

ŠKODAMAGAZINE

Каталог марки в России. www.skoda-auto.ru

МОДЕЛИ
С ПОЛНЫМ
ПРИВОДОМ

SUPERB

4x4

В ОЖИДАНИИ БУДУЩИХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Мы измеряем жизнь приключениями и путешествиями, поэтому всегда ищем новые пути и надёжных спутников, с которыми можно разделить любые эмоции и дороги. И ваша ŠKODA — тот самый напарник, в котором вы никогда не будете сомневаться. Её две пары колёс уже готовы к любым поворотам и не подведут в самом непредсказуемом приключении.

Позаботьтесь о них с новым пакетом аксессуаров «Стильная забота о колёсах».

ПАКЕТ АКСЕССУАРОВ «СТИЛЬНАЯ ЗАБОТА О КОЛЁСАХ»

- > Комплект колёсных болтов-секреток
- > Четыре тканевых чехла для хранения шин и колёс в сборе
- > Оригинальные колпачки для колёсных вентилялей



8 800 555 01 01
SKODA-AUTO.RU

Пакет аксессуаров «Стильная забота о колёсах» предназначен для моделей ŠKODA SUPERB, ŠKODA OCTAVIA, ŠKODA YETI и ŠKODA RAPID. По вопросам приобретения аксессуаров обращайтесь в салоны официальных дилеров ŠKODA. Артикул для заказа пакета — 000073900F. Реклама.

СОДЕРЖАНИЕ



42



64

ЧТО НОВОГО?

02 KODIAQ БУДЕТ НАШИМ!

В Нижнем Новгороде готовятся к выпуску нового внедорожника.

04 ДАЛЁКОЕ И БЛИЗКОЕ

Что показала чешская марка на автосалоне во Франкфурте.

АВТОМОБИЛЬ

12 ПОЛНАЯ ГАРМОНИЯ

Обзор автомобилей ŠKODA с колесной формулой 4x4.

ДОРОГА

30 ЖЕЛЕЗНОЕ ХОББИ

Что забыли туристы в немецких городах Зинсхайм и Шпайер.

42 НЕСОВЕТСКАЯ ЭСТОНΙΑ

Изучаем соседнюю страну пешком и на автомобиле.

ТЕНДЕНЦИИ

56 СО СКОРОСТЬЮ МУФТЫ

Устройство системы полного привода.

60 КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

64 ОЧЕВИДНЫЙ И НЕВЕРОЯТНЫЙ

Фантастическая ŠKODA 935 Dynamic до и после реставрации.

76 УЖЕЛЬ ТА САМАЯ ШАКШУКА?

Готовим непростую яичницу по израильскому рецепту.

80 ПАРТНЁРЫ МАРКИ

Официальные дилеры ŠKODA.

#чтонового #автомобиль #дорога #тенденции #стильжизни

НОВОСТИ

KODIAQ БУДЕТ НАШИМ!

Модель Kodiaq, которую называют «первым семейным внедорожником ŠKODA», будут производить по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов, в России. Названы место и сроки: завод «Группы ГАЗ» в Нижнем Новгороде, на мощностях которого уже выпускаются модели Octavia и Yeti; первый квартал 2018 года. Концерн Volkswagen и «Группа ГАЗ» успешно сотрудничают на протяжении последних семи лет, а недавно стороны продлили контракт до 2025 года.



ПРОИЗВОДСТВУ В КАЛУГЕ — 10 ЛЕТ

Volkswagen Group Rus отмечает 10-летие локального производства в России. Оно стартовало в 2007 году в Калуге: сначала была налажена крупноузловая сборка, в 2009 году запущено производство полного цикла, включающее штамповку, сварку, покраску и монтаж. «Наше стремление развивать собственное производство позволяет предлагать российским клиентам лучшие автомобили по лучшим ценам», — считает генеральный директор Volkswagen Group Rus Маркус Озегович. Параллельно с празднованием 10-летия с начала производства завод концерна Volkswagen в Калуге отметил еще два радостных события. Был собран 200-тысячный двигатель 1.6 MPI серии EA211 (локальное производство двигателей в Калуге началось в сентябре 2015 года) и выпущен 100-тысячный ŠKODA Rapid (его собирают в Калуге с февраля 2014 года). Юбилейный автомобиль цвета Reef Blue с двигателем 1.6 MPI отправился клиенту в город Тюмень.

ПЕРВАЯ ПОЕЗДКА — НА ПРАВИЛЬНОМ АВТОМОБИЛЕ

ŠKODA AUTO Россия и компания «Агуша», известный производитель детского питания, запустили совместный проект «Главное путешествие», благодаря которому любая мама из Москвы или Санкт-Петербурга может поехать из роддома домой на оборудованном всем необходимым для перевозки младенцев ŠKODA Baby Mobil с личным водителем. Все, что требуется для совершения поездки, — заполнить небольшую анкету на сайте agulife.ru (платить, разумеется, ничего не нужно, приоритет у того, кто первым забронирует нужную дату и время). «Надежная, вместительная и безопасная ŠKODA Octavia позаботится о комфорте маленьких пассажиров и их родителей и поможет по-настоящему насладиться первым семейным путешествием в новом составе», — так прокомментировал запуск проекта Ян Прохазка, руководитель марки ŠKODA в России.

#новости #дизайн #партнерство #развитие





КРАСИВЫЙ И БЕЗОПАСНЫЙ

ŠKODA Karoq, новейший кроссовер чешской марки, представленный на автосалоне во Франкфурте (см. материал на следующем развороте), получил высшую оценку за безопасность по результатам испытаний (краш-тестов), проведенных независимой организацией Euro NCAP. Полученные пять звезд — приятный, но вполне ожидаемый результат: все современные модели чешской марки имеют высший рейтинг по безопасности. Тем временем читатели популярного немецкого журнала *Auto motor und sport* назвали дизайн Karoq лучшим в классе компактных SUV. Набрав 16 600 голосов читателей (почти треть от общего числа), модель одержала победу над 17 конкурентами. Кроме того, Karoq победил в номинации «Компактный SUV» конкурса «Золотой руль», проведенного изданиями *Bild am Sonntag* и *Auto Bild*.



МЕХАНИКА И АВТОМАТ

Как вам, наверно, известно, ŠKODA производит не только автомобили, но и отдельные агрегаты, в частности механические и автоматические (DSG) коробки передач. Чешские предприятия компании, расположенные в городах Млада-Болеслав и Врхлаби, отчитались о выпуске 10-миллионной коробки с 2000 года, когда было освоено производство «популярной механики» MQ 200. Агрегаты, сделанные в Чехии, устанавливаются как на автомобили ŠKODA, так и на модели других марок, входящих в концерн: Volkswagen, Audi и SEAT. Один концерн, одни стандарты качества.



20 000 000 АВТОМОБИЛЕЙ ŠKODA

Компания ŠKODA произвела 20 млн автомобилей. Отсчет ведется с 1905 года, когда в чешском городе Млада-Болеслав, в котором сегодня находится штаб-квартира компании и ее главный завод, была сделана самая первая серийная машина — Laurin & Klement модели Voiturette A. В настоящее время ŠKODA предлагает по всему миру семь модельных линеек и более 40 различных версий, а ее автомобили выпускаются на 15 предприятиях в восьми странах. Интересный факт, иллюстрирующий динамику производства: когда ŠKODA присоединилась к концерну Volkswagen (это было в 1991 году), отмечался выпуск 5-миллионного автомобиля.

#безопасность #продажи

#итоги #производство

A KAROQ



Далёкое и близкое

текст: Сергей Широков фото: автора и ŠKODA

ГЕРМАНИЯ — ГЛАВНЫЙ АВТОМОБИЛЬНЫЙ РЫНОК ЕВРОПЫ. А ВЫ ЗНАЕТЕ, КАКАЯ ИНОСТРАННАЯ МАРКА ПОЛЬЗУЕТСЯ В ЭТОЙ СТРАНЕ НАИБОЛЬШЕЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ? АНГЛИЙСКАЯ? ФРАНЦУЗСКАЯ? ИТАЛЬЯНСКАЯ? НЕТ, ЧЕШСКАЯ ŠKODA! ЭТОЙ ОСЕНЬЮ В НЕМЕЦКОМ ФРАНКФУРТЕ, КАК И КАЖДЫЙ НЕЧЁТНЫЙ ГОД, ПРОШЁЛ АВТОМОБИЛЬНЫЙ САЛОН. ŠKODA ПОКАЗАЛА «РАЗВЁРНУТЫЙ ПЛАН ДЕЙСТВИЙ». НОВЫЙ КРОССОВЕР KAROQ, КОТОРЫЙ УЖЕ ЗАПУЩЕН В ПРОИЗВОДСТВО, ОЛИЦЕТВОРЯЕТ НАСТОЯЩЕЕ, КОНЦЕПТУАЛЬНЫЙ ЭЛЕКТРОМОБИЛЬ VISION E — БУДУЩЕЕ.



Фары и фонари ŠKODA Karoq — образцы «кристаллического дизайна».



Кaroq — это компактный SUV, то есть Sport Utility Vehicle, «спортивно-утилитарный автомобиль». Еще такие машины называют кроссоверами, потому что находятся они на пересечении двух классов: обычных легковых машин и внедорожников. Популярность кроссоверов в России и в мире растет, и ŠKODA четко отслеживает эту тенденцию. Первый чешский SUV появился в 2009 году, это был ŠKODA Yeti, который пережил ряд обновлений и до сих пор производится. В 2016 году появился Kodiaq, первая в современной истории ŠKODA семиместная модель. Третьим по счету SUV в модельной линейке стал Karoq.

ШАГ ВПЕРЁД

Новый кроссовер меньше, чем Kodiaq, но больше, чем Yeti. Можно даже сказать, что Karoq — это Yeti второго поколения, он пришел на смену «снежному человеку», но поскольку называются автомобили по-разному, мы так говорить не будем. Имя новой модели, как и все имена автомобилей ŠKODA, имеет смысл. Некоторые производители используют благозвучные, но ничего не значащие слова, но чешскому производителю такой подход не близок.

Большой SUV, внедорожник Kodiaq, получил название в честь мед-

ведей-кадьяков, обитающих на Аляске. Имя Karoq — из тех же суровых мест, где преимущества «спортивно-утилитарных» автомобилей, как и в нашей стране, очевидны. Медведи-кадьяки живут на острове Кадьяк, вместе с представителями эскимосского народа алутиик. Так вот слово Karoq с местного наречия можно перевести как «автомобиль-стрела», что, согласитесь, очень символично. Что у нас на эмблеме марки ŠKODA? Стилизованный профиль североамериканского индейца — перья его головного убора невозможно не заметить — и стрела, символ движения вперед. Karoq — это шаг вперед в деле расширения присутствия марки ŠKODA в сегменте SUV.

#спортивноутилитарныеавтомобили #третийпосчетysuv



Благодаря системе VarioFlex задние сиденья ŠKODA Karoq можно не только сложить и подвинуть, но и вовсе убрать из салона, увеличив багажное отделение до 1810 литров.



Длина Karoq — 4382 мм, что на 160 мм больше показателя Yeti. Прирост вроде как не очень большой — что там, вытянутая ладонь, но машина стала заметно просторнее. Это ощущается пассажирами на втором ряду, это видно по багажнику. Его базовый объем — 521 л, что, как это часто бывает с автомобилями ŠKODA, претендует на рекорд в классе. Знакомая покупателям по Yeti система VarioFlex предлагается в качестве опции и для Karoq. Она позволяет трансформировать внутреннее пространство за счет различных манипуляций с сиденьями второго ряда. Их можно складывать «по спинке», ставить вертикально в сложенном виде, двигать по рельсам взад-вперед на 15 см и с легкостью демонтировать, если вам требуется превратить автомобиль в мини-фургон. Иными словами, чтобы разместить в багажнике

не просто здоровый, а неприлично здоровый чемодан, достаточно подвинуть крайнее заднее сиденье — левое или правое — вперед; и в багажнике место останется, и на втором ряду, для пассажиров. Переезжаете? Убрали задние сиденья из салона и получили двухместный автомобиль с 1810 «грузовыми литрами». Так что компактный кроссовер — не значит маленький. Это же ŠKODA, тут другое измерение пространства.

ВСЁ ПРИ НЁМ

Практически каждая новая модель ŠKODA приводит с собой какую-то прогрессивную технологию. Kodiaq, к примеру, стал первым автомобилем чешской марки, для которого предла-

гались полностью светодиодные фары. Karoq стал первым в другом: для него можно заказать цифровую (виртуальную) приборную панель. Она позволяет вывести перед взором водителя нужную ему в данный момент информацию: навигационную карту на весь экран, приборы в обычном виде или только пару ключевых цифр — скорость и запас хода в километрах. Вариантов много. По сути приборная панель — тот же экран планшета или смартфона. А что они могут отображать? Что угодно. Обычные приборы для Karoq тоже предусмотрены. В стандартном исполнении покупатель получит знакомую комбинацию: спидометр, тахометр, указатель уровня топлива и температуры охлаждающей жидкости. Посредине — многофункциональный дисплей. Куда ж без него, когда для Karoq предлагается такое ко-

#трансформациясиденийвторогоряда #какпорельсам #минифургон

#автосалон

ŠKODA



KAROQ СТАЛ ПЕРВОЙ МОДЕЛЬЮ ЧЕШСКОЙ МАРКИ, ДЛЯ КОТОРОЙ ПРЕДЛАГАЕТСЯ ЦИФРОВАЯ ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ.

личество вспомогательных систем и ассистентов: адаптивный круиз-контроль на основе радаров с функцией контроля дистанции и экстренного торможения; контроль слепых зон (помощь при перестроении); ассистент выезда с парковки задним ходом; ассистент движения по полосе (следит за разметкой и при необходимости подруливает); ассистент движения в заторах (медленном потоке); датчик усталости водителя; система распознавания дорожных знаков.

Дорожный просвет Karoq достигает 183 мм: клиренс зависит от конкретной модификации и размера колес. Привод — передний или полный, на основе многодисковой муфты с электронным управлением (см. материал на стр. 56). Коробки — 6-ступенчатая механика или 7-ступенчатый автомат (DSG). В Европе для Karoq станут пред-

лагать пять двигателей, бензиновых и дизельных, объемом от одного до двух литров, мощностью от 115 л.с. (1.0 TSI) до 190 л.с. (2.0 TDI). Вопрос, будет ли Karoq поставляться в Россию, пока остается открытым. Зато наверняка известно другое: в 2018 году в нашей стране должно начаться производство полного цикла «старшего брата» Karoq, модели Kodiaq, спрос на которую в Европе превзошел все ожидания.

ЭПОХАЛЬНЫЕ ИЗМЕНЕНИЯ

Обратили внимание, как изменились за последние десять лет двигатели внутреннего сгорания? Базовый мотор для Karoq имеет объем один литр, три цилиндра, зато благодаря турбине, непо-

средственному впрыску и прочим высоким технологиям выдает целых 200 Нм крутящего момента, то есть тянет лучше, чем средний двухлитровый атмосферный мотор. Вот до чего дошел прогресс. Однако время неумолимо, и есть все основания полагать, что эра двигателей внутреннего сгорания идет к закату. Будущее — за транспортными средствами с нулевым выхлопом, к числу которых относятся электромобили. Конечно, вопрос о том, насколько чистым и безвредным способом вырабатывается электричество, остается открытым; вернее, — и тут все понятно — доля «грязных» электростанций, например тех, что используют уголь, должна снижаться, что не отменяет главного: тем автопроизводителям, которые видят свое место в будущем, надо к этому будущему готовиться.



1. Одна из ключевых особенностей конструкции Vision E — отсутствие центральной стойки.
2. «Хрустальные мотивы» прослеживаются и в интерьере концепт-кара.

VISION E — ПОЛНОСТЬЮ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ АВТОМОБИЛЬ С ЗАПАСОМ ХОДА ДО 500 КМ. У НЕГО ДВА МОТОРА И ЧЕТЫРЕ ВЕДУЩИХ КОЛЕСА.



Во Франкфурте ŠKODA показала концепт-кар ŠKODA Vision E. Дебют автомобиля состоялся весной 2017 года в Шанхае, европейская публика увидела доработанную версию автомобиля.

Конструкция кузова концепта Vision E не совсем обычна. Оснащенные электроприводом двери открываются в разные стороны: это решение оправдано тем, что автомобиль не имеет привычной центральной стойки. Все четыре индивидуальных сиденья поворачиваются в сторону дверей, что облегчает посадку и высадку водителя и пассажиров. Боковые зеркала отсутствуют. Нет, их не забыли: камеры транслируют на мониторы все, что происходит вокруг автомобиля. Учитывая, что машина имеет режим автопилотирования, такое решение более чем оправданно: управляющей электронике зеркала ни к чему. А ра-

ры и лазерные датчики — очень кстати, и они есть.

