешская марка обогнала не только прямых конкурентов, но и автомобили из премиального сегмента, которые вообще показали себя не с лучшей стороны в плане надежности со средним показателем 161 балл.

«Супербу» — 15 лет!

Первый в современной истории автомобиль с названием ŠKODA Superb сошел с конвейера в 2001 году, обозначив присутствие чешского производителя в новом для себя классе. Вообще же Superb, если заглянуть в историю, — имя довоенное. Модель, название которой в английском языке имеет значение «величественный», «великолепный», производили с 1934 по 1949 год. К концу выпуска Чехословакия встала на социалистический путь развития и необходимость в производстве «роскошных» (еще одно значение слова) моделей для широкой продажи отпала сама собой. Ситуация изменилась после того, как Чехия стала самостоятельным государством, а компания ŠKODA присоединилась к концерну Volkswagen, что открыло перед маркой ранее невиданные возможности, прежде всего технологические. Нынешнее поколение «Суперба» — уже третье с 2001 года. Автомобиль представлен в кузове седан (тем не менее доступ к огромному 584-литровому багажнику обеспечен за счет большой двери, которая поднимается вместе со стеклом) и кузове универсал (Superb Combi — хит продаж в Европе). По формальным признакам Superb можно отнести к среднему классу, однако простор для пассажиров, особенно ощутимый на втором ряду (рекордный в сегменте показатель), позволяет сравнивать модель по комфорту с машинами бизнес- и даже представительского класса. В России в настоящий момент продаются обе версии ŠKODA Superb (седан и универсал), включая автомобили флагманской комплектации Laurin & Klement с полным приводом и 280-сильным двухлитровым турбомотором. Для справки: именно на таком автомобиле передвигается президент Чехии Милош Земан. За последние 15 лет было произведено более 900 тысяч ŠKODA Superb.





Свежий взгляд на бестселлер

ŠKODA представила новую «Октавию». Самая продаваемая в мире модель чешской марки изменилась как внешне, так и внутренне.

Octavia считается «сердцем бренда». Именно эта модель, появившаяся в первом современном поколении 20 лет назад, в 1996 году, стала локомотивом стремительного продвижения компании по всему миру. За последние два десятилетия пять миллионов автомобилей семейства Octavia нашли себе владельцев более чем в ста странах мира. Нынешнее поколение модели — уже третье. Самая популярная модель ŠKODA, представленная в кузовах лифтбек и универсал (Octavia Combi), в 2015 году заняла в общем объеме производства, превысившем миллион автомобилей, около 40%.

Новая Octavia, показанная в конце осени 2016 года, обращает на себя внимание более выразительной передней частью с двойными фарами головного света. Изменение носит не только стилистический, но и функциональный характер: фары будут доступны в полностью светодиодном варианте (он заменит опцию «биксенон»). Новые задние фонари предлагаются в двух вариантах исполнения, причем в обоих случаях — с использованием светодиодов. Все та же LED-технология применяется в фоновой интерьерной подсветке дверей: тонким светодиодным полосам можно придать один из десяти цветов. В салоне появились информационно-развлекательные системы нового поколения с размером экрана до 9,2 дюйма. Почти все системы (кроме одной, начального уровня) оснащаются экранами с имитацией стеклянного покрытия. Чувствительное к легким касаниям покрытие позволило отказаться от механических органов управления: сенсорные клавиши являются частью экрана. Топовые системы могут обеспечивать доступ в интернет через Wi-Fi: для этого в специальное гнездо требуется установить SIM-карту. Для удобства пассажиров второго ряда добавилось два USB-разъема для зарядки. Среди новых опций, которые понравятся покупателям в странах с холодным климатом, значится электрический обогрев руля.



Автомобили семейства получили ряд прогрессивных систем безопасности. Ассистент Blind Spot Detection с помощью радаров обеспечивает контроль слепых зон. Те же радары, установленные в районе багажника, облегчают выезд задним ходом с парковки (ассистент Rear Traffic Alert). Датчики парковки новой «Октавии» могут инициировать автоматическое торможение, если водитель, двигаясь назад, игнорирует предупреждение об опасности. Опция «круиз-контроль с ограничителем скорости» позволяет избегать штрафов: пока водитель не нажмет педаль газа до упора, преодолев осязаемое сопротивление в конце ее хода, автомобиль не превысит установленный лимит.

В случаях, когда один автомобиль постоянно используется разными людьми, удобной добавит новая опция персонализации с тремя ключами с памятью индивидуальных настроек (положение кресла водителя, память радиостанций, установки климатической системы и т.д.). Среди решений Simply Clever отметим штатное место для зонтика под передним пассажирским сиденьем и съемный аккумуляторный фонарик в багажнике (он полагается только Octavia Combi). Продажи новой «Октавии» начнутся в России в 2017 году.

Медведь пришёл!

текст: Иван Михайлов | фото: Сергей Зайцев, ŠKODA

ОДНОЙ ИЗ ГЛАВНЫХ МИРОВЫХ ПРЕМЬЕР ПАРИЖСКОГО АВТОМОБИЛЬНОГО САЛОНА 2016 ГОДА СТАЛ ŠKODA KODIAQ — ПЕРВЫЙ БОЛЬШОЙ ВНЕДОРОЖНИК В СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. В РОССИИ НОВИНКА ДОЛЖНА ВЫЗВАТЬ САМЫЙ ЖИВОЙ ИНТЕРЕС: МОДЕЛЬ ОТВЕЧАЕТ ПРЕДСТАВЛЕНИЮ ОГРОМНОГО ЧИСЛА ЛЮДЕЙ ОБ ИДЕАЛЬНОМ СЕМЕЙНОМ АВТОМОБИЛЕ.

ŠKODA





моделью Kodiaq мы входим в новый для нашей марки сегмент рынка, рассчитывая завоевать новых покупателей», — сказал, представляя автомобиль на Парижском автосалоне, Бернхард Майер, председатель совета директоров ŠKODA.

Своим появлением Kodiaq удивил многих.

Удивил прежде всего схожестью со своим концептуальным предшественником ŠKODA VisionS, который был главным экспонатом стенда чешской марки на Женевском автосалоне весной 2016 года. Серийные образцы вообще крайне редко быстро следуют за концептами, а еще реже так много перенимают у них во внешности. Одно дело — показывать, «чего мы хотим»; другое — доказывать делом, «что мы можем». У ŠKODA обещания почти не разошлись с действительностью.

К моменту показа ŠKODA VisionS в Женеве имя серийного автомобиля не называлось. Тайну раскрыли спустя два месяца, в мае: первый в истории марки большой внедорожник называется Kodiaq. Имя это, несмотря на всю непривычность, не просто некий набор звуков, сложенных в ничего не значащее слово. Кстати, такой способ нейминга существует: производитель берет благозвучное слово (возможно, выбранное с помощью компьютера) и присваивает его новой модели. Ничего плохо в этом нет. Но у ŠKODA свой подход.

Новой модели еще задолго до показа концепта VisionS прочили имя Snowman, что вполне логично: младший брат — «йети», старший — «снежный человек». Однако в компании рассудили иначе, сохранив преемственность с Yeti, но немного изменив направление поисков. Название Kodiaq отсылает нас к медведям породы кадьяк, обитающим на одноименном

Концептуальный VisionS не обманул ожиданий.



острове к югу от побережья Аляски. Медведь — сильное, свободолюбивое животное, для которого дикая природа — родная среда. Отличный ассоциативный ряд для нового внедорожника. Не так ли?

ОТ НОСА ДО ХВОСТА

Концептуальный VisionS и серийный Kodiaq совпадают по габаритам с поразительной точностью. От бампера до бампера, или от носа до хвоста — так ведь уместно говорить про автомобиль с именем, полученным в честь медведя? — 4697 мм.

Много ли это? Мало! Никто из присутствующих на выставке журналистов не хотел верить, что Kodiaq всего лишь на 38 мм — на ширину спичечного коробка — длиннее ŠKODA Octavia. Почему не верили? Потому что Kodiaq выглядит очень серьезно. Не громоздко, а уверенно. Мощно. Медведь, одним словом. На большей части планеты, где львов не наблюдают, медведь — настоящий царь зверей. Слегка прищуренный взгляд глаз-фар транслирует эту уверенность в своих силах. Однако шеф-дизайнер ŠKODA Йозеф Кабан не советует искать буквальные черты хищника в облике Kodiaq (интервью с дизайнером — на стр. 12). Общее ощущение основательности во внешности новой модели есть, а буквального анимализма нет.

Разумный показатель длины означает, что с парковкой автомобиля не будет проблем, хорошо знакомых владельцам других больших внедорожников. Кроме того, Kodiaq можно будет заказать с системой автоматической парковки, которая станет за вас крутить руль, вписываясь в такие карманы, в какие не каждый «водитель с опытом» полезет без электронного помощника. Чтобы Kodiaq вписался, длина парковочного «кармана» должна всего лишь на 40 см с каждой стороны превышать собственную длину машины. Впрочем, парковочным автопилотом



О ВНУШИТЕЛЬНЫХ РАЗМЕРАХ САЛОНА KODIAQ СВИДЕТЕЛЬСТВУЕТ ПРЕДЛАГАЕМЫЙ НА ЗАКАЗ ТРЕТИЙ РЯД СИДЕНИЙ.



Беспроводная зарядка телефонов, раздача сигнала Wi-Fi по салону и интеграция со смартфонами — без этих опций немислимы новые модели SKODA.





На третьем ряду — два полноценных места.

(ассистентом парковки) знающих «шкодководов» не удивить, эта опция достаточно давно предлагается для моделей Yeti, Octavia и Superb. Но Kodiaq может похвастать не только ей. Среди опций, облегчающих парковку и маневрирование в ограниченном пространстве, для новой модели впервые в истории ŠKODA предлагается система кругового обзора Area View. Четыре камеры формируют полную картину происходящего (она выводится на экран информационно-развлекательной системы), помогая не только в городе, но и на бездорожье. Другая новая парковочная опция — система контроля дистанции с функцией торможения: если водитель, двигаясь задним ходом, не заметит препятствия, электроника задействует тормозную систему, не дожидаясь удара. Ассистента, конечно же, можно деактивировать на случай, когда маневры, близкие к провалу, являются частью замысла водителя.

Вопрос с габаритами автомобиля имеет две основные стороны: как много места он занимает на парковке и насколько просторен салон. С выходом Kodiaq дизайнеры и инженеры ŠKODA в очередной раз продемонстрировали свое умение работать с объемами.

В Kodiaq умещается три ряда сидений, и этим все сказано. Kodiaq — первая семиместная модель в современной истории ŠKODA. Почему требуется уточнять «в современной»? Потому что в длинной истории марки были самые разные легковые машины, в том числе и довоенный Superb 3000 с двумя откидными сиденьями перед роскошным задним диваном, предназначенным для «первого лица».

Три ряда сидений — случай редчайший для автомобилей класса Kodiaq. Дополнительные два места третьего ряда складываются: собственно, это их нормальное положение — все-таки не каждый день вы путешествуете всемером. И вообще третий ряд — опция, которую никто не собираются навязывать покупателям. Многие сделают выбор в пользу

большого объема багажника. На новой модели он привычно «устанавливает стандарты в классе». Стандартный объем — 720 л. Это при условии, что автомобиль в пятиместном, двухрядном исполнении и багаж грузится не выше линии окон. Максимальный объем багажного отделения при сложенных сиденьях второго ряда достигает 2065 л. Впечатляет? Не то слово. Автомобиль, не забываем, чуть длиннее «Октавии», которой, правда, тоже сложно найти конкурентов в «багажном» вопросе.

У семиместного Kodiaq тоже все неплохо по части перевозки багажа. При поднятых сиденьях третьего ряда за спиной пассажиров остается как минимум 270 л свободного пространства, при сложенном третьем ряду багажник у Kodiaq — как у хорошего универсала, 630 л.

Не много ли внимания мы уделяем багажнику? Конечно, нет. Kodiaq — один из лучших автомобилей для путешествий всей семьей, а что же за путешествие, которое начинается с обиды, «что нужным мне вещам места, как всегда, не нашлось?». Найдется!

Дверь багажного отделения Kodiaq может оснащаться электроприводом с дистанционным управлением и «виртуальной педалью», позволяющей открыть ее, проведя ногой под задним бампером — на случай, если руки заняты и достать бесконтактный ключ из кармана не получается.

МЕСТО В СТРОЮ

В Советском Союзе была устоявшаяся формула — «по просьбам трудящихся». Под нее государство списывало все, вплоть до повышения цен. До середины 1980-х годов проезд в автобусе стоил 5 копеек, в троллейбусе — 4 копейки, в трамвае — 3 копейки. Трудящиеся путались, где сколько платить, государство пошло им навстречу и сделало единый тариф — пятачок.





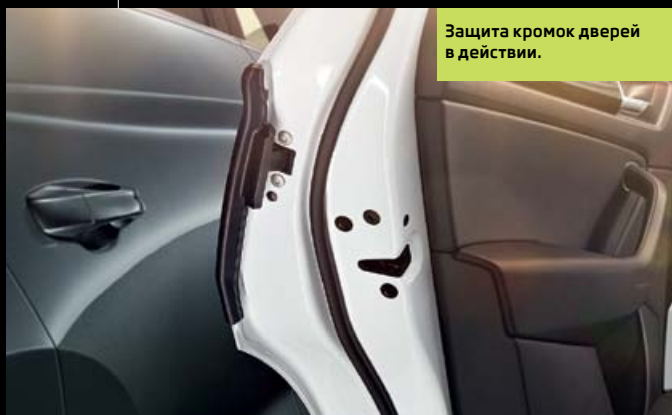
ФАРЫ KODIAQ — ОСНОВНЫЕ И ПРОТИВОТУМАННЫЕ — МОГУТ БЫТЬ ПОЛНОСТЬЮ СВЕТОДИОДНЫМИ. С ИНТЕЛЛЕКТУАЛЬНЫМ УПРАВЛЕНИЕМ.



Современный производитель, если хочет добиться успеха, должен держать «руку на пульсе» и точно представлять, чего в действительности хотят покупатели на самых разных рынках, а не сочинять за них. А покупатели все чаще голосуют рублем, кроной, евро, юанем и рупией в пользу универсальных и вместительных семейных автомобилей с определенным внедорожным потенциалом. Kodíaq — из их числа. Внешность и имя не обманывают: он не «потеряет лица» вне асфальтированных дорог.

Дорожный просвет составляет 187 мм — самый большой в современном модельном ряду компании. Короткие свесы — под этим понимается, что колеса расположены близко к бамперам, — повышают геометрическую проходимость. Кроме того, чем короче свесы, тем больше колесная база, а стало быть, и просторнее салон.

Естественно, что уже на момент своего представления Kodíaq имеет полноприводные версии. В основе системы 4x4 — многодисковая муфта с электронным управлением. В нормальных условиях большая часть крутящего момента от двигателя поступает на переднюю ось, при необходимости увеличивается тяга на задних колесах. Блок управления анализирует массу информации и способен перераспределять тягу превентивно, до начала скольжения или заноса. Для Kodíaq будет предлагаться несколько турбированных двигателей, бензиновых и дизельных. Для России, как ожидается, наиболее востребованным типом коробки передач (таковы привычки покупателей в этом классе) станет автомат. В частности, для самого мощного бензинового двигателя 2.0 TSI (180 л.с., 320 Нм) предусмотрена новая для автомобилей чешской марки 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) коробка DSG, рассчитанная на максимальный крутящий момент 600 Нм. С учетом того, что Kodíaq способен буксировать прицеп массой до 2,5 тонны, «запас прочности» коробки передач не будет лишним.




Защита кромок дверей в действии.

Багажник Kodíaq при сложенном третьем ряде сидений. 630 литров полезного объема, если грузить до линии окон.



БЕЗ МЕЛОЧЕЙ

При разработке Kodíaq большое внимание было уделено вопросам безопасности. За нее в современных автомобилях, как известно, отвечают не только прочный кузов и многочисленные подушки безопасности, но и электронные ассистенты. Для Kodíaq, как и для нового «Суперба», их предлагается очень много. Интеллектуальное управление фарами (изменение рисунка освещения с учетом дорожной обстановки). Адаптивный круиз-контроль. Система контроля слепых зон (она же предупреждает об угрозе столкновения с приближающимися автомобилями при выезде с перпендикулярной парковки задним ходом). Ассистент движения по полосе, помогающий удерживать машину в своем ряду. Ассистент движения в пробке. Ассистент контроля дистанции. Не будем подробно останавливаться на всех этих системах — их действие описано в материале на стр. 62.

Как и любая другая новая модель чешского производителя, Kodíaq получил множество «полезных штук» из разряда Simply Clever. Некоторые из них напрямую связаны с вопросами безопасности. Ставший традиционным скребок для льда под лючком топливного бака поможет очистить стекла и обеспечить себе нормальный обзор. Электронный замок задних дверей (он проходит по числу новинок) не даст детям раньше времени выбежать на дорогу. Наконец, убирающиеся пластиковые элементы защиты кромок дверей предотвращают «микроаварии» на тесных парковках. Все логично. Kodíaq — сильный, но не агрессивный. 

Излучая уверенность

ЙОЗЕФ КАБАН — ЧЕЛОВЕК, БЕЗ КОТОРОГО KODIAQ В ЕГО НЫНЕШНЕМ ВИДЕ НИКОГДА НЕ ПОЯВИЛСЯ БЫ НА СВЕТ. В ПРЕСС-ДНИ ПАРИЖСКОГО АВТОСАЛОНА ШЕФ-ДИЗАЙНЕР ŠKODA БЫЛ ОДНИМ ИЗ САМЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ ЖУРНАЛИСТАМИ СОБЕСЕДНИКОВ.



Когда вы начали работать над новой моделью?

Первые наброски появились года четыре назад, пару лет назад автомобиль обрел сходство с тем, что мы видим сегодня на стенде.

Насколько серийный автомобиль соответствует первым представлениям о нем?

Он стал лучше. Положительную роль сыграло участие большой команды: много талантливых людей приложили руку к тому, чтобы автомобиль стал таким привлекательным. На протяжении долгих месяцев мы только и делали, что совершенствовали формы. Kodiaq набрал вкус и силу. Как хорошее вино.

Какую задачу перед вами ставили изначально?

Сделать автомобиль в новом для марки сегменте рынка, чтобы он имел свое лицо, но был узнаваем как ŠKODA и отвечал бы запросам покупателей в разных частях света. Kodiaq — глобальная модель. Небольшие стилистические отличия у версий для разных стран могут быть, например китайские клиенты любят, чтобы хрома в отделке было побольше, но в целом машина едина для всего мира.

Серийный Kodiaq очень похож на концептуальный VisionS, который демонстрировали совсем недавно, весной 2016 года, на автосалоне в Женеве. Каким образом удалось довести смелые идеи до конвейера? Обычно по пути на производство концепт-кары утрачивают почти весь задор...

Любой дизайнер мечтает о том, чтобы серийный автомобиль был похож на концепт-кар. Конечно, добиться этого непросто. У дизайнеров одно видение процесса, у технологов другое, у инженеров третье. Видимо, помогло то, что мы очень хотели, чтобы на свет появился автомобиль, близкий к идеальному, автомобиль, способный удивлять и впечатлять. Между различными департаментами компании налажен очень плотный контакт, мы научились быстро решать противоречия, возникающие на пути нашего движения к намеченной цели. Kodiaq — это коллективный портрет людей, работавших над его созданием. Он,

как зеркало, отражает наши представления о мире. О том, каким он должен быть.

Сейчас, когда вы видите перед собой готовый к производству продукт, вам хотелось бы в нем что-то изменить?

Менять надо тогда, когда есть такая возможность. Всему свое время. С другой стороны, не буду отрицать: автомобиль мне нравится, он получился практически таким, каким я хотел его видеть.

Чем вы особенно гордитесь как дизайнер?

Много чем... Например, тем, что автомобиль не выглядит громоздким, а в нем между тем умещается три ряда сидений. Мы долго решали эту задачу, именуя две стороны: комфорт пассажиров внутри и вид автомобиля снаружи. Решили и не пошли на компромисс. Я горжусь тем, как выглядят фары и задние фонари. Они смотрятся почти как ювелирные украшения. «Хрустальная» тема, которую мы начали воплощать в новом «Супербе», получила развитие. У световых приборов Kodiaq завораживающий «кристаллический» внешний вид, при этом они отлично справляются со своими прямыми обязанностями. Не скрою, потребовались определенные усилия, чтобы такая концептуальная оптика стала частью серийной машины.

Чешский хрусталь, по вашему признанию, всегда был для вас источником вдохновения. Вы видите продолжение темы?

Очень хорошо вижу. Красоту чешских кристаллов я бы хотел перенести и в интерьер наших моделей. Пока это удалось реализовать только в концепт-карах, но я настойчив.

Как и когда возникло имя Kodiaq?

Оно пришло в процессе работы и сразу всем очень понравилось, потому что отражало суть нашей новой модели. Посмотрите на автомобиль — он стоит на дороге мощно и уверенно, разлаписто, как настоящий медведь. Сильное, серьезное имя. С названием Yeti мы тоже, кстати, попали в точку. Такие имена задают характер. Произнесите слово «Октавия». Разве оно не звучит сексуально? Все-таки цифровые обозначения моделей не несут такой печати индивидуальности. Они слишком холодны.

Стоит ли искать в облике Kodiaq буквальное сходство с медведем?

Не ищите черт настоящего животного, мы не занимались анимализмом. Задача надеть автомобиль буквальным сходством со зверем кажется мне не очень сложной и не слишком интересной. Важнее передать дух. Kodiaq — сильный, но добрый мишка. Однако стоять на его пути я бы не посоветовал. Погладить, пожалуй, можно. Даже хочется.

**ИМЯ KODIAQ
ОТРАЖАЕТ СУТЬ
НОВОЙ МОДЕЛИ.
АВТОМОБИЛЬ
СТОИТ НА
ДОРОГЕ МОЩНО
И УВЕРЕННО,
КАК НАСТОЯЩИЙ
МЕДВЕДЬ.**

Вы видели медведей-кадьяков в дикой природе?

В естественной среде обитания я не видел никаких медведей, и на Аляске в тех местах, откуда родом наш герой, пока не был. Много работы.

Kodiaq, как и любая другая модель ŠKODA, приводит с собой новые решения Simply Clever. Самое, пожалуй, заметное нововведение из области «повседневных удобств» — «умные» пластиковые элементы защиты дверей. Кто придумывает «просто гениальные» элементы? Какой-то специальный отдел?

Придумывают разные люди: и дизайнеры, и инженеры, и даже рабочий на конвейере может донести свою идею

до нас; если она покажется интересной, то непременно получит путевку в жизнь. Элементы защиты дверей, о которых вы говорите, впервые были применены не нами. Мы взяли эту идею, не получившую должного распространения, и стали думать, как ее улучшить, чтобы устройство оказалось работоспособным и полезным не только в теории, но и на практике. И решили вопрос. Одной проблемой у водителя стало меньше: он не будет переживать, когда кто-то из пассажиров на тесной парковке ударит бетонную стену кромкой двери.

Стратегия развития ŠKODA подразумевает, что расширение предложения в классе кроссоверов и внедорожников — приоритетная задача компании. Как долго Kodiaq будет оставаться самым большим автомобилем марки в этом сегменте?

Не торопите события. В ближайшее время Kodiaq останется нашим лидером на этом направлении. Дайте ему закрепиться, а там посмотрим. Следующие модели, которые вы увидите, не будут превосходить его размерами.

Наверное, странно говорить об этом в дни премьерного показа, но видите ли вы, в каком направлении будет развиваться сам Kodiaq?

Я знаю эти направления. Тот автомобиль, что представлен миру, — так сказать, базовая, основная версия. А в обозримом будущем появятся еще и производные. Kodiaq SportLine, Kodiaq Laurin & Klement, Kodiaq Scout. Наберитесь терпения.

Вместе с Kodiaq в Париже представлено новое поколение кроссовера Audi Q5. Эти автомобили пересекаются?

Автомобили концерна, скорее, дополняют друг друга, чем конкурируют между собой, но тот факт, что среди тех моделей, с которыми Kodiaq может бороться за внимание потребителей, журналисты ставят машины из премиум-сегмента, говорит о том, что растущие претензии нашей марки на лидерство не остаются незамеченными. Вы видите, один из Kodiaq, стоящих на стенде, окрашен в очень необычный цвет, желто-зеленый? Его нельзя пропустить. Он совершенно явно передает привет премиум-сегменту: «Ау, мы уже рядом».

Навстречу НОВЫМ ВЫЗОВАМ

О МЕСТЕ KODIAQ В МОДЕЛЬНОМ РЯДУ, О ПОКУПАТЕЛЯХ НОВОЙ МАШИНЫ И БУДУЩЕМ АВТОМОБИЛЕСТРОЕНИЯ НАШЕМУ ИЗДАНИЮ РАССКАЗАЛ ВЕРНЕР АЙХОРН, ЧЛЕН СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ŠKODA, ОТВЕТСТВЕННЫЙ ЗА ПРОДАЖИ И МАРКЕТИНГ.



Зачем ŠKODA обратилась к новому для себя сегменту рынка?