Vision E соответствует требованиям третьего уровня автономного вождения. Например, на автомагистрали автомобиль может без участия водителя не только ускоряться и тормозить, сообразуясь с поведением потока, но и совершать обгоны (опережения). Про такие пустяки, как полностью автоматическая парковка, и говорить нечего. Человек за рулем может расслабиться, для этого даже предусмотрено специальное положение сиденья. Если потребуется, его позовут: электроника попросит перейти в ручной режим управления. Во Франкфурте, кстати, посетителям предлагали в буквальном смысле заглянуть в будущее — с помощью шлема виртуальной реальности. Подтверждаем: там, в этой параллельной пока вселенной, Vision E

и по автомагистрали едет сам, и паркуется на зависть быстро и аккуратно.

На следующем, четвертом уровне автомобили смогут обходиться без водителя во всех ситуациях, но у человека еще будет возможность брать управление в свои руки. На машинах пятого уровня не будет ни руля, ни педалей: полная автономность в вопросах пилотирования от начала до конца поездки.

ПРИВОД — ПОЛНЫЙ

В движение Vision E приводит пара электродвигателей суммарной мощностью 225 кВт (или 306 л.с., если так привычнее). Максимальная скорость — 180 км/ч. Запас хода — до 500 км. Литий-ионные аккумуляторы можно

#безбоковыхзеркал #третийуровеньавтономноговождения



#ФРАНКОФОРТ



Среди экспонатов стенда ŠKODA были две спецверсии внедорожника Kodiaq. Версия Kodiaq Scout (1) адресована тем, кто часто съезжает с асфальтовых дорог: полный привод и дополнительные элементы защиты кузова — часть ее стандартного оснащения. Kodiaq Scout уже доступен для заказа в России. Kodiaq SportLine (2) предназначен поклонникам динамичного стиля езды. Среди примет — большие колеса (19 и 20 дюймов), черный пластик в отделке (корпуса зеркал, решетка радиатора, накладки), подрулевые переключатели передач. На улице, за пределами павильонов, посетители выставки могли посмотреть, как ведет себя обычный Kodiaq на полосе препятствий (3). Вел он себя достойно.



зарядить на 80% емкости всего за 30 минут — понятно, что от специальной станции, а не бытовой розетки.

Преимущества, которые дает электрический привод, помимо отсутствия вредных выбросов, очевидны на примере этого концепт-кара. Привод у него — полный, а пол салона, как видно, ровный. Никакого карданного вала — вместе с соответствующим тоннелем — конструкцией не предусмотрено, не нужен электромобилю кардан: один мотор у него сзади, другой — спереди. Под полом — батареи. Они расположены так, чтобы добиться оптимального распределения массы по осям, а кроме того, снижают центр тяжести, что лучшим образом сказывается на управляемости.

К электромобилям мы пока не привыкли, а потому некоторые вещи

покажутся странными. Поскольку у машины нет производящего большого количества тепла двигателя внутреннего сгорания, то ей не нужен и привычный радиатор. Так что решетка радиатора на Vision E скорее стилизация, чем реальная необходимость, как имитация щелчка затвора на камере мобильного телефона. Это не смартфону нужен такой звук, чтобы выполнить задачу, это нам так удобнее.

Дизайн Vision E типичен для ŠKODA: в нем сочетаются футуризм и классика, в основе которой — чешские культурные традиции, прежде всего — искусство хрустального производства.

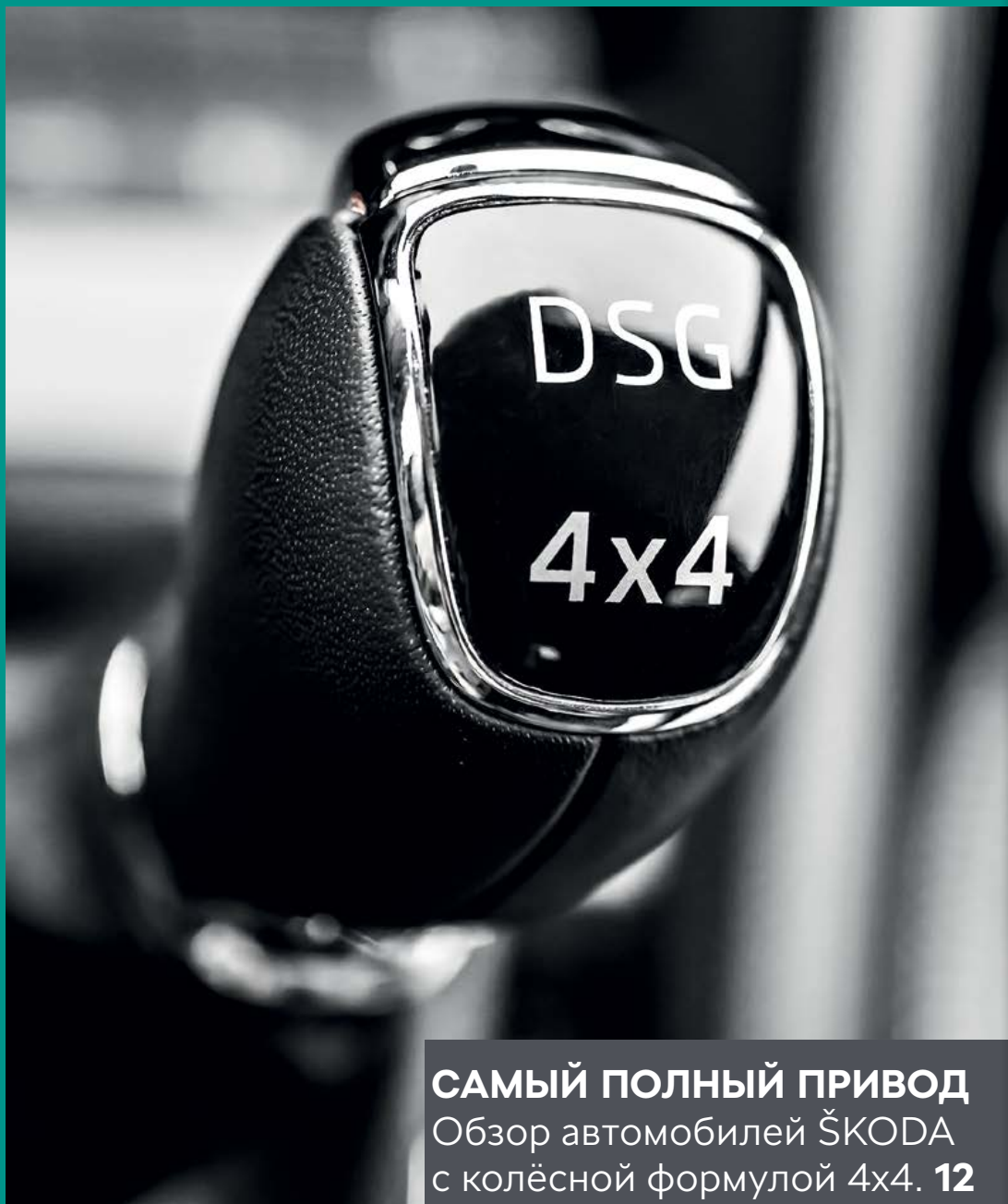
Кристаллическая, то есть хрустальная тема прослеживается везде: от оформления отдельных элементов, например светодиодных фар и фонарей,

до общих обводов кузова — резко очерченные линии создают восхитительную игру света и тени. Не потерять свою идентичность в эпоху глобализации — разве не бесценно?! А марке ŠKODA, кажется, это удастся.

Кому-то может показаться, что подобные концепты — некая научная фантастика, между тем ŠKODA планирует к 2025 году представить пять полностью электрических моделей, и это без учета подзаряжаемых (plug-in) гибридов, то есть автомобилей, которые можно заправить и на АЗС, и от розетки. Уже в 2019 году на рынок должен выйти Superb с гибридной силовой установкой plug-in, а к 2020 году появится полностью электрическая модель. Прототипом для нее станет представленный во Франкфурте концепт-кар Vision E. ◀

#полныйпривод #двадвигателя #безкарданноговала

АВТОМОБИЛЬ



САМЫЙ ПОЛНЫЙ ПРИВОД
Обзор автомобилей ŠKODA
с колёсной формулой 4x4. **12**

#техника #достижения #герои

Полная гармония

текст: Ефим Колесов фото: ŠKODA

СПОРЫ О ТОМ, КАКОЙ ТИП ПРИВОДА ЛУЧШЕ, ПЕРЕДНИЙ ИЛИ ЗАДНИЙ, ВЕДУТСЯ ДЕСЯТКИ ЛЕТ. У КАЖДОЙ СТОРОНЫ СВОИ ВЕСКИЕ АРГУМЕНТЫ. МЕЖДУ ТЕМ СУЩЕСТВУЕТ УНИВЕРСАЛЬНОЕ РЕШЕНИЕ: ЧЕТЫРЕ ВЕДУЩИХ КОЛЕСА. МАРКА ŠKODA ПРЕДЛАГАЕТ В РОССИИ НЕСКОЛЬКО ПОЛНОПРИВОДНЫХ МОДЕЛЕЙ РАЗНОГО КЛАССА И НАЗНАЧЕНИЯ. ВРЕМЕНА, КОГДА АВТОМОБИЛИ КАТЕГОРИИ 4X4 БЫЛИ ИНТЕРЕСНЫ ОДНИМ ЛИШЬ ЛЮБИТЕЛЯМ ВЫЕЗЖАТЬ НА БЕЗДОРОЖЬЕ, ДАВНО ПРОШЛИ.



#первыйавтомобильсполнымприводомвРоссииэтоŠKODA

Д

ля начала — вопрос на историческую тему. В каком году в России был испытан первый полноприводный автомобиль? Документальные свидетельства относятся к 1912 году. И касаются они автомобиля марки ŠKODA. Производитель из Чехии,

а точнее будет сказать (с учетом политической карты мира того времени) — из Австро-Венгрии, предоставил грузовой тягач для участия в пробеге, организованном российским Военным ведомством.

Первые легковые автомобили с приводом на все четыре колеса ŠKODA показала в начале 1950-х: это были прототипы армейских внедорожников. Строго говоря, очень долгое время отношение к полному приводу было сугубо утилитарным: его рассматривали чуть ли не единственно в контексте повышения

проходимости автомобиля. Понимание того, что и на обычной дороге четыре ведущих колеса существенно облегчают задачу водителя по управлению автомобилем, пришла позднее, по мере развития техники, когда появились универсальные системы постоянного полного привода.

Классическая схема 4x4 — подключаемая. Она до сих пор используется, например на некоторых тяжелых рамных внедорожниках и пикапах. Перед тем как выехать на бездорожье (на песок, на снежную целину), водитель вручную подключает передний мост, например, нажимая на клавишу или переводя в соответствующее положение специальный рычаг. Проехал тяжелый участок — выключил. Ездить по нормальным дорогам в полноприводном режиме на автомобилях с жестко подключаемым передним мостом нельзя — это ведет к быстрому износу трансмиссии. Дело в том, что при прохождении поворотов колеса передней и задней осей должны вращаться с разной скоростью. На снегу или по грязи они могут проскальзывать,



Автоматическая коробка DSG и полный привод на основе многодисковой муфты отлично сочетаются друг с другом. Они обеспечивают комфорт и уверенность в собственных силах.

#постоянныйполный #удобнокруглыйгод #стоиттолькопопробовать

на асфальте — с трудом. Трансмиссия от такой «циркуляции мощности» испытывает очень серьезные и совершенно ненужные нагрузки, да и управляемость при этом страдает.

Современные системы полного привода, такие как на автомобилях ŠKODA, всегда активны. Водителю не требуется ничего включать или отключать. Собственно, о том, что ведущими являются все четыре колеса, напоминают только надписи 4x4 — на рычаге коробки передач и двери багажного отделения — и поведение автомобиля. Помощь полного привода ощущается даже на сухом асфальте, при интенсивном разгоне: вся мощь двигателя уходит в ускорение, а не спецэффекты типа свиста пробуксовывающих шин. А при движении по скользкой зимней дороге, по размытому дождями проселку, по мокрой траве полный привод просто незаменим. Он дает другое ощущение уверенности в своих силах. Это надо попробовать. Как бы лучше объяснить... В начале 1990-х годов, когда в Россию массово хлынули иностранные автомобили, люди говорили так: «Тот, кто поехал пусть на старенькой, но иномарке, на нашу машину, даже новую, пересаживаться откажется». Потом то же самое говорили про автомобили с кондиционером и автоматической коробкой. Дескать, стоит только приобщиться к благам цивилизации — и обратной дороги нет. С полным приводом точно такая же история. Тот, кто хотя бы одну зиму провел за рулем автомобиля с постоянным полным приводом, таким как на ŠKODA, по своей воле не променяет ее на машину с двумя ведущими колесами.

В странах Северной Европы, где климат схож с тем, что мы наблюдаем на большей части Российской Федерации, доля полноприводных модификаций в общих продажах автомобилей

ŠKODA превышает половину. Пример? Легко. По итогам 2016 года 70 процентов «Супербов», реализованных на территории Норвегии, имели полный привод. При этом Superb сложно отнести к классу кроссоверов или внедорожников; у машин категории SUV процент 4x4 в Норвегии еще выше. Что тут сказать? Люди могут позволить себе не экономить на собственном комфорте и безопасности. При чем тут комфорт? На зимней трассе водитель полноприводного автомобиля заметно меньше устает. Про ситуацию, когда надо выйти из-за руля, чтобы откопать застрявшую машину, и говорить не будем. Буксировка прицепа на полноприводном автомобиле также дается намного проще. А если вам надо подвезти лодку на прицепе к берегу, может так оказаться, что без четырех ведущих колес задача вообще не имеет решения. Мощности мотора хватит, а вот сцепления шин с поверхностью — нет.

Первый в новейшей истории полноприводный автомобиль чешской марки появился в 1999 году, это был универсал ŠKODA Octavia Combi. Крутящий момент между передней и задней осями в нем распределяла многодисковая муфта с электронным управлением. Прошло почти два десятилетия. На полноприводных ŠKODA все так же используется многодисковая муфта, только уже не первого, а пятого, последнего и самого совершенного поколения, а модельный ряд чешского производителя насчитывает несколько полноприводных автомобилей разных классов и назначения. О них и пойдет речь в этом материале. Про особенности работы многодисковой муфты и преимущества, которые она обеспечивает, вы можете прочитать на стр. 56.



ПОЛНОПРИВОДНАЯ ТРАНСМИССИЯ НА АВТОМОБИЛЯХ ŠKODA ОЧЕНЬ КОМПАКТНА: РАДИ НЕЁ НЕ ПРИХОДИТСЯ ЖЕРТВОВАТЬ НИ РАЗМЕРОМ БАГАЖНИКА, НИ ОБЪЁМОМ ТОПЛИВНОГО БАКА.

НА ЛЮБОЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ ŠKODA ПРЯМО НА ЗАВОДЕ МОЖНО ЗАКАЗАТЬ СКЛАДНОЙ ИЛИ СЪЁМНЫЙ ФАРКОП. В ESC ПРИ ЭТОМ БУДЕТ АКТИВИРОВАНА ФУНКЦИЯ СТАБИЛИЗАЦИИ ПРИЦЕПА.





У полноприводной «Октавии» в России практически нет конкурентов.

#светодиодныефары#третьепоколение#дватипакузова

САМАЯ ЛЮБИМАЯ

ŠKODA Octavia — самая популярная в мире модель чешской марки. Суммарно она обеспечивает около 40 процентов продаж. Объем производства — более 400 тысяч единиц в год. Причину успеха понять несложно, стоит только сравнить «Октавию» с одноклассниками. «Восьмую» — так с латыни переводится имя Octavia — выгодно отличают от конкурентов просторный салон, огромный багажник, множество современных опций, интересный дизайн, экономичные двигатели, прекрасная управляемость. И конечно, полный привод. В России Octavia 4x4, по сути, вообще не имеет конкурентов. То есть найти, в принципе, что-то можно, но приглядевшись, вы поймете, что перед вами автомобиль либо совершенно других размеров и назначения, либо иной ценовой категории. Скорее всего, премиального сегмента.

Octavia, которую сейчас предлагают дилеры ŠKODA, относится к третьему современному поколению. В 2017 году все семейство третьего поколения серьезно изменили, что дало основания говорить о новой «Октавии». Узнать ее несложно: более всего внимание привлекают двойные фары головного света. Иной стала не только их форма, но и содержание: фары предлагаются как в стандартном галогенном, так и в полностью светодиодном варианте. Машина получила ряд новых опций, среди которых — откидные столики для пассажиров второго ряда (такие же предлагаются на ŠKODA Kodiaq).