ŠKODA стремится к последовательному расширению бизнеса, а сегмент кроссоверов и внедорожников является

одним из самых привлекательных и быстрорастущих в современном мире. У нас очень хорошее предложение по автомобилям с кузовами седан, лифтбек и универсал, а в сегменте, о котором я только что говорил, до последнего времени был представлен один только Yeti. Наш компактный кроссовер зарекомендовал себя с лучшей стороны, однако понятно, что с двумя игроками нашей компании будет проще добиваться своих целей.

Кому адресован Kodiaq?

Самым разным людям, но прежде всего тем, кому нужен вместительный семейный автомобиль с определенным внедорожным потенциалом. Kodiaq привлекает не только высочайшим уровнем функциональности и практичности, характерным для всех моделей нашей марки, но также выдающимся дизайном и опциональным третьим рядом сидений в салоне. Никто из конкурентов в этом классе ничем подобным похвастать не может. Как мне кажется, автомобиль должен понравиться и российским клиентам, которые оценят и просторный салон, и большой дорожный просвет, и незаурядную внешность.

Какое место в общем объеме продаж займет Kodiaq?


Безусловно, у нас есть определенные ожидания, но я не хотел бы говорить о них раньше времени. Картина того, насколько модель оправдывает наши

планы, начнет складываться к концу 2017 года, в течение которого мы будем разворачивать продажи. Реакция журналистов, которую я наблюдаю сейчас, в дни проведения Парижского автосалона, очень положительная, так что есть все основания рассчитывать на успех.

Какую роль играет дизайн автомобиля в деле продаж?

Очень важную. Новый язык дизайна ŠKODA уже доказал свою состоятельность. За примером далеко ходить не надо, возьмите новый Superb — его популярность растет от месяца к месяцу, во многом благодаря тому, что версия «универсал» выглядит не менее изящно, чем седан. У автомобилей ŠKODA есть свой стиль, свое лицо, и это не может не привлекать внимания. Посмотрите, какой короткий срок проходит у нас между представлением яркого концептуального прототипа и появлением серийной модели, — может ли быть лучшее свидетельство того, что мы стараемся идти в ногу со временем?

Если мы перенесемся на Парижский автосалон 2000 года, то увидим, что большинству компаний не удалось угадать будущее: невероятные концепт-кары так и остались фантазиями. Компании ŠKODA понятно, каким будет автомобильный мир через 15–20 лет?

Возможно, поэтому ŠKODA, показывая свои концепты, старается «мечтать» о чем-то более реальном. Думаю, что общий тренд очевиден: электричество в качестве движущей силы автомобиля будет приобретать все большее значение. Постепенный отказ от двигателей внутреннего сгорания повлияет на всю архитектуру автомобилей. Мы привыкли, что мотор легковой машины обычно находится впереди, а багажник сзади. Это правило потеряет актуальность. Мы пока не можем представить, насколько разнообразны в плане внутренней компоновки станут автомобили будущего. Добавлю, что развитие технологий автопилотирования серьезно изменит облик водительского места. Но у ŠKODA есть явные преимущества. Уже сегодня мы демонстрируем, что умеем выжимать из автомобиля при стандартных габаритах максимум практичности, причем без ущерба для внешнего вида. Три ряда сидений на Kodiaq это наглядно доказывают. Мы видим общее направление развития и готовы принять вызов. 

АВТОМОБИЛЬ

ТЕХНИКА ДОСТИЖЕНИЯ ГЕРОИ



**ŠKODA Rapid
и ŠKODA Yeti особой
серии Monte Carlo.
Красота в деталях. 16**

АКСЕССУАРЫ

ДИСКИ, КОВРИКИ, СЕТКИ, ДЕТСКИЕ СИДЕНЬЯ И ДРУГИЕ ТОВАРЫ ИЗ ОРИГИНАЛЬНОЙ КОЛЛЕКЦИИ. **28**

ЦИТАТЫ

РОССИЙСКИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ЖУРНАЛИСТЫ ДАЮТ ОЦЕНКУ МОДЕЛЯМ RAPID И YETI. **32**

Правильн настрой

Монте-Карло для обычного человека почти то же, чем был для Остапа Бендера город Рио-де-Жанейро, — набором приятных ассоциаций: «безалаберная жизнь на берегу», «балконные пальмы и фикусы», «девушки, синее море, белый пароход, голубые экспрессы». И последнее уточнение: «подавляющее большинство граждан ходит в белых штанах».

Спорить не будем. Небольшой город Монте-Карло, находящийся на территории крошечного государства Монако, с давних пор является синонимом роскошной жизни на Лазурном Берегу. «Дорого-богато», как говорят в самой большой стране в мире.

Но Монте-Карло — это не только шик, блеск и гламур, но еще и название одного из самых известных ралли в мире. Оно проводится с 1911 года, и есть все основания полагать, что термин «ралли» для обозначения специфического вида автомобильных гонок, проходящих по дорогам общего пользования, пошел именно отсюда. В таком разрезе Ралли Монте-Карло рассматривается как старейшая раллийная гонка в мире. Ее учредил князь Монако Альбер (нынешнего правителя зовут так же, поэтому он Альбер II).



ЫЙ

текст: Иван Быстров | фото: ŠKODA

ЧТО МОЖНО СКАЗАТЬ ПРО ВСЕ ПОПУЛЯРНЫЕ МОДЕЛИ АВТОМОБИЛЕЙ? ОНИ ПРИМЕЛЬКАЛИСЬ! ДЛЯ КОГО-ТО ВОЗМОЖНОСТЬ «РАСТВОРИТЬСЯ» В ТРАНСПОРТНОМ ПОТОКЕ — СУЩЕЕ БЛАГО. ДРУГИМ НАДО ОБЯЗАТЕЛЬНО ВЫДЕЛИТЬСЯ. НЕКОТОРЫЕ ВЛАДЕЛЬЦЫ САМОСТОЯТЕЛЬНО ПРИДАЮТ АВТОМОБИЛЮ ИНДИВИДУАЛЬНОСТИ. ИЗРЕДКА БЫВАЕТ, ЧТО ПОЛУЧАЕТСЯ НЕПЛОХО. НО ЛУЧШЕ ДОВЕРИТЬСЯ ОПЫТУ И ВКУСУ ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ ДИЗАЙНЕРОВ, СПОСОБНЫХ НЕСКОЛЬКИМИ ТОЧНЫМИ ШТРИХАМИ ПРЕВРАТИТЬ ОБЫЧНУЮ МАШИНУ В ЯРКУЮ СПЕЦМОДЕЛЬ. ХОТИТЕ ПРИМЕРОВ? RAPID MONTE CARLO И YETI MONTE CARLO. УЖЕ В ПРОДАЖЕ. И ПО ОЧЕНЬ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНОЙ ЦЕНЕ.





АВТОМОБИЛИ ОСОБОЙ СЕРИИ MONTE CARLO ОТЛИЧАЮТСЯ ОТ СТАНДАРТНЫХ БОЛЕЕ ЯРКОЙ ВНЕШНОСТЬЮ И РАСШИРЕННЫМ СПИСОМ ОБОРУДОВАНИЯ. А ЦЕНА — НИЖЕ, ЧЕМ МОЖНО ОЖИДАТЬ.

Именно этому автомобилю выпуска середины 1930-х годов мы обязаны появлением нынешней серии Monte Carlo. Перед вами ŠKODA Popular с номером 54, на котором чешские гонщики показали великолепный результат в сложнейшем ралли.

80 лет назад произошло событие, которому было суждено навсегда остаться в истории марки ŠKODA. На Ралли Монте-Карло отправились два энтузиаста из Чехословакии — Зденек Поль и Ярослав Хаусман. Для участия в сложнейшем и престижнейшем мировом состязании они выбрали одну из многочисленных версий модели ŠKODA Popular — двухместную машину с открывающимся мягким верхом. Конструкция автомобиля была весьма передовой для своего времени и уже тем более для своей цены. Трубчатая (она же хребтовая) рама задавала жесткость всей конструкции и укрывала внутри себя карданный вал. Независимая подвеска всех колес обеспечивала хорошую управляемость и комфорт на дорогах с самым разным покрытием. Трансмиссионная схема «трансэксл» — когда коробка передач сдвинута к заднему мосту — и в новейшее время используется, только уже на дорогах спортивных моделях. Из трех передач в коробке две — с синхронизаторами. Очень прогрессивно. Не обошлось и без доработок: отправиться на престижнейшую гонку на полностью серийном автомобиле не решились даже наши герои. Принцип «главное не победа, а участие» их явно не устраивал. На автомобиль был установлен дополнительный бензобак — с общим запасом топлива 170 л друзья могли рассчитывать на

пробег 1500 км без дозаправки. Автомобиль оснастили подогревателем ветрового стекла, держателями для термосов и более производительной системой отопления салона. Все это, как и два запасных «зубастых» колеса чехословацкого производства, оборудованных цепями противоскольжения, что видно на фотографии исторического автомобиля, явно указывают на то, что мужчины собирались не на курорт. Механический привод тормозов был заменен более совершенным гидравлическим, поскольку соль Ралли Монте-Карло — горные участки. Главное скрывалось под капотом. Стандартный мотор объемом 1089 куб. см был заменен на более мощный от модели Rapid. Силовой агрегат объемом 1396 куб. см выдавал 34 л.с., обеспечивая максимальную скорость 110 км/ч. В январе 1936 года Зденек Поль и Ярослав Хаусман отправились из Праги своим ходом в Афины, откуда и стартовало Ралли Монте-Карло: через Салоники, Белград, Будапешт, Вену, Страсбург и Авиньон до Монако. 3852 км. Четыре дня. Ни одного штрафного очка. В результате — второе место в классе автомобилей с двигателем до 1500 куб. см.

Не совсем ожидаемый, мягко говоря, успех вызвал ликование в Млада-Болеславе, родном городе ŠKODA. Событие решили отметить. Как? Выпуском автомобилем специальной серии Popular Sport Monte



Carlo в кузовах родстер и купе. Кроме некоторых «стилистических» отличий, выделявших эти машины, они получили гидравлические тормоза и более мощный двигатель. Он развивал не стандартные 22 л.с., а 31. Примерно в такой же пропорции была поднята и цена на модель особой серии. Хочешь эксклюзива? Плати!

Современные модели, напоминающие о славной спортивной истории марки ŠKODA, лифтбек Rapid Monte Carlo и кроссовер Yeti Monte Carlo, тоже отличаются ценой от стандартных моделей. Только в меньшую сторону, если учитывать уровень их комплектации. В том, что на специальные модели автомобилей установлена специальная цена, никакого подвоха искать не стоит. В дело вступает известный принцип: при покупке пакета оборудования оно обходится дешевле, чем при наборе опций по отдельности.

ВАЖНЫЕ ДЕТАЛИ

Для начала поговорим о том, мимо чего пройти, не заметив, невозможно, — о внешнем виде нашего спортивного дуэта.

Начнем с колес. Они, как и многие другие элементы экстерьера, черные. Для «Рапида» стандартными будут 16-дюймовые легкосплавные диски Italia, для «Йети» — 17-дюймовые Origami. В качестве бесплатной опции для «Рапида» предлагается вариант замены колес на 15-дюймовые, тоже с черными дисками, но уже другого дизайна, Matone. Если дороги в вашей местности немногим лучше, чем на Ралли Монте-Карло в 1936 году, замена вполне оправдана.

Черными помимо дисков сделаны многие другие внешние детали. Под передними и задними бамперами обеих моделей — черные накладки, не слишком заметные, но соответствующие общему стилю. Накладки на бампера визуально поддержаны накладками на пороги. Они кроме декоративной несут еще и практическую функцию, оберегая пороги от повреждений.

Черные оконные стойки любому «Рапиду» и «Йети» положены от рождения. Глянцевый черный лак средней стойки лифтбека перекликается с аккуратным черным спойлером на двери багажного отделения. Наверное, стоило бы добавить, что спойлер улучшает управляемость автомобиля на высоких скоростях, попутно уменьшая загрязнение заднего стекла за счет изменения аэродинамических



потоков, но делать это не будем, потому что и с тем, и с другим у «Рапид» полный порядок и так.

У обеих моделей серии Monte Carlo в черном цвете выполнены решетка радиатора и корпуса боковых зеркал. На «Йети» тему продолжают черные рейлинги на крыше, на «Рапиде» — тонированные задние стекла (тонировка Sunset), слегка затемненные задние фонари и противотуманки с секциями светодиодных дневных ходовых огней. Фары, кстати, спецверсии лифтбека положены ксеноновые. Для Yeti ксенон тоже доступен, но уже в качестве опции. Зато у кроссовера в пакет Monte Carlo уже включена крыша черного цвета. Основной цвет кузова — на выбор: серый, серебристый, красный и белый. Rapid Monte Carlo может быть как одноцветным (стандарт), так и двухцветным, с черной крышей. Обратим ваше внимание, что гамма цветов, предлагаемых для ŠKODA Rapid модельного 2017 года, была расширена. Синий, красный (два оттенка), черный, белый, серебристый цвета остались, а к ним добавились оранжевый Correg и знаменитый — прежде всего по спортивной Octavia RS — зеленый Rallye. Плюс, как уже было сказано, сочетания этих цветов с черной крышей. Новый желтый цвет, предлагаемый для ŠKODA Rapid, автомобилям в комплектации Monte Carlo недоступен.

Возвращаясь к экстерьеру Yeti Monte Carlo, заметим, что выхлопная труба кроссовера заканчивается двойными патрубками из полированной стали. Система выпуска Rapid снаружи почти что не видна, а потому лишена такого украшения.

Описание внешности автомобилей закончим сообщением: если прохожий, восхищенный тем, насколько удачным и органичным может быть внешний тюнинг, сделанный руками профессиональных дизайнеров, подойдет к машинам поближе, то увидит черные шильдики, извещающие, что перед ним модели специальной серии Monte Carlo. У «Рапид» они расположены на средней стойке, у «Йети» — на передних крыльях.

Не поддаваясь лишним эмоциям, закончим описание экстерьера, откроем дверь и заглянем внутрь.

ПОСИДЕТЬ СО ВКУСОМ

Первое, что встречает нас, — это фирменные наклейки Monte Carlo на порогах передних дверей. Красиво и практично. Сиденья отделаны тканью особой спортивной расцветки в красно-черно-серой гамме.



Множество деталей — от накладок на педали до эксклюзивной отделки сидений — не дают водителю забыть: у него специальный автомобиль. Он привлекает внимание. На фото — Yeti Monte Carlo.

СПОРТИВНЫЙ РУЛЬ, ПОЛОЖЕННЫЙ ОБЕИМ МОДЕЛЯМ СПЕЦВЕРСИИ, ОЧЕНЬ ХОРОШ. НЕБОЛЬШОЙ, ЧТО ПРИ ГРАМОТНО НАСТРОЕННОМ УСИЛИТЕЛЕ ТОЛЬКО В РАДОСТЬ.

Как хорошее платье подчеркивает достоинства женской фигуры, так и спортивная расцветка акцентирует внимание на удобном профиле сидений. На Rapid Monte Carlo, кстати, кресла водителя и переднего пассажира спортивные, с развитой боковой поддержкой. Подголовник выполнен заодно со спинкой.

Короткое отступление. Любители «тюнинга своими руками» часто ставят приглянувшиеся им высокие сиденья от других автомобилей, закончивших свой век. Как правило, сидеть за таким быстрым водителем на переделанной машине невозможно, даже если он стоит на месте, а не показывает класс езды: в массивную спинку кресла-ковша упираются колени. Спортивные сиденья Rapid сделаны с учетом реальных размеров салона: пространство для коленей пассажиров второго ряда обеспечено продуманной конфигурацией задней части спинки. Кроме того, спортивные сиденья Rapid оснащены подушками безопасности (таким образом, всего их в лифтбеке особой серии минимум четыре). На Yeti Monte Carlo сиденья обыкновенные, с регулируемыми подголовниками, но отделка тоже спортивная. Подушек безопасности — минимум шесть (две фронтальные, две боковые, две шторки).

Спортивный руль положен обеим моделям спецверсии. И руль хорош. Не очень большой, что при

грамотно настроенном усилителе только в радость. С «приливами» в верхней части, намекающими на правильное положение рук (если руль — циферблат, хват должен быть на «без четверти три»). Отделанный натуральной перфорированной кожей — она отлично отводит лишнюю влагу с ладоней. Слегка «подрезанный» снизу в дань спортивным традициям. Кстати, вот вам факт в «копилку эрудита»: на ŠKODA Popular, выступавшем в Ралли Монте-Карло в 1936 году, руль находился справа: в Чехословакии было левостороннее движение почти до начала Второй мировой войны. Спортивные рули на современных автомобилях серии Monte Carlo могут оснащаться клавишами управления аудиосистемой и телефоном. Все внимание — дороге, ничто не должно отвлекать от управления автомобилем. Этот принцип гонщиков близок всем нормальным водителям, думающим о безопасности. Частью списка обязательного оборудования обеих моделей является многофункциональный дисплей Maxi Dot в блоке приборов. На него можно вывести массу разносторонней информации. От запаса хода в километрах (учитывается остаток топлива и текущий расход) до температуры масла в двигателе (функция, более характерная для спорткаров: она позволяет оперативно отслеживать состояние двигателя в режиме предельных нагрузок).



ВЫ НЕ СРАЗУ ЗАМЕТИТЕ — И ТЕМ ПРИЯТНЕЙ БУДЕТ НАХОДКА, — ЧТО ШКАЛЫ ПРИБОРОВ ИМЕЮТ НЕ СОВСЕМ ПРИВЫЧНЫЙ ВИД.

Из мира большого автоспорта пришли в салон «Рапида» и «Йети» серии Monte Carlo карбоновые вставки на передней панели. Ладно, не совсем карбоновые, а «под карбон», но вид обеспечивают тот, что надо: благородный серый цвет, приятный геометрический рисунок.

На правильный лад настраивают и другие спортивные штрихи, такие как красная нитка в отделке рулевого колеса и манжеты рычага коробки передач, а также накладки из нержавеющей стали на педалях. Чтобы почувствовать ногами особый рельеф накладок, требуется надеть специальную мягкую обувь, в какой мы можем видеть настоящих гонщиков и тех, кто хочет быть на них похож, однако можно гарантировать, что и в тяжелых зимних ботинках вы поймете, что контакт со «спецпедалями» — то, что надо.

Вы не сразу заметите — и тем приятней станет находка, — что шкалы тахометра и спидометра имеют на спецверсиях чуть иной вид, отличный от стандартного, с серой полосой вдоль ряда цифр. Небольшая деталь, но и она создает настроение.

В КОМФОРТНОМ РЕЖИМЕ

Вы когда-нибудь сидели внутри настоящей раллийной машины? С каркасом безопасности, жесткими креслами, многоточечными ремнями? Машины, которая ревет на ходу так, что не слышно соседа, а вопрос «где включается кондиционер?» сочтут издевательством?

По счастью, гражданские версии автомобилей «со спортивным духом» сделаны без этих перегибов. На обеих моделях серии Monte Carlo и спереди, и сзади — электрические стеклоподъемники. Для настоящей спортивной машины — ненужная роскошь: ручной привод легче и дешевле. Боковые зеркала обеих версий — с обогревом и электрорегулировкой: городским гонщикам нужен постоянный обзор на 360 градусов.

Рассказывая об обзоре, нельзя не упомянуть такую опцию, как электрообогрев ветрового стекла (сначала ее предложили для «Йети», теперь она доступна и для «Рапида»). Тонкие, едва заметные металлические нити очень быстро помогут избавиться стекло от наледи снаружи или запотевания изнутри. Считайте, средство активной безопасности: стекло с обогревом позволяет раньше заметить опасность в неблагоприятных погодных условиях.



Полная гармония формы и содержания. У ŠKODA Rapid — образцовая управляемость и отделка салона в стиле Monte Carlo помогают водителю раскрыть характер автомобиля.

Для «Рапид» — заметим, продолжая «зимнюю тему», — предлагается подогрев задних сидений: не самая частая опция в этом классе. Поскольку на Yeti задние кресла сделаны быстросъемными (это часть системы трансформации салона VarioFlex, позволяющей за секунды увеличивать объем багажного отделения), их подогрев конструктивно не предусмотрен. Передние же кресла в обеих машинах стандартно оснащены подогревом.

Сохранять ясную голову в жару водителю поможет кондиционер. Кроме шуток: комфортная температура воздуха в салоне — важный фактор безопасности. Причем на Yeti Monte Carlo будет установлен не обычный кондиционер, как на «Рапиде», а система двухзонного климат-контроля. Очень удобно в случае, когда пилот и штурман не могут между собой договориться, горячо в машине или холодно.

Сегодня трудно сказать точно, но наверняка Зденеку Полю и Ярославу Хаусману не хватало в салоне автомобиля радио, пока они ехали две с лишним тысячи километров к месту старта из Праги в Афины.

Rapid и Yeti серии Monte Carlo оснащены по последнему слову техники в области развлечений. Для спецверсии «Рапид» в качестве штатного оборудования предусмотрена система Swing с шестью

динамиками. Для «Йети» — система Volero с восемью колонками. У обеих систем цветные дисплеи. Так что ничто не мешает вам заказать камеру заднего вида, оснащенную — оцените подход марки ŠKODA! — омывателем, делающим эту опцию полезной и в плохую погоду, когда на дорогах становится грязно.

Обе медиасистемы читают SD-карты и USB-накопители (USB-порт подходит и для зарядки мобильных аппаратов). Оба головных устройства можно использовать для разговоров по мобильному, не прикасаясь к телефону. Принимать звонки клавишами на руле, набирать номер — через экран (голосовое управление — за небольшую доплату). Микрофон в верхней части салона и канал Bluetooth, по которому, собственно, и происходит соединение информационно-развлекательной системы с телефоном, уже имеются в обеих машинах. По заказу и на Rapid, и на Yeti установят систему Amundsen. Ее принципиальное отличие — встроенный навигационный блок. Установив карты Западной Европы, до Афин или сразу до Монте-Карло доберетесь без лишних вопросов. Когда топливо будет подходить к концу, система в автоматическом режиме предложит вам найти ближайшую АЗС. Будь такой умный помощник у Зденека Поля и Ярослава Хаусмана, глядишь, они бы обошлись без дополнительного бензобака.

ОБА АВТОМОБИЛЯ ПОКАЗАЛИ СЕБЯ С ЛУЧШЕЙ СТОРОНЫ ПО РЕЗУЛЬТАТАМ КРАШ-ТЕСТОВ EURO NCAP: ПЯТЬ ЗВЁЗД ЗА БЕЗОПАСНОСТЬ.

ПУТЁВКА В ЖИЗНЬ

На Porsche 911, который многие эксперты, отнюдь не диванные, полагают лучшим спортивным автомобилем в мире из допущенных на дороги общего пользования (приятно, что ŠKODA и Porsche объединены концерном Volkswagen), есть одна необычная особенность. Замок зажигания на этой модели (да и на других автомобилях Porsche) расположен слева от рулевой колонки. Зачем, когда большинство пользователей — явные правши? Дань спортивной традиции, напоминание о тех временах, когда гонщики, получив команду стартовать, бежали к своим машинам и на ходу целили ключом в замок. С такой точки зрения его расположение со стороны двери совершенно оправданно.

На автомобилях Rapid и Yeti Monte Carlo замки зажигания находятся на привычном месте, справа от руля. Но это обстоятельство не мешает запустить вам двигатель быстро, как на гонке. Для этого всего лишь надо оснастить машины системой KESSY, и тогда открыть дверь и запустить двигатель станет возможным, вообще не доставая ключа из кармана. Опция KESSY идет в одном пакете с сигнализацией. Установленный на заводе охранный комплекс гарантированно не будет конфликтовать с остальным

электрооборудованием автомобиля. Тот, кто успел помучаться с «сигналкой», поставленной на стороне, понимает, о чем идет речь.

Автомобильные гонки дали путевку в жизнь большому количеству технических решений, которые мы воспринимаем сегодня как должное. Например, дисковые тормоза. На описываемых машинах они устанавливаются спереди и сзади (кроме «Рапида» с самым скромным мотором 1,6 мощностью 90 л.с. — у него на задней оси барабанные механизмы). Из желания добиться от мотора большей мощности без увеличения рабочего объема возникли современные турбированные двигатели. Один из них, объемом 1.4 TSI, с отдачей 125 л.с., предлагается и для «Рапида», и для «Йети». Для кроссовера — как с механикой, так и автоматической (роботизированной) коробкой DSG, для лифтбека — исключительно с DSG.

Эта коробка с двумя сцеплениями, среди ключевых достоинств которой — высокая эффективность и, как следствие, низкий расход топлива, — пришла к нам из спорта. Сильно, правда, изменившись: она стала очень комфортной, но не утратила своего динамичного характера: не у каждого получится «объехать» ее на механике. Кстати, 125 турбированных лошадей и 200 Нм крутящего момента



1



2



3

1. Фирменные накладки на пороги.

2. Высокие спортивные передние сиденья не мешают в «Репиде» пассажирам второго ряда.

3, 4. Тканевые коврики и накладки из нержавеющей стали на педали — часть стандартной комплектации автомобилей серии Monte Carlo.



4

для автомобиля класса «Репида» — это достаточно «горячо».