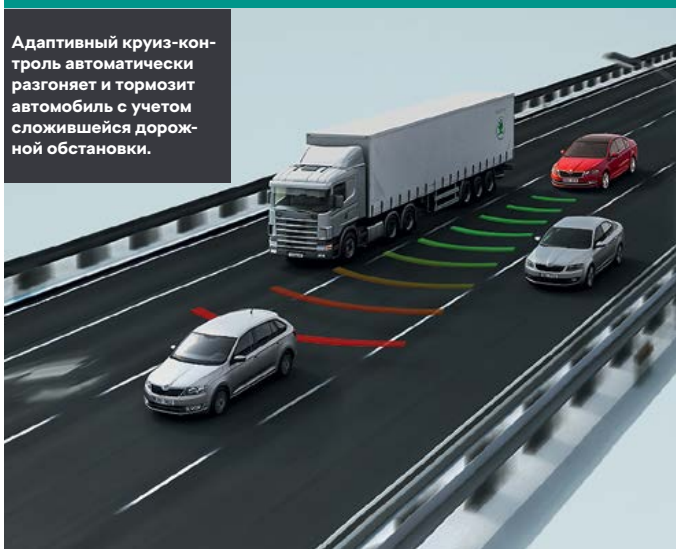
ŠKODA Octavia традиционно представлена в двух типах кузова. В России наиболее популярен лифтбек. Смотрится как седан, но багажник больше и удобнее, чем на типичном седане: минимум 568 литров при запасном колесе на полноценном диске. Доступ в багажное отделение очень удобный за счет конструкции пятой двери, которая, как на хэтчбеке, поднимается вместе со стеклом. Для перевозки объемных грузов (велосипедов, например) можно сложить спинки сидений второго ряда, увеличив багажник до 1558 литров. Европейские покупатели из двух типов кузова «Октавии» чаще выбирают универсал Combi. Габариты практически как у лифтбека, но кузов еще практичнее. Багажник — 588 литров до линии окон и 1718 — при сложенных спинках задних сидений.

История современных полноприводных автомобилей ŠKODA, как уже было сказано, началась именно с Octavia Combi. Универсал с приводом на четыре колеса — своеобразная классика жанра, вдвойне практичная машина: не только много увезет, но еще и доедет куда надо, невзирая на погодные условия и качество дорог. Дачники и примкнувшие к ним любители активного отдыха отлично понимают, зачем нужны такие автомобили. Правда, впоследствии оказалось, что и те, кому достаточно обычной «Октавии» с кузовом лифтбек, хотели бы видеть в продаже ее полноприводную версию. Появилась и она.

Сейчас на российском рынке «Октавии» с приводом 4x4 представлены в обоих типах кузова. И универсалы, и лифтбеки поступают с главного завода ŠKODA, расположенного в чешском городе Млада-Болеслав. В Нижнем Новгороде выпускают

АДАПТИВНЫЙ КРУИЗ-КОНТРОЛЬ, ПАРКОВОЧНЫЙ АВТОПИЛОТ, СИСТЕМА КОНТРОЛЯ СЛЕПЫХ ЗОН, АССИСТЕНТ ВЫЕЗДА С ПАРКОВКИ ЗАДНИМ ХОДОМ — ЧАСТЬ СПИСКА ОПЦИОНАЛЬНЫХ ЭЛЕКТРОННЫХ ПОМОЩНИКОВ ВОДИТЕЛЯ НА ПОЛНОПРИВОДНЫХ ŠKODA.

Адаптивный круиз-контроль автоматически разгоняет и тормозит автомобиль с учетом сложившейся дорожной обстановки.



Выбор режима движения



Система выбора режима движения на Octavia Combi Scout имеет положение «бездорожье». Подробности — на стр. 27.

Оптимальный профиль для обычной езды (обычные настройки)

#скаутзначитразведчик #универсалповышеннойпроходимости

только лифтбеки и только с передним приводом, поскольку именно они пользуются в нашей стране наибольшим спросом — как более доступные.

Особняком стоит в семействе Octavia автомобиль, который называется Combi Scout. В переводе с английского «скаут» значит «разведчик»: парень, на которого можно положиться. По сути, все тот же универсал Octavia с просторным салоном и вместительным багажником, но дополнительно подготовленный для «выездов на природу». Его главные отличия — измененные бампера с декоративно-защитными элементами, черная пластиковая защита порогов и колесных арок, 17-дюймовые колесные диски и увеличенный до 171 мм дорожный просвет, то есть на 17 мм больше клиренса обычного полноприводного

универсала. Салон — спинки сидений и руль — украшают логотипы спецверсии. Есть на Octavia Combi Scout и кое-что особенное. Для поездок по бездорожью предусмотрен специальный режим off road.

Все полноприводные «Октавии» — лифтбек, универсал и Scout — на российском рынке предлагаются с бензиновым двигателем 1.8 TSI мощностью 180 л.с. и автоматической 6-ступенчатой коробкой передач DSG. Очень динамичная связка. Даже самая массивная модель во всей этой компании — Octavia Scout — та демонстрирует прекрасные показатели. Максимальная скорость — 216 км/ч, разгон от 0 до 100 км/ч — 7,8 с. Остальные полноприводные «Октавии» с мотором 1.8 TSI, понятно, еще быстрее.

ŠKODA Octavia	1.8 TSI 4x4 (лифтбек)	Combi 1.8 TSI 4x4	Combi Scout
Длина / ширина / высота, мм	4670 / 1814 / 1474	4667 / 1814 / 1478	4687 / 1814 / 1531
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1798	1798	1798
Мощность, л.с. при об./мин.	180 / 4500–6200	180 / 4500–6200	180 / 4500–6200
Крутящий момент, Нм при об./мин.	280 / 1350–4500	280 / 1350–4500	280 / 1350–4500
Максимальная скорость, км/ч	229	227	216
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	7,4	7,5	7,8
Расход топлива (средний), л/100 км	6,6	6,6	6,8
Емкость топливного бака, л	55	55	55
Привод	постоянный полный	постоянный полный	постоянный полный
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG
Дорожный просвет, мм	153	154	171
Максимальная масса оборудованного тормозами прицепа, кг	1600	1600	1600



Octavia Combi Scout легко узнать по защитным пластиковым элементам, измененным бамперам и увеличенному дорожному просвету.



ДЛЯ СЕМЕЙСТВА OCTAVIA И ВНЕДОРОЖНИКОВ KODIAQ
ПРЕДЛАГАЮТСЯ ПОЛНОСТЬЮ СВЕТОДИОДНЫЕ ФАРЫ,
ДЛЯ SUPERB И SUPERB COMBI — БИКСЕНОНОВЫЕ.





Для всех автомобилей в обзоре, кроме лифтбока Octavia, предлагается электрический привод багажной двери.

#автомобильпрезидента #совершенныйбизнескласс

БИЗНЕС-КЛАСС ПЛЮС

Название модели Superb в переводе с английского значит «величественный, великолепный, роскошный». Точно и по делу. Superb — имя довоенное. Машины с таким названием выпускали с 1934 по 1949 год. Пока Чехословакия шла по социалистическому пути развития, место флагманского автомобиля в модельном ряду ŠKODA пустовало, обычным гражданам страны не нужны были «роскошные автомобили», они и за простыми готовы были стоять в очередях. А возобновилось производство Superb уже в наше время, в 2001 году, когда марка вошла в состав концерна Volkswagen. Нынешний Superb — представитель третьего современного поколения.

О потребительских свойствах модели свидетельствует такой факт: ŠKODA Superb — официальный автомобиль президента Чешской Республики Милоша Земана. У него точно такая же машина, какую может заказать себе, при наличии желания и достаточных средств, любой европеец или житель России. Комплектация президентского «Суперба» самая престижная, Laurin & Klement, названная в честь отцов-основателей марки, которые в 1895 году открыли компанию, известную сегодня всему миру под именем ŠKODA AUTO. Комплектация Laurin & Klement включает в себя эксклюзивную кожаную отделку сидений, накладки на пороги с логотипами серии, эмблемы на крыльях и внушительный пакет дополнительного оборудования. Исполнение Laurin & Klement доступно для всех автомобилей, упомянутых в этом обзоре (кроме Octavia Combi Scout, разумеется, который сам является спецверсией).

Двигатель у президентской машины — самый мощный из всех предлагаемых для Superb, да и современных автомобилей ŠKODA вообще. 280-сильный 2.0 TSI. Этот бензиновый мотор доступен только в одном сочетании: полный привод, автомат (DSG), что вполне объяснимо. DSG практически не уступает ручной коробке ни в динамике, ни по показателю экономичности, превосходя на голову в плане комфорта, а привод на четыре колеса — практически необходимость. Судите сами. Максимальный крутящий момент 2.0 TSI — 350 Нм, как у хорошего дизеля, причем доступен он в широчайшем диапазоне, от 1700 до 5600 оборотов в минуту. Реализовать такой потенциал при интенсивном разгоне на автомобиле с приводом на одну ось непросто даже на сухом асфальте — неизбежно будет возникать пробуксовка. А полный привод позволяет первым уйти со светофора в любую погоду. Разгон от 0 до 100 км/ч занимает 5,8 с.

Заметим, что Superb 4x4 существует и в более демократичном варианте — с 6-ступенчатой механикой и двигателем 1.4 TSI ACT мощностью 150 л.с. Аббревиатура TSI вам наверняка хорошо знакома, она обозначает, что в двигателе объединены две прогрессивные технологии: турбонаддув и непосредственный впрыск. Что такое ACT, видимо, надо напомнить: за этими литерами скрывается активное управление цилиндрами. Смысл следующий: в некоторых режимах, например при равномерном движении по трассе, половина цилиндров выключается из работы. То есть в два цилиндра подается топливо, в двух других (втором и третьем) клапана закрыты. На одном такте воздух сжимается в камере неработающего цилиндра, на другом он, как пружина, возвращает энергию. Как только от двигателя требуется полная мощь, включаются все четыре цилиндра. Все



Новое поколение информационно-развлекательных систем: большой дисплей и никаких физических клавиш.

#самыймоцныймотор #отключаемыещиллиндры

эти включения-отключения происходят молниеносно, в пределах 36 миллисекунд, и совершенно незаметно для водителя и пассажиров. О происходящем можно догадаться, только если бортовой компьютер сообщит о двухцилиндровом режиме работы. Выгода — в экономии бензина. Superb 1.4 TSI ACT 4x4 потребляет бензина меньше, чем такой же автомобиль с передним приводом и таким же 150-сильным мотором, но уже не имеющим отключаемых цилиндров.

Однако отвлечемся от техники. Любят Superb не за ньютон-метры и даже не за самобытный дизайн, который выгодно выделяет модель в потоке машин. Хотите понять, что главное в этой машине? Тогда не спешите садиться за руль. Откройте заднюю дверь. И посмотрите, сколько места на втором ряду. Говорим безо всякого преувеличения: можно сидеть, положив ногу на ногу. Не в каждом седане высшего, представительского класса такой простор. Самое почетное место — заднее правое. Его обитателю доступны клавиши регулировки переднего сиденья, чтобы иметь возможность откатить его к ветровому стеклу, когда рядом с водителем никого нет. Теперь места еще больше.

Среди опций, адресованных задним пассажирам, — отдельный блок климат-контроля, шторки на окна и заднее стекло, коврики со съемной наклонной подставкой, с помощью которой легко придать ступням наиболее удобное в дальней дороге положение.

Обладая классической внешностью седана, Superb не утратил характерной для всех ŠKODA практичности. Пятая дверь поднимается вместе со стеклом, открывая доступ к не

менее величественному и роскошному, чем салон, багажному отделению. Мама дорогая! Кто может со стороны сказать, что в этом грациозном автомобиле багажник имеет объем 584 литра! Кстати: полный привод на моделях ŠKODA не заставляет жертвовать размерами багажного отделения или топливного бака, как на некоторых других автомобилях, не будем показывать пальцем. При сложенных задних сиденьях объем отделения увеличивается до 1719 литров.

Рекордсменом же по удобству погрузки багажа будет универсал Superb Combi. Обладая всеми достоинствами седана, он способен перевезти еще больше. Если грузить в багажник по уровень шторки — 619 литров, при сложенных задних сиденьях — 1909 литров. Флагманские универсалы ŠKODA тоже очень популярны в Европе, особенно в Германии. Дизайнерам марки удалось сделать не только исключительно практичный, но и очень привлекательный автомобиль. Универсал выглядит едва ли не динамичнее седана, хотя оба смотрятся отлично.

Superb Combi 4x4 предлагается в России только с мотором 2.0 TSI (280 л.с.) и автоматической коробкой. Максимальная скорость, как у седана с таким же двигателем, ограничена 250 км/ч. Неплохо для легковой машины, способной взять на борт почти два кубометра груза?

Важная техническая подробность: у «Супербов» с 280-сильным двигателем усиленная тормозная система. Ведь за рулем такой машины сложно не почувствовать себя гонщиком. «Она сама провоцирует!» — обычно говорят водители.

ŠKODA Superb	1.4 TSI ACT 4x4 (седан)	2.0 TSI 4x4 (седан)	Combi 2.0 TSI 4x4
Длина / ширина / высота, мм	4861 / 1864 / 1483	4861 / 1864 / 1483	4856 / 1864 / 1493
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском, турбонаддувом, с отключаемыми цилиндрами	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1395	1984	1984
Мощность, л.с. при об./мин.	150 / 5000–6000	280 / 5600–6500	280 / 5600–6500
Крутящий момент, Нм при об./мин.	250 / 1500–3500	350 / 1700–5600	350 / 1700–5600
Максимальная скорость, км/ч	215	250	250
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,0	5,8	5,8
Расход топлива (средний), л/100 км	5,9	7,1	7,2
Емкость топливного бака, л	66	66	66
Привод	постоянный полный	постоянный полный	постоянный полный
Коробка передач	6-ступенчатая механическая	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG
Дорожный просвет, мм	163	163	163
Максимальная масса оборудованного тормозами прицепа, кг	1800	2200	2200

СОВРЕМЕННЫЕ ИНФОРМАЦИОННО-РАЗВЛЕКАТЕЛЬНЫЕ СИСТЕМЫ ŠKODA МОГУТ РАБОТАТЬ СО СМАРТФОНАМИ, НАПРИМЕР ДЛЯ ТОГО, ЧТОБЫ ПРОКЛАДЫВАТЬ МАРШРУТЫ С УЧЁТОМ ПРОБОК: ДАННЫЕ БУДУТ ВЫВЕДЕНЫ НА ЦЕНТРАЛЬНЫЙ ДИСПЛЕЙ АВТОМОБИЛЯ.



По показателю пространства на втором ряду Superb Combi можно назвать универсалом представительского класса.

КАЖДЫЙ АВТОМОБИЛЬ ИМЕЕТ ШТАТНОЕ МЕСТО ДЛЯ ОДНОГО ИЛИ ДВУХ ЗОНТОВ, НА ВСЕХ ВЫ НАЙДЁТЕ СКРЕБОК ДЛЯ ЛЬДА ПОД ЛЮЧКОМ ТОПЛИВНОГО БАКА И ПРОЗРАЧНУЮ ЛАПКУ ДЛЯ ПАРКОВОЧНОГО ТАЛОНА ПОД ВЕТРОВЫМ СТЕКЛОМ. ЭТО НАЗЫВАЕТСЯ «ФИЛОСОФИЯ SIMPLY CLEVER».





У Kodiaq самый широкий салон на первом ряду среди всех моделей ŠKODA.

#первыйсемейныйвнедорожник #трирядасидений #медвежьеимя

ОДИН НА СЕМЕРЫХ

Kodiaq — первый семейный внедорожник ŠKODA. Первый современный легковой автомобиль марки, рассчитанный на перевозку семерых человек. Оговорка «первый современный», как вы, наверное, догадываетесь, несет определенную смысловую нагрузку. ŠKODA — ну поначалу марка-предшественник Laurin & Klement — серийно выпускает автомобили с 1905 года, и в истории компании были самые разные модели, в том числе и семиместные. Например, в довоенном Superb OHV (тип 924) тоже могли разместиться семеро. Для «Суперба» также предлагался дополнительный раскладной ряд, только находился не в районе багажника, как в ŠKODA Kodiaq, а сразу за диваном, предназначенным для водителя и переднего пассажира.

Kodiaq — типичный SUV, «спортивно-утилитарный автомобиль», который по определению приспособлен для выездов на природу. У машины приличный дорожный просвет, 187 мм, и хорошая геометрическая проходимость: колеса расположены близко к бамперам, из-за чего свесы получились короткими, что уменьшает вероятность «приложиться» днищем на пересеченной местности, например при заезде на холм или спуске с него. Указывает на приспособленность к условиям дикой природы и имя модели. Название отсылает к медведям породы кадьяк, обитающим на одном из островов Аляски. Ассоциативный ряд вполне понятный: впечатляющие размеры, сила и господство на безбрежных просторах — медведь-кадьяк и ŠKODA Kodiaq имеют много общего. Во внешности

автомобиля тоже полно таких намеков. И основные, и противотуманные фары расположены достаточно высоко — так они менее уязвимы. Есть и психологический момент. «Высоко расположенные фары делают автомобиль похожим на человека, который закатал брюки перед тем, как пойти вброд». Красивый образ от дизайнеров ŠKODA.