Турбированный двигатель 1.8 TSI мощностью 152 л.с. положен полноприводному Yeti Monte Carlo. Он предлагается исключительно с автоматом (6-ступенчатой DSG). Привод 4x4, реализованный посредством многодисковой муфты с электронным управлением, позволяет полностью раскрыть внедорожный потенциал Yeti; впрочем, и кроссоверы с передним приводом благодаря 180-миллиметровому дорожному просвету и продуманной геометрии кузова на кое-что способны за пределами асфальтовых дорог.

Привод на Yeti Monte Carlo 1.8 TSI 4x4 является постоянным полным: небольшая доля крутящего момента подается на заднюю ось даже при движении в нормальных условиях. По мере надобности процент плавно увеличивается, достигая пропорции 50:50 (скажем, автомобиль едет по обледенелой дороге в гору). Процессом командует электроника, анализирующая огромный поток информации, что позволяет предсказывать события и перераспределять крутящий момент не по факту, а превентивно. Добавим также, что все Yeti в исполнении 4x4 оснащены кнопкой off-road. Активация внедорожного режима меняет работу многих систем. Реакция

на нажатие педали газа становится менее резкой: полезное свойство, когда вам надо аккуратно двигаться, преодолевая препятствия на пути. Для более уверенного трогания на бездорожье противобуксовочная система (ASR) допускает прокручивание колес, а электронная блокировка дифференциала (EDS) активнее занимается перераспределением крутящего момента между колесами: проворачивающееся колесо подтормаживается более интенсивно, чем в обычных условиях. При движении под гору, когда нажимать на тормоз надо с предельной осторожностью (если машину развернет поперек склона, она может опрокинуться), электронный ассистент возьмет на себя поддержание постоянной скорости движения. Наконец, при нажатой кнопке off-road иначе работает ABS. Время, на которое управляющая программа позволяет колесам блокироваться, увеличивается: на снегу или на песке шины нагребают перед собой «тормозные башмаки», способствующие скорейшей остановке кроссовера.



1



2



3

1. Перфорированная натуральная кожа, красная нитка, спортивный профиль.

2. Отделка манжеты рычага коробки передач поддерживает общий стиль.

3. Декоративные вставки «под карбон» смотрятся очень строго.

СВОИ РЕБЯТА

Rapid и Yeti в исполнении Monte Carlo производят в России. Лифтбек — на заводе Volkswagen в Калуге, кроссовер — на предприятии «Группы ГАЗ» в Нижнем Новгороде в рамках партнерского соглашения с концерном. Автомобили делают по так называемому полному циклу, со сваркой и окраской кузовов. Более того, в России, все в той же Калуге, на новом заводе, который обошелся концерну в 250 млн евро, Volkswagen производит двигатели 1.6 MPI. Среди российских покупателей «Рапид» и «Йети» этот мотор является самым популярным. Классический атмосферный двигатель, фактически сконструированный заново. Инженеры ŠKODA взяли передовые наработки концерна в области двигателестроения и сделали агрегат, который был заведомо востребован на таких рынках, как Россия. В нем нет турбины, и непосредственный впрыск заменен распределенным, зато к качеству бензина такой двигатель относится не так критически. 1.6 MPI отличается при этом завидной — для классических атмосферных моторов такого объема — экономичностью и очень «теплым характером». Помните о «передовых наработках»? Среди них есть и такая: использование энергии отработавших газов, горячих с первой секунды после запуска

двигателя, для разогрева антифриза. Технически это реализовано следующим образом: выпускной коллектор встроен в головку блока цилиндров. Даже в сильный мороз мотор прогревается за считанные минуты, обеспечивая салон теплом.

1.6 MPI имеет мощность 110 л.с. и сочетается как с механической 5-ступенчатой коробкой передач, так и 6-ступенчатым автоматом классической гидромеханической конструкции. Оба варианта доступны и для «Рапид», и для «Йети».

Кстати, в Калуге двигатель 1.6 MPI собирают еще и в деформированной до 90 л.с. версии: она имеет такой же, как и на 110-сильном моторе, показатель крутящего момента — 155 Нм, но дает возможность сэкономить на стоимости автомобиля, страховке и ежегодном транспортном налоге. Такой силовой агрегат предлагается с механической коробкой для Rapid Monte Carlo. В конце концов, победу определяет не мощность мотора, а уверенность в своих силах. А с ярким красивым автомобилем она обязательно будет с вами.

YETI / Технические характеристики

ŠKODA Yeti	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI 4x4
Размеры, мм	4222 / 1793 / 1691	4222 / 1793 / 1691	4222 / 1793 / 1691
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1598	1395	1798
Мощность, л.с. при об./мин.	110 при 5800	125 при 5000-6000	152 при 4300-6200
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	155 при 3800	200 при 1400-4000	250 при 1500-4500
Максимальная скорость, км/ч	175 (172)*	187 (186)*	192
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,8 (13,3)*	9,9 (10,1)*	9,0
Расход топлива (средний), л/100 км	6,9 (7,1)*	5,8 (5,8)*	7,9
Привод	передний	передний	постоянный полный
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

* Данные для двигателя с автоматической трансмиссией.

RAPID / Технические характеристики

ŠKODA Rapid	1.6 MPI (90 л.с.)	1.6 MPI (110 л.с.)	1.4 TSI
Размеры, мм	4483 / 1706 / 1474	4483 / 1706 / 1474	4483 / 1706 / 1474
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1598	1598	1395
Мощность, л.с. при об./мин.	90 / 4250	110 / 5800	125 / 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	155 / 3800	155 / 3800	200 / 1400-4000
Максимальная скорость, км/ч	185	195 (191)*	208
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	11,4	10,3 (11,6)*	9,0
Расход топлива (средний), л/100 км	5,8	5,9 (6,1)*	5,3
Привод	передний	передний	передний
Коробка передач	5-ступенчатая механическая	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.



Точно в размер

ЛИФТБЕК ŠKODA RAPID И КРОССОВЕР ŠKODA YETI ЯВЛЯЮТСЯ, КАК И ОСТАЛЬНЫЕ МОДЕЛИ ЧЕШСКОЙ МАРКИ, ОБРАЗЦАМИ СТИЛЯ И ПРАКТИЧНОСТИ. ЧТО МОЖНО К НИМ ДОБАВИТЬ? ТОВАРЫ ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ! С НИМИ СЧАСТЬЕ АВТОВЛАДЕЛЬЦА БУДЕТ СОВЕРШЕННО ПОЛНЫМ.

Знак аварийной остановки.*



Буксировочный трос.*



Складная алюминиевая лопата для снега. Комплектуется текстильным чехлом.*



Специализированные системы для багажника на крышу (багажник на фото не показан).



Запираемое велосипедное крепление из алюминиевого профиля (максимальная нагрузка — до 20 кг).*



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



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

Детские сиденья и рамки для их установки (от рождения ребенка до 36 кг).*



Съемная емкость для мусора (для передних дверей).*



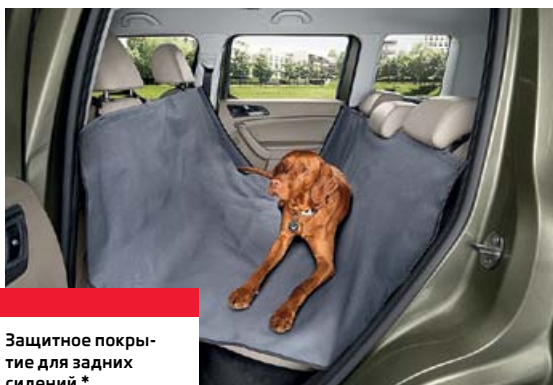
Средства для ухода за автомобилем (кузовом и салоном) в ассортименте.*

Переносной бокс-холодильник объемом 20 литров с питанием от бортовой сети.*



Набор автомобильных ламп.*

Защитное покрытие для задних сидений.*



Комплект чехлов для хранения колес.*



* Цену и доступность товара уточняйте у дилеров ŠKODA.

RAPID



Набор эластичных сеток.*



Пластиковый поддон в багажник.*



Двусторонний (резина/текстиль) коврик в багажник.*



Механический блокиратор коробки передач.*

YETI



Набор эластичных сеток.*



Пластиковый поддон в багажник.*



Двусторонний (резина/текстиль) коврик в багажник.*



Механический блокиратор коробки передач.*

RAPID

Комплект резиновых ковриков.*



Цепи противоскольжения для колес размерностью 15 дюймов.*

YETI

Комплект резиновых ковриков.*



Цепи противоскольжения для колес размерностью 17 дюймов.*

Диски легкосплавные. Размер — 17", 16" и 15".*



Ray



Clubber



Savio



Italia



Rock



Carme

Диски легкосплавные. Размер — 17" и 16".*



Origami



Annapurna



Forrest



Erebus



Spectrum



Moon

* Цены и доступность товара уточняйте у дилеров ŠKODA.

Мнение со стороны

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, ПОСВЯЩЕННЫХ МОДЕЛЯМ RAPID И YETI.

АВТОМИР

RAPID MONTE CARLO... КОНТРАСТНЫЙ ОБВЕС, МАЛЕНЬКИЙ ЧЕРНЫЙ СПОЙЛЕР-«ХВОСТИК» НА КРЫШКЕ БАГАЖНИКА, ЧЕРНЫЕ ЖЕ ДИСКИ И КРЫША... В салоне — спортивные сиденья со встроенными подголовниками и трехцветной обивкой, спортивный руль, красная прострочка на нем и отделке рычага DSG. Эти «украшательства» неожиданно регулярно привлекают взгляды зевак — вслед «Рапиду» оборачиваются, возле него останавливаются прохожие... Турбомотор 1,4, который выдает 125 л.с., и семиступенчатый «робот» — многократно проверенная пара. Которая тем не менее снова и снова удивляет точностью своей работы, понятливостью и той «живостью», которую эти агрегаты сообщают автомобилю. Даже хорошо зная эту машину, уже практически выучив наизусть все технические характеристики, нет-нет да и воскликнешь: «какая же она пряткая!». В буквальном смысле тоже: чувствительная и умная трансмиссия при резком нажатии педали газа или резком его сбросе может обеспечить такой же эффект, как обычная «механика» — прыжок вперед или ощутимый толчок, как от торможения. Потому-то на «Рапиде» так удобно в пробках — и мизерная скорость прекрасно контролируется акселератором.

RAPID

АВТО@MAIL.RU

НА ВТОРОМ РЯДУ КРЕСЕЛ В ŠKODA ПРОСТОРНЕЕ, ЧЕМ В САЛОНАХ ЕЕ ГЛАВНЫХ СОПЕРНИКОВ. НУ И ПЛЮС БАГАЖНИК... Он тут действительно огромный. Согласно европейским стандартам его объем равен 530 литрам до подоконной линии! И это с полноценным запасным колесом. Причем 530 литров — это только начало, ведь Rapid — это не седан, а лифтбек (так называется кузов, который внешне похож на седан, но крышка багажника у него поднимается вместе с задним стеклом, как у хэтчбеков). А это значит, что при желании в салон «Рапида» можно грузить вещи, которые в классический седан просто не влезут. Есть у «Рапида» и еще несколько плюсов. Так, если багажник грузить «по полной», то вам не придется мучиться с задней полкой — проблема, куда ее засунуть, тут решена просто и элегантно. Полка просто устанавливается за спинками кресел и все... А еще инженеры подумали над тем, как облегчить жизнь дачникам — они предусмотрели штатные места для крепления багажника на крышу (на самом деле они есть далеко не на всех современных моделях).

КЛАКСОН

НА ВТОРОМ РЯДУ СИДЕНИЙ ТОЖЕ РАЗДОЛЬЕ. Двери распахиваются широко, порог невысокий, а свободного пространства столько, что не очень рослые участники нашей тестовой группы смогли сидеть, положив ногу на ногу. В компактном классе мне такое видеть не приходилось...

ЗА РУЛЁМ

САЛОН У «РАПИДА» УДОБНЫЙ... ЕЩЕ ОДИН ПЛЮС — БАГАЖНИК. КУЗОВ ЛИФТБЕК ПОЗВОЛЯЕТ СДЕЛАТЬ ЕГО НЕ ПРОСТО БОЛЬШИМ, А ОГРОМНЫМ. Во время переезда с квартиры на квартиру мне удалось обойтись без грузового автомобиля, без проблем поместилась даже крупная домашняя утварь. При желании можно перевезти холодильник или стиральную машину. Баракольщики оценят размеры трюма по достоинству.

АВТОРЕВЮ

...RAPID ХОРОШО «СТОИТ» НА ПРЯМОЙ, С ОХОТОЙ БРОСАЕТСЯ В ЛЮБЫЕ ВИРАЖИ — И ПРОХОДИТ ИХ С ЛЕГКИМ «ДОВОРОТОМ», который воспринимается скорее как помощь в сохранении крутой траектории, нежели помеха, требующая коррекции. И всегда, в любых ситуациях Rapid следует за рулем. Информативность рулевого управления практически идеальна: реактивное усилие четко прорисовывает «ноль» и мягко, но сразу же нарастает при повороте баранки. Блеск!

АВТОПИЛОТ

ПО БОЛЬШОМУ СЧЕТУ, ЛЮБОЙ АВТОМОБИЛЬ МОЖЕТ СЧИТАТЬСЯ СЕМЕЙНЫМ, ЕСЛИ В НЕГО ПОМЕЩАЕТСЯ ТВОЯ СЕМЬЯ. И особенно если машина одна на всех, как это очень часто бывает. Rapid в данном случае идеальный претендент на это звание. Начнем загибать пальцы с того, что у него объем багажного отделения составляет 530 л — лучший показатель в классе. Просторный салон. Практичный тип кузова — лифтбек. Комфортная подвеска и большой выбор дополнительного оборудования. И что немаловажно, сбалансированный и пропорциональный внешний вид.

KOLESA.RU

НЕДУРНО, И ВПРЯМЬ НЕДУРНО ВЫШЛО!.. Вишневого цвета кузов с черным обвесом, крышей и легкосплавными дисками 17" Origami — практически идеальное цветовое сочетание... Версия Monte Carlo — это топ или почти топ, стилизованный под спорт. Заказать ее можно с любым из предлагаемых для Yeti сочетанием моторов и коробок передач. В нашем случае под капотом разместился 152-сильный 1,8-литровый TSI и шестиступенчатый «мокрый» робот DSG. Предупреждение в виде символов 4x4 на селекторе выбора передач указывает на то, что трехспицевый руль с кожей и красными строчками не просто украшение, а инструмент управления вполне пригодным для приключений автомобилем... Все больше удаляясь от столыцы, я не переставал испытывать удовольствие; как от приборного щитка — графически четкого и без лишней информации, так и от тех агрегатов, которые обеспечивали на нем индикацию необходимых показаний: от скорости и частоты вращения до температуры моторного масла и азимута... Чуть прищпорил двигатель, переведя селектор DSG в режим S, — и вот она, динамика, при которой затяжные обгоны совершаешь без дрожи... С «геометрией» и клиренсом у Yeti как и было — полный порядок: короткие свесы и 180 мм... Ползем медленно, доверяю автоматике, но держаться между осклизлых колея тяжело, особенно в поворотах. Муфта Haldex пятого поколения периодически вступает в работу, подключая заднюю ось и не давая сползти с курса.

КОМСОМОЛЬСКАЯ ПРАВДА

ИСПЫТАЛИ МЫ YETI И НА ВЯЗКОЙ ГЯЗИ ПОЛНОГО БЕЗДОРОЖЬЯ. ПОДЪЕМЫ И СПУСКИ С КРУТЫХ ХОЛМОВ ДАЛИСЬ ЕМУ С ЛЕГКОСТЬЮ — для подобных трасс у «снежного человека» есть специальный режим, который при необходимости придерживает отдельные колеса. Не касаясь педалей, вы черепашьим темпом съедете с холма. Достаточно просто крутить руль!

YETI

КОММЕРСАНТЬ

YETI MONTE CARLO Я ЗАБИРАЛ В ПРОЛИВНОЙ ДОЖДЬ. НЕСМОТЯ НА ПЛОХУЮ ПОГОДУ, СМОТРЕЛСЯ YETI ОЧЕНЬ НЕПЛОХО: нижняя часть кузова — темно-вишневая, а крыша — «восхитительно черная», как говорят в ŠKODA. В черный цвет выкрашены колесные диски, решетка радиатора, «губа» бампера. Модельеры применяют термин «цветовая ритмика», когда после светлых «конверсов» идут темные джинсы, а потом снова что-нибудь светлое. В случае с Yeti Monte Carlo ритмически все выверено... Сиденья сделаны из эксклюзивной обивки с разноцветными полосками и красной прострочкой, а педали — из нержавеющей стали. На передней панели — вставки под карбон. В отличие от обычной Yeti руль в Monte Carlo спортивный, скошенный снизу и благодаря этому довольно удобный. При этом все это не выглядит «тюнингом для зубилы». «Аппаратная» часть автомобиля такая же, как и в обычном Yeti. Та же 6-ступенчатая DSG, тот же 1,8-литровый турбодвигатель мощностью 152 л.с. Машина напоминала заводную машинку из детского игрушечного набора: быстрые ускорения и отличная маневренность. Проехавшись из Москвы в Рязанскую область, я понял, что подвеска Yeti — это почти идеальный компромисс комфорта и жесткости, которого так не хватает многим автомобилям.

FASHION COLLECTION

В ГОРОДЕ YETI ЧУВСТВУЕТ СЕБЯ ТАКЖЕ ПРЕКРАСНО. ЗА СЧЕТ КОРОТКОЙ БАЗЫ ОН ЛЕГКО ПЕРЕПРЫГИВАЕТ В СОСЕДНИЕ РЯДЫ, сам с легкостью встает в тесных парковочных пространствах мегаполиса благодаря автоматическому ассистенту, который включается одним нажатием кнопки и способен найти свободное место между чужими автомобилями. Как только оно найдено, машина просит водителя включить заднюю передачу и затем паркуется самостоятельно. Движения рулевого колеса управляются электроникой; водитель лишь регулирует скорость с помощью педалей. Трансформируемый салон позволяет легко и быстро увеличивать вместимость автомобиля. Новейшие технологии и надежные элементы пассивной защиты гарантируют идеальную безопасность водителю и пассажирам.

ПРОЕХАВШИСЬ ИЗ МОСКВЫ В РЯЗАНСКУЮ ОБЛАСТЬ, Я ПОНЯЛ, ЧТО ПОДВЕСКА YETI — ЭТО ПОЧТИ ИДЕАЛЬНЫЙ КОМПРОМИСС КОМФОРТА И ЖЁСТКОСТИ, КОТОРОГО ТАК НЕ ХВАТАЕТ МНОГИМ АВТОМОБИЛЯМ.

МОТОР

ЗАТО С ДИЗАЙНОМ «А-ЛЯ БОЛЬШОЙ СЕРЬЕЗНЫЙ ВНЕДОРОЖНИК» ХОЧЕТСЯ СРАЗУ НАЧАТЬ ТВОРИТЬ БЕЗУМСТВА. Ну, может, не прямо сейчас, а после работы и «Ашана», конечно. Например, можно не объезжать традиционный осенний ремонт дороги около дома, а поехать напрямик. Через все эти стыки, щебень, выпирающие на метр люки колодцев и ямы. Подвеска Yeti позволяет ехать по такому покрытию не снижая скорости — машина справится, а водителю и пассажирам будет комфортно... Мне нравится, как Yeti едет. 152-сильного турбомотора хватает за глаза, рулится машина понятно, подвеска не мучает жесткостью, но и раскачек не допускает, в салоне тихо... Трехсекционный диван можно двигать вперед-назад или разбирать по частям, спинка переднего пассажирского кресла складывается, а в багажнике естьдвигающиеся крючки для сумок и всякие сеточки.

НАВСТРЕЧУ ЗИМЕ!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA смело встречает зиму вместе с тёплыми опциями! Передние и задние сиденья с обогревом обеспечат комфорт в поездке вам и всей вашей семье, стояночный отопитель с дистанционным управлением заранее прогреет ваш автомобиль, а полный привод позволит чувствовать себя уверенно на заснеженных дорогах вашего города. Высокотехнологичные, безопасные и надёжные, автомобили **ŠKODA** уже готовы к этой зиме! А вы?



Электрообогрев лобового стекла и боковых зеркал



Передние и задние сиденья с обогревом



Стояночный отопитель с дистанционным управлением



Камера заднего вида с омывателем



Мощные двигатели в сочетании с полным приводом

Запишись на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.

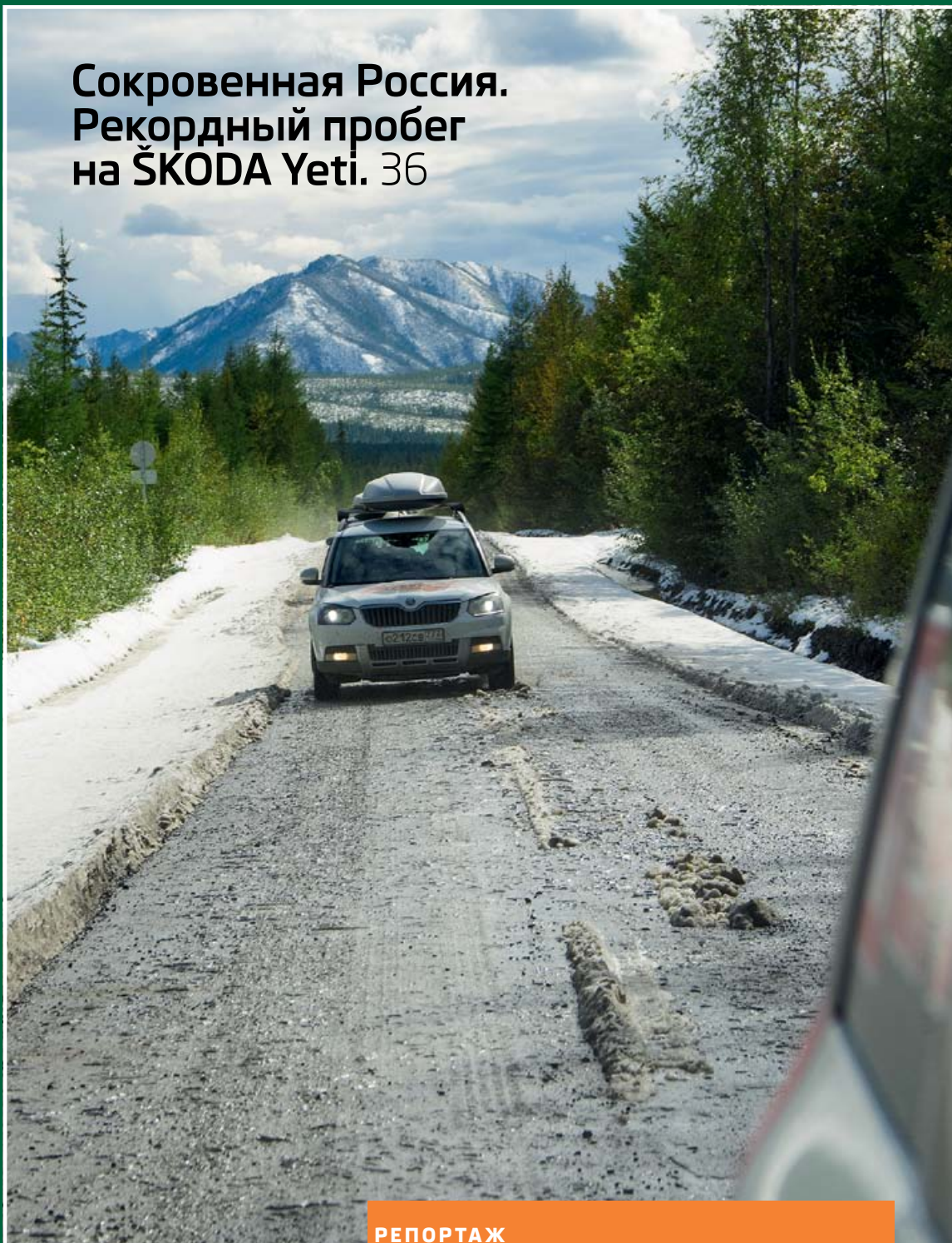
www.skoda-auto.ru

Изображённые в рекламе автомобили оснащены дополнительным оборудованием, которое не входит в стандартную комплектацию и устанавливается за отдельную плату. Опции «Подогрев задних сидений» и «Камера заднего вида с омывателем» недоступны для ŠKODA Yeti. Опции «Полный привод» и «Стояночный отопитель с дистанционным управлением» недоступны для ŠKODA Rapid. Реклама.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ

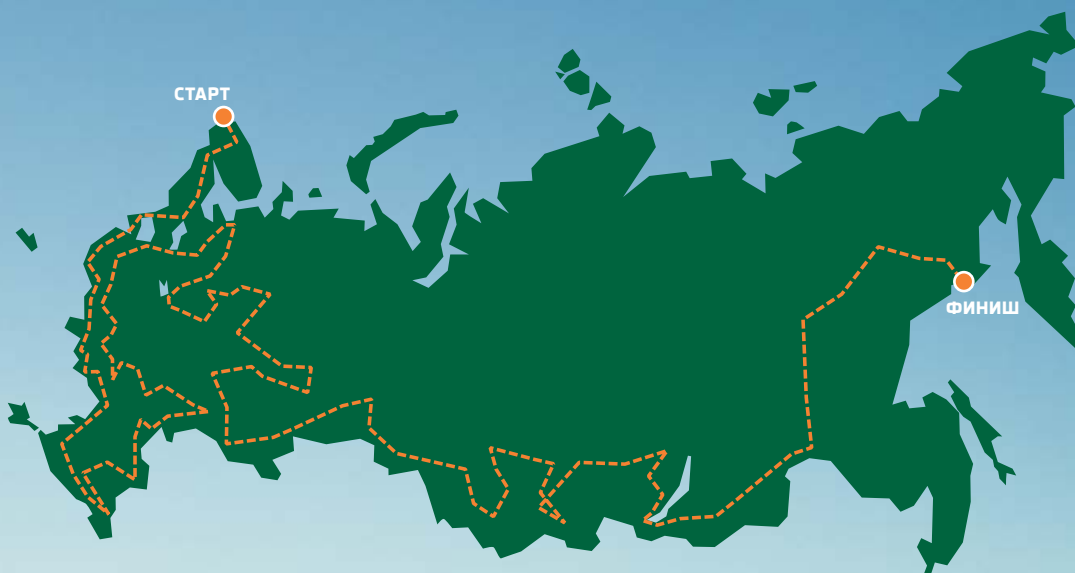
**Сокровенная Россия.
Рекордный пробег
на ŠKODA Yeti. 36**



РЕПОРТАЖ

ПО САМЫМ ИНТЕРЕСНЫМ АЛЬПИЙСКИМ ТРАССАМ НА АВТОМОБИЛЯХ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. 50

Российская



текст: Сергей Широков | фото: Анна Закандырина, Сергей Шерстенников

ЧЕМ БОГАТА РОССИЯ? ПОЛЕЗНЫМИ ИСКОПАЕМЫМИ: ЗДЕСЬ ЕСТЬ ПОЧТИ ВСЁ, ОТ НЕФТИ ДО УРАНА. ТАЛАНТАМИ: МАЛО КТО В МИРЕ НЕ СЛЫШАЛ ПРО ЛЬВА ТОЛСТОГО ИЛИ ПЕТРА ЧАЙКОВСКОГО. И, РАЗУМЕЕТСЯ, РОССИЯ БОГАТА ТЕРРИТОРИЕЙ. САМОЕ БОЛЬШОЕ ПО ПЛОЩАДИ ГОСУДАРСТВО НА ПЛАНЕТЕ — ХОРОШАЯ ПЛОЩАДКА ДЛЯ ПРОВЕДЕНИЯ МАСШТАБНЫХ АВОПРОБЕГОВ. ЛЕТОМ 2016 ГОДА ДВА ŠKODA YETI ПРОЕХАЛИ ЗА 72 ДНЯ БОЛЕЕ 40 000 КМ. НЕМАЛО, НО ВАЖНЕЕ ДРУГОЕ. ДОРОГИ, ПО КОТОРЫМ ДВИГАЛИСЬ АВТОМОБИЛИ, НЕ ПОВТОРЯЛИСЬ И НЕ ПЕРЕСЕКАЛИСЬ. А ЭТО УЖЕ ЗАЯВКА НА МИРОВОЙ РЕКОРД.

КРУГОСВЕТКА



31 августа 2016
года. Магадан.
Финальная точка
пробега «Сокро-
венная Россия».



перед современным человеком открыт весь мир, но часто нам бывает лень посмотреть даже на то, что находится совсем рядом. Далеко не каждый парижанин поднимался на Эйфелеву башню, а миллионы москвичей никогда не были на территории Кремля. Что уж говорить о дальних путешествиях, тем более по такой большой стране, как Россия.

Поездку в другой город за 500 км, которые при благоприятных условиях с легкостью преодолеваются на машине в течение дня, мы воспринимаем как маленький подвиг, а подумать о том, чтобы рвануть из Москвы, скажем, до Иркутска... Нет уж, увольте. Это под силу избранным. И автомобиль специально подготовленный, наверное, нужен. Это же не Европа какая-нибудь, где запасное колесо в багажнике практически перешло в разряд анахронизмов.

«Никакой специальной подготовки автомобиля не требуется. Добраться от Москвы до Тихого океана можно на той машине, которая стоит у вас под окнами», — так уверяет российский гонщик, путешественник, журналист и популярный телеведущий Андрей Леонтьев. И он знает, о чем говорит.

НЕ БОЙТЕСЬ ДАЛЬНИХ ДОРОГ. ПЕРЕСЕЧЬ РОССИЮ ИЗ КОНЦА В КОНЕЦ МОЖНО НА АВТОМОБИЛЕ, КОТОРЫЙ СТОИТ У ВАС ПОД ОКНАМИ.

За свою жизнь Андрей, по самым скромным подсчетам, проехал за рулем не меньше трех миллионов километров (при этом он не водитель-дальнобойщик), организовал четыре десятка автопробегов, установил два десятка рекордов российского и мирового значения. Например, на серийном Porsche Panamera он разогнался по льду Байкала до 295 км/ч. Ключевые слова в предыдущем предложении — «по льду» и «на серийном».

В процессе подготовки телевизионных передач, которыми Андрей занимается вот уже 25 лет, Леонтьев изъездил Россию вдоль и поперек: не верите — посмотрите «Выходные на колесах», в интернете несложно найти записи программ. Он знает

дороги, которых нет на картах. И наоборот, Леонтьев готов показать вам ошибки в популярных дорожных атласах: на бумаге отображено то, чего нет в жизни. Много интересного Андрей показал зрителям, но еще больше — ввиду того, что программы на телевидении имеют ограниченный хронометраж — осталось «за кадром».

И тогда у Леонтьева и команды возглавляемой им продюсерской компании LAV Productions появилась идея: организовать очень большой по протяженности пробег, чтобы рассказать россиянам и всему миру про самую большую в мире страну, с ее природными красотами, замечательными историческими памятниками и прекрасными людьми. Так родилась концепция автомарафона «Сокровенная Россия». С разработкой маршрута помогло Русское географическое общество.

Но для реализации идеи супермарафона только идеи, маршрута и горячего желания было мало. Требовался надежный партнер из числа автопроизводителей.

СДЕЛАНО В РОССИИ

В ходе непродолжительных поисков выяснилось, что ŠKODA — почти идеальный автомобильный партнер для рекордного пробега. Во-первых, марка популярна в России. То, что она предлагает очень хороший по соотношению «цена/качество» продукт, прекрасно видно сейчас, во время экономического спада: продажи ŠKODA пострадали намного меньше, чем у ее конкурентов, а в 2016 году так и вовсе демонстрировали рост. Во-вторых, ŠKODA производит в России самые востребованные свои модели, причем производит по полному циклу, стараясь использовать максимальное количество местных комплектующих, от двигателей до кузовного металла. В-третьих, ŠKODA, как часть концерна Volkswagen, всегда старалась участвовать в мероприятиях, которые подчеркивали бы глубинную связь марки с Россией. Напомним, что в 2014 году ŠKODA использовалась в качестве официальных автомобилей зимних Олимпийских игр в Сочи (вместе с автомобилями Audi, Volkswagen и Volkswagen Коммерческие автомобили).

Машина, которая лучшим образом подходила бы для пробега, в модельной гамме ŠKODA тоже нашлась. Это кроссовер ŠKODA Yeti. Его производят в рамках партнерского соглашения в городе Нижний Новгород, на заводе «Группы ГАЗ».

Для пробега были выбраны полноприводные автомобили с бензиновым двигателем 1.8 TSI мощностью 152 л.с. и автоматической коробкой DSG. Кстати, эта версия — «кроссовер с автоматом и полным приводом» — была создана чешскими инженерами специально для нашего рынка; европейские покупатели вполне довольствовались Yeti 4x4 с механикой.

Конечно, перед каждым подобным пробегом у организаторов есть соблазн специально подгото-

#SKODA35000km

1. Кузнецкий угольный бассейн. Разрез Черниговский.

2. Зачетные автомобили не могли развезжаться более чем на 10 км. Иначе рекорд не будет засчитан.

3. Деревянное зодчество Томска. Один из десятков памятников.



1



2



3



1. Увеличенный дорожный просвет пригодился Yeti не один раз.

2. Три автомобиля с боксами — основная команда. Три других — экипажи журналистов.

3. Андрей Леонтьев (слева) непосредственно у Кольской сверхглубокой скважины.

4. Эксперимент, начавшийся в год 100-летия Ленина, закончился вместе с СССР.

1



2



3



4



вить автомобили, чтобы гарантированно преодолеть маршрут со всеми предполагаемыми сложностями с минимальными потерями. Не будем забывать, что цель пробега заключалась не только в установлении рекорда в категории «самый длинный автопробег по незакольцованному маршруту в пределах одной страны», но и показе интересных объектов в русской глубинке. И как вы, наверное, догадываетесь, дороги, ведущие к самым интересным и нетривиальным объектам, не отличаются особо качественным покрытием. На практике автомобилям приходилось преодолевать броды глубиной до полуметра, когда колесные диски полностью уходили под воду. Как пишут в рекламе, не пытайтесь это повторить! 50 см — допустимая глубина брода для серьезного рамного внедорожника, такого как Volkswagen Amarok. На Yeti настоятельно не рекомендуется заезжать в воду, если ее уровень превышает нижнюю кромку порогов. Но Yeti доказал, что если очень надо (помните — на ваш страх и риск), то он способен на большее.

Короче, с самого начала не было никаких сомнений, что пробег станет серьезным испытанием для автомобилей, однако Андрей Леонтьев категорически настаивал — и российский офис ŠKODA полностью его поддержал, — что машины должны отправиться в пробег практически в заводском исполнении. Доработок было сделано минимум: двигатель снизу прикрывала композитная защита, радиатор — малозаметная сетка от камней. И тот и другой аксессуар вам с радостью установят в любом дилерском центре марки.

Автомобили, вышедшие на старт, даже не прошли обкатки: их одометры показывали не более 1500 км. Имеют ли значение эти подробности? Организаторы пробега считают, что имеют, причем самое важное. Андрей Леонтьев сформулировал идею так: «В самое длительное путешествие можно отправиться на машине прямо из автосалона. Плановые технические обслуживания будете делать по пути, дилеры ŠKODA есть по всей стране».

Есть, между прочим, у Леонтьева еще одно обоснование, почему автомобиль не стоит готовить к путешествию. Любой тюнинг, проведенный за пределами завода, почти неизменно приводит к нарушению баланса потребительских качеств. Даже самый невинный. Например, настоящая внедорожная резина, которая отлично «гребет» по грязи, серьезно ухудшает управляемость автомобиля на асфальте, а кроме того, очень сильно шумит, что ужасно раздражает в дальней поездке.

Все Yeti, участвовавшие в пробеге, были на 17-дюймовых колесах с обычной шоссейной резиной на легкосплавных дисках. Наверное, вариант с более «мясистой» 16-дюймовой резиной на стальных штампованных дисках с точки зрения «живучести» выглядел более разумно, но Yeti, как и все другие машины, лучше смотрится с большими дисками, а автомобилям предстояло не только прокатиться по самым красивым местам России, но и выступить в качестве фотомоделей. В итоге красота взяла верх.

На разных этапах марафона в пробеге участвовало от трех Yeti (два зачетных, устанавливающих рекорд, плюс сервисомобиль со съемочным оборудованием) до семи (часть маршрута прошла в сопровождении журналистов, из которых были сформированы отдельные экипажи). Суммарно автомобили преодолели около 200 000 км. Было повреждено около 30 колес. Но машины выдержали испытания. Ни один Yeti не сошел с трассы из-за технических проблем.

СЛЕВА НАПРАВО

Пробег, получивший название «Сокровенная Россия», стартовал 20 июня 2016 года у российско-норвежского пограничного перехода Борисоглебск, недалеко от города Никель (совпадение неслучайно — здесь добывают медно-никелевую руду, разработка началась еще до Второй мировой войны, когда территория принадлежала Финляндии).

Почему была выбрана именно эта точка? Потому что в европейской культуре принято читать книги слева направо и сверху вниз. Точка на карте России, расположенная в верхнем левом углу, — это и есть район города Никель на Кольском полуострове.

НА АВТОМОБИЛЯХ В ЗАВОДСКОМ ИСПОЛНЕНИИ ПРЕОДОЛЕВАЛИ БРОДЫ ГЛУБИНОЙ ДО 50 СМ. КАК ПИШУТ В РЕКЛАМЕ: НЕ ПЫТАЙТЕСЬ ЭТО ПОВТОРИТЬ!

«Открытие» началась прямо на полуострове. Экспедиция посетила место, где находится самая глубокая вертикальная скважина в мире. Она уходит под землю на 12 км. Скважину начали бурить в 1970 году в честь 100-летия со дня рождения Ленина. Страна широко праздновала юбилей. Юбилейные рубли с огромной головой Ленина до сих пор есть во многих семьях: их выпустили к празднику тиражом 100 млн штук. Монеты были сделаны из медно-никелевого сплава — не исключено, что того самого, что добыли на Кольском полуострове.

Так вот, в год 100-летия Ленина страна замахнулась на рекорд: пробурить самую глубокую вертикальную (бывают еще и наклонные) скважину

в мире. Цель самая благородная: обогатить мировую науку знаниями об устройстве нашей планеты, о тех слоях, что сформировались более 3 млрд лет назад. Кольский полуостров в качестве отправной точки был выбран потому, что в этом месте нижняя граница земной коры подходит очень близко к поверхности.

К 1984 году глубина скважины достигла 12 066 м, но буровая колонна оборвалась — 5 км секций застряли. Больше полугода их безрезультатно пытались извлечь. Бурение продолжили с отметки 7000 м и по новой ветке достигли 12 262 м, когда произошел новый обрыв. Чтобы легче было представить, каких трудов стоило бурение, скажем: ближе к концу процесса колонна имела массу 200 тонн. За один сеанс удавалось пройти от 7 до 10 м, после чего надо было менять буровую коронку. Для этого требовалось по частям достать буровую колонну, заменить наконечник и по частям опустить снова. На это ушло 18 часов.

ОРГАНИЗАТОРЫ ПРОБЕГА СТАРАЛИСЬ ИЗБЕГАТЬ И БЕЗ ТОГО ВСЕМ ИЗВЕСТНЫХ МЕСТ. ИХ ЗАДАЧЕЙ БЫЛО ЗАГЛЯНУТЬ В ИСТОРИЮ «С ДРУГОЙ СТОРОНЫ».

Обрыв произошел в 1990 году. В 1991 году «первое в мире государство рабочих и крестьян» прекратило свое существование, и стране стало не до науки. Сначала скважину законсервировали, а затем и вовсе забросили: сейчас территория никем не охраняется, а оборудование — то, что не успели утащить на металлолом, — пришло в негодность. Заглянуть в рукотворную бездну, правда, не получится: отверстие скважины закрыто металлической крышкой, прикрученной мощными гайками. Несмотря на то что эксперимент неожиданно оборвался, ученые получили то, что хотели: представление, что и как устроено на больших глубинах. Один из самых интересных для обывателей выводов состоит в том, что отдельные образцы подземных пород очень похожи по составу на лунный грунт. Это подтверждает версию о том, что искусственный спутник когда-то откололся от нашей планеты в результате столкновения с неким объектом размером с Марс: событие, если оно вообще имело место, произошло около 4,5 млрд лет назад, вскоре после зарождения нашей планеты. Умы любителей мистики до сих пор будоражит история о том, что на

Кольском полуострове докопались до преисподней: звуки, зафиксированные на глубине 12 км, вполне можно принять за крики горящих в аду людей. «Кольская сверхглубокая скважина звуки ада слушать онлайн бесплатно» — популярный в «Яндексе» запрос.

Про Кольскую скважину многие слышали, но мало кто посещал. Не туристическая точка. Интересно, что местные жители, когда слышали, что участники пробега хотят проехать к месту расположения скважины на Yeti, неодобрительно качали головами, мол, тут нужен настоящий внедорожник. Но ничего, Yeti справились. И таких «потаенных» мест на пути участников пробега открылось множество.

ТАЙНЫЕ ЗНАНИЯ

Название «Сокровенная Россия» пробег получил неслучайно. О большей части тех мест, где побывали участники экспедиции, мало слышали люди, проживающие на территории самой большой в мире страны. Часто даже местные жители не знали, какие исторические и культурные сокровища находятся у них под самым носом.

Организаторы пробега старались избегать всем известных достопримечательностей, заглянув в историю «с другой стороны». Например, посмотреть на построенный в XIX веке Исаакиевский собор — такая же часть обязательной программы любого туриста, оказавшегося в городе на Неве, как и сходить на Красную площадь в Москве. А команда путешественников на ŠKODA Yeti отправилась в Рускеальский карьер, недалеко от границы с Финляндией, где в позапрошлом веке добывали разноцветный мрамор, в том числе для Исаакиевского собора.

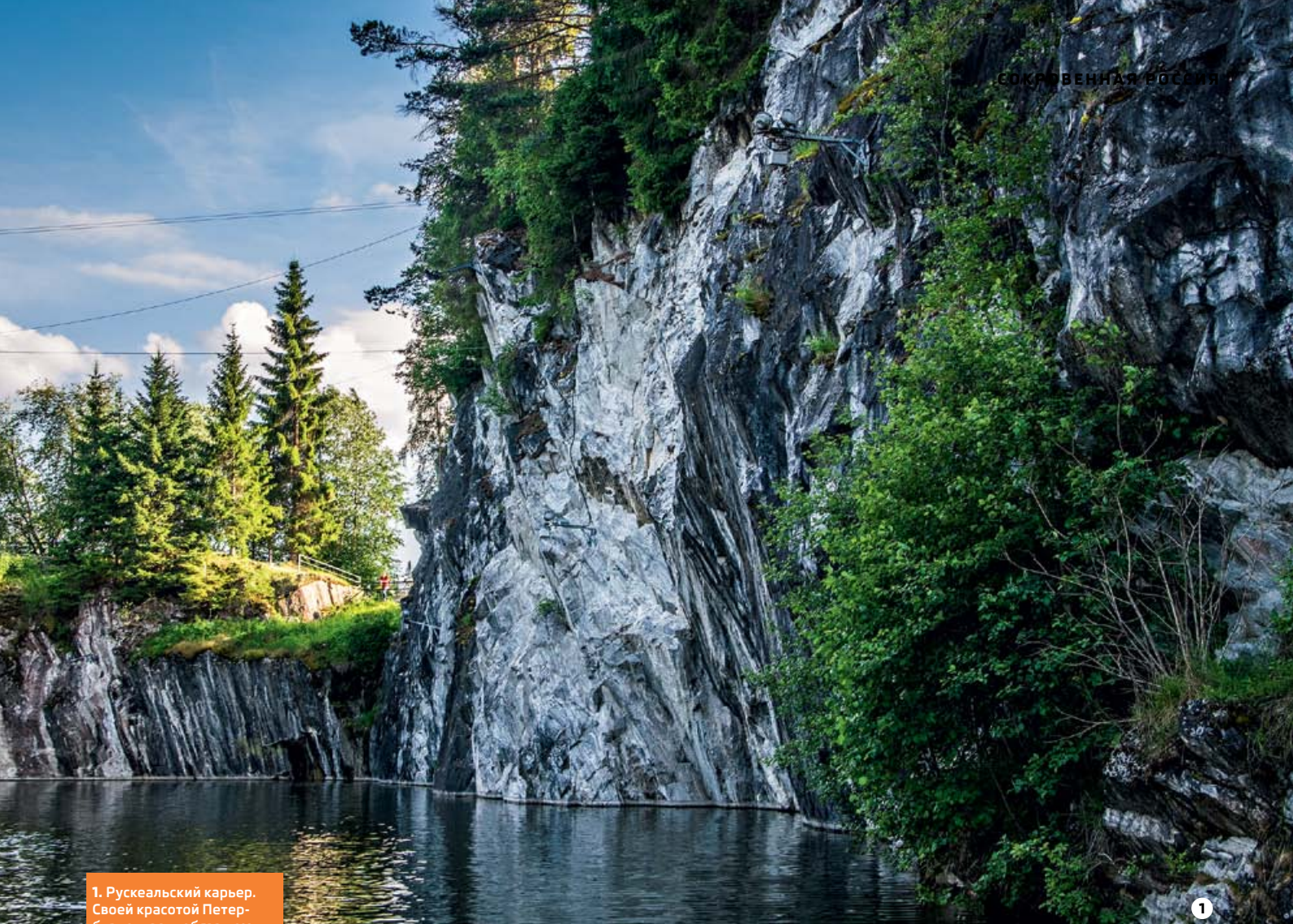
В Кронштадте экспедиция отметилась не только у величественного Морского собора, визитной карточки города-острова, но и возле неприметного памятника «блокадной колюшке». В отличие от почти что деликатесной корюшки колюшка — рыба мелкая, невзрачная, колючая и костистая. До войны ее кошки не ели, а во время блокады благодаря ей выживали люди — ловить колюшку можно обычной корзиной.

В Белгороде колонна Yeti направилась к памятнику-паровозу на улице Вокзальная. Он установлен в честь строителей двухпутной железнодорожной линии Старый Оскол — Сараевка.

95 км путей, необходимых для подготовки к битве на Курской дуге, были проложены за 32 дня силами профессиональных строителей и резервистов, в основном женщин и детей. 3 км в день — невероятный темп. В 1980-х годах этот отрезок решили реконструировать. В условиях мирного времени на это ушло два года.

Неожиданный и неформальный памятник другой войне — холодной — был обнаружен в Самаре. В 1930-х годах, когда началось строительство Куйбышевского гидроузла, потребовалось огромное





1

1. Рускеальский карьер. Своей красотой Петербург отчасти обязан ему.

2, 3. Памятник колюшке в Кронштадте не каждый найдет в отличие от величественного Морского собора.

4. Путешествие по сокровенным местам любой страны немыслимо без паромных переправ.



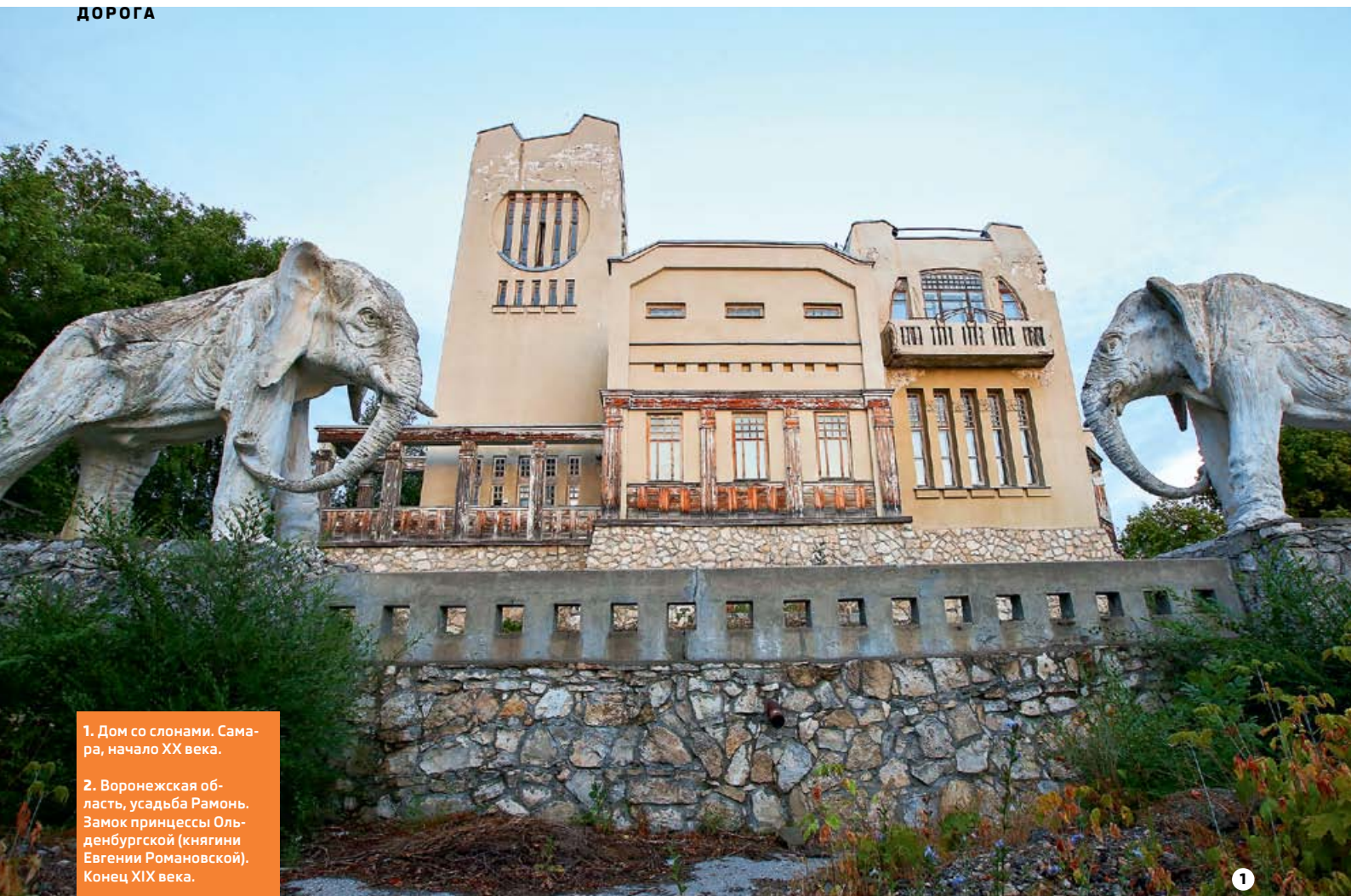
2



3



4



1. Дом со слонами. Самара, начало XX века.