Kodiaq выглядит представительно — именно представительно, а не громоздко: у него просторный салон и большой багажник, при этом длина внедорожника... Если вы впервые об этом слышите, то не поверите. Kodiaq всего на 27 мм, то есть на половину спичечного коробка, длиннее «Октавии». Брутальности и решительности внедорожнику придают небольшие ухищрения со стороны дизайнеров: обратите внимание на защиту из черного пластика в нижней части кузова и на колесные арки — они получили «несколько прямоугольную» форму и устойчивые к царапинам наклейки.

Если по длине Kodiaq почти равен «Октавии», то по ширине ощутимо превосходит ее. Он даже шире, чем Superb. И снаружи, и внутри. Настоящий такой внедорожник, в котором водителя отделяет от переднего пассажира внушительный подлокотник. На втором ряду тоже просторно. Достаточно сказать, что запас пространства позволяет двигать крайние сиденья второго ряда назад и вперед на целых 18 см (центральная часть остается неподвижной). Делаться это может для того, чтобы увеличить полезное пространство и без того немаленького багажника или в пользу коленей пассажиров третьего ряда сидений. Добавим, что спинки сидений второго ряда регулируются по наклону.

ОПЦИЯ «СКЛАДНАЯ СПИНКА ПЕРЕДНЕГО ПАССАЖИРСКОГО СИДЕНЬЯ», КОТОРАЯ ПРЕДЛАГАЕТСЯ НА ВСЕХ УПОМЯНУТЫХ В ОБЗОРЕ МАШИНАХ, ПОЗВОЛЯЕТ ПЕРЕВОЗИТЬ В САЛОНЕ ДЛИННОМЕРЫ.

Как видите, третий ряд вполне функционален, тем более что крайние сиденья второго ряда можно подвинуть вперед.

Третий ряд — тот самый, что впервые предлагается на современных ŠKODA — в чистом виде опция. Нет такого, как у некоторых производителей: нужен самый мощный мотор или самая богатая комплектация? Они будут только в семиместном варианте! Покупатель Kodiaq сам решает, что ему нужно. На двух дополнительных креслах в районе багажника дети уместаются без проблем, взрослые — тоже, хотя и чувствуют себя не столь вольготно.

Третий ряд сделан, конечно же, складным. Когда кресла «на галерке» сложены, объем отделения по уровень окон достигает 593 литров — как у очень хорошего универсала! Даже когда в салоне семь человек, в багажнике остается место для сумок: 233 литров за спинками третьего ряда. Пятиместный вариант имеет багажник объемом 635 литров.

Обе версии ŠKODA Kodiaq — двух- и трехрядную — можно превратить в фургон, сложив пассажирские сиденья. Объем багажного отделения при этом будет составлять чуть менее двух кубометров. Так что Kodiaq, учитывая его проходимость и вместимость, может стать отличным экспедиционным автомобилем: загрузил внедорожник палатками, спальниками, запасом еды — и сбежал с близким человеком от цивилизации на неделю-другую. Солнцезащитные шторки на задних стеклах помогут защитить на парковках перевозимый груз от взглядов

посторонних. Кроме шуток: когда салон забит вещами, опции типа шторок и заводской тонировки задних стекол приобретают дополнительный смысл.

На первых порах, до начала производства Kodiaq в России, автомобили поступают на наш рынок из Чехии и только с полным приводом, который, с учетом статуса и возможностей машины, является наиболее предпочтительным. Для внедорожника доступно три двигателя: два бензиновых — 1.4 TSI (150 л.с.) и 2.0 TSI (180 л.с.), один дизельный — 2.0 TDI (150 л.с.).

И пускай вас не пугает относительно скромный объем «младшего» двигателя. Даже его вполне хватает. Kodiaq 1.4 TSI разгоняется от 0 до 100 км/ч за 10,1 с. И это при том, что автомобиль имеет полный привод и коробку-автомат. Но главный выигрыш современных моторов — в расходе топлива. Средний показатель 1.4 TSI — 7,5 л/100 км. Неплохо для семиместного внедорожника?! Дизелю нужно чуть больше шести литров на сотню.

Так что владелец Kodiaq может спокойно клеить на свой автомобиль табличку на английском языке, которую можно перевести как «плывать я хотел на экономию топлива». Конечно, плывать он хотел, когда одной заправки 60-литрового бака может хватить на тысячу с лишним километров пути. Причем не только по асфальту.

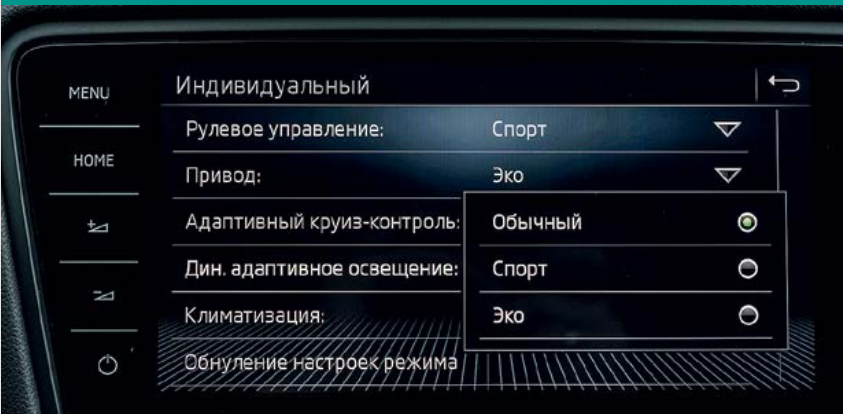
Автомобили-приспособленцы

Все упомянутые в обзоре модели на заказ оснащаются системой Driving Mode Selection. С ее помощью можно в одно касание менять «профили движения»: например, в режиме «эко» электроника стремится к тому, чтобы расход топлива был минимальным, в «спорте», наоборот, на первом месте динамика и эмоции. Назначение режима «обычный» пояснять не требуется, а «индивидуальный» пользователь конфигурирует его под себя: допустим, рулевое

управление вам нравится спортивное («тяжелый» руль), а автоматическая коробка пусть работает в «эко», допуская даже движение накатом. Для универсала повышенной проходимости ŠKODA Octavia Combi Scout в Driving Mode Selection предусмотрен дополнительный режим, внедорожный (off road). Он перестраивает различные системы для более уверенного передвижения на бездорожье на скорости до 30 км/ч. При активации режима в автоматическом режиме включается ассистент движения на спуске (он поддерживает безопасную скорость на крутом склоне, при движении как вперед, так и назад, выборочно подтормаживая

колеса, водителю остается задавать рулем направление движения); антипробуксовочная система допускает большее проворачивание колес; ESC менее строго следит за отклонениями от траектории (на скользких поверхностях сносы-заносы — обычное дело); электронные межколесные блокировки дифференциалов на обеих осях работают более интенсивно; педаль газа становится менее отзывчивой (для исключения случайных рывков); антиблокировочная тормозная система работает с увеличенными интервалами (на сложных поверхностях типа снега или песка это благо). На внедорожниках Kodiaq режим off road включается отдельной клавишей у рычага коробки передач, а в меню Driving Mode Selection есть дополнительное положение «снег», оно предназначено для движения по обледеневшим и заснеженным дорогам.

Всем автомобилям с Driving Mode Selection положены три ключа с функцией персонализации. К каждому ключу «привязан» конкретный водитель: положение кресла с электроприводом и боковых зеркал, климатические настройки, память радиостанций, маршруты в системе навигации и так далее. Очень удобно, когда автомобилем по очереди пользуются разные люди. Стоит вам открыть дверь своим ключом — и ŠKODA без напоминаний сделает так, как вам удобно и привычно.



ŠKODA Kodiaq	1.4 TSI 4x4	2.0 TSI 4x4	2.0 TDI 4x4
Длина / ширина / высота, мм	4697 / 1882 / 1676 (1673)*	4697 / 1882 / 1676 (1673)*	4697 / 1882 / 1676 (1673)*
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый бензиновый с комбинированным (непосредственным и распределенным) впрыском и турбонаддувом	рядный 4-цилиндровый турбодизель с системой впрыска Common Rail
Рабочий объем, куб. см	1395	1984	1968
Мощность, л.с. при об./мин.	150 / 5000–6000	180 / 3900–6000	150 / 3500–4000
Крутящий момент, Нм при об./мин.	250 / 1500–3500	320 / 1400–3940	340 / 1750–3000
Максимальная скорость, км/ч	194 (192)*	207 (205)*	194 (192)*
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	9,9 (10,1)*	8,0 (8,2)*	10,1 (10,1)*
Расход топлива (средний), л/100 км	7,5	7,4	6,2
Емкость топливного бака, л	60	60	60
Привод	постоянный полный	постоянный полный	постоянный полный
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG
Дорожный просвет, мм	187 (189)	187 (189)	187 (189)
Максимальная масса оборудованного тормозами прицепа, кг	2000	2200 (2000)	2500 (2000)

*В скобках данные для автомобиля в семиместной конфигурации

Что обеспечивает полный привод на автомобилях ŠKODA

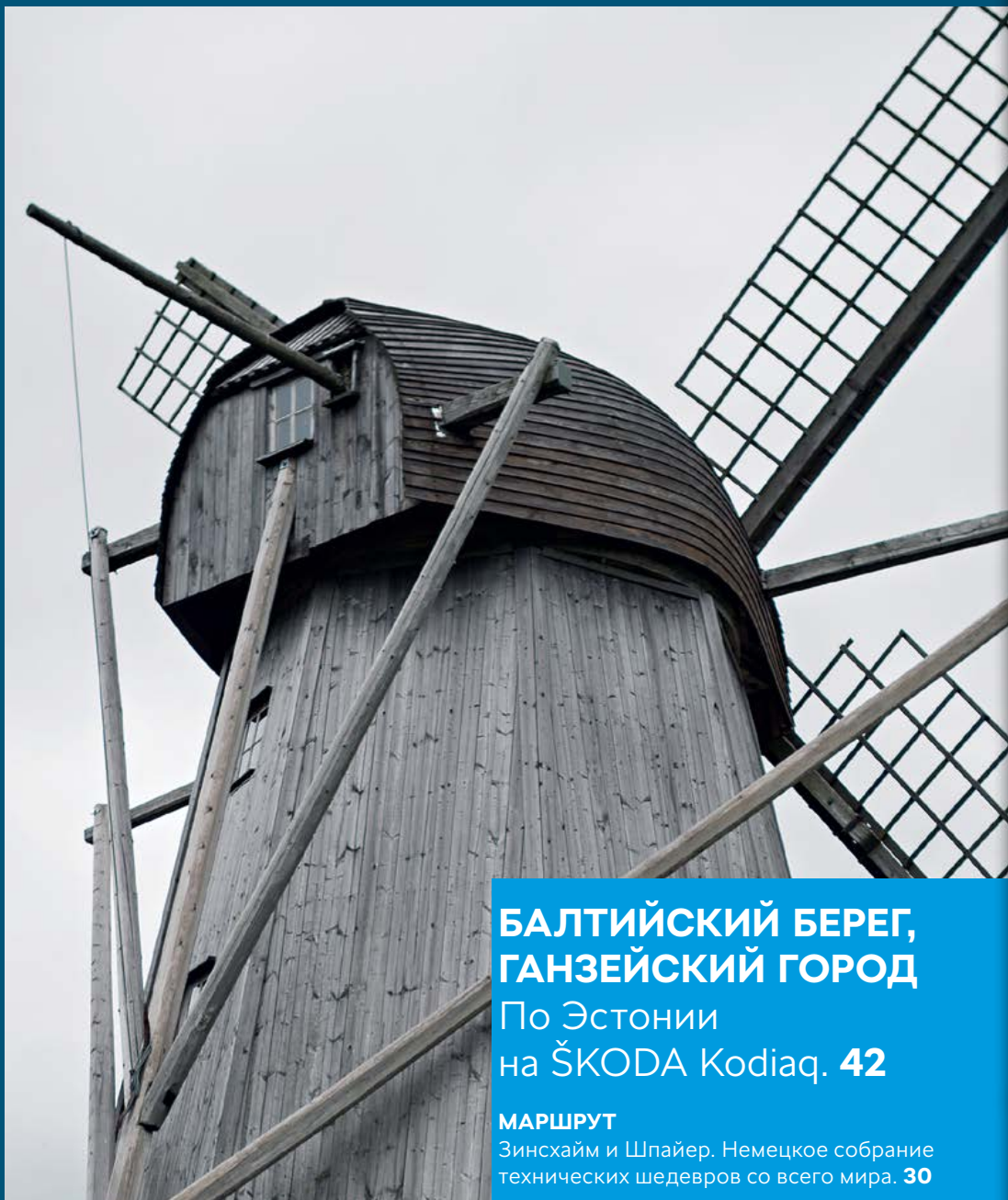
1. **ПОВЫШЕНИЕ ПРОХОДИМОСТИ.** Когда постоянно «гребут» все четыре колеса, риск застрять ниже.
2. **СТАБИЛЬНОСТЬ ДВИЖЕНИЯ.** И на прямой, и в поворотах муфта ювелирно жонглирует тягой, чтобы уменьшить риск сноса, заноса или рысканья.
3. **УВЕРЕННЫЙ СТАРТ.** На скользком покрытии машина разгоняется максимально эффективно. При интенсивном ускорении разница заметна и на сухом асфальте. При буксировке прицепа — особенно.
4. **ЭКОНОМИЧНОСТЬ.** Уменьшается износ шин. В зимних условиях может снизиться расход топлива.
5. **ПОВЫШЕНИЕ БЕЗОПАСНОСТИ.** При равной скорости и равных условиях полноприводный автомобиль всегда управляется лучше такой же машины, но с приводом на одну ось.

Чего не стоит делать за рулём полноприводной ŠKODA

1. **ТОРМОЗИТЬ В ПОСЛЕДНИЙ МОМЕНТ.** Разгоняется автомобиль 4x4 эффективнее обычного, что дает ложную уверенность в том, что и тормозит он как-то особенно. А это не так.
2. **ИГРАТЬ В РАЛЛИСТА.** Система рассчитана на обычного водителя, и попытка лихо войти на зимней дороге в поворот с предварительным контрсмещением может быть неверно истолкована электроникой.
3. **ПЕРЕОЦЕНИВАТЬ СИЛЫ.** Любая полноприводная ŠKODA — не вездеход: избегайте тяжелого бездорожья.
4. **УВЛЕКАТЬСЯ СКОРОСТЬЮ.** Четыре ведущих колеса позволяют проходить повороты с большей скоростью, но законы физики не обманешь: любую машину можно отправить в кювет.
5. **СОВСЕМ ЗАБЫВАТЬ О СУЩЕСТВОВАНИИ МУФТЫ:** Меняйте масло раз в три года, поручив дело специалистам.

#2X5ФАКТОВ
#вмиремультимышлей #советыбывалых #проверенонапрактике

ДОРОГА



БАЛТИЙСКИЙ БЕРЕГ, ГАНЗЕЙСКИЙ ГОРОД

По Эстонии
на ŠKODA Kodiaq. **42**

МАРШРУТ

Зинсхайм и Шпайер. Немецкое собрание
технических шедевров со всего мира. **30**

#события #путешествия #встречи



Железное хобби

текст: Александр Фёдоров, Сергей Канунников фото: Сергей Шерстенников

В ГЕРМАНИИ НАСЧИТЫВАЕТСЯ СВЫШЕ ШЕСТИ ТЫСЯЧ МУЗЕЕВ, НО ТОЛЬКО ПЯТЬ ИЗ НИХ МОГУТ ПОХВАСТАТЬ МИЛЛИОНОМ И БОЛЕЕ ПОСЕТИТЕЛЕЙ В ГОД. СРЕДИ НИХ — ДРЕЗДЕНСКАЯ КАРТИННАЯ ГАЛЕРЕЯ. А ЕЩЁ — ЧАСТНЫЙ МУЗЕЙ АВТОМОБИЛЕЙ И ТЕХНИКИ, РАСПОЛОЖЕННЫЙ В ДВУХ НЕБОЛЬШИХ ГОРОДАХ НА ЗАПАДЕ СТРАНЫ: ЗИНСХАЙМ И ШПАЙЕР. ПРИЯТНО, ЧТО КОЛЛЕКЦИЯ МУЗЕЯ, СЧИТАЮЩАЯСЯ ОДНОЙ ИЗ ЛУЧШИХ В МИРЕ, ИМЕЕТ ОТНОШЕНИЕ И К РОССИИ, И К МАРКЕ ŠKODA.



#MY3ENTEXHINKN



1



2



3



4



5

1. Лимузин Мауbach 62, что стоит первым в ряду, еще встречается на улицах, но, по сути, уже стал историей, чем обеспечил себе место в музее.
2. Манекены создают атмосферу ушедшего времени. Да и женщинам не так скучно ходить по залам.
3. Американский Cord 812. 8-цилиндровый мотор с компрессором объемом 4900 куб. см мощностью 170 л.с., полуавтоматическая, с электромеханическим приводом 4-ступенчатая коробка передач и, главное, — передний привод. Все это на автомобиле 1937 года.
4. Messerschmitt KR200, он же Kabinenroller (мотороллер с кабиной). 1955 год. Двухместный автомобиль с одноцилиндровым двухтактным мотором мощностью 10 л.с. То, что нужно для небогатой послевоенной Европы. Разработан авиационным инженером Фрицем Фендом, поскольку его компании было запрещено в тот момент работать по профилю — выпускать самолеты.
5. Первым внедорожником компании Porsche стала сделанная для нужд бундесвера модель 597 Jagdwagen, выпускавшаяся с 1954 по 1958 год.