2. Воронежская область, усадьба Рамонь. Замок принцессы Ольденбургской (княгини Евгении Романовской). Конец XIX века.

3. Имение Высокое Александра Шереметева. Увы, текущее состояние печально.

4. Самарский холодильник специального назначения.





количество извести: так появились горные выработки, протянувшиеся на 11 км. В 1950-х годах военные обустроили там склады для взрывчатки и снарядов, но сырость — кто бы мог подумать! — оказалась губительной для боеприпасов. Тогда штольни перепрофилировали под хранение стратегических запасов продовольствия на «случай ядерной войны» и прочих катаклизмов. По мере того как срок хранения продуктов из стратегического запаса приближался к концу, их пускали в продажу, а склад заполняли свежими товарами.

Куйбышевский (Красноглинский) холодильник в последние годы жизни СССР был забит консервами и сливочным маслом — тем самым, которое в магазинах самого города было не сыскать. Федеральное агентство по государственным резервам, Росрезерв, существует и поныне, только Самарский хладокмбинат №2 с 1990-х годов не входит в его систему. Сегодня часть штолен заброшена, часть используется для хранения замороженных продуктов и прочих нужд, в том числе и выращивания грибов вешенок.

Другая точка интереса в Самаре — «дом со слонами» на улице Советской Армии. Дача купца, мецената и художника-любителя Константина Головкина построена в начале XX века в модном тогда стиле модерн. Чтобы быть «не как все», Головкин реализовал в строении интересное ответвление модерна — «венский сецессион» (если вам понятнее, это венский вариант югендстиля). Головкин, человек творческий, сам принимал живое участие в подготовке проекта. Наиболее примечательная деталь дачи — скульптуры двух слонов в натуральную величину, обращенные к Волге: плывут пароходы — привет Головкину! После революции Головкин России не покинул, но дачу предусмотрительно передал властям с советом устроить там детский дом, но власть Советов в советах не нуждалась и решила иначе: с конца 1920-х и по сей день слоны в плену у коммунальной службы. Дача стала клубом водоканальщиков, свободный доступ для туристов закрыт, что нисколько не умаляет культурно-исторического значения памятника.

ПО ЗАПИСКАМ ВРАЧА

В каждом регионе, где проходил маршрут, было найдено что-то особенное. В окрестностях города Вязьмы в Смоленской области в месте под названием Высокое находится заброшенное имение Александра Дмитриевича Шереметева, одного из представителей прославленной дореволюционной фамилии.

В конце XIX века здесь, в глуши, он имел телефон, телеграф и электричество: в Москве и Петербурге позабывали бы хозяйству увлеченного «хайтеком» русского аристократа.

Другой страстью Александра Шереметева была пожарная охрана. Из местных крестьян он организовал дружину, в лучшее время насчитывавшую до 1000 человек. Оборудование для борьбы с огнем

он выписывал из Великобритании, а для того, чтобы дружина была боеспособной, скупал заброшенные дома, поджигал и показательно тушил вместе со своими подручными. Упоминание о дружине можно найти в «Записках юного врача» Михаила Булгакова. «Он вошел и показался мне древним римлянином вследствие блистательной каски, надетой поверх ушастой шапочки... „Почему вы в каске?“ — спросил я. „Пожарный я из Шалометьева. Там у нас пожарная команда...“ — ответил римлянин». У Андрея Леонтьева нет сомнений: просить помощи у писателя — «юного врача», действительно практиковавшего в тех местах, — приезжали от Шереметева.

Обычный турист в Высокое вряд ли поедет. Случайно найти информацию об этом объекте сложно, да и выглядит он непарадно. Однако и то, что осталось — главный дом, дом управляющего, здание школы, птичник, храм, — впечатляет и масштабом, и архитектурой. Высокое строили по проекту Николая Бенуа (роскошные придворные конюшни в Петергофе — его работа).

АЛЕКСАНДР ШЕРЕМЕТЕВ БЫЛ УВЛЕЧЁННЫМ «ХАЙТЕКОМ» АРИСТОКРАТОМ. В КОНЦЕ XIX ВЕКА ОН ИМЕЛ В ГЛУШИ ПОД ВЯЗЬМОЙ ТЕЛЕФОН, ТЕЛЕГРАФ И ЭЛЕКТРИЧЕСТВО.

Турист, путешествующий по Смоленской области, скорее поедет в «раскрученный» музей-заповедник Хмелита, где часто бывал в юные годы Александр Сергеевич Грибоедов. Тот самый, что в 30 лет написал «Горе от ума», а в 34 погиб во время погрома российской дипломатической миссии в Тегеране, которую он, как министр-резидент (то есть посол), возглавлял. Чтобы замаять скандал, правитель Персии Фетх Али-Шах направил в дар русскому царю Николаю Первому алмаз «Шах» весом почти 90 карат — он хранится в Алмазном фонде России.

Усадьба Хмелита Грибоедовых в отличие от Высокого Шереметевых находится в прекрасном состоянии. Однако почти все, что можно увидеть сегодня, — новодел, реконструкция 1960-х годов. Впрочем, для тех кто хочет повторить маршрут экспедиции или посетить отдельные места, в дневнике на сайте www.skoda35000km.ru приведены координаты точек. Например, в имение Высокое вы попадете, забив в навигатор 55°28'60"N 34°6'39"E.

Невероятные судьбы людей, проживавших в России, стали одной из главных тем для исследования экспедиции. В Костромской области вспомнили двух простых мужиков, которым так много обязан царский род Романовых. Первый из них — всем известный Иван Сусанин, который увел польско-литовский отряд в болота, подальше от юного Михаила Федоровича Романова, первого царя из новой династии, которого враги, собственно, и искали. Достоверных сведений о жизни Сусанина почти нет, это, скорее, некий образ, который в разное время трактовали по-разному. После революции подвиг Сусанина осудили: нашел за кого отдать жизнь — за царя. И памятник герою в Костроме снесли. Однако в конце 1930-х на фигуру Сусанина посмотрели иначе: жизнь, если присмотреться, он отдал не столько за Михаила Романова, сколько за Отчизну. В репертуар Большого театра вернулась опера Михаила Глинки «Жизнь за царя» с новыми словами и новым названием: «Иван Сусанин». Про Сусанина так или иначе помнят все, хотя бы на уровне анекдотов про Штирлица и Чапаева. Имя другого цареспасителя — Осипа Комиссарова, который происходил ровно из тех мест, откуда и Сусанин, известно не так широко. Между тем он уберег от пули революционера-террориста Дмитрия Каракозова императора Александра Второго в апреле 1866 года.

Комиссаров, шапочных дел мастер, гулял по Санкт-Петербургу и у Летнего сада увидел, как некий молодой человек целится из пистолета в царя, который шел к карете. Крестьянин толкнул руку террориста, пуля прошла выше, не причинив государю вреда. В тот же вечер Комиссарова принимали в Зимнем дворце, успев его подобающим образом нарядить. Мужика произвели в потомственные дворяне, он стал Комиссаровым-Костромским.

Несостоявшегося цареубийцу Каракозова судили и повесили в 25 лет, а Комиссаров-Костромской спился и умер в безвестности в 54 года.

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЁЗДАМ

В Кемеровской области, на Кузбассе, находится шахтерский поселок Тимертау (не путать с одноименным городом в Казахстане). Как и во многие другие точки, где отметилась экспедиция, попасть в Тимертау случайно категорически невозможно — он находится в стороне от главных дорог. Кроме того, не всякий житель поселка покажет вам то, что нужно, — дом Анатолия Дьякова.

Готовы поспорить, что имя этого выдающегося человека вам ни о чем не говорит. Анатолий Дьяков родился в 1911 году на Украине. Учился в Одессе и Петербурге. Увлекался астрономией и метеорологией. Разные области науки? Как посмотреть. Французский ученый Камилл Фламарион настаивал на прямой связи солнечной активности и погоды на планете Земля, а Дьяков доказал верность теории

на практике. В 1935 году Дьякова репрессировали и отправили из Москвы строить железную дорогу в Сибирь. Начальство быстро заметило талантливого арестанта: сначала его сделали геодезистом, а потом — начальником местной метеостанции. Наблюдая за солнцем из сибирской глуши — Дьяков остался там и после смерти Сталина, — ученый предсказывал события мирового масштаба. Есть свидетельства того, что Дьяков не только «вычислил» разрушительный ураган Инес, но и успел направить телеграмму Фиделю Кастро, и только благодаря этому «братская Куба» успела вывести свои корабли из опасных районов на море и предупредить об опасности людей на суше. Умер Анатолий Дьяков в 1985 году. На месте, где он жил и работал, осталась небольшая обсерватория, которую поддерживает сын ученого Камиль. В честь кого его так называли, догадаться несложно.

ПРОСТО ГЕНИАЛЬНО

По ходу пробега на карте России были отмечены удивительные памятники русского инженерного гения. В Ростове-на-Дону находятся (причем не в лучшем состоянии) Парамоновские склады: они принадлежали зернопромышленнику Елпидифору (в переводе с греческого — «надеждоносцу») Парамонову.

УЧЕНЫЙ, АРЕСТОВАННЫЙ И ОТПРАВЛЕННЫЙ В 1930-Х ГОДАХ ИЗ МОСКВЫ В СИБИРЬ, ПО СОЛНЦУ ПРЕДСКАЗЫВАЛ КЛИМАТИЧЕСКИЕ СОБЫТИЯ МИРОВОГО МАСШТАБА.

Их уникальность состоит в том, что зимой и летом на складах поддерживалась температура +9° — оптимальная для хранения урожая. В XIX веке это было сделано безо всякого, естественно, электричества: инженеры придумали, как использовать подземные воды. Другой памятник «науки и техники», уже советского периода, известен всему миру. Сверхзвуковой пассажирский самолет Ту-144. На Западе его иногда называют «русским „Конкордом“», что не совсем верно: Ту-144 поднялся в воздух на два месяца раньше французского самолета, в декабре 1968 года, и стал первым пассажирским самолетом, преодолевшим звуковой барьер. Век пассажирских





1



2



1. Спасителя царя Ивана Сусанина неожиданно реабилитировали при Сталине.

2. Дом, где жил Анатолий Дьяков. Под куполом обсерватория.

3. Ту-144. И спустя полвека он выглядит самолетом мечты.

4. 6000 лошадиных сил и 271 км/ч. Тепловоз-рекордсмен.



3



4



1. Рекорд был установлен благодаря этим людям. Они проехали «за раз» более 40 000 километров. На фото слева направо: Максим Леонов, Андрей Леонтьев, Анна Закалдырина, Сергей Захарин, Ольга Саблина, Александр Воробьев, Игорь Красковский и Александр Скворцов. Все вместе — компания LAV Productions.

1



2



3

2. Трасса «Магадан». Фантастически красивая дорога с очень трагичной историей.

3. Последние сотни километров пробега дались особенно тяжело. Но автомобили выдержали.

перевозок со скоростью более 2000 км/ч в Советском Союзе был недолог: в 1978 году Ту-144 сняли с регулярных рейсов по причине высокого расхода топлива и удручающей статистики аварий. По тем же резонам впоследствии закроют проект «Конкорд». Ту-144, который «Сокровенная Россия» увидела в Ульяновске, имеет полностью летную конфигурацию: есть все основания полагать, что его можно еще поднять в воздух. Другое уникальное транспортное средство участники проекта обнаружили в Новосибирске. Это опытный локомотив ТЭП80 (таких построено две штуки). С дизелем мощностью 6000 л.с. в 1993 году он разогнался до 271 км/ч на одном из участков железной дороги, соединяющей Москву с Санкт-Петербургом, установив тем самым мировой рекорд среди тепловозов. Запись рекорда есть на Youtube («Рекордные испытания ТЭП80-0002 05.10.1993» и «ТЭП80 вид со стороны при скорости 253 км/ч»). Посмотрите — «полет» 180-тонной громадины впечатляет.

Поскольку нынешние скоростные поезда полностью электрические — в них нет двигателя внутреннего сгорания, — конкурента этому российскому чуду техники вряд ли кто надумает построить.

К сожалению, в Книгу рекордов Гиннесса наш тепловоз не попал — во время заезда не были соблюдены необходимые формальности, требующиеся для фиксации достижения. К установлению рекорда нужно готовиться не только технически, но и юридически.

БЫЛИ У ВАС НА КОЛЫМЕ

Участники пробега «Сокровенная Россия» заранее знали, что идут на рекорд, и оснастили в присутствии комиссии два зачетных ŠKODA Yeti навигационной аппаратурой, достоверно фиксирующей передвижение автомобилей.

Правда, когда путешествие только планировалось, Андрей Леонтьев и его команда считали, что 35 000 км по «незакольцованному маршруту» будут достаточным основанием для того, чтобы сделать заявку сначала в Книгу рекордов России, а потом — и в Книгу рекордов Гиннесса. Поэтому второе название проекта было таким: «35 000 километров открытий со ŠKODA». Кто же мог представить, что после начала экспедиции придет известие: представители Индии проехали по территории своей страны, ни разу не повторив дорог, 35 100 км! Россияне решили проехать дополнительные 5000 км, не меняя графика. И уложились, прибыв в финальную точку — Магадан — точно по расписанию, 30 августа. GPS-навигаторы, регистрировавшие движение Yeti, показывали итоговый пробег 40 350 км.

Это немного больше, чем окружность Земли по экватору. Получилась настоящая кругосветка, только не за 80 дней, как у Жюль Верна, а за 72 дня. И не придуманная, а настоящая. С тысячами фотографий и сотнями историй, рассказывающих о самой большой стране на планете Земля.



Андрей Леонтьев — о ŠKODA Yeti и путешествиях по России.

Через мои руки прошли сотни разных автомобилей, и я скажу, что ŠKODA Yeti — очень удачная машина. Она компактная, что удобно в городе, но не тесная. Багажник не назвать огромным, но благодаря системе трансформации салона VarioFlex мы всегда находили место для громоздкого багажа, ведь в числе прочего везли с собой спутниковую тарелку для прямых телевизионных эфиров.

Дорожный просвет 180 мм достаточен для того, чтобы уверенно чувствовать себя вне асфальтовых дорог, однако не так велик, чтобы испортить управляемость автомобиля на скоростных трассах. Посадка водителя «выше среднего» упрощает прогнозирование ситуации.

Энергоемкая подвеска позволяла нам ехать быстрее основного потока на разбитых дорогах в провинции, и это при том, что машины были на достаточно капризных 17-дюймовых шинах. Со стандартными 16-дюймовыми колесами мы могли бы ехать, обращая еще меньше внимания на состояние дорог.

У нас не было никаких нареканий ни к системе полного привода на основе электронно управляемой муфты, ни к роботизированной коробке передач DSG, а турбированный двигатель объ-

емом 1,8 литра вообще заслуживает самых теплых слов. Он отлично разгоняет автомобиль при полной загрузке (а мы ехали на пределе разрешенной массы с боксами на крыше) и при этом радуется низким расходам бензина. В нашем дерганом и рваном режиме он не превышал в среднем 12 л на 100 км. На одном полном баке мы проезжали по 450–500 км — не каждый дизельный кроссовер при полной загрузке способен преодолевать такие расстояния. Для России «энергетическая автономность» машины крайне важна в путешествиях. Мы были в таких местах, где расстояния между заправками достигают 200–300 км, а на колонках предлагаются только два сорта топлива: одно называется «дизель», а другое — просто АИ. И Yeti не капризничал, а ехал на этом «просто бензине». И отмечу еще одно важное обстоятельство: у автомобиля хорошая геометрическая проходимость. Короткие свесы спереди и сзади не заставляли нас переживать за сохранность бамперов на пересеченной местности. Так что Yeti выдержал бы и более серьезные приключения.

Теперь к вопросу о роли «человеческого фактора» в автопутешествиях. Люди часто заостряют внимание на технике, забывая, что нужно подготовиться еще и самим. Первый мой совет такой: не рассчитывайте в дороге на интер-

нет. Все необходимые карты должны быть закачаны в ваши навигаторы заранее, а еще лучше — продублированы. Информация — самый ценный багаж, иначе вы можете столкнуться с ситуацией, что паром, на который вы так рассчитывали, отменили еще год назад, а дорогу перекрыли шлагбаумом с КПП, и объезд — это дополнительные 200 км. Имейте с собой телефоны с SIM-картами разных операторов и рации, если едете компанией. На нашем маршруте были сотни километров пути, где «не брал» ни один оператор сотовой связи, работал только спутниковый аппарат, но он ловит вообще везде.

Второй по необходимости предмет в поездке — деньги. Предусмотреть все невозможно, а деньги останутся универсальным инструментом. Третий совет такой. Путешествуя по стране, помните, что находитесь у кого-то в гостях. Не привлекайте к себе лишнего внимания вызывающим поведением. Я не отпугиваю, а, наоборот, хочу сказать: за долгие годы поездок по России я не встречал никакой агрессии по отношению к себе или членам моей команды. Ничего кроме желания помочь и улыбок. Приезжайте к людям с открытой душой, проявляйте к ним уважение, и тебе и стол накроют, и кров дадут. Везде. И на Кавказе, и в средней полосе России, и в Якутии.

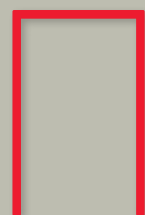
С ВЫСОТЫ ПОЛОЖЕНИЯ

текст: **Сергей Шерстеников** | фото: **ŠKODA**

КАК ВСЕМ, НАВЕРНОЕ, ИЗВЕСТНО — ЕСЛИ НЕ ИЗ ЛИЧНОГО ОПЫТА, ТО ИЗ ПЕСЕН — ЛУЧШЕЕ МЕСТО, ГДЕ МОЖНО ИСПЫТАТЬ СЕБЯ, А ЗАОДНО И ДРУЗЕЙ — ЭТО ГОРЫ. С АВТОМОБИЛЯМИ ТАКАЯ ЖЕ ИСТОРИЯ. ПЕРЕД ВАМИ ОТЧЁТ О ДВУХ «ПРОВЕРКАХ»: СЕМЕЙСТВО ŠKODA OCTAVIA ИСПЫТАЛИ НА «САМОЙ ВЫСОКОЙ ДОРОГЕ В ЕВРОПЕ», А ŠKODA SUPERB COMBI — НА «САМОЙ КРАСИВОЙ».







омните загадку: «Какой русский не любит быстрой езды?» — «Тот, на котором ездят». Очень похоже на ситуацию с горами. Лезть в гору, пользуясь исключительно собственной «мускульной силой», то есть пешком или

на велосипеде, занятие, для здоровья, наверное, полезное, но уж больно утомительное, особенно без подготовки. Другое дело — сесть в автомобиль, подняться на вершину, накинуть на себя курточку, ибо прохладно, а вы, хотя и не вспотели, но все равно боитесь простудиться, и сказать: «Красота какая!». Опять же, если при движении на подъем не хватит дышалки и в ногах появится слабость, то на кого пенять, как не на себя?! А машину за что-то поругал, за что-то похвалил — считай, выступил автомобильным критиком. Впрочем, обычные граждане едут в горы вовсе не за тем, чтобы «поймать момент начала сноса передней оси в повороте-шпильке» или «попробовать скорректировать траекторию под сброс газа». С высоты достигнутого положения очень нагляден результат. Провел за рулем от силы час со всеми остановками на «пофоткать» — и вот «весь мир на ладони, ты счастлив и нем, и только немного завидуешь тем другим, у которых вершина еще впереди». Лучше и не скажешь, хотя Владимир Высоцкий, безусловно, воспевал не автомобильный туризм.

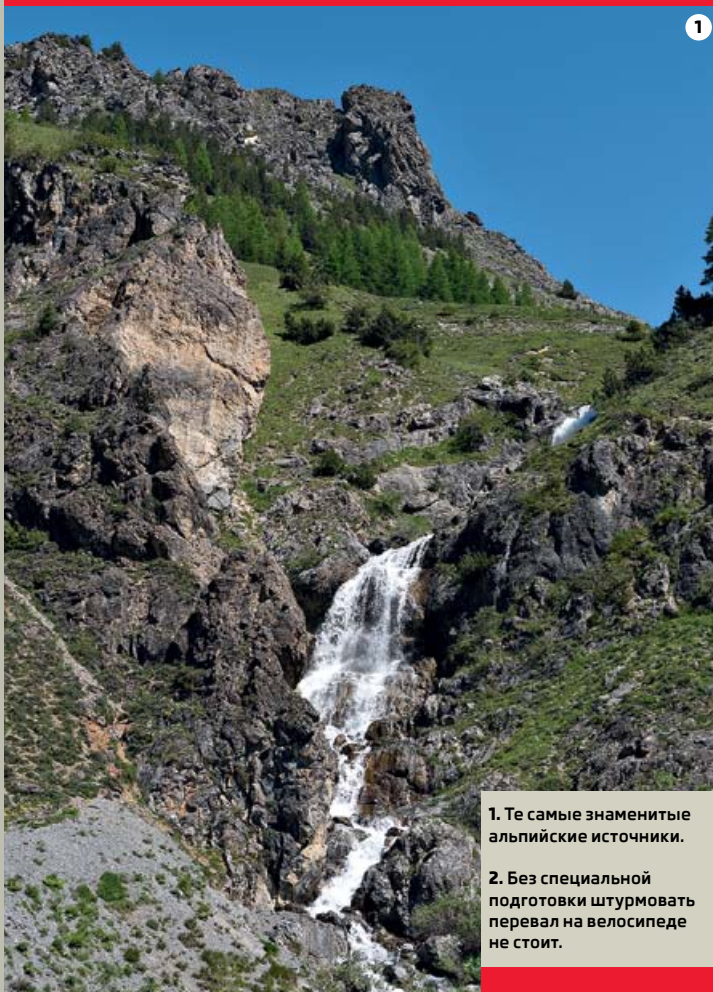
Покорение человеком гор с помощью двигателей внутреннего сгорания — довольно старая

европейская забава. У компании из чешского города Млада-Болеслав, сегодня известной миру как ŠKODA, первое участие в горной гонке относится к 1902 году.

Марка тогда именовалась, как вы, вероятно, знаете, Laurin & Klement и выпускала мотоциклы (серийное автомобильное производство началось в 1905 году). Сотрудник предприятия Нарцис Подседничек — конструктор, рабочий и просто отчаянный человек — на гонке Париж—Вена протяженностью 1750 км оказался единственным из стартовавших 14 мотоциклистов, кто преодолел альпийский перевал Арльберг без посторонней помощи. Самая высокая точка перевала — 1783 м. В принципе, не так уж и много, но стоит не забывать об уровне техники того времени: не все автомобили, принявшие участие в пробеге, смогли вскарабкаться на гору. Двигатель мотоцикла Нарциса Подседничка имел мощность $1\frac{3}{4}$ л.с., и это при нормальном атмосферном давлении. В горах, где воздух разрежен, и того меньше. Горы — идеальный испытательный стенд. С полной отдачей работают все узлы и агрегаты: от двигателя и тормозов до подвесок и шин. Тот, кто сегодня ругается, что мотор «плохо тянет в гору на четвертой-пятой передаче», пусть поговорит с теми, кто занимался автотуризмом в советское время, штурмуя перевалы на первой-второй скорости, «наматываясь» в поворотах-шпильках на лишенный усилителя руль, с замиранием сердца наблюдая, как предательски ползет вверх указатель температуры охлаждающей жидкости.

ЖУРНАЛ «ЗА РУЛЁМ» О ТЕСТ-ДРАЙВЕ НА ПЕРЕВАЛЕ КОЛЬ-ДЕ-ЛА-БОНЕТТ

«Эрэска» — лучшее, что можно пожелать для такого рода горных авантур. Отличное сочетание 220-сильного двигателя, по-спортивному настроенной подвески и комфортного салона с удобными креслами и кожаной обивкой. Другие модификации тоже не лишены достоинств, но Octavia RS собрала их воедино, говоря языком поваров, пикантно приправила жгучим перцем больших гонок.



1

1. Те самые знаменитые альпийские источники.
2. Без специальной подготовки штурмовать перевал на велосипеде не стоит.



2





ПРИ ВЫСОТЕ 2715 М
ПЕРЕВАЛ КОЛЬ-ДЕ-ЛА-
БОНЕТТ ПРЕТЕНДУЕТ
НА ЗВАНИЕ «САМОЙ ВЫСОКОЙ
АСФАЛЬТИРОВАННОЙ ДОРОГИ
СО СКВОЗНЫМ ПРОЕЗДОМ
В ЕВРОПЕ».

1





1. А внизу, на Лазурном Берегу, разгар купального сезона.

2, 3. Европейская интеграция и развитие средств вооружения привели к тому, что перевал Коль-де-ла-Бонетт утратил бывшее стратегическое значение.

2



3

Сейчас, если вы располагаете современным автомобилем, таким как ŠKODA, о технической стороне вопроса можно не думать. Любая машина доставит вас к заоблачным вершинам, а уж насколько быстро, зависит от вашего мастерства и двигателя. Заметим, что мощность как таковая решает еще не все. Турбированные агрегаты лучше приспособлены к высоте — именно по причине наличия турбины, которая принудительно загоняет в цилиндры воздух, причем с поправкой на низкое содержание в нем кислорода.

ВЫСОКОГОРНЫЙ АСФАЛЬТ

Определение «самый» льстит, но часто бывает обманчивым. Во французских Альпах, недалеко от границы с Италией, есть перевал Коль-де-ла-Боннет (Col de la Bonette). Если ехать к нему с севера, то на пути вас встретит указатель. На одной его табличке написано «Ницца — 143 км»: через перевал действительно можно попасть к одному из самых известных городов Лазурного Берега. На другой — Route de la Bonette La plus haute d'Europe, alt.: 2802 м. В переводе — «Дорога к вершине Бонетт, самая высокая в Европе, 2802 м».

Доверять указателю стоит, но с определенной поправкой. Знайки высоких дорог и географии уточняют: если не ставить знак равенства между Европой и Евросоюзом, то не надо забывать о такой прекрасной стране, как Россия, на которую, между прочим, приходится почти 40% территории этой части света. В России находится самая высокая европейская вершина — Эльбрус, 5642 м. И там есть приют для альпинистов «Бочки» (он же — «Гара-Баши»), к которому ведет дорога, и по ней «в отдельные летние дни» можно добраться на автомобиле — таком как КамАЗ — до отметки 3900 м.

А еще в Испании, рядом с Гранадой, в горах Сьерра-Невада, есть дорога к пику Велета. По ней можно доехать на автомобиле, причем самом обыкновенном, до отметки 3394 м. Но простым смертным, не имеющим специального разрешения, на моторизованном транспортном средстве разрешается подняться только до 2600 м, дальше — пешком или на велосипеде, для чего требуется не только желание, но и здоровье. Кроме того, в самом конце маршрута асфальт уступает место грунтовке, поскольку дорога эта тупиковая. По ней поднялся, по ней же и спустился. Короче, немало в Европе автомобильных дорог, достигающих отметки 2700 м, но они либо не имеют сквозного проезда, либо асфальтового покрытия.

Дорога на Коль-де-ла-Бонетт прекрасна по качеству: ровный асфальт. В мини-пробег, организованный для журналистов компанией ŠKODA, в числе прочих автомобилей марки отправились Octavia RS и Octavia Combi RS, и не было никаких сомнений в том, что их низкопрофильная резина «сдюжит». А еще дорога эта сквозная: въехал в Италию — попал во Францию, или наоборот. Таким образом, при высоте 2715 м перевал Коль-де-ла-Бонетт претендует на звание «самой высокой асфальтированной дороги во Франции» и «самой высокой асфальтированной дороги со сквозным проездом в Европе». Возможно, вы обратили внимание, что на знаке указана другая отметка — 2802 м. Ошибки тут нет. Доехав до высшей точки перевала, можно подняться на автомобиле дальше, совершив круг почета вокруг самой вершины Бонетт (Cime de la Bonette). Правда, у группы ŠKODA не получилось. Путь к отметке 2802 был завален снегом (по всей вероятности, он сошел со склона), а поскольку практического значения дорога не имеет, никто не бросился ее мгновенно расчищать. Забавно: внизу, откуда ты только что поднялся, честные +30 градусов, проехал меньше 30 км — и можно играть в снежки.



Петля вокруг горы — высшая точка французского маршрута, 2802 метра.

С ноября по май дорога, как и многие другие альпийские перевалы, закрыта: как говорится, выбирайте маршруты объезда. Летом большая часть из тех, кто едет к пику, — туристы. Поднялся, сфотографировался на вершине, поехал дальше. А еще много, как и на других горных дорогах Европы, велосипедистов. Для этих ребят информация о том, что средняя крутизна подъема составляет 6,6%, а местами доходит до 9%, имеет очень существенное значение. «Подъемы утомят вас не столько крутизной, сколько продолжительностью», — пишут люди в интернете, и автомобилистам их не понять. Чего сложного? Сбросил на передачу вниз, на педаль надавил — и всех делов. Если же серьезно, что для тех, кто увлечен велоспортом, дорога на Коль-де-ла-Бонетт почти священна. Самая высокая из тех, по которым проходил маршрут «Тур де Франс». Сюда участники «Тура» попадали четыре раза: в 1962, 1964, 1993 и 2008 годах (материал о главной велосипедной гонке планеты 2016 года — на стр. 70).

«Сквозной» характер в свое время привлек к ней внимание военных. Ближе к вершине обнаруживаются оборонительные сооружения (от зданий до огневых точек), окончательно утратившие свое значение после Второй мировой войны. Тем, кто равнодушен к «военщине», можно посоветовать внимательно смотреть по сторонам. Водопады вы вряд ли пропустите, а вот бегущих по склонам сурков надо высматривать.

ЗА-РАДИ КРАСОТЫ

История дороги на перевал Коль-де-ла-Бонетт теряется в веках. Один из многочисленных путей через Альпы к побережью появился очень давно как тропа

для вьючных животных. В первой половине XIX века тропу сделали полноценной дорогой (так нужно было военным), а во второй половине XX века она приобрела свой нынешний вид.

С другой дорогой, о которой мы хотели бы рассказать, все предельно ясно. Трасса с труднозапоминаемым с первого раза названием Гроссглокнер-Хохальпенштрассе (Großglockner-Hochalpenstraße), что переводится как «высокая альпийская дорога Гроссглокнер», была придумана в 1920-х годах, причем с необычным назначением — практически-развлекательным. Она должна была соединить австрийские земли Каринтия и Зальцбург (вполне прагматичная цель), но своими видами привлекать туристов, готовых не только глазеть на красоту, но и платить за это деньги. Можно сказать, австрийцы уловили тренд: на их глазах нарождался класс людей, которые оценили, какую доселе невиданную свободу передвижения обеспечивают мотоциклы и автомобили. Сегодня эта мысль звучит, пожалуй, банально, а в середине 1920-х все было не так однозначно. На три европейские страны — Австрию, Германию и Италию — тогда приходилось только 150 000 частных автомобилей и 2000 км асфальтированных магистралей. Какие «100 000 человек ежегодно» возьмутся на платной трассе в горах? — рассуждали скептики. Но проект реализовался. Как ни странно, не вопреки, а благодаря Великой депрессии, которая волной, накотившей из Америки, накрыла и Европу. К 1930 году в Австрии безработными числилось около полумиллиона человек. Правительство решило на свой страх и риск задействовать людей на строительстве новой дороги в Альпах. В августе 1930 года прогремел первый взрыв — работы начались. Через четыре года по Гроссглокнер-Хохальпенштрассе в тестовом режиме проехал первый легковой автомобиль. В 1935 году движение было открыто официально.





1. Пункт оплаты на Хохльпенштрассе. Чтобы сфотографировать автомобиль по эту сторону шлагбаума, приготовьте 35 евро.

2. Техники на строительстве «высокой альпийской дороги», как видно, было задействовано немного. Чем больше людей, тем ниже уровень безработицы. Первая половина 1930-х годов.

АВСТРИЙЦЫ УЛОВИЛИ ТРЕНД: НАРОЖДАЛСЯ КЛАСС ЛЮДЕЙ, КОТОРЫЕ ОЦЕНИЛИ, КАКУЮ СВОБОДУ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ ОБЕСПЕЧИВАЮТ МОТОЦИКЛЫ И АВТОМОБИЛИ.

1

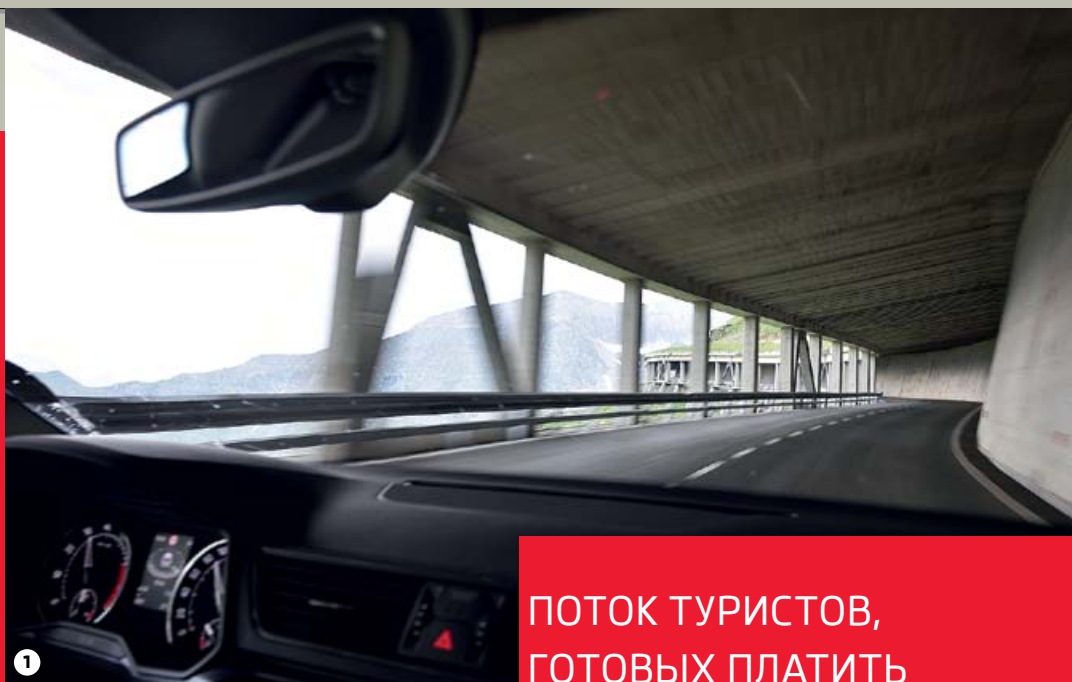


2



**САЙТ АВТО@MAIL.RU
О ТЕСТ-ДРАЙВЕ
НА ГРОССГЛОКНЕР-
ХОХАЛЬПЕНШТРАССЕ**

О, боги свечей зажигания и двухрычажных подвесок! Храните на веки веков эти 48 км и 36 поворотов... В одном предложении могу описать ощущения так: здесь достаточно широко, чтобы ехать быстро, и достаточно сложно, чтобы проверить свои мастерство и смелость... Конечно, мне было бы приятно промчать здесь на суперкаре. Но Superb Combi тоже не промах. Р-р-раз! И старенькая Ferraгі теряется в зеркале заднего вида. Два! И парочка спорбайков опасливо жмутся к обочине... Полный привод на серпантинах в масть — позволял эффективно «выстреливать» на выходе из виражей даже на подъемах.



1

**ПОТОК ТУРИСТОВ,
ГОТОВЫХ ПЛАТИТЬ
ДЕНЬГИ ЗА ПОСЕЩЕНИЕ
ТРАССЫ, ДЕСЯТИКРАТНО
ПРЕВЫСИЛ РАСЧЁТНЫЙ.**

2



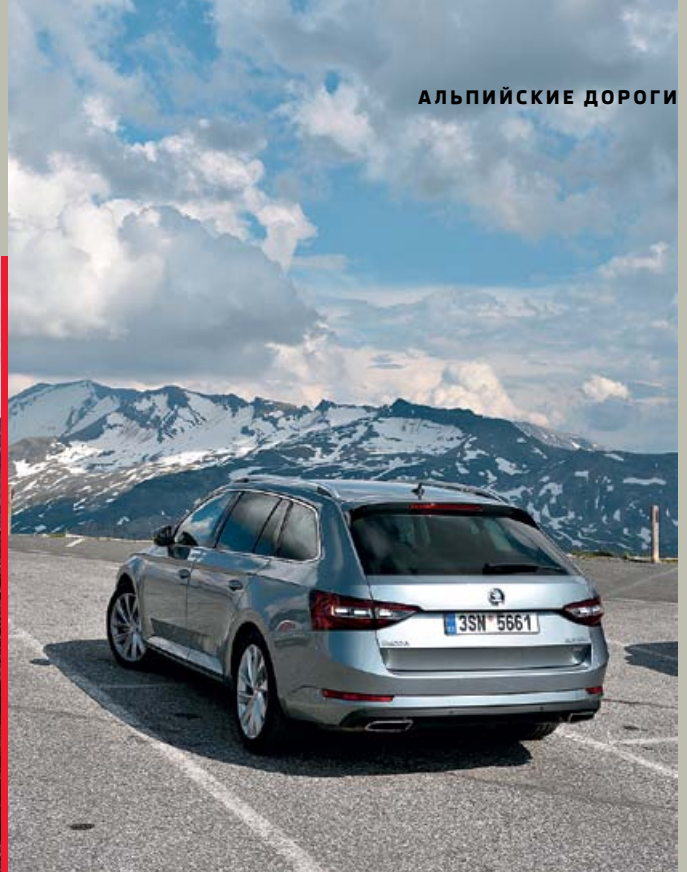
1. Редкий случай: строительные конструкции мешают обзору Хохальпенштрассе.

2. На Хохальпенштрассе вы найдете и где поесть, и где переночевать.

3. Пастерце, самый протяженный австрийский ледник.



3



За 26 месяцев, когда погодные условия позволяли вести строительство (с неба не валил снег), четыре тысячи человек, занятых в работе, переместили почти миллион кубометров земли и горной породы, уложили 115 000 кубометров кладки, перекинули 67 мостов. Строительство закончилось раньше планируемого срока и — вы не поверите! — обошлось дешевле, чем ожидалось.

Похожий на пирамиду памятник Fuscher Törl на высоте 2482 м — его сложно не заметить — посвящен тем, кто «отдал свои жизни дороге». В списке около двух десятков имен, в основном погибших при строительстве в 1930-е годы, но есть и намного более поздние даты смерти. Страна помнит своих героев.

Самая высокая «сквозная» точка Хохальпенштрассе — перевал Хохтор, 2504 м над уровнем моря. То, что люди пользовались этим маршрутом за два-три тысячелетия до официального открытия трассы, было доказано находками, сделанными рабочими в горах: римскими статуэтками и монетами.

Проект Гроссглокнер-Хохальпенштрассе имел на момент открытия еще и важное идеологическое значение. Австрия толком не оправилась от потрясения, превратившись из огромной империи (на просторах которой, кстати, появилась и марка ŠKODA) в небольшую страну, и удачное завершение строительства показало всему миру, а прежде всего и самим жителям страны — «мы можем!». С проектом Гроссглокнер-Хохальпенштрассе молодая Австрийская Республика представляла себя в 1935 году на Всемирной выставке в Брюсселе. Хотелось бы написать, что демонстрировал СССР, но Советы начали принимать участие во Всемирных выставках с 1937 года: в Париже, принимавшем «Экспо», тогда показали «Рабочего и колхозницу» Веры Мухиной.

Австрийцы гордятся тем, что трасса сохранилась до наших дней практически в первоначальном

виде. Те же 48 км и 36 поворотов. Единственное: в 1950-х годах Хохальпенштрассе чуть расширили (основное полотно — с 6 до 7,5 м), попутно увеличив суммарное число мест для парковки в пять раз, до 4000, в соответствии с возрастающим потоком туристов.

То, что с загрузкой нет никаких проблем, стало понятно сразу после открытия дороги. Уже к 1938 году туристов было втрое больше планируемого, а к началу 1960-х поток превысил расчетный в десять раз: за год трассу посещало свыше 1,2 млн человек.

Увеличение потока стало возможным и благодаря тому, что ручную уборку снега заменили механизированной. 350 человек с лопатами в середине 1930-х годов работали не так эффективно, как пять роторных машин конструкции Франца Валлака образца 1953 года. Дорогу стали раньше открывать для посетителей после «зимней спячки» и позже закрывать. Тем не менее и сейчас трасса недоступна для посещения с начала ноября до начала мая. В межсезонье лучше смотреть официальный сайт: в конце октября 2016 года, например, въезд мотоциклам и велосипедам (куда ж без них) был запрещен полностью, легковым автомобилям и автобусам — только при наличии цепей на колеса. Да, по ночам трасса тоже закрыта. Вне зависимости от времени года.

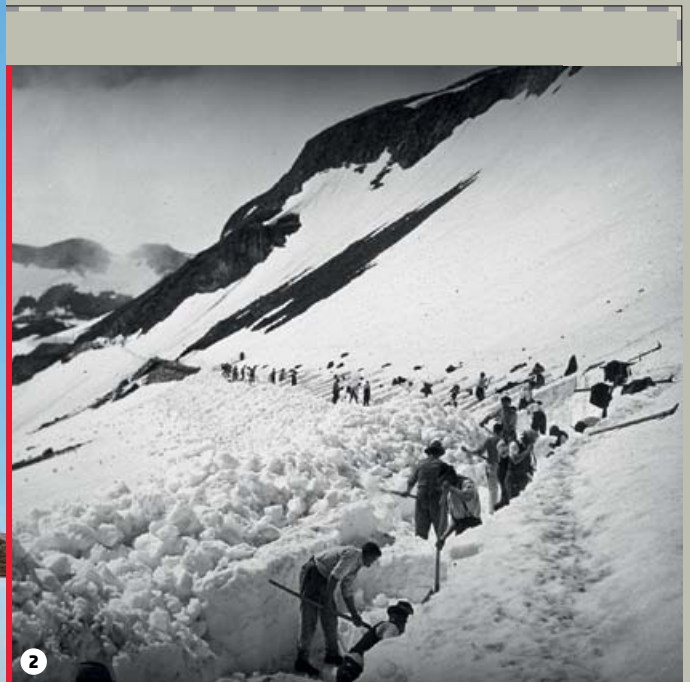
Имя инженера Франца Валлака, разработавшего роторные снегоочистители, золотыми буквами вписано в историю Хохальпенштрассе. Он самый настоящий «отец» этой дороги. Тщательно изучив в начале 1920-х годов более 40 горных дорог в Альпах — вероятно, бывал он и на перевале Кольте-ла-Бонетт, — Валлак сказал: «Я сделаю лучшую». И у него были основания рассчитывать на успех. Он не собирался создавать «самую быструю», «самую короткую» или «самую дешевую в строительстве дорогу», ведущую с севера на юг или с запада на вос-



1

1. Все во имя человека на машине: до смотровой площадки на вершине не надо тащиться пешком и ста метров.

2, 3. Зимой в некоторых местах величина снежного покрова превышает десять метров. Раньше дорогу чистили перед началом сезона вручную. Сейчас — с помощью роторных машин. Они служат с середины 1950-х годов!



2



3

ток. Он делал такую трассу, каждый поворот которой приводил бы туриста в восторг. Только по максимуму сохранив природный ландшафт, можно рассчитывать на этот «вау-эффект».

Расчет оказался верным. К середине 1970-х дорога утратила практическое значение — появились более быстрые пути объезда, — но и в наши дни каждый год до миллиона человек едут на Хохальпенштрассе. И платят за проезд, как и 80 лет назад.

Попутно заметим, что дороги в Австрии в отличие от соседней Германии и так для иностранцев не бесплатны. Заехал на автомобиле с чужими номерами на территорию страны — остановись и купи виньетку на стекло, свидетельствующую об уплате дорожного сбора; сделать это можно на заправке. Минимальная стоимость — €8,8 (на десять дней). Поймают без виньетки — приготовьте €120 штрафа.

Въезд на Гроссглокнер-Хохальпенштрассе безальтернативно, через шлагбаум, платен: €35 с легковой машины (без учета числа людей), €25 — с мотоцикла. Месячный проездной стоит немногим

дороже дневного: €54 и €43 соответственно. Недешево? Да. Но деньги вы меняете на нечто более ценное — яркие впечатления, а кроме того, платный въезд отсеивает любителей бесплатных удовольствий, разгружая дорогу. Все-таки трасса азартная, хочется на ней «прохватить» по мере возможностей, а в плотном потоке это делать сложно.

На Гроссглокнер-Хохальпенштрассе есть две главные точки интереса. Первая — высота Кайзера Франца Иосифа (2369 м). С нее открывается вид на девятикилометровый, самый длинный в Австрии, ледник Пастерце. Вторая точка притяжения — обзорная площадка Edelweißspitze. До нее можно подняться на автомобиле, что мы и сделали, тестируя флагманский 280-сильный Superb Combi 2.0 TSI 4x4.

С высоты 2571 м или чуть выше, если подняться на здание сувенирного магазина, открывается чудесная панорама, в том числе и на вершину Гроссглокнер, самую высокую в Австрии, 3788 м. Она, как нетрудно догадаться, и дала название трассе, претендующей на звание самой красивой в Альпах. ☺

Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА

**Будьте спокойны!
Работа современных
электронных
ассистентов на примере
ŠKODA Superb. 62**



КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

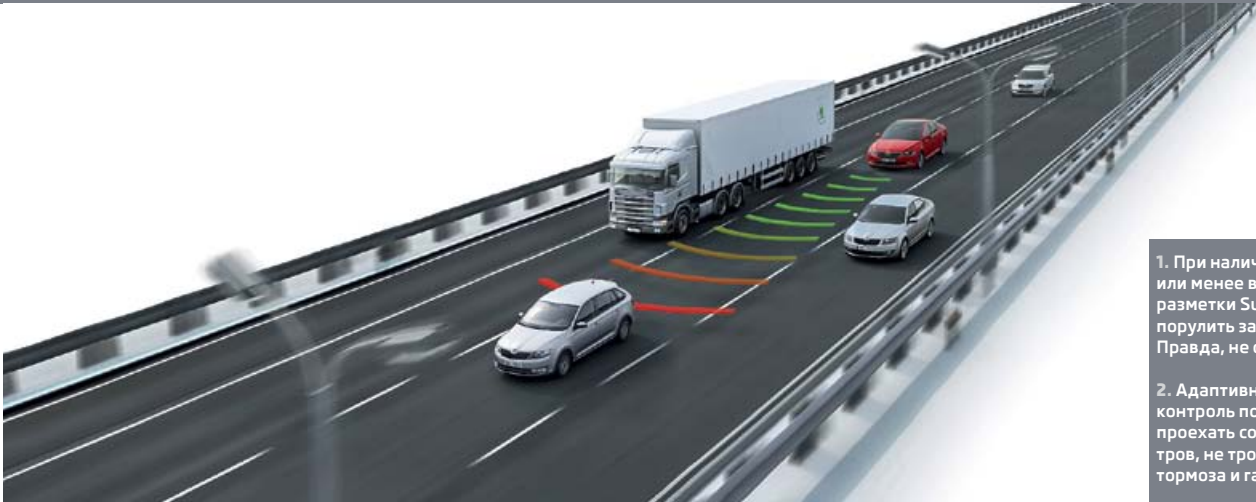
ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ
ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ. 68

Знаки внимания

текст: Юрий Урюков, Авто@Mail.ru | иллюстрации: ŠKODA

ПОМНИТЕ СВОИ ПЕРВЫЕ ДНИ ЗА РУЛЁМ? КАКАЯ ТРЕБОВАЛАСЬ НЕВЕРОЯТНАЯ КОНЦЕНТРАЦИЯ! СО ВРЕМЕНЕМ ПРИХОДИТ ОПЫТ, НО ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ЦЕНА СЕКУНДНОЙ НЕВНИМАТЕЛЬНОСТИ ОСТАЁТСЯ ТАКОЙ ЖЕ ВЫСОКОЙ. К СЧАСТЬЮ, СОВРЕМЕННЫЕ АВТОМОБИЛИ ГОТОВЫ ПРЕДУПРЕДИТЬ ЧЕЛОВЕКА ЗА РУЛЁМ О РАЗЛИЧНЫХ ОПАСНОСТЯХ, А В РЯДЕ СЛУЧАЕВ — И ПРОСТО ВЗЯТЬ УПРАВЛЕНИЕ НА СЕБЯ. ДАВАЙТЕ РАЗБЕРЁМ РАБОТУ ЭЛЕКТРОННЫХ АССИСТЕНТОВ НА ПРИМЕРЕ ŠKODA SUPERB, ФЛАГМАНСКОЙ МОДЕЛИ ЧЕШСКОЙ МАРКИ.





1. При наличии более или менее внятной разметки Superb готов порулить за водителя. Правда, не очень долго.

2. Адаптивный круиз-контроль позволяет проехать сотни километров, не трогая педали тормоза и газа.

Электронные механизмы бездушны, не пишут стихов и не мечтают по ночам. Зато робота никогда не клонит в сон. Он не поссорится с женой и не засидится в баре с друзьями.

Ему невдомек, что такое депрессия, упадок сил и плохое настроение. Мир вокруг рухнет, а бездушный «электроник» продолжит выполнять заложенную программу, пока не кончится энергия или его не остановит человек. Вот почему на монотонных производствах людей становится все меньше, а качество только выигрывает. Недалек тот день, когда беспилотники заменят нас и на дорогах. Технических препятствий этому, по сути, почти не осталось. Надо лишь решить юридические и инфраструктурные вопросы. Ну и привить роботу зачатки искусственного интеллекта — самое логичное решение в аварийной ситуации не всегда оказывается правильным.