#сохранитьдляистории #людииманекены #двухтактныйпривод #переднийпривод

С ОРГАНИЗАЦИЕЙ МУЗЕЯ ВЛАДЕЛЬЦЫ ЭКСПОНАТОВ РЕШИЛИ ВАЖНУЮ ПРОБЛЕМУ — ХРАНЕНИЯ ЛЮБИМЫХ ЖЕЛЕЗОК.

Местом, где демонстрируется более пяти тысяч механизмов, которые преимущественно ездят, плавают и летают, два немецких города — Зинсхайм и Шпайер — стали, прямо скажем, случайно, когда во второй половине XX века восстановившийся после Второй мировой войны западный мир охватила страсть к коллекционированию. Тогда десяток мужчин, жителей Зинсхайма — механиков, инженеров и просто людей, неравнодушных к технике, — стали собираться по вечерам в местной пивной и делиться рассказами о своем хобби. Они были страстными любителями всевозможных механизмов, и в сараях-кладовках у каждого хранились старинные велосипеды, автомобили, мотоциклы, корабельные винты, шарманки и даже детали локомотивов. У этих сокровищ, заставлявших сердце каждого мальчика и мужа замирать от восторга, была бы незавидная судьба, если бы кому-то не пришла в голову мысль скинуться и арендовать небольшой участок земли с пустующим зданием, где все эти сокровища можно было бы хранить и показывать.

КОЛЛЕКТИВ ЕДИНОМЫШЛЕННИКОВ

Так, в 1981 году в бывшем сельхозангаре рядом с автомагистралью А6 возник коммерческий союз «Автомобильный и технический музей». Компаньоны стали давать в местных газетах объявления, предлагая любому желающему поставить на хранение и всеобщее обозрение за умеренную плату (платил владелец раритета) свою «единицу техники». Единственное условие — экспонат должен нравиться большинству членов союза. При этом любой арендатор был волен забрать во всякое время свой экспонат назад без объяснения причин. Тот, кто владеет старым автомобилем, мотоциклом или любой другой техникой крупнее швейной машинки, знает: купить или достать «что-то интересное» — полдела, главный вопрос — где держать любимую «железяку».

В наши дни, спустя 36 лет с того памятного события, от первого склада и бывшего пустыря не осталось и следа: музей в Зинсхайме занимает тер-

риторию почти в пять гектаров. Издалека, с автобана, водители видят «стартующие» сверхзвуковые лайнеры Ту-144 и «Конкорд» — своеобразные визитные карточки музея. А по другую сторону дороги высится громада стадиона «Рейн-Неккар», на котором проходят футбольные матчи бундеслиги. Такое соседство взаимовыгодно: болельщики очень часто превращаются в посетителей музея, и наоборот. Как и в самом начале, неизменными остались принципы формирования коллекции музея: привез, показал коллегам, если им понравилось, то оставил на хранение, а если передумал, то без проблем забрал. Только вот членов союза уже не десяток, а более двух с половиной тысяч человек; они и являются владельцами музея. Периодически выбирают правление, которое, не дожидаясь общего сбора, решает, достоин ли тот или иной экспонат стать частью собрания, назначают директора, нанимают работников — их более сотни. Тем, кто основал проект, сейчас крепко за семьдесят, иных нет в живых. Но дело развивается. В первое же десятилетие существования музея стало понятно: места в Зинсхайме не хватает. Вторую площадку выбирали тщательно и с перспективой. Подходящая нашлась в полчаса езды, в городке Шпайер, где со времен Первой мировой войны сохранился старинный ангар бывшего авиазавода. Его отреставрировали, построили два новых павильона. Рядом «укатали в асфальт» огромную площадку под открытым небом. Тут гораздо просторнее, чем в Зинсхайме, а помимо того, решен один важный вопрос — удобства доставки новых экспонатов. Ведь прямо за забором — взлетно-посадочная полоса и порт на реке Рейн. Самые крупные экспонаты, такие как Boeing 747 и советский космический корабль многоцелевого использования «Буран», приплыли на баржах по реке.



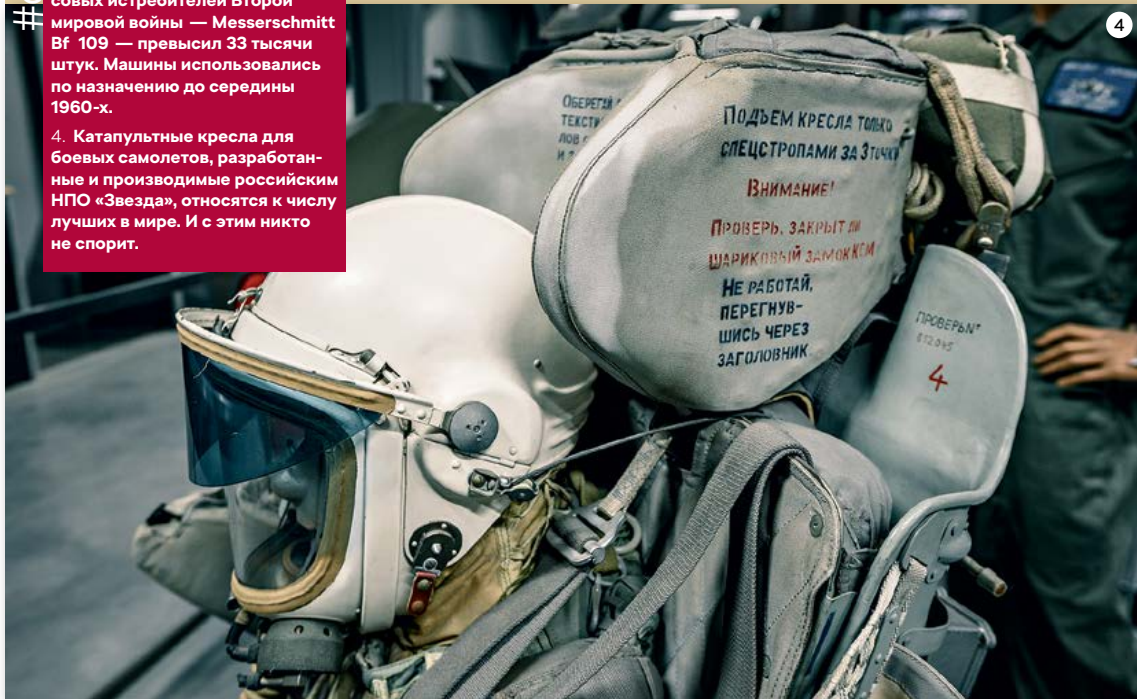
НИ ОДИН ПОЛЁТ
НЕ ДАСТ СТОЛЬ ПОЛНОГО
ПРЕДСТАВЛЕНИЯ, КАК
УСТРОЕН СОВРЕМЕННЫЙ
САМОЛЁТ. В МУЗЕЕ
ПОЛУЧИТСЯ ЗАГЛЯНУТЬ
ВЕЗДЕ: ОТ КАБИНЫ
ПИЛОТОВ ДО
БАГАЖНОГО ОТДЕЛЕНИЯ.

АН
А
Н
#

#сверхзвук#катапульты#реактивноедвижение



1. Табло указывает, сколько свободных мест осталось в салоне Ту-144. Иногда приходится подождать, пока другие посетители выйдут.
2. Сверхзвуковой пассажирский лайнер Ту-144 купили в России в начале 2000 года. Его французский собрат Concorde был подарен музею авиакомпанией Air France в 2003 году. Операции по доставке в обоих случаях включали путешествие по воде и на тягачах. Concorde, правда, часть пути, из Парижа до немецкого Карлсруэ, проделал по воздуху — вполне вероятно, лайнер и сегодня можно поднять в небо.
3. Тираж одного из самых массовых истребителей Второй мировой войны — Messerschmitt Bf 109 — превысил 33 тысячи штук. Машины использовались по назначению до середины 1960-х.
4. Катапультные кресла для боевых самолетов, разработанные и производимые российским НПО «Звезда», относятся к числу лучших в мире. И с этим никто не спорит.





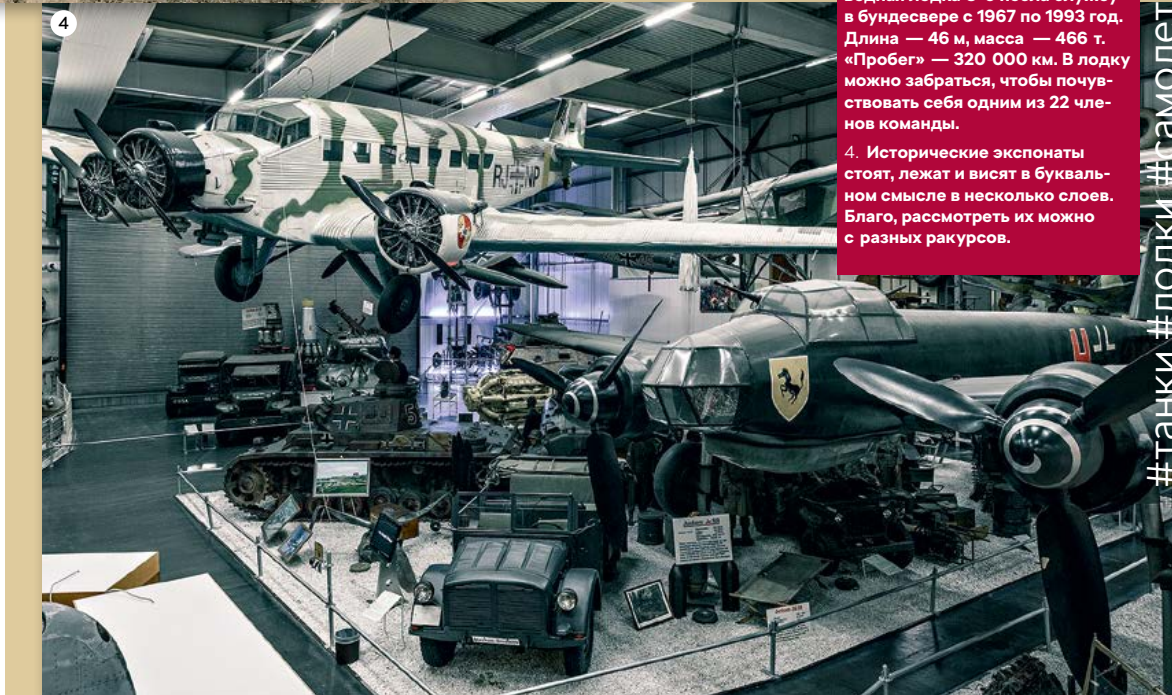
1



2



3



4

1. Мотоцикл на гусеничном ходу производился для вермахта компанией NSU. Мощность — 36 л.с., скорость — до 70 км/ч. Год выпуска — 1940-й.

2. Легендарный советский Т-34. Во время войны, гласит табличка, было выпущено порядка 15 000 танков, часть из которых прослужила в войсках стран Варшавского договора до конца 1960-х годов. Также сообщается, что встреча с танками Т-34 в 1941 году для немцев «стала шоком» — настолько советская машина была хороша. Раскраска танка, правда, не очень убедительна.

3. Дизель-электрическая подводная лодка U-9 несла службу в бундесвере с 1967 по 1993 год. Длина — 46 м, масса — 466 т. «Пробег» — 320 000 км. В лодку можно забраться, чтобы почувствовать себя одним из 22 членов команды.

4. Исторические экспонаты стоят, лежат и висят в буквальном смысле в несколько слоев. Благо, рассмотреть их можно с разных ракурсов.

#танки #лодки #самолеты #хочувсезнать

НЕ СУДИТЕ СТРОГО

Сейчас музеи в Зинсхайме и Шпайере — успешные коммерческие предприятия (они разнесены не только территориально, но и формально). Только сборов от билетов — несколько миллионов евро в год.

Есть свой отель «четыре звезды», кинотеатр (IMAX 3D Laser 4K) и рестораны — рекомендуем тот, что в Зинсхайме, за 15 евро можно наесться до отвала, причем еда вкусная, в немецком понимании, конечно.

В стенах музея и под открытым небом проводятся корпоративные мероприятия — тоже доход. Почти каждый месяц устраиваются различные фестивали. Главным событием года является традиционная встреча владельцев экспонатов, организуемая во вторые выходные мая. Посмотреть на «ожившие», то есть пришедшие в движение раритеты люди приезжают со всего мира.

Необычность музеев в Зинсхайме и Шпайере заключается не только в том, что владеют всеми

этими паровозами, тракторами, танками, подводными лодками и броневиками вполне обычные граждане (или как вариант — экспонаты были безвозмездно переданы в коллекцию).

От традиционных экспозиций музей отличается тем, что тут никто не ведет строгой научной работы. Так что не удивляйтесь, увидите на манекене, облаченном в советскую военную форму образца 1980-х годов (это такой «гарнир» к основной коллекции), одновременно медали «За победу над Японией» с профилем Сталина и «За строительство Байкало-Амурской магистрали» с бодрой парой разнополых комсомольцев на аверсе. Впрочем, не каждый молодой посетитель из России сразу поймет, в чем тут пространственно-временное несоответствие. Есть в музее до чего докопаться?! Сколько угодно! Но это не мешает многим экспонатам быть поистине уникальными, а вам — получить настоящее удовольствие.

Приятно осознавать и то, что наша страна, преимущественно, правда, в советское время, произвела на свет множество интересных технических устройств, которые, к сожалению, в Германии проще увидеть, чем у себя на родине. Нашлось в экспозиции место и автомобилю Laurin & Klement, марки, из которой выросла современная ŠKODA. Об этой машине — на следующих страницах.

В ОТЛИЧИЕ ОТ
ТРАДИЦИОННЫХ МУЗЕЕВ
ЗДЕСЬ НИКТО НЕ ВЕДЁТ
НАУЧНОЙ РАБОТЫ, ТАК
ЧТО НЕ УДИВЛЯЙТЕСЬ,
УВИДЕВ НА ФОРМЕ
СОВЕТСКОГО СОЛДАТА
КАКОЙ-НИБУДЬ ЗНАЧОК
ОКТЯБРЁНКА.



LAURIN & KLEMENT RK

В 1912 году компания Laurin & Klement из Млада-Болеслава, от которой отсчитывается история автомобильной марки ŠKODA, поглотила фирму Reichenberger Automobil Fabrik (RAF), расположенную в городе Райхенберг (это его немецкое название, современное чешское — Либерец). Городок, расположенный на реке Ниса-Лужицка на севере Богемии, славился текстильной промышленностью. Однако именно там появился и один из первых на территории нынешней Чехии автомобильных заводов. RAF основал в 1907 году немецкий барон Теодор фон Либиг — отпрыск известного и одного из самых богатых семейств Европы, унаследовавший несколько крупных текстильных предприятий. Но страстью Теодора Либига были автомобили — он даже лично участвовал в гонках.

Компании Laurin & Klement вместе с производством, основанным Теодором фон Либигом, досталась очень удачная и передовая модель RAF 18/50 с четырехцилиндровым двигателем системы Knight с золотниковым газораспределением. Двигатели этой системы — на них в то время возлагали очень большие надежды — не имели привычных клапанов, их роль выполнял золотник, который, перемещаясь, открывал и закрывал впускные и выпускные отверстия цилиндров. Достоинством моторов Knight, применявшихся многими именитыми компаниями, были плавность работы и малый уровень производимого шума («премиальный подход», сказали бы сейчас). Не обошлось без недостатков, главными из которых стали высокий расход масла, дымность и быстрый износ трущихся поверхностей золотников. Путь прогресса — путь проб и ошибок.

Мотор RAF 18/50 рабочим объемом 4713 см с карбюратором Zenith развивал 50 л.с. — очень приличный показатель для тех лет. Машина была оснащена четырехступенчатой коробкой передач — тоже передовое для 1910-х годов решение. Максимальная скорость достигала 90 км/ч. Прочное рамное шасси с зависимыми подвесками на продольных рессорах и колесной базой 3400 мм имело массу 1300 кг. Ножной тормоз действовал на трансмиссионный вал — между двигателем и коробкой передач, а стояночный — на задние колеса.

ДО ТОГО КАК КОМПАНИЯ ИЗ МЛАДА-БОЛЕСЛАВА ВОШЛА В СОСТАВ ŠKODA, ОНА САМА ПОГЛОЩАЛА НЕБОЛЬШИЕ ФИРМЫ.

Компания Laurin & Klement, по сути, приобрела не завод — производство было перенесено в Млада-Болеслав, — а передовые технологии, выраженные в интересном автомобиле с мощным двигателем. Инженеры из Млада-Болеслава увидели в этой конструкции большой потенциал и оказались правы.