Задача электронных ассистентов, о которых и пойдет речь, несколько проще, поскольку они работают в паре с человеком, облегчая тому задачу контроля над обстановкой.

Для изучения обстановки «железная машина», как и живое существо, пользуется органами чувств. Только вместо глаз, ушей, носа — камеры, радары, датчики. Они охраняют невидимую границу вокруг автомобиля.

Автомобили, кстати, давно уже научились «чувствовать». Мы уже привыкли к тому, что с наступлением темноты автоматически включаются фары (за это отвечает датчик освещенности), а система климат-контроля регулирует температуру с точностью до половины градуса и включает при необходимости режим рециркуляции, для чего используется не только несколько термометров, но и датчики влажности, солнечной радиации и качества поступающего воздуха.

ПОЛОСА ВЕЗЕНИЯ

Но вернемся к теме электронных ассистентов, непосредственно отвечающих за безопасность. Как происходит охрана границ? Тут имеет место глубоко эшелонированная оборона, как говорят военные. Разберемся по порядку. Первый рубеж обороны — приборы дальнего обнаружения. Главный из них — «всевидящее око», многофункциональная камера, расположенная на ветровом стекле в районе салонного зеркала заднего вида. Без этого оптического комплекса была бы невозможна работа ряда важных ассистентов. Разрешение картинки 1280x1024 и двухъядерный процессор с частотой 1 ГГц позволяют системе на дальности до 700 метров выявлять

прямо на ходу препятствия и линии разметки.

Стоит водителю разогнаться быстрее 65 км/ч, как в дело вступит Lane Assist — ассистент движения по полосе. Если полоса шире 2,5 метра и хотя бы с одной стороны хорошо различима разметка (сплошная или прерывистая — неважно), то электроника «поймает» ее и перейдет в режим ожидания. О том, что система активна и «видит» разметку, сообщит пиктограмма зеленого цвета на панели приборов. Система не будет вмешиваться, пока человек маневрирует, не забывая включать указатели поворота, или просто едет строго по полосе, не «болтаясь» по ней.

Но попытку перестроения без предупреждения компьютер воспримет как сигнал опасности — вдруг водитель отвлекся? Тогда Lane Assist начнет действовать: даст команду электроусилителю руля на удержание машины в заданном коридоре, прописывая даже виражи трассы. Причем ассистент можно настроить через меню на раннее срабатывание, когда Lane Assist станет поддерживать автомобиль в середине ряда, деликатно подруливая, и на позднее — в таком случае электроника вступит в дело непосредственно перед пересечением, но заметно резче.

Небольших поворотов руля хватит для того, чтобы привлечь внимание



1

водителя: не зевай, мол. А если вовсе бросить руль? В течение примерно десяти секунд автомобиль будет рулить, «цепляясь» за разметку в режиме автопилота, а потом система звуками и визуальным сообщением на дисплее напомнит рассеянному человеку, что пора бы взять управление в свои руки: перед вами пока ассистент, а не робот-водитель.

А если водитель заснул? Или ему стало плохо? Тогда после трехкратного предупреждения включится Emergency Assist. Электроника активирует аварийку и посредством системы ESP сбросит скорость до нуля в текущей полосе движения (помимо соответствующих ассистентов автомобиль для реализации этой функции должен быть оснащен автоматической трансмиссией).

При всем этом электроника помнит, кто в автомобиле пока главный. Автоматическое подруливание легко прервать, повернув руль в ту сторону, куда вам нужно, да и режим ускорений и замедлений, происходящих по команде ассистентов, меняется, как только водитель задействует педали тормоза или газа.

Характер того, как водитель обращается с рулем, постоянно исследуется датчиком усталости для выявления опасного состояния. Засыпающего человека выдают характерные нервные движения рулем. Как только датчик усталости за-



АВТОМАТИЧЕСКОЕ УПРАВЛЕНИЕ ФАРАМИ ПОЗВОЛЯЕТ ВКЛЮЧИТЬ ДАЛЬНИЙ СВЕТ И ЗАБЫТЬ О НЁМ. НИКТО НЕ БУДЕТ В ОБИДЕ: НИ ВСТРЕЧНЫЕ, НИ ПОПУТНЫЕ.

фиксирует тревожные симптомы, раздастся звуковой сигнал и в комбинации приборов высветится чашка кофе — призыв отдохнуть.

ДРУЖБА С ТЕНЬЮ

Многофункциональная камера незаметна и ночью. Умный «глаз» способен фильтровать красный и белый свет,

определяя тем самым фары встречного и фонари попутного транспорта.

Это необходимо для корректной работы системы адаптивного освещения. На Superb устанавливается несколько вариантов комплексов головной оптики, но для иллюстрации мы возьмем самый продвинутый — Smart Light Assist.

В него входят поворотные биксеноновые фары, противотуманки с функцией статичной подсветки поворотов (Corner Light) и еще с десяток компонен-



1. Если потребуется, автоматика сбросит скорость перед неожиданным препятствием вплоть до полной остановки.

2. Там, где у водителя слепые зоны, у радаров — полная видимость.

тов, включая блок управления ассистентом и ту самую камеру за ветровым стеклом. Именно она позволяет поставить переключатель света в Auto, включить дальний и забыть о фарах навсегда.

Если у предыдущего «Суперба» фары имели несколько режимов освещения для города, жилых зон, загородного движения, непогоды, то у новой модели этих вариантов, по сути, бесконечное множество. Ведь регулировка освещенности в Smart Light Assist достигается не переключением дальний / ближний (кстати, на более доступных версиях «Суперба» та же камера позволяет делать это автоматически), а поворотом оптических блоков и экранированием определенных зон светового пучка.

Сложно звучит? А на деле все просто: благодаря картинке с камеры блок управления знает, где находится встречный или попутный автомобиль, куда он движется, и сопровождает его динамической тенью. Поэтому пространство кругом максимально освещено, но другой водитель не ослепляется: он находится в этом самом затененном участке. Дальний светит везде, кроме тех мест на дороге, где он не нужен. И всем хорошо.

Ну а при въезде в населенный пункт, где скорость движения ниже, а освещенность выше, Smart Light Assist автоматически отключит дальний свет,

чтобы не светить «прожекторами» в окна домов и не раздражать пешеходов.

Само собой, режим принудительного дальнего света (постоянного или «поморгать») тоже имеется: водителю во всех смыслах виднее, что ему нужно.

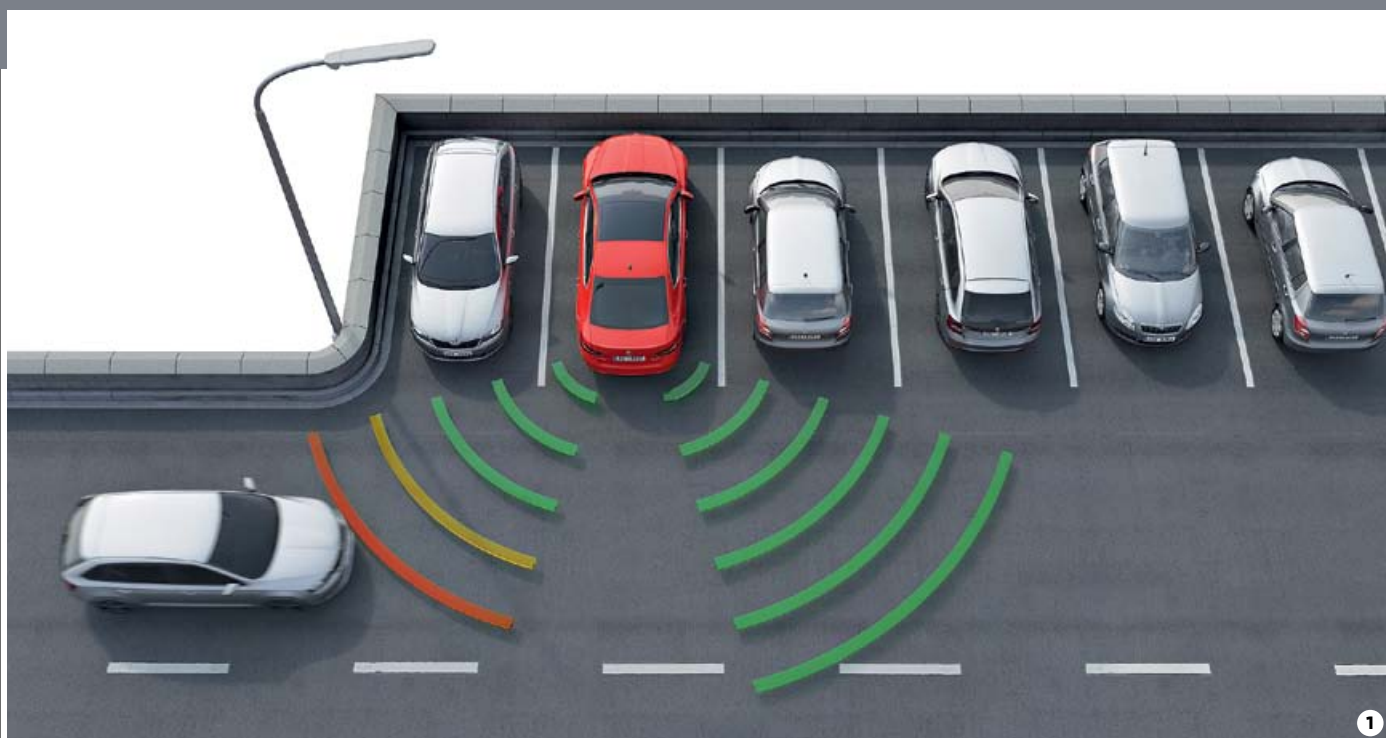
НА ОЩУПЬ

И человеческий глаз, и камера автомобиля могут давать сбой: яркий встречный свет, туман, ливень или снегопад не позволяют полноценно изучить обстановку. Для таких условий у «Суперба» есть еще одно устройство — радар среднего и дальнего действия с несущей частотой излучения 77 ГГц и «дальнобойностью» до 250 м. Расположен он в передней части машины за решеткой радиатора, а в его обязанности входит «прощупывание» дороги впереди.

Без такого радара невозможна работа адаптивного (активного) круиз-контроля, который поддерживает не только заданную водителем скорость, но и дистанцию до идущего впереди попутного автомобиля (скажем, на свободной дороге будет ехать установленные 120 км/ч, но если впереди на полосе автомобиль, который движется медленнее, станет двигаться с его скоростью).

Траектория движения «Суперба» при этом рассчитывается по очень сложному алгоритму с использованием данных практически от всех «ходовых» систем вроде ESP. Учитывается скорость, рыскание автомобиля, угол поворота руля, частота вращения колес и т.д. А когда электроника вычислит виртуальную полосу движения, радар поможет определить расстояние до других участников движения.

Причем безопасная дистанция будет далеко не единственным ограничивающим фактором в режиме круиз-контроля. Если, допустим, система посчитает, что при текущей скорости в повороте данной кривизны движение получится неустойчивым (есть угроза заноса), она автоматически притормозит автомобиль. Повышает точность работы и дружба с многофункциональной камерой. Она связывается с радаром по высокоскоростной CAN-шине и оперативно докладывает результат визуального наблюдения за дорогой. Это помогает блоку управления адаптивным круиз-контролем прогнозировать ситуацию. Например, узнать о перестроении соседнего автомобиля перед носом «Суперба» заранее, а не по факту. В результате корректировки скорости происходят более плавно и комфортно для водителя и пассажиров.



Симбиоз радара с камерой и автоматической коробкой передач позволил реализовать в «Супербе» и еще одну полезную функцию — Traffic Jam Assist, своего рода пробочный автопилот. Если обычный активный круиз-контроль работает в диапазоне скоростей от 30 до 160 или 210 км/ч (в зависимости от исполнения), то новый ассистент позволяет не трогать педали даже в пробках! Электроника сама замедлит Superb вплоть до полной остановки и автоматически начнет движение вместе с потоком. А упомянутый выше Lane Assist обеспечит автомобилю движение в своей полосе. Единственный нюанс — если остановка длится больше 2,5 секунды, для старта надо легонько нажать на газ, тем самым дав Traffic Jam Assist сигнал, что машину не забыли на парковке, а продолжают использовать. И еще: руки водителя при работе ассистента движения в пробке должны находиться на руле. Всецело отдаться работе со смартфоном не получится.

Впрочем, страховка для тех, кто отвлекается, все равно есть. Она называется Front Assist (ассистент контроля дистанции). Вы взглянули на СМС в телефоне — это же одно мгновение! — а автомобиль перед вами резко затормозил, пропуская пешехода на зебре. Если скорость меньше 30 км/ч и времени на раздумья нет, экстренную остановку

электроника организует автоматически. А вот когда Superb мчится быстрее, Front Assist постарается «разбудить» водителя визуальными и звуковыми сигналами. Не помогло? Тогда последует резкий тормозной импульс. Снова нет реакции? Начнется фаза предварительного замедления, а при высокой угрозе столкновения давление в тормозных магистралях поднимется до предела. Важное уточнение: Front Assist работает даже при отключенном активном круиз-контроле. Радар контролирует обстановку всегда.

КРУГОВАЯ ОБОРОНА

Обстановку за спиной водителя исследуют два радара ближнего (до 70 м) действия с углом «зрения» 150 градусов. Они размещены за задним бампером по углам кузова и отвечают за работу системы контроля мертвых зон, предупреждающей водителя об автомобилях, которые могут быть незаметны в зеркалах.

Функция Blind Spot Detect автоматически включается по достижении 15 км/ч. Работает ассистент очень просто: когда объект входит в мертвую (или слепую) зону, в соответствующем боковом зеркале загорается оранжевым светом предупреждающая пиктограмма. Если же попытаться перестроиться в этот момент

на занятую полосу, иконка заморгает, а по рулю пробежит вибрация.

Эти же радары обеспечивают функцию Rear Traffic Alert, необходимую, пожалуй, всем жителям мегаполисов. Только вспомните, сколько раз вам приходилось выезжать задом с парковки, когда соседние автомобили перекрывают обзор. Хорошо, если кто-то может выйти, посмотреть и покомандовать: выезжай смело, чисто. А если нет? Тогда ассистент выезда с парковки предупредит вас о приближении другой машины еще до того, как вы сможете ее увидеть. А если реакции от вас не последует, ассистент автоматически притормозит Superb.

Ну а на ближайших подступах к «Супербу» препятствия встречают 12 ультразвуковых датчиков (датчиков парктроника) по периметру кузова. Само собой, используются они при заезде на парковку, в том числе обеспечивая работу Park Assist — парковочного автопилота. По сути, от вас требуется только выбрать вид стоянки (параллельная или перпендикулярная) нажатием кнопки, отпустить руль, а дальше электроника сделает все сама. Водитель должен контролировать газ и тормоз (подсказки выдаются в комбинации приборов), но Park Assist при необходимости сам замедлит машину или экстренно ее остановит, если водитель не предпринимает никаких действий.



1. Радары, следящие за помехами в слепой зоне, предупредят водителя об опасности при выезде с парковки задним ходом.

2. Понятие «свободные руки» теперь может относиться не только к разговорам по мобильному, но и процедуре открывания багажника.

2

Поскольку Superb сканирует ультразвуком пространство фактически на 360 градусов, то возможности автоматической парковки действительно поражают. Автомобиль самостоятельно способен лавировать между деревьями, мусорными баками, становиться параллельно проезжей части в карман лишь на 80 см длиннее самой машины, за руливать в ячейку на повороте дороги... Выехать с параллельной парковки автопилот тоже поможет: вдруг вас зажали с двух сторон так, что остается только ругаться.

ПРИГОТОВИТЬСЯ К УДАРУ!

Но в жизни, увы, бывают и такие случаи, когда столкновение почти неизбежно. Значит, к нему надо правильно подготовиться. В ŠKODA Superb для этого есть превентивная система безопасности Crew Protect Assist. На основании данных системы стабилизации и радара активного круиз-контроля ассистент решает, задействовать предварительную защиту или нет. Допустим, дистанция до машины впереди сокращается слишком быстро. Тогда электроника сначала подтянет ремни безопасности, закроет люк в крыше и поднимет боковые стекла. В результате человек перед ударом примет оптималь-

ЭЛЕКТРОННЫЕ АССИСТЕНТЫ СВОДЯТ К МИНИМУМУ ВЛИЯНИЕ «ЧЕЛОВЕЧЕСКОГО ФАКТОРА» НА БЕЗОПАСНОСТЬ ПОЕЗДОК.

ную позу, а подушки безопасности работают максимально эффективно.

Авария! Водитель может потерять сознание, а автомобиль — продолжить движение. Опасная ситуация: не исключен выезд на встречную полосу. Чтобы снизить вероятность повторных ударов, существует система автоматического послеаварийного торможения Multicollision Brake. Она по сигналу блока подушек безопасности даст команду ESP поднять давление в тормозной системе, зажечь стоп-сигналы и аварийку. Так что если случится вторичный удар, все же с меньшей тяжестью последствий.

НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

Но хватит о грустном. В ДТП мы попадаем, к счастью, изредка, а вот житейскими проблемами озабочены чуть ли не каждый день. Выходишь из магазина, руки заняты, ключи от машины в кармане. Как

багажник открыть? Для этого систему бесключевого доступа KESSY на новом Superb расширили функцией Easy Open или так называемой виртуальной педалью. Работает просто: емкостный датчик сканирует пространство под задним бампером в районе номерного знака. Достаточно «пнуть» ногой воздух в этой зоне, как система опросит ключ, «узнает» хозяина и распахнет дверь багажного отделения. Ключ должен быть рядом с багажником: так обеспечивается защита от злоумышленников.

То, что еще вчера казалось какой-то фантастикой — автомобиль считывает наши движения на расстоянии и повинуется им! — сегодня становится реальностью. Но прогресс не стоит на месте. Так что готовьтесь: будущие модели удивят нас еще сильнее.

Обращаем ваше внимание, что большая часть систем, описанных в материале, относится к числу дополнительного оборудования, поставляемого за отдельную плату. Подробности — у дилеров марки.

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.



В пробках и туннелях включаю рециркуляцию воздуха в салоне. Но мне сказали, что с этим режимом надо быть осторожней, а еще посоветовали поставить угольный фильтр. Эти рекомендации имеют смысл?

В режиме рециркуляции климатическая установка прекращает забор воздуха снаружи машины, поэтому внутри не чувствуются неприятные запахи, прежде всего — выхлопных газов. Только дышать в таком случае приходится тем, что вы сами же выдыхаете, то есть «собственным выхлопом». И салонный фильтр тут не помощник — он не умеет генерировать кислород. В итоге в воздухе повышается концентрация углекислого газа, водитель и пассажиры начинают зевать, притупляется внимание... Так и до аварии недалеко! Один из показателей того, что режим рециркуляции пора выключать, — запотевание окон. Постоянно ездить с включенной рециркуляцией нельзя, ее надо применять «точечно».

Для того чтобы в салон попадало как можно меньше вредных веществ, следует придерживаться простых правил. Во-первых, использовать оригинальные запчасти: оригинальный фильтр обеспечивает должную очистку воздуха, в том числе и потому, что идеально встает на место. Во-вторых, не затягивать с плановым обслуживанием: раз в 15 000 км фильтр надо обязательно менять. В-третьих, стоит немного переплатить, поставив салонный фильтр с активированным углем. Уточните на сервисе, какой именно элемент вам предлагают: обычный (пылевой) или угольный. Оригинальные угольные фильтры выпускаются для всех моделей ŠKODA последних лет выпуска. Угольный фильтр действует по принципу противотока, задерживая не только пыль, но и многие вредные химические вещества: очистка воздуха проис-

ходит на молекулярном уровне. Однако и с угольным фильтром стоит время от времени пользоваться режимом рециркуляции: когда вы остановились перед светофором рядом с выхлопной трубой чадящего грузовика, лучше на несколько минут ограничить поступление «заборного» воздуха в салон. Естественно, рекомендации имеют смысл, когда все окна автомобиля закрыты.

Дети испачкали обивку сидений в автомобиле, хочу сделать химчистку салона и даже присмотрел в продаже специальные баллончики. Не будет от этого вреда машине? Внутри сидений обогрев, какие-то датчики... Как вообще ŠKODA рекомендует чистить салон?

Если соблюдать инструкцию по применению препарата, то электроника автомобиля не пострадает. Как правило, рекомендуется сначала попробовать химию на незаметном участке обивки, чтобы убедиться в их совместимости (не меняется ли цвет, структура и прочее). Все в порядке? Тогда надо распылить активный состав на испачканный участок и подождать некоторое время — обычно не больше пары минут. А уж затем удалить загрязнение влажной ветошью или губкой. Конечно, все это справедливо только в том случае, если вы купили сертифицированную автохимию. Оптимальный вариант — из оригинальной линейки ŠKODA, в которую входят средства ухода за салоном и кузовом на разные случаи жизни. В частности, для очистки обивки можно использовать универсальный спрей «все в одном» (каталожный номер — 000 096 301C), который выводит загрязнения с различных поверхностей: ткани, пластика, резины, алькантары. Не хотите возиться сами? Тогда остается обратиться к услугам специалистов на автомойке. Но предупреждаем: есть риск

нарваться на халтурщиков. Такие с легкой душой вымоют салон «по-флотски», залив сиденья водой и очистителями. И тогда электрика действительно может пострадать, да и обивке придется не сладко. Не исключено, что от сырости она начнет гнить, в итоге к грязному интерьеру прибавится еще и неприятный запах. Так что лучше обращаться в компании с проверенной репутацией или к дилеру марки ŠKODA.

Читал, что сотрудники ГИБДД усилили контроль за несертифицированными переделками в автомобилях. А я у дилера ставил фаркоп, бокс на крышу, новые колесные диски. Не будет ли проблем?

Ключевое понятие в вашем вопросе — «несанкционированные переделки». Любой оригинальный аксессуар ŠKODA получает одобрение компании только после серии испытаний на безопасность и совместимость. Поэтому в надежности и легальности что фаркопа, что бокса на крышу можете не сомневаться — согласовывать с ГИБДД такие доработки не надо. Но в совершенствовании автомобиля даже посредством оригинальных деталей надо знать меру. К примеру, если вы поставите колесные диски неподходящей для вашей машины размерности, то претензии сотрудников ГИБДД будут законными. Так что перед покупкой аксессуара лучше свериться с руководством по эксплуатации и каталогом по вашей модели.

А подбор «опций» на свободном рынке сопряжен с риском, потому как предложений по доводке машин полно, начиная от чип-тюнинга и заканчивая аэродинамическими обвесами, но проверкой их на совместимость с автомобилями ŠKODA никто не занимался. Соответственно, и с юридической точки зрения не все гладко: такие доработки надо согласовывать с ГИБДД в обязательном порядке. И наличие полиса ОСАГО (соответственно, и диагностической карты техосмотра) значения не имеет. В лучшем случае на вас наложат штраф, в худшем — аннулируют регистрацию машины до устранения нарушений. 

Ждем ваших вопросов по адресу: magazine@skoda-auto.ru

СТИЛЬ ЖИЗНИ

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА

«Тур де Франс».
ŠKODA в тринадцатый
раз поддержала главную
велогонку планеты. 70



ПОПРОБУЙ САМ

ГОТОВИМ ИСЛИМ-КЕБАБ, КЛАССИЧЕСКОЕ
БЛЮДО ТУРЕЦКОЙ КУХНИ. 78

Упасть, чтобы подняться

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

«ТУР ДЕ ФРАНС» — САМАЯ СЛОЖНАЯ И ИЗВЕСТНАЯ ВЕЛОГОНКА В МИРЕ. В 2016 ГОДУ ЕЁ ПОБЕДИТЕЛЕМ ТРЕТИЙ РАЗ ПОДРЯД СТАЛ БРИТАНЕЦ КРИС ФРУМ. К МАРКЕ ŠKODA МЕРОПРИЯТИЕ ИМЕЕТ САМОЕ НЕПОСРЕДСТВЕННОЕ ОТНОШЕНИЕ: КОМПАНИЯ ВЫСТУПАЕТ ГЛАВНЫМ АВТОМОБИЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ СОБЫТИЯ, ЗА КОТОРЫМ НАБЛЮДАЮТ СОТНИ МИЛЛИОНОВ ЧЕЛОВЕК ПО ВСЕМУ МИРУ.



В прошедшем 2015 году, завоевав второй раз титул победителя «Тур де Франс», Кристофер Фрум оказался в центре небольшого скандала. Несколько экспертов, в том числе великий в прошлом американский гонщик Грег Лемонд, предположили, что в велосипед британца инженерам его команды Sky каким-то хитрым образом удалось незаметно вмонтировать электромоторчик, отсюда, мол, и удивительная скорость. Велосипед, разумеется, проверили, но никакого моторчика не обнаружили.

История, впрочем, показательная. Всерьез к подозрениям в адрес Фрума отнеслись лишь потому, что «Тур де Франс» — это гонка, которая давным-давно доказывает, что даже велосипед можно изобретать или, по крайней мере, совершенствовать, бесконечно. Первый «Тур» состоялся в 1903 году, и его участники, если бы они смогли перенестись на сто лет вперед, поразились бы прогрессу двухколесной техники. Нынешние велосипеды, сделанные с применением карбона и титановых сплавов, весят менее семи килограммов. А узнав про современные скорости, люди прошлого точно решили бы, что без моторчика не обошлось.