В Млада-Болеславе на шасси модели Laurin & Klement RK ставили закрытые и открытые просторные кузова с двумя рядами сидений, в том числе и такой, как на фотографии. По терминологии того времени кузов именовался «фазтон-спорт».

С 1913 года покупатели автомобилей Laurin & Klement RK могли заказать в качестве опции электрические фары вместо стандартных ацетиленовых фонарей, которые тогда применяли еще на большинстве автомобилей всего мира. Обычные электрические фары, еще не галогенные, в те года были прогрессивны, как сегодня — светодиодные. На шасси модели RK во время Первой мировой войны строили также санитарные автомобили.

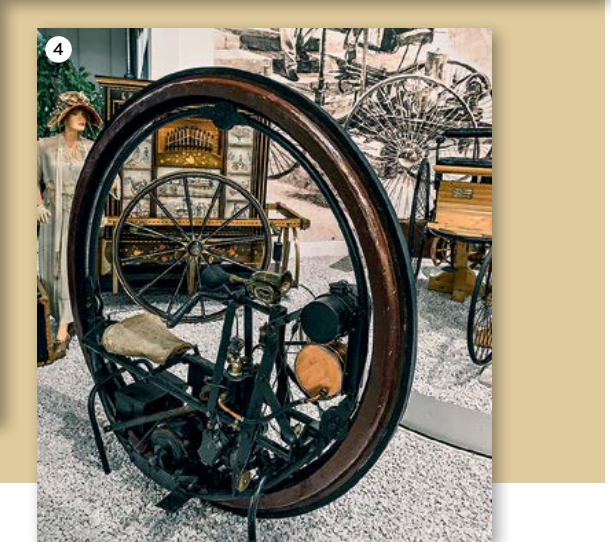
Модель производили до 1916 года: всего было собрано 116 единиц техники. Представленная в Зинсхайме — последнего года выпуска. Но доработанный четырехцилиндровый мотор (объем каждого цилиндра — почти 1200 куб. см) служил еще пару десятилетий. Инженеры отказались от модной, но капризной системы Knight в пользу боковых клапанов и получили двигатель с прекрасным показателем не только мощности, но и ресурса. Этот мотор продержался в производстве до 1933 года. К тому времени марка Laurin & Klement уже окончательно волилась в состав машиностроительного объединения ŠKODA.

Так что представленный в музее Laurin & Klement RK — настоящий технический памятник передовых конструкций эпохи 1910-х годов.

#слиянияпоглощения #машиныи мечты #история автотранспорта #автомобили #история автотранспорта #автомобили #история автотранспорта



1. У этого Laurin & Klement, выпущенного в 1916 году, не было шансов попасть в Россию: с началом Первой мировой войны поставки автомобилей из Австро-Венгрии, в которую входила Чехия, прекратились.
2. В музее легко проследить трансформацию брендов. Автомобиль — Horch 830 BL (год выпуска — 1939-й), эмблема — Auto Union, в которой каждый узнает четыре кольца Audi.
3. Купить такой Lamborghini мощностью 53 л.с. в конце 1960-х годов могли многие. Но вряд ли данный аппарат кто-то называл машиной мечты.
4. Одноколенный французский мотоцикл рубежа XIX–XX веков с двигателем объемом 150 куб. см мощностью 3,5 л.с. требует от водителя немалой сноровки. Экспонат по-прежнему на ходу.



#догнатьиперегнать #космическисапоги #гонкавооружений #звездныевойны



1. Этот экземпляр космического корабля многоразового использования «Буран» был построен в 1984 году. Он оснащен самолетными двигателями — с его помощью проверяли характеристики планера и отрабатывали посадку. В космос этот «Буран» не летал и не должен был. Зато мог сам подняться в воздух с аэродрома и сам сесть — на его счету по крайней мере 25 полетов.

2. В таких вот сапогах наши космонавты идут до космического корабля. Обувь — часть скафандра «Сокол».

3. Советский космический скафандр «Орлан» позволял проводить в открытом космосе до девяти часов. Сообщается, что скафандр появился как часть нереализованной советской лунной программы.

4. В музее в Шпайере можно заглянуть внутрь «Бурана»: как видно, СССР имел основания опасаться, что американские корабли такого типа могут не только выводить свои, но и похищать чужие спутники. Места «в брюшке» достаточно.



#Поделу

Ближайший крупный город к техническим музеям в Зинсхайме и Шпайере — это **Франкфурт** (Франкфурт-на-Майне). От него до Зинсхайма, с которого стоит начать осмотр, **120 км**, то есть около полутора часов езды на автомобиле. Расстояние между экспозициями — **40 км**. Номер в гостинице в Зинсхайме или Шпайере, а также их окрестностях стоит **от 50 до 200 евро** за ночь. Дешевый вариант — не значит плохой, просто, возможно, с утра вам придется прокатиться лишних **15–20 минут на машине** из какой-нибудь опрятной немецкой деревни. На осмотр обоих музеев надо отвести целый день, а лучше — два, потому что захочется залезть и «в этот паровоз», и «тот самолет», а еще пройтись по всем отсекам подводной лодки. **Фотографировать можно все:** без ограничений и дополнительной платы. Даже со штативом, «если это никому не мешает». Когда народу в музее много, возможно, вам придется подождать, чтобы попасть на борт Ту-144 или «Конкорда», — количество людей, которые могут одновременно находиться на борту, ограничено, а сами эти воздушные суда, как показывает осмотр, не отличаются особым простором. Сам доступ в самолеты при наличии общего билета — бесплатный.

Открыты музеи **365 дней** в году, с **9 утра до 6 часов вечера** (по субботам и воскресеньям — до 7 вечера). Стоимость входных билетов одинакова что в Зинсхайме, что в Шпайере. Дети до четырех лет включительно — бесплатно. **От 5 до 14 лет — 13 евро. Взрослые — 16 евро.** Есть билеты «суперкомбо» — на оба музея плюс один сеанс в кинотеатре **IMAX 3D Laser 4K** («объемные» документальные фильмы на немецком языке на гигантском экране размером **22x27 м** крутят каждый час). Стоит «суперкомбо» **30 евро для детей от 5 до 14 лет и 38 евро — для взрослых.** Посетителям в возрасте до четырех лет — бесплатно. Любителям стиля милитари имеет смысл обратить внимание на товары из магазинов при музеях. За очень умеренные деньги здесь можно приобрести настоящую «бундесверовскую» куртку, футболку или металлическую канистру для топлива. Что-то — новое, что-то — с некоторым «пробегом».

Официальная информация в интернете
<https://sinsheim.technik-museum.de/ru/>
<https://speyer.technik-museum.de/ru/>





Вид на Таллин со смотровой площадки церкви Святого Олафа. Площадка открыта с апреля по октябрь. Вход — три евро со взрослого человека.



Несоветская Эстония

текст: Ирина Сергеева фото: Александр Шуринов и ŠKODA

**ЕСЛИ ВЫ ХОТИТЕ ИЗ РОССИИ ПОПАСТЬ НА АВТОМОБИЛЕ
В САМУЮ НАСТОЯЩУЮ ЕВРОПУ, С ШЕНГЕНСКИМИ ВИЗАМИ И ЕВРО,
ТО БЛИЖЕ ВСЕГО ЕХАТЬ ДО СТРАН БАЛТИИ. МОСКВУ ОТ ТАЛЛИНА,
НАПРИМЕР, ОТДЕЛЯЕТ ВСЕГО ТЫСЯЧА КИЛОМЕТРОВ.**





Т

аллин — это в Эстонии. Так, на всякий случай, напоминаем. Времена такие настали, что не каждый с ходу назовет столицу Таджикистана или Туркмении, а ведь каких-то три десятилетия назад республики составляли с Россией одно государство, «великий, могучий Советский Союз», который, как уверял гимн, должен был существовать вечно.

Заезженную тему СССР обойти сложно. В сентябре 2017 года послы Латвии, Эстонии и Литвы обратились во французскую газету Le Monde с просьбой не называть их более в редакционных материалах «бывшими советскими республиками», поскольку их государства вступили в Союз в 1940 году не добровольно, а в результате оккупации, которой, напомним, предшествовал тайный раздел сфер влияния в Восточной Европе, оформленный секретным дополнительным протоколом к Договору о ненападении между Германией и СССР (пакту Молотова — Риббентропа).

Так что будьте готовы к тому, что годы, проведенные Эстонией в составе СССР, в этой респу-

#сплотиланаевеликаярвусь

блике на официальном уровне именуется не иначе, как периодом оккупации. Что вовсе не означает, что туристам из России сегодня придется слушать какие-то неприятные слова в свой адрес. Мы за неделю не услышали. А первый опыт межнационального общения был таким. Молодой официант в кафе на территории Старого города в Таллине принес чек. Помимо суммы на нем было выведено по-русски слово «спасибо» и смайлик.

Сам официант при этом языком Александра Пушкина и Владимира Жириновского не владел, как и многие представители местной молодежи: английский — пожалуйста, русский — едва ли. Странное дело, но возможность поехать на учебу или работу в Лондон или Берлин для них выглядит привлекательнее, чем перспектива отправиться с теми же целями в Москву. Короче, не обольщайтесь, если в ресторане вы услышите русскую речь и вам скажут «здравствуйте» и дадут меню на русском языке. При заказе, вполне вероятно, надо будет назвать выбранные блюда по-английски или ткнуть пальцем в строку «жареная салака».



1. Килька таллинская. 1,8 евро за банку с описанием продукта на русском языке.
2. Вид на церковь Святого Олафа (самое высокое здание в кадре), с которой открывается панорама, показанная на предыдущем развороте.
3. Ликер «Старый Таллин», возможно, лучший подарок тем, кто помнит Эстонию по советским временам. Однако мы должны напомнить: чрезмерное употребление алкоголя вредит здоровью.
4. ŠKODA Kodiaq на Ратушной площади Таллина ранним утром. Днем здесь полно народа.



4

3



1



2



3

1. Обожженный еж. Средневековое лекарство, упакованное в банку из IKEA.

2. Прочие экспонаты из аптеки на Ратушной площади.

3. Самые старые часы в Таллине украшают церковь Святого Духа. Резьба по дереву. XVII век.

4. Зимой на Ратушной площади проходят ярмарки, с конца ноября по начала января — Рождественский рынок с огромной елью.



4



Еда в ресторанах недешева. Салат в типичном заведении в старом Таллине — от 6 евро, второе блюдо — от 10, кружка пива — от 5 евро. Это вам не Польша или Чехия, это Северная Европа. Цены на парковку в Старом городе тоже не обрадуют. Сутки — до 20 евро, один час — до 6. Так что машину лучше оставить где-нибудь подальше от исторического центра.

Впреки ожиданиям выбор рыбных блюд в общепите очень скромный, даром что море рядом. Мы пошли на рынок рядом с Балтийским вокзалом — идти до него от центра десять минут — и там тоже ничего не нашли. Из свежей и свежеприготовленной местной рыбы — только килька, лосось же предсказуемо оказался норвежским. Кстати, не нашлось на рынке и мясных деликатесов, которых полно в соседней Литве: ни сушеной говядины, ни копченых свиных ушей и пятачков — ничего такого нет. В этом плане разница с Россией не очень заметна.

ТАЛЛИН, ОН ЖЕ РЕВЕЛЬ

Не зря Эстонию наряду с Латвией и Литвой считали в СССР почти за границей. Таллин может вполне сойти за Лондон. Киношники этим пользовались. «Собаку Баскервилей» 1981 года режиссера Игоря Масленникова с Василием Ливановым, Виталием Соломиным и Никитой Михалковым в главных ролях снимали в Таллине — кэбы разъезжают по его кривым старинным улицам.

Таллин — именно так правильно писать по-русски, с одним «н» в окончании — эстонское название. В Российской империи город именовали на немецкий манер Ревелем. Эстония присоединилась к России в 1721 году по итогам Северной войны, при Петре I. В 1918 году, когда в империи разгорелась гражданская война, Эстония объявила себя республикой: 24 февраля 2018 года страна будет отмечать 100 лет своей государственности.

Эстония — молодая республика с богатым историческим наследием. Первое упоминание о Таллине относится к 1154 году. Исторический

центр был построен в XIII–XVI веках, когда Ревель входил в Ганзейский торговый союз. Деньги у купцов были, строили из камня, на века, оттого в Таллине такое количество прекрасно сохранившихся зданий, возведенных до того, как Колумб открыл Америку.

В Старом городе вас ждет весь традиционный «средневековый туристический набор»: музей пыток, подъем на смотровую площадку для осмотра красных черепичных крыш, рассказы экскурсовода о привидениях, нехороших домах и нравах: распространение сплетен считалось преступлением, провинившихся приковывали к позорному столбу.

Одна из главных достопримечательностей Старого города — аптека на Ратушной площади. Уникальность ее состоит в том, что фармацевтическое заведение работает на этом месте с XV века. Здесь и сейчас можно купить аспирин, марципан (не лакомство, а проверенное снадобье), шоколад с чесноком или семенами конопли. В общем, ассортимент в немалой степени рассчитан на туристов, которые валят сюда толпами: посмотреть на дивную роспись деревянного потолка или экспонаты музея — всякие склянки, наибольший интерес из которых представляют те, что заполнены «средневековыми лекарствами», к коим относили «сушеные олени пенисы», «выгоревшие на солнце фекалии собак», «дождевых червей в масле» и «обожженных ежей». В стеклянной таре под крышечкой лежит натуральный еж, по которому прошлись огнем. Есть в музее экспонат, смысл которого будет понятен только «рожденным в СССР». Табличка из оргстекла с надписью vatti ei ole, что в переводе с эстонского значит «ваты нет». Как в анекдоте брежневских времен: «Чего только в Советском Союзе нет! Горячей воды нет, телефонов нет, бананов нет...»

ОДИН ВЗГЛЯД НАЗАД

«Бананов нет. Путешествие во времени в советские будни». Так называлась выставка, открывшаяся весной 2017 года в галерее Таллинской телебашни. Официальная аннотация звучит так:



«Жившие в то время могут припомнить тогдашний абсурд и поведать о нем детям. Иностранцы, свободные от ностальгических воспоминаний о Советском Союзе, смогут увидеть частицу будничной жизни людей, живших за „железным занавесом“».

Хотелось бы сказать, что выставку готовили какие-то злопыхатели, стремившиеся опорочить образ жизни советских людей, но нет: антисоветчики не смогли бы вложить столько любви в экспозицию. Обстановка советских квартир воссоздана до мельчайших деталей, и редкий посетитель старше 30 лет удержится от того, чтобы не вскрикнуть: «Ой, такие часы (люстра, сервиз, сувенирный кораблик) были в квартире моей бабушки!» Однотипные вещи выпускались в СССР миллионными тиражами, объединяя быт людей от Петропавловска-Камчатского на востоке до Тарту на западе. По всей стране делали заготовки на зиму. «Умение консервировать относилось к жизненно необходимым навыкам», — сообщает английский текст, и тут же вы видите банки солений. Надпись над черным телефонным аппаратом сообщает: «Люди по 30 лет ждали подключения к линии». Или такой факт: «Промышленное производство туалетной бумаги в СССР началось только в 1968 году. В 1970 году самая большая страна в мире произвела по одному рулону на каждые семь человек». Рулон прилагается.

Небольшой зал посвящен бензопиле «Дружба». Ее изобретателем эстонцы считают своего земляка — ученого и литератора Бориса Кабура, который после «ареста советской властью» был сослан в Сибирь, где с 1947 по 1953 год работал в «шарашке» при Министерстве лесной промышленности. Там и разработал пилу. Кабур хотел назвать ее «Тайгой», но вышла «Дружба». Цепь приводил в движение одноцилиндровый двухтактный двигатель объемом 94 кубических сантиметра, «единственный в своем роде» — в том смысле, что других компактных моторов было не достать. Этот двигатель люди приспособивали для своих нужд как могли. Среди экспонатов выставки — самодельная газонокосилка, одноместные мотосани, мопед с приводом на переднее колесо. Видно, что хочется эстонцам забыть СССР, а не получается.

Собственно, и саму телебашню, в галерее

#олимпиада80 #паруснаярегатавталлине #бензопиладружба

которой была организована выставка «Бананов нет», построили к советской Олимпиаде-80. В Таллине проходила парусная регата. На телебашне есть две смотровые площадки. Закрытая — на 170 метров. Над ней — открытый балкон, на котором можно совершить «прогулку по краю» и даже сесть на этой самый край, свесив ноги. От падений страхует лонжа. «Прогулки» проводятся с апреля по октябрь, цена — 20 евро с человека. Впрочем, вид с Таллинской телебашни открывается так себе. Много леса, много моря, мало города.

Башней лучше любоваться издалека, когда на ее фоне проплывают паромы, следующие в Хельсинки и Стокгольм. Отличная точка для наблюдения — «Летная гавань». Под таким необычным названием скрывается национальный морской музей. Основная часть его экспозиции — в бывших ангарах для гидропланов и непосредственно на воде.

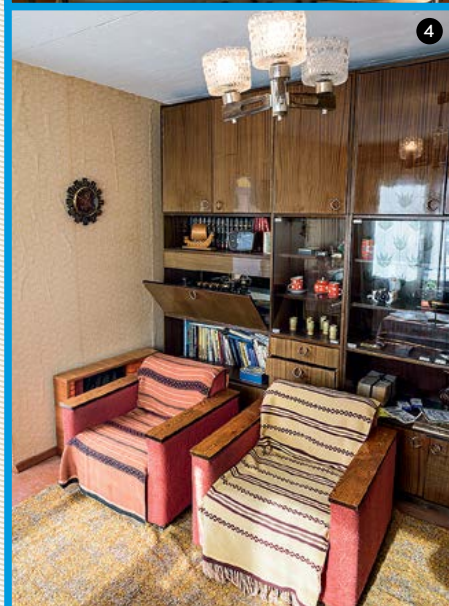
Самый главный экспонат музея — дизель-электрическая подводная лодка «Лембит», названная в честь национального героя XIII века. Субмарина была построена в 1936 году для Военно-морского флота независимой Эстонии в Великобритании, вскоре по понятным причинам она вошла в состав Краснознаменного Балтийского флота СССР. В 2011 году, когда на «Лембите» был спущен военно-морской флаг, подлодка являлась самой старой в мире из всех, находившихся на плаву, — 75 лет в строю. Сегодня «Лембит» стоит в ангаре, и все желающие, купившие билет в музей (14 евро для взрослого), могут полазить по отсекам, перебежав через люки водонепроницаемых переборок. Открыто везде: от боевой части с торпедными аппаратами до гальюна. Другой интересный объект — пароход-ледокол «Суур Тылл», построенный в Германии в 1914 году по заказу российского правительства для работы в Финском заливе. Изначально, правда, пароход назывался «Царь Михаил Федорович» — в честь основателя династии Романовых, 300-летие которой отмечали в 1913 году. Ледокол, начавший работать до революции, прослужил почти до развала СССР — 1988 года. На судне можно посмотреть лазарет, кают-компанию, машинное отделение и котельную: коцегар за смену должен быть закинут в топку две-три тонны угля



1



3



4

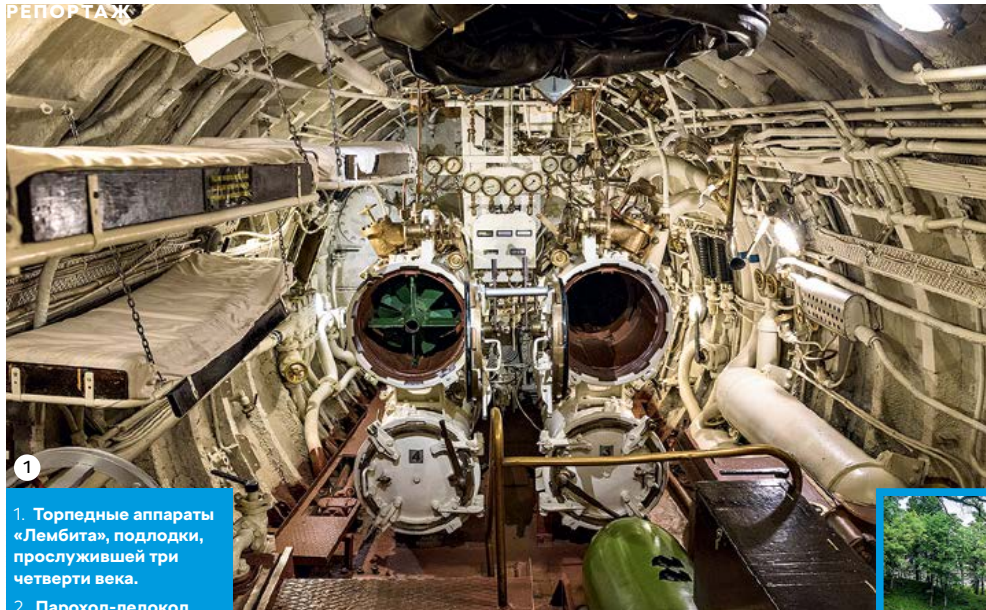


2

1. В СССР жили очень изобретательные люди, напоминает подготовленная эстонцами выставка. Как вам переднеприводный гибридный мопед и бензопила?

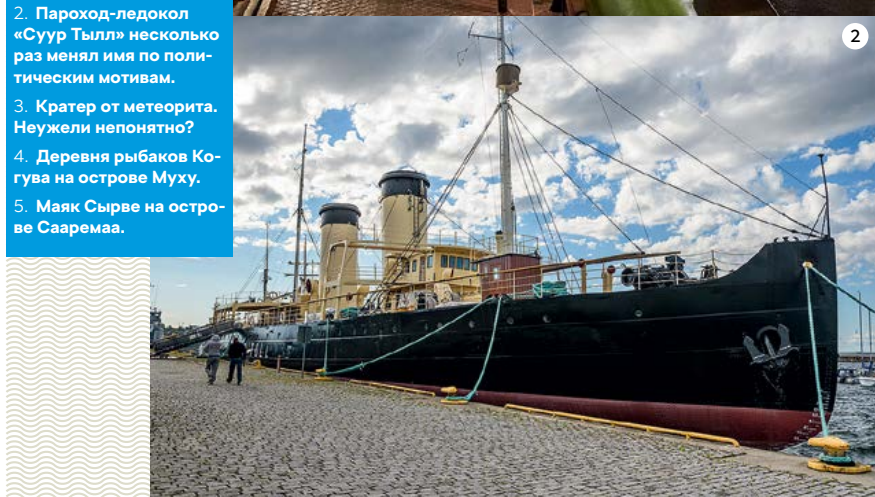
2. Таллинская телебашня, 314 метров, самое высокое сооружение в Эстонии. Построена к Олимпиаде-80. В основе башни — проект 250-метровой заводской трубы, что несложно заметить.

3, 4. Выставка «Бананов нет» адресована не тем, кто жил в Советском Союзе, им все показанные вещи до боли знакомы, а молодежи и иностранцам.



1

1. Торпедные аппараты «Лембита», подлодки, прослужившей три четверти века.



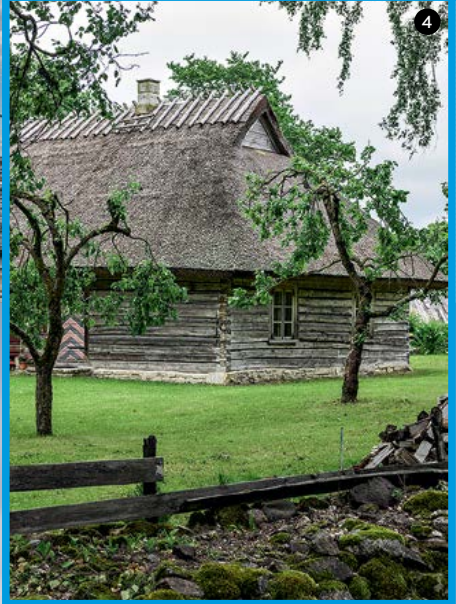
2

2. Пароход-ледокол «Суур Тылл» несколько раз менял имя по политическим мотивам.



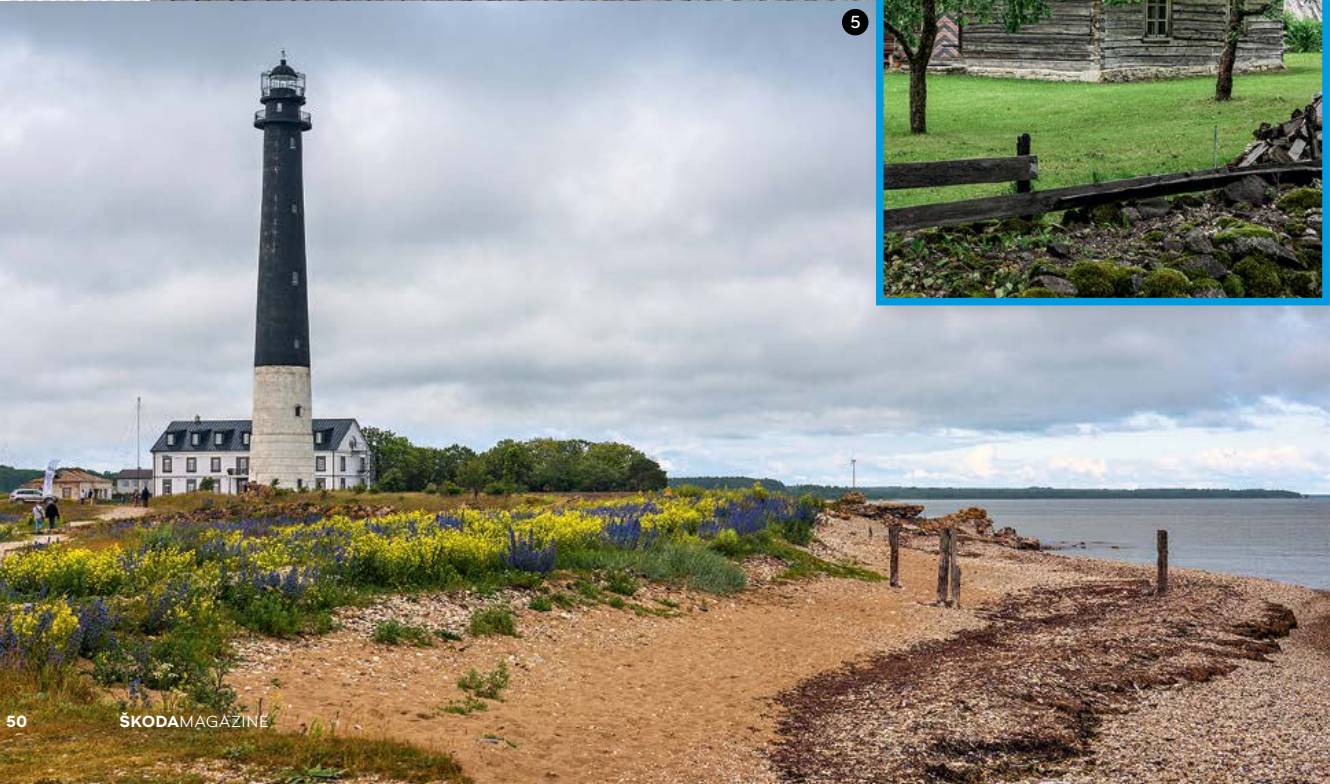
3

3. Кратер от метеорита. Неужели непонятно?



4

4. Деревня рыбаков Когува на острове Муху.



5

5. Маяк Сырве на острове Сааремаа.

при температуре окружающего воздуха, доходившей до 60 градусов (правда, последние годы парод работал на мазуте).

Меньшая часть экспозиции морского музея расположена в Старом городе, в башне XVI века, прозванной за внушительные размеры «Толстой Маргаритой». Старинные навигационные приборы, парусные иглы, позвонки кита, график «роста рыбоконсервной продукции Эстонской ССР» с 1960 по 1985 год и макет парома «Эстония», затонувшего 28 сентября 1994 года по пути из Таллина в Стокгольм. В самой большой катастрофе мирного времени на Балтике погибло 852 человека. Памятник «Прерванная линия», открытый в центре Таллина в 1996 году, напоминает о гибели «Эстонии».

ОСТРОВНОЕ ГОСУДАРСТВО

Население Эстонии — всего 1,25 миллиона человек. В одном только Юго-Западном округе Москвы живет больше. Разница — в плотности населения. В столице России на квадратном километре уместится 12 тыс. жителей, в Эстонии — в 420 раз меньше. Сравнение, понятно, некорректное, но факт остается фактом: Эстония считается одной из самых малонаселенных стран Евросоюза наряду с Финляндией и Швецией. Половину площади Эстонии занимают леса. А еще страна богата островами — их более полутора тысяч. Самый крупный остров — Сааремаа (не волнуйтесь — в слове нет лишних гласных).

Вы, кстати, еще не забыли, что мы путешествуем по Эстонии на машине, которая ждала нас, пока мы изучали Таллин? Причем у нас не просто автомобиль, а внедорожник ŠKODA Kodiaq — практически идеальный автомобиль для подобных мероприятий. Почему? Потому что у него огромный багажник, с которым можно не думать о том, какие вещи надо взять в дорогу, а какие — оставить из экономии места; полный привод и дорожный просвет 187 миллиметров, что позволяет смело съезжать с проторенных дорог; экономичные двигатели,

например, 150-сильный двухлитровый дизель показывает на трассе реальный расход менее шести литров на 100 километров.

Для того чтобы попасть на Сааремаа, из Таллина надо взять путь на порт Виртсу. До него — 140 километров. В Эстонии не принято ездить быстро, 110 километров в час — это предел для автомагистралей, на обычных загородных дорогах ограничение и вовсе 90 километров в час, штрафы при этом жестоки. Если в населенном пункте, где стоит знак «50», вас поймут на 75, приготовьтесь отдать 400 евро. Так что все ездят как паиньки. А нас здорово выручал адаптивный круиз-контроль. «Прилепился» к машине, что едет, соблюдая все знаки, впереди, и знай себе рули: сбавлять скорость и разогнаться Kodiaq будет сам. Так можно проехать десятки километров: никто не вклинится, не подрежет, все едут чинно и спокойно.

В порту Виртсу садимся на паром. Билеты, как и все в Эстонии, можно купить заранее по интернету, чтобы гарантированно получить место. Цена — в пределах 15 евро за автомобиль с двумя пассажирами. Паромы ходят примерно раз в час, плыть — 40 минут, так что хватит времени не только поставить машину, но и пройти наверх, чтобы взглянуть с воды на Балтику. Паром приходит на остров Муху, на котором стоит посетить деревенно-музей Когува. Там очень красиво: дома под соломенными крышами, каменные заборы, покрытые мхом, колодцы с журавлем и прочие примеры «хуторской архитектуры Эстонии». Местные жители гордятся тем, что именно на острове Муху, в селе Когува, в 1922 году родился писатель Юхан Смуул, однако мы не уверены, что эта информация найдет отклик в ваших сердцах.

Дорога с острова Муху на остров Сааремаа идет по трехкилометровой дамбе, построенной в конце XIX века, — очень живописный маршрут. По пути в Курессааре, главный населенный пункт Сааремаа, можно посмотреть кратер Каали. Если заранее ничего не сказать, вы подумаете, что перед вами не очень большой, около сотни метров в диаметре, пруд, окруженный рвом. Как будто начали строить многоэтажку, собрали деньги с дольщиков, а потом



компания разорилась. Народ в прошлые века объяснял дело иначе: дескать, тут провалилась церковь, в которой повенчались брат с сестрой. И только в первой половине XX века ученые доказали: на остров примерно 3,5 тыс. лет назад упал железный метеорит. Точнее, часть метеорита: на высоте около 20 километров космическое тело, имевшее диаметр примерно 10 метров, развалилось на части, и кратер — след от самого крупного фрагмента. Он весит от 20 до 80 тонн и на момент столкновения с поверхностью имел скорость около 50 000 км/ч.

Город Курессааре напоминает многие европейские курорты одновременно: архитектура — как финская, люди на улицах играют во французскую игру петанк, передвигаясь по улицам на велосипедах на немецкий манер. В Курессааре стоит зайти в одноименную крепость с большим «музеем СССР». Плакаты на русском языке с призывами к рыбакам не ловить молодь промысловых рыб («сколько менее 8 сантиметров»), конституция Советского Союза на эстонском, шуточки на английском: «Ты ходил вчера на партсобрание? Нет, я решил поспать, не выходя из дома». Поймет ли иностранец, о чем речь?

Еще в начале XX века хлеб на Сааремаа мололи с помощью ветряных мельниц. Пять отлично сохранившихся экземпляров можно увидеть в местечке Англа. Если подготовиться, то у вас получится с умным видом сказать: «Вот типичная мельница-голландка, а это — нет сомнений — мельница-столбовик». Разницу понять несложно, стоит только запомнить: голландка, как правило, крупнее, у нее вращается, чтобы поймать ветер, верхняя часть, «шапка». Мельницу-столбовик целиком крутят вокруг собственной оси с помощью длинного рычага-хвоста в нижней части конструкции. Самая высокая мельница, четырехэтажная голландка 1927 года постройки, наиболее интересна для посетителей. Там же, в Англа, представлено много занятных механизмов: от сверлильного станка с ручным приводом «времен русского царя Александра III» до немецкого трактора с цельнометаллическими колесами, построенного в 1939 году.

Сааремаа вместе с 500 другими островами входит в Моонзундский архипелаг. Слово «Моонзунд», вам, вероятно, напоминает одноименную книгу Валентина Пикуля или снятый по ней фильм. Действие романа разворачивается сто лет назад: русские моряки, находящиеся на Сааремаа, героически сражаются с немцами, пытающимися прорваться в Рижский залив.