К церемонии награждения дизайнеры ŠKODA подготовили две эксклюзивные награды. Одну — из традиционного хрусталя, она досталась победителю, вторую — из зеленого, ее получил лучший спринтер, обладатель «зеленой майки». Высота приза — 60 см, масса — 4 кг.



ЗА ТРИ НЕДЕЛИ ГОНКИ ПАРК ИЗ 250 АВТОМОБИЛЕЙ МАРКИ ŠKODA СУММАРНО ПРОЕХАЛ ОКОЛО 2 800 000 КИЛОМЕТРОВ.

На каждом «Туре» высчитывается средняя скорость прохождения дистанции. У гонки 2016 года она составила около 40 км/ч — это, в принципе, традиционный для последних лет показатель. Он и сам по себе довольно впечатляющий, но надо учесть, что речь идет именно о средней скорости. А есть, например, гонки с раздельным стартом, в которых спортсмены используют особые типы велосипедов с низкой посадкой и аэродинамические шлемы. Во время «разделок» скорость вырастает до 60 км/ч. В спринтерских же «разборках» на финише равнинных этапов велосипедисты разгоняются под сотню.

Достигаются все эти показатели масштабной, тяжелой и требующей затрат, исчисляющихся миллионами долларов в год, работой. Схема примерно та же, что и в «королеве» автогонок «Формуле-1»: нанимаются высококлассные инженеры, проводятся тесты в аэродинамической трубе, чтобы определить оптимальную форму велосипеда, шлема, иных деталей экипировки.

Удивил бы первых участников «Тур де Франс», очутившихся вдруг в современности, и маршрут. Горы присутствовали в этой гонке с момента ее рождения. Но век назад их было совсем немного. Горные этапы считались чем-то вроде ат-

тракциона, который привлекал публику страшными подробностями: кислородным голоданием и холодом — неизменными спутниками спортсменов на высотах более двух тысяч метров над уровнем моря; головокружительными спусками, на которых секундная потеря концентрации оборачивается падением, чреватым переломами; крутыми подъемами, что и пешком, никуда не спеша, покорить сложно. Говорили, наконец, о медведях, стерегущих спортсменов на перевалах.

Собственно, все, кроме медведей, является чистой правдой. Спортсмены ломали при падении руки и ноги, мерзли, подъемы выжимали все соки из опытейших бойцов, а на перевалах задыхались и самые выносливые.

Сейчас горы — Пиренеи, Альпы, Центральный массив — это никакой не аттракцион, а чуть ли не основная часть дистанции. Горными на «Тур де Франс» 2016 года были восемь этапов из 21. А вторая половина многодневки общей протяженностью 3535 км состояла из них едва ли не целиком: такая вот попытка продолжительностью в несколько дней на глазах у тысяч болельщиков, плотной стеной стоящих по обочинам трассы. А некоторые ведь еще и кидаются под ноги в самый неподходящий момент — за ними





Спуск с горы очень опасен: падение часто означает досрочное завершение гонки.



1. Для спортсменов гонка — тяжелейшее испытание, для зрителей — безмятежный отдых.

2. За сутки гонщик выпивает до десяти литров жидкостей, в основном — с восстанавливающими добавками.

3. Привлекательность пейзажей добавляет популярности гонке.

4. Аббатство Мон-Сен-Мишель на северо-западе Франции — место старта «Тура» 2016 года.



1



2



3



4

СЧИТАЕТСЯ, ЧТО ПО ПОПУЛЯРНОСТИ У ЗРИТЕЛЕЙ «ТУР ДЕ ФРАНС» УСТУПАЕТ ТОЛЬКО ЧЕМПИОНАТУ МИРА ПО ФУТБОЛУ И ОЛИМПИЙСКИМ ИГРАМ.

тоже нужно следить. А как следить, если глаза от усталости и напряжения застилает кровавая пелена? И «продвинутые» велосипеды, которые развивают на равнине такие скорости, что впору соревноваться с автомобилями, не помогают.

Еще, может быть, удивило бы пионеров «Тура» то обстоятельство, что гонка, являющаяся гордостью Франции, ее порождением, уже превратилась в международный проект — во всех смыслах. Она ежегодно проходит по территории соседних с Францией стран. Даже удивительно, что в этом году старт был не заграничным — в 2014-м и 2015-м он состоялся в Англии и Голландии. На сей раз стартовал «Тур» возле знаменитого расположенного на острове аббатства Мон-Сен-Мишель. Но вот потом он заехал в сопредельные государства: Испанию, Андорру, Швейцарию.

Гонка привлекает спонсоров из разных стран. В 2016 году уже в тринадцатый раз главным автомобильным партнером мероприятия выступила чешская марка ŠKODA, чья история началась в конце XIX века как раз с производства велосипедов.

В международный превратился и состав участников гонки, который когда-то чуть ли не целиком и полностью формировался из доморощенных спортсменов. Теперь этот состав интернационален, а главной звездой является представитель Великобритании.

ОПРЕДЕЛЁННОЕ ВЕЗЕНИЕ

Крис Фрум выиграл свой первый «Тур де Франс» в 2013 году. А в 2014-м, вновь входя в шорт-лист фаворитов, уже на пятом этапе дважды свалился с велосипеда и вынужден был отказаться от продолжения многодневки. Он тяжело переживал эту драму, и обещание реабилитироваться в следующем сезоне даже не выполнил, а перевыполнил — настолько весомым было его превосходство над оппонентами. Весомым оно было и сейчас. Но при этом справедливо будет сказать, что победа Фруму досталась не без доли везения. Главные события развернулись на 12-м этапе.

Эпизоды драматические бывают на каждом «Туре». Но этот, конечно, войдет в историю. На маршруте гонки есть несколько участков, которые называют знаковыми, — что-то вроде визитных карточек многодневки. К таким участкам принято относить и подъем на гору Ванту в Провансе, который нередко фигурирует на маршруте. Он чрезвычайно тяжелый и, бывает, существенно меняет расклад в общем зачете. Ванту значилась и в программе нынешнего «Тура». А накануне восхождения на гору стало понятно, что оно в любом случае будет экстремальным.

Особенность этой горы ясна уже из ее названия: оно переводится как «ветренная». Сильные ветры здесь — явление привычное. За сутки до 12-го этапа прогноз погоды сулил не просто сильный ветер



1

ŠKODA НА «ТУР ДЕ ФРАНС» 2016 ГОДА

Парк из 250 автомобилей — преимущественно моделей Octavia Combi и Superb Combi — обслуживал гонку на протяжении всех трех недель ее проведения, то есть со 2 по 24 июля. Участие ŠKODA не ограничивалось предоставлением машин: команда специалистов обеспечивала безукоризненную работу техники, которой пришлось работать не в самых простых условиях.

Главным автомобилем «Тур де Франс» стал красный Superb директора гонки Кристиана Приюдомма. Специальной кнопкой он мог открывать со второго ряда сидений панорамную крышу, чтобы обозревать, встав во весь рост, происходящее вокруг, прежде всего — пелотон, лидеров гонки. Помимо того, штабной Superb был оборудован несколькими каналами связи: в автомобиль стекалась подробная информация о ходе гонки, из него исходили все ключевые решения.

На заключительном этапе Superb уступил место закамуфлированному ŠKODA Kodiaq. Новейший кроссовер первым пересек финишную черту в центре Парижа. За рулем Kodiaq находился Стивен Рош, амбассадор марки на гонке, победитель «Тур де Франс» 1987 года.

Для церемонии награждения дизайн-студия ŠKODA и известный чешский производитель хрусталя Lasvit подготовили призы гонщикам. Создатели трофеев нашли вдохновение в форме велосипедного колеса, отдав дань уважения истории марки, начавшейся 121 год назад с выпуска двухколесных машин. Победителю гонки, 31-летнему Крису Фруму, досталась награда из традиционного хрусталя, а 26-летнему Петеру Сагану, обладателю «зеленой майки», которую «курировала» марка ŠKODA, — из зеленого. Каждый из призов имеет высоту 60 см при массе около четырех килограммов. Награды вручил во время торжественной церемонии на Елисейских полях председатель совета директоров ŠKODA Бернхард Майер.

Интересно, что по результатам гонки 2015 года Крис Фрум и Петер Саган получили от ŠKODA аналогичные награды за те же достижения: первый был победителем, второй приехал к финишу в «зеленой майке». Правда, дизайн кубков был, конечно же, другим: его разрабатывают каждый раз заново.



2

1. Стивен Рош, победитель 1987 года, сегодня представляет марку ŠKODA на «Тур де Франс» в качестве посла.
2. Если место старта гонки варьируется год от года, то финиш неизменно в Париже.
3. Церемония награждения победителей. Крайний справа — глава ŠKODA Бернхард Майер.



у вершины, а почти ураган с порывами до 100 км/ч. Узнав о нем, организаторы приняли решение сократить маршрут этапа на шесть километров, «вырезав» из него заключительный, самый продуваемый отрезок. Однако от инцидента это не спасло. Причем инцидента, жертвой которого стал лидер «Тур де Франс».

До этого этапа все у Кристофера Фрума складывалось во Франции прекрасно. Он продвигался по дистанции именно так, как нужно: не рисковал, не геройствовал, но при этом и не позволял себе расслабиться. Фрум успел создать формально небольшой — в полминуты, — но весомый, учитывая его форму, отрыв от ближайших преследователей, а один из наиболее серьезных конкурентов, испанец Альберто Контадор, уже сошел из-за травмы.

К финишу на горе Ванту Крис Фрум тоже ехал убедительно — в головной группе. И тут на последнем километре перед его соседом австралийцем Ричи Порте неожиданно возник мотоцикл с укрепленной на нем телекамерой. Порте врезался в него и упал. Фрум, находившийся за его спиной и не имевший никакой возможности увернуться, также рухнул на асфальт вместе с голландцем Бауке Моллемой, серьезно повредив свой велосипед.



ПОБЕДИТЕЛЬ ВЕЛОСИПЕДНОЙ МНОГОДНЕВКИ БРИТАНЕЦ КРИС ФРУМ НЕ ТОЛЬКО ЕХАЛ, НО И В БУКВАЛЬНОМ СМЫСЛЕ БЕЖАЛ ЗА СВОИМ ПЕРВЫМ МЕСТОМ.

А дальше публика наблюдала удивительную картину. Увидев, что велосипед бесполезен, Фрум побежал по узкому серпантину, чтобы не упустить соперников. Через некоторое время из «технички» оргкомитета ему выдали запасной велосипед. Однако крепления на его педалях не подошли британцу, и он снова пустился в путь в пешем порядке. Вскоре, правда, сквозь толпу зрителей к нему пробилась сотрудница родной команды и передала нормальную машину. Фрум закончил этап на ней, но времени, естественно, потерял уйму. В обнародованной сразу после этапа генеральной классификации он очутился на шестом месте с приличным, почти в минуту, отставанием от возглавившего ее соотечественника Адама Йейтса.

Только Йейтсу довелось побыть на первом месте совсем недолго. Сразу после завершения этапа комиссары «Тур де Франс» собрались на экстренное совещание и приняли решение пощадить Фрума. Его проблемы были признаны возникшими по вине оргкомитета, допустившего в опасную зону мотоцикл и позволившего зрителям заблокировать дорогу, не дав, таким образом, «техничке» Sky прийти на помощь велосипедисту. Фруму присудили тот же результат, что показали на этапе два пострадавших вместе с ним гонщика — Порте и Моллема, чьи велосипеды уцелели. А результаты эти были неплохими, и благодаря им Крис Фрум даже еще немножко оторвался от Йейтса. Потом он еще укрепил лидерство, блестяще проехав «разделку», и опять выиграл «Тур» с подавляющим превосходством.

РОССИЙСКИЙ СЛЕД

Довольно заметным в «Тур де Франс» 2016-го, как и в прошлом году, было и российское участие. Нашу страну в супермногодневке представляли сразу две команды: «Катюша» и Tinkoff (владельцем последней является бизнесмен Олег Тиньков). В призовую тройку их представителям попасть не удалось, но героями «Тура» становятся отнюдь не только те, кто по его итогам взобрался на вершину генеральной классификации. Слава достается и победителям отдельных этапов. Очень красивую победу одержал россиянин Ильнур Закарин из «Катюши» на 17-м этапе в швейцарских Альпах. На сложнейшей трассе он, предпринимая смелые атаки, сумел финишировать с минутным отрывом от преследователей.

А еще в историю гонки попадают обладатели различных «призовых» маек. Помимо желтой (для лидера и главного триумфатора) существуют и другие: для лучшего горного гонщика, для лучшего молодого, для самого агрессивного, для первого среди спринтеров. «Под них» предусмотрены солидные денежные бонусы. Белая в красный горох майка «горного короля» была наградой поляку Рафалу Майке из Tinkoff; а зеленая, «лучшего спринтера», досталась его товарищу по команде словаку Петеру Сагану. «Зеленую майку» последние два года «опекает» марка ŠKODA. Поэтому Петер Саган наряду с победителем «Тур де Франс» 2016 года Кристофером Фрумом получил из рук главы чешской марки Бернхарда Майера хрустальный кубок.

Турецкий фарш

текст: Игорь Черский | фото: Дмитрий Лебедев

ПРОДОЛЖАЕМ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО КУХНЯМ СТРАН, В КОТОРЫХ МАРКА ŠKODA ПОЛЬЗУЕТСЯ ОСОБОЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ. ПРИШЁЛ ЧЕРЁД ТУРЦИИ, И ЭТО ГОСУДАРСТВО НА НАШЕЙ КУЛИНАРНОЙ КАРТЕ МИРА ПРЕДСТАВЛЯЕТ ИСЛИМ-КЕБАБ.

И

слим-кебаб — классическое турецкое блюдо, представляющее собой запеченные в духовке баклажаны с мясом.

Баклажаны являются одними из самых любимых турками овощей. Их называют мясом для бедняков, при том что любят баклажаны и богачи, а количество всевозможных блюд, рецепт которых немыслим без этого растения рода пасленовых, исчисляется сотнями. Обычно баклажаны выступают в дуэте с мясом: говядиной, бараниной или птицей (свинина, учитывая исторические и религиозные особенности региона, не пользуется в Турции популярностью).

Ислим-кебаб представляет собой мясной фарш, запеченный в тонких баклажановых полусаках, а в качестве гарнира Заза Шенгелия, шеф-повар московского ресторана «Ткемали», рекомендует булгур, зелень и овощной соус.

Количество порций зависит от количества едоков и их аппетита. Мы приводим ингредиенты из расчета одной порции — той, что на фотографии. Для приготовления соуса нам потребуется: один средний помидор, один средний красный болгарский перец, ½ луковицы, две чайные ложки томатной пасты, растительное масло, соль, перец, специи. Овощи мелко режем и пассируем на сковороде, добавив остальные ингредиенты. Выбор специй зависит от ваших предпочтений. Заза Шенгелия использует грузинские уцхо-сунели и хмели-сунели (эти смеси встречаются на рынке).

Для гарнира нужно 150 г булгура. Дробленую пшеницу заливаем водой (соотношение, традиционное для круп: один к двум) и 15 минут варим на медленном огне.

Меньше всего проблем с фаршем. Годится любое мясо: говядина, баранина и — если вы ничего не имеете против — свинина. Итак, 150 г мякоти, половину красного болгарского перца, один небольшой помидор, одну луковицу, кинзу, соль, черный перец и специи пропускаем через мясорубку и перемешиваем. Есть «модификация» ислим-кебаба, в которой из фарша делают котлеты, жарят их на сковороде и только потом заворачивают в баклажаны. Тогда нужно в фарш добавить яйцо, а котлеты перед жар-

кой обваливать в панировочных сухарях. Мы так делать не будем, сэкономив время и не поступившись вкусовыми свойствами блюда. Мы сырой фарш запечем, завернув в баклажаны.

Теперь готовим оболочку. Для нее нужен один длинный, сантиметров 20–25, баклажан, один помидор черри, кусочек острого зеленого перца, по размеру примерно равный диаметру помидора черри. Из несъедобного потребуется деревянная шпажка.

Баклажаны надо почистить (оставив, естественно, шкурку), порезать на тонкие ломтики, сложить в миску, посолить, залить водой и оставить на 20 минут, чтобы вышла горечь (чтобы баклажаны не всплыли, придавите их блюдцем). После ломтики требуется обжарить с двух сторон на сковороде в растительном масле. Потом на разделочной доске выкладываем ломтики в виде креста (хвостики встречаются в центре), на более широкие ломтики накладываются более узкие. В центре располагаем шар из фарша. Размер шара должен быть таким, чтобы потом можно было загнуть вверх ломтики баклажана и они бы легли внахлест. Затем насаживаем на шпажку маленький помидор черри и кусочек острого зеленого перца и втыкаем в нашу конструкцию по самому центру. Она надежно скрепит ломтики и даст блюду возможность пропитаться соком помидора и перца. Перед тем как отправить конструкцию в духовку на 15–20 минут при температуре 180 градусов, кебаб следует обрызгать оливковым маслом.

Пока блюдо запекается, заправляем готовый булгар нашим овощным соусом, тщательно перемешиваем и за две-три минуты до готовности кебаба разогреваем в микроволновке, а потом выкладываем на тарелку. Можно это сделать красиво в кольцо, как в ресторане, но можно и просто горкой. Рядом с гарниром делаем небольшую подушку из соуса и перекладываем на нее готовый кебаб из духовки.

Затем поливаем кебаб соусом и кладем букетик петрушки и кинзы для вкуса и красоты. Рядом можно поставить плоску с аджикой и стакан с айраном. И мысленно перенестись в Турцию, оставаясь дома.



Заза Шенгелия. Карьеру повара начал в 1988 году, с тех пор менял не только места, но и города работы, в частности три года провел в Стамбуле на должности шеф-повара ресторана Le Cafe. В настоящее время руководит кухней в ресторане «Ткемали» в самом центре Москвы, на улице Пушкинской, где создал отдельное меню для всех, кто скушает по качественной турецкой еде.



ŠKODA SUPERB

ОТКРОЙ СЕБЯ ЗАНОВО



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA Superb уже готов покорять дороги заснеженного города. Почувствуй невероятное удобство управления благодаря полному приводу и премиальным технологиям. Оцени совершенные формы в дизайне и ощути абсолютный простор и комфорт в салоне. Твоему зимнему городу нужен свой герой. **Открой себя заново и двигайся только вперед вместе со ŠKODA Superb.**



Биксеноновые фары с системой Smart Light Assist — система интеллектуального управления светом



Интеллектуальные системы помощи водителю — адаптивный круиз-контроль с ассистентом движения по полосе и системой контроля слепых зон



Новые мультимедийные системы с функцией SmartLink — отображение приложений и функционала смартфона



Мощные двигатели в сочетании с полным приводом

Запишись на тест-драйв в салонах официальных дилеров ŠKODA.

www.skoda-auto.ru

Смартлинк. Полный привод доступен для Superb 1.4 TSI ACT 150 л.с. в комплектации «Лаурин и Клемент» и для Superb 2.0 TSI 280 л.с. в комплектациях «Стайл» и «Лаурин и Клемент». Указанные опции доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны для отдельных комплектаций. Реклама.

НОВАЯ ŠKODA КАЖДЫЕ 3 ГОДА

С новым кредитом SIMPLY CLEVER
с остаточным платежом



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA Yeti
за 407 ₽/день

ŠKODA Octavia
за 340 ₽/день

ŠKODA Rapid
за 240 ₽/день

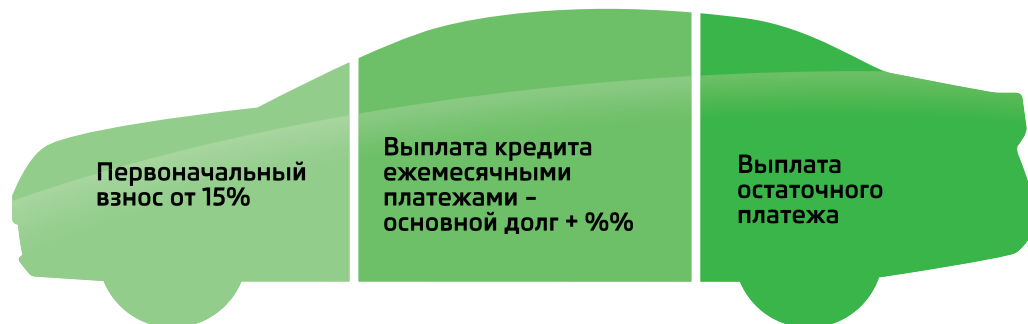
Кредит на покупку нового автомобиля ŠKODA с остаточной стоимостью* выгоден именно для вас.

Убедитесь сами: вы вносите первоначальный платёж, банк выдаёт кредит на оставшуюся стоимость автомобиля, вы погашаете часть кредита ежемесячными равными платежами, которые существенно ниже, чем у классического кредита.

По истечении срока кредита вы можете погасить остаточный платёж и оставить автомобиль в собственности или продать его дилерскому центру, а вырученные средства использовать для оплаты остаточного платежа или как первоначальный взнос на новый автомобиль.

Благодаря кредиту **SIMPLY CLEVER** вы можете сократить ежемесячные выплаты по кредиту, а также позволить себе автомобиль классом выше.

СХЕМА КРЕДИТА С ОСТАТОЧНОЙ СТОИМОСТЬЮ



ОПЦИИ ПО ВЫПЛАТЕ ОСТАТОЧНОГО ПЛАТЕЖА ПО ОКОНЧАНИИ СРОКА КРЕДИТОВАНИЯ



Погашение остаточного платежа



Обратный выкуп дилерским центром



Пролонгация кредита

Сумма 240 рублей в день означает величину затрат заёмщика при ежемесячном платеже по кредиту в размере 7 200 рублей, при условии 30 (тридцати) календарных дней в месяце, взявшего кредит по программе кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее — «Банк») «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом» на покупку нового автомобиля ŠKODA Rapid с расчётной розничной ценой 633 000 рублей, на срок 36 месяцев, с первоначальным взносом 194 450 рублей (30,72% от стоимости автомобиля), остаточным платежом 253 200 рублей (40% от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 13,67% годовых при предоставлении полного пакета документов. Сумма 340 рублей в день означает величину затрат заёмщика при ежемесячном платеже по кредиту в размере 10 200 рублей, при условии 30 (тридцати) календарных дней в месяце, взявшего кредит по программе кредитования Банка «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом» на покупку нового автомобиля ŠKODA Octavia с расчётной розничной ценой 899 000 рублей на срок 36 месяцев, с первоначальным взносом 277 000 рублей (30,81% от стоимости автомобиля), остаточным платежом 359 600 рублей (40% от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 13,67% годовых при предоставлении полного пакета документов. Сумма 407 рублей в день означает величину затрат заёмщика при ежемесячном платеже по кредиту в размере 12 200 рублей, при условии 30 (тридцати) календарных дней в месяце, взявшего кредит по программе кредитования Банка «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом» на покупку нового автомобиля ŠKODA Yeti с расчётной розничной ценой 1 049 000 рублей на срок 36 месяцев, с первоначальным взносом 313 550 рублей (29,89% от стоимости автомобиля), остаточным платежом 419 600 рублей (40% от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 13,67% годовых при предоставлении полного пакета документов. Данная информация не является офертой Банка, расчёт является приблизительным. Полная стоимость кредита и конкретные параметры кредита будут рассчитаны на основании Анкеты клиента, направляемой в Банк для одобрения кредитной заявки. Указанная процентная ставка применяется для расчёта платежей по кредиту при условии предоставления государственной субсидии на основании Постановления Правительства РФ № 364 от 16.04.2015 и составляет разницу между стандартной процентной ставкой Банка для соответствующих условий кредитования и размером скидки, равной двум третям ключевой ставки ЦБ РФ, действующей на дату выдачи кредита. Основные условия кредитования Банка по программе «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом»: валюта кредита — рубли РФ; сумма кредита от 120 тыс. до 1,15 млн рублей. Минимальный первоначальный взнос 20% от стоимости автомобиля и страховых премий в случае их включения в сумму кредита. Процентная ставка при предоставлении полного пакета документов составит: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 месяцев — 13,67% годовых. Процентная ставка при предоставлении двух документов составит: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 месяцев — 14,67% годовых. Минимальный размер остаточного платежа составит 20% от стоимости автомобиля; максимальный размер остаточного платежа составит: при сроке 12 месяцев — 55% от стоимости автомобиля, при сроках 18 или 24 месяца — 45% от стоимости автомобиля, при сроках 30 или 36 месяцев — 40% от стоимости автомобиля. Обеспечение по кредиту — залог приобретаемого автомобиля. Часть кредита может быть направлена на оплату страхования каско и/или иных программ страхования, сумма страховой премии по которым зависит от перечня страхуемых рисков, выбранной клиентом программы и суммы кредита. Срок действия акции с 01.03.2016 по 31.12.2016. Условия предоставления кредита действительны на 01.10.2016 и могут быть изменены Банком. Информация по телефону Банка: 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500, 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 1, www.vwbank.ru. Изображённые в рекламе автомобили оснащены дополнительным оборудованием, которое не входит в стандартную комплектацию и устанавливается за отдельную плату. Реклама.