Вписан Сааремаа и в историю Второй мировой войны. С аэродрома, расположенного на острове (тогда он официально назывался островом Эзель), в августе 1941 года поднялись первые советские самолеты, осуществившие бомбежку Берлина. Красная армия отступала к Москве, остров находился в тылу противника, а самолеты летали: с 7 августа по 5 сентября летчики минно-торпедного авиатрота Балтфлота сбросили на столицу Германии, до которой было около 900 километров, более 20 тонн бомб. На местном кладбище есть могила летчиков, участвовавших в налетах на Берлин, погибших в том же 1941 году.

ДОЛГАЯ ДОРОГА В МОРЕ

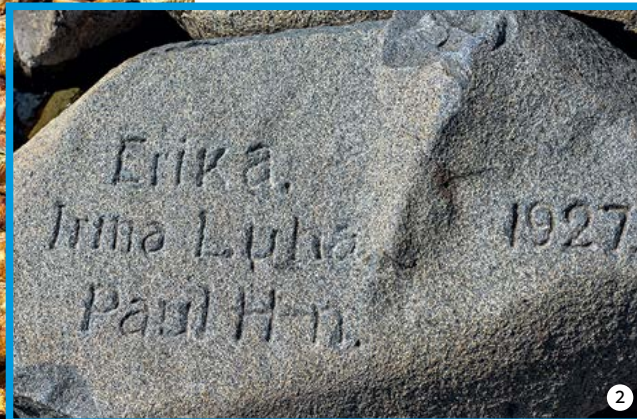
Город Пярну называют летней столицей Эстонии. Мы поверили и после Сааремаа поехали в Пярну. Первое, что удивило, — цены на гостиницы. Обычные «три звезды» — около 100 евро в сутки. Еще больше удивило качество этих «трех звезд»: номер оказался так мал, что в нем с трудом удалось найти место для чемодана, да и в целом обстановка соответствовала понятию «дом колхозника». Тем не менее отель был полон.

На Пярну у нас было два дня, один мы решили отдать поездке в Ригу. До столицы Латвии — меньше 200 километров. Границы нет. Практически всю дорогу — на круиз-контроле. А в Риге почти все говорят по-русски и отличный выбор копченой рыбы: от простецких, но вкуснейших бычков по 3,5 евро за килограмм до деликатесного угря по 45 евро. Знакомство с рынком, между прочим, тоже можно считать культурной программой: он собран



1. «Цельнометаллический» трактор 1939 года выпуска соседствует с ветряками.
2. Обувь ручной работы из сувенирной лавки. Мило, но дорого. Как и все в этой стране.
3. Крепость Курессааре на Сааремаа. Первое упоминание о ней относится к XIV веку. С конца XIX века здесь находится музей, который можно описать словом «краеведческий».
4. Эстонскую кильку граждане СССР знали в основном в виде дефицитных шпрот.
5. По крайней мере одна из ветряных мельниц в Англа находится в рабочем состоянии, уверяют путеводители.





1. Лучший выбор рыбы в Эстонии — в соседней Латвии. Эта килька — с рижского рынка.

2.3. Популярный у туристов мол в Пярну сделан из камней, многие из которых украшены подобными надписями. Видно: у людей было время и желание войти в историю.



в 1920-х годах из немецких ангаров для дирижаблей. А еще в Риге есть Старый город, Домский собор, а в нем — органные концерты. Короче, если заранее составить план, даже в Юрмалу успеете заскочить, чтобы прогуляться по улице Йомас. Шенгенская виза — хороший документ. Видимо, о чем-то таком мечтал Маяковский, когда писал: «Чтобы в мире без России, без Латвий, жить единым человечьем общежитьем».

На осмотр Пярну хватило нескольких часов. В городе имеется ратуша, несколько церквей, здание богадельни, но самое необычное — каменный мол, уходящий в море. Считается, что если влюбленные дойдут до конца мола и поцелуются, они останутся вместе навсегда. Желания также не забываются загадывать — должны исполниться.

Молов, кстати, два: правый и левый. Оба построены в XIX веке для «предотвращения аккумуляции песка в предустье реки Пярну». Ходить принято по левому молу. Его длина — около двух километров. Проблема в том, что идти надо, перескакивая с одного камня на другой, а камни мокрые и скользкие. В итоге путь занимает существенно больше времени, чем можно ожидать, зато

в конце мола вы увидите немало счастливых людей, «сделавших это».

На обратном пути к гостинице мы решили пройти через пляж и были несколько обескуражены числом людей обоих полов, загоравших нагишом. Потом оказалось — об этом сообщил плакат, — что мы посетили исторический Женский пляж, на котором «общепринято загорать в полностью обнаженном виде». Плакат призывал проявлять уважение «к приватности находящихся на пляже женщин». Что делали на женском пляже полностью обнаженные мужчины, осталось загадкой — видимо, боролись за свои права.

Тем же вечером мы выдвинулись в сторону России. Переход на автомобиле через границу в направлении Москвы дался предсказуемо легко. У эстонских пограничников налажена электронная запись. Вы выбираете удобное время, платите 4,5 евро, подъезжаете в назначенный час и без лишних нервов переходите границу. Система настолько удобна, что российские туристы, возвращающиеся из Латвии, пользуются погранпереходами в Эстонии: лучше проехать лишние сто километров, чем простоять несколько часов в стихийной очереди. ◀

#ПЯРНУ #ЛЕГНЯЯСТОЛИЯЭСТОНИИ

ТЕНДЕНЦИИ



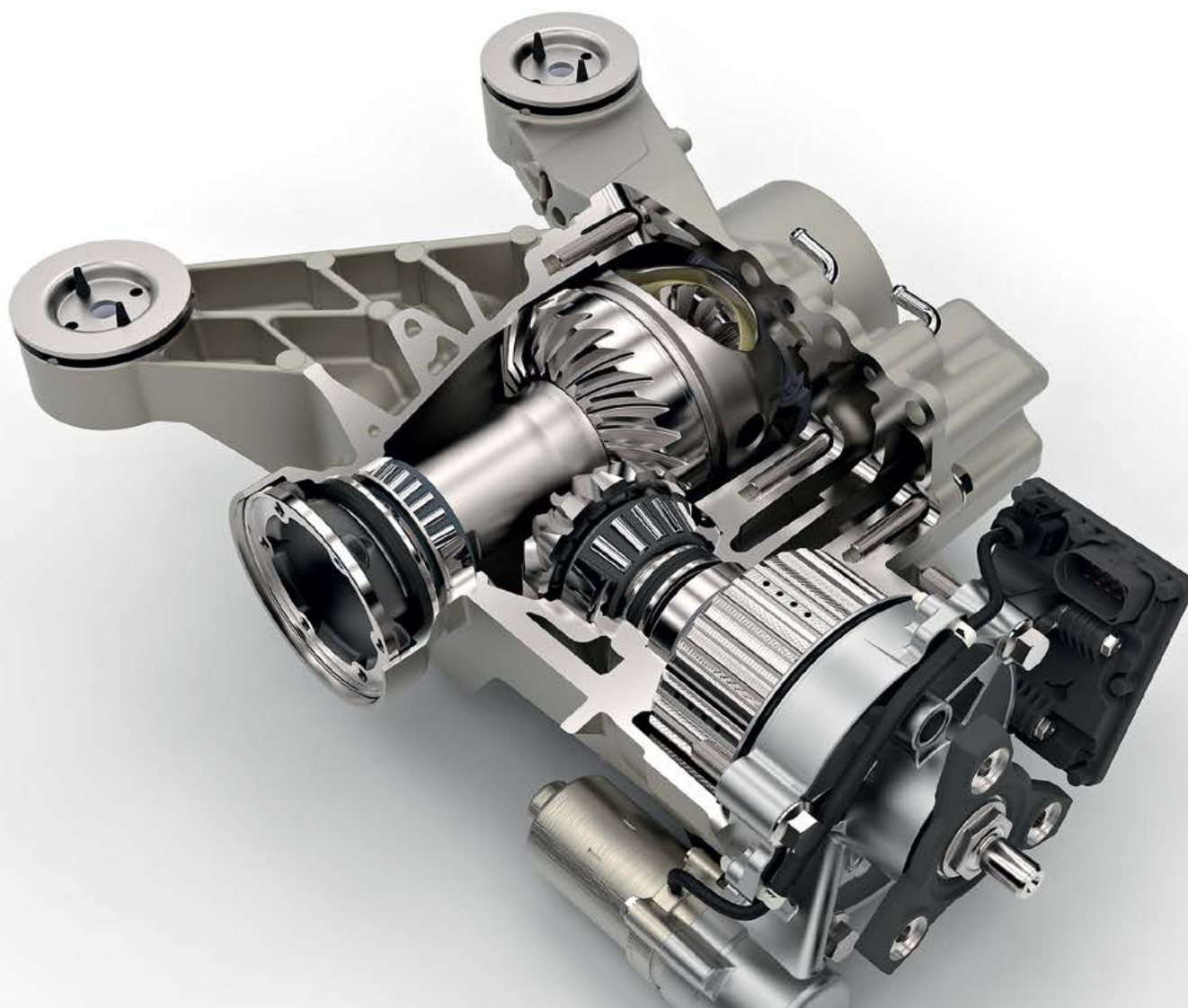
СЕРДЦЕ ПОЛНОГО ПРИВОДА

Изучаем устройство многодисковой муфты. **56**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей. **60**

#техника #решения #практика



Со скоростью муфты

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

СХЕМА ПОЛНОГО ПРИВОДА НА ВСЕХ СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЯХ ŠKODA ОДИНАКОВА. ЕЁ ЦЕНТРАЛЬНЫЙ УЗЕЛ — МНОГОДИСКОВАЯ МУФТА С ЭЛЕКТРОННЫМ УПРАВЛЕНИЕМ, ОТ КОТОРОЙ ЗАВИСИТ, КАКОЙ ПРОЦЕНТ МОЩНОСТИ ДВИГАТЕЛЯ ДОСТАНЕТСЯ ЗАДНИМ КОЛЁСАМ. СВОЁ РЕШЕНИЕ МУФТА МОЖЕТ МЕНЯТЬ НЕСКОЛЬКО РАЗ В СЕКУНДУ, ПО ОБСТАНОВКЕ. В ЭТОЙ ГИБКОСТИ — КЛЮЧЕВОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО СИСТЕМЫ.

#пятоепоколение #компактныеразмеры #универсальность

Полным приводом ŠKODA оснащает модели разных «форматов» и разного назначения: от внедорожника Kodiaq до седана бизнес-класса Superb. И во всех случаях используется один и тот же универсальный узел — многодисковая муфта с электронным управлением. Она компактна, а потому может быть установлена практически на любую машину, и чертовски умна, то есть способна справиться с самыми разными дорожными ситуациями.

Муфту, о которой пойдет речь, несколько лет назад называли «муфтой Haldex пятого поколения» — по имени шведской компании, которая разработала и производила этот агрегат. Сегодня мы просто говорим о муфте пятого поколения, не добавляя слова Haldex. Что поменялось? С одной стороны, ничего, с другой — очень многое.

В 2011 году трансмиссионное подразделение компании Haldex AB перешло во владение BorgWarner, американского производителя автокомпонентов. Haldex AB по-прежнему существует, выпуская в числе прочего различные детали тормозных систем. Но для нас важнее другое: в соответствии с контрактом

производство многодисковых муфт осталось на своем месте. Те же люди, на том же оборудовании, что и раньше, производят муфту пятого поколения, только слово Haldex в ее названии более использовать нельзя. Странно? Возможно. Но так договорились стороны.

А вообще история муфты Haldex началась в 1998 году, когда шведы сделали первый подобный узел, купив патент у раллиста Сигварда «Сигге» Йоханссона. И с каждым новым поколением муфта становилась умнее, точнее, эффективнее.

В ЛУЧШЕМ ВИДЕ

В ходе эволюции не менялось главное — компоновка узла. Многодисковая муфта заключена в прочный корпус, в котором по соседству, «через стенку», находятся редуктор заднего моста (главная передача) и дифференциал. Расположено все это хозяйство на задней оси автомобиля.

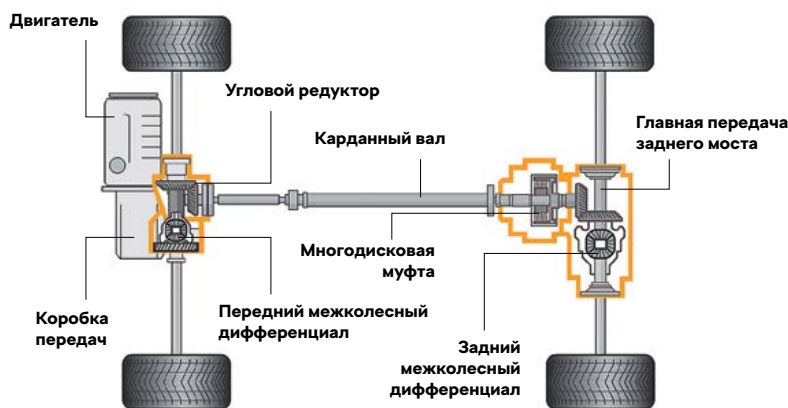
С одной стороны к узлу пристыкован карданный вал, он передает крутящий момент от двигателя, с другой присоединяются две полуоси, которые

приводят в движение задние колеса. Задача муфты — определить, какую часть крутящего момента отправить дальше, через главную передачу и дифференциал, на колеса. Если вскрыть корпус агрегата, то помимо шестеренок (которые к муфте, как уже было сказано, отношения не имеют) мы увидим толстый пакет фрикционных дисков в масляной ванне. Именно они, смыкаясь, передают крутящий момент на задние колеса. Чем сильнее сжались, тем больше тяги получила вторая ось. Такое вот сцепление, рассчитанное на тысячи часов работы с постоянно меняющейся степенью пробуксовки. Кстати, по-английски «муфта» и «сцепление» обозначаются одним словом — clutch.

Заведует процессом электроника: блок управления расположен здесь же, на корпусе агрегата. Компьютер принимает решения на основе информации от разных «органов чувств» автомобиля. В первую очередь, «мозга» системы стабилизации, который лучше и точнее всех отслеживает изменения в поведении машины. Так система полного привода получает возможность гибко подстраиваться под тип покрытия и характер движения. Водителю не надо дергать рычаги или жать кнопки. Муфта пятого поколения работает в полностью автоматическом режиме, чем выгодно отличается от многих других разновидностей полного привода. Она все сделает сама, в лучшем виде.

СЕРВИС — РАЗ В ТРИ ГОДА

Муфта пятого поколения требует минимум внимания: замены масла раз в три года. На Haldex IV эту операцию надо проводить каждые 60 000 км. На агрегатах пятого поколения пробег не важен, имеет значение только срок эксплуатации.



ОДНО ИЗ ГЛАВНЫХ ДОСТОИНСТВ МУФТЫ СОСТОИТ В ТОМ, ЧТО ОНА УМЕЕТ РАБОТАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ.

Главное, не забыть за три года, что обычное трансмиссионное масло лить в систему нельзя — это ее прикончит. Требуется «очень специальное» масло, его можно найти у дилеров ŠKODA, которые, разумеется, возьмутся провести и саму процедуру замены. Правда, некоторые автовладельцы рассуждают так: «На момент первой замены масла в муфте машине минимум три года. Заводская гарантия закончилась. Значит, можно смело ехать не к дилеру, а в обычный сервис. Там дешевле». Желание сэкономить само по себе прекрасно, но есть один момент. Даже если на «просто сервисе» найдут нужную трансмиссионную жидкость, существуют риск того, что механик поменяет масло не в муфте, а в картере заднего моста или «осушит» один узел, а ненужную добавку направит в другой — пробки находятся рядом. На этом жизнь агрегата закончится, что очень прискорбно: при нормальном обслуживании муфта работает годами, не доставляя проблем.

Высокому уровню надежности муфты, «ранее известной как Haldex», способствует не только высочайшее европейское качество изготовления, но и продуманная система защиты при движении автомобиля в наиболее неблагоприятных условиях: по песку, по снежной целине, по размытому грунту. Как только

#электронноеуправление #преднатяг

пакет дисков достигнет критически высокой температуры, электроника «распустит» их для охлаждения: машина на какое-то время станет переднеприводной. Но в реальной жизни такая ситуация встречается крайне редко: чтобы перевести муфту пятого поколения в аварийный режим, надо постараться. На обычной дороге — даже в сильный снегопад, когда требуется постоянная работа всех четырех колес, — система полного привода не просит пощады.

ПОСТОЯННЫЙ ИЛИ ПОДКЛЮЧАЕМЫЙ?

Иногда полный привод на автомобилях ŠKODA называют подключаемым: дескать, задние колеса начинают грести лишь после того, как станут пробуксовывать передние. Это неправда: муфта всегда передает часть момента назад. Полностью она размыкается только в аварийном режиме (обычный пользователь, как правило, и не знает, что такой вообще существует) и при торможении. Это сделано для лучшей управляемости автомобиля: электронике проще соблюдать баланс тормозных усилий, когда крутящий момент с задних колес снят.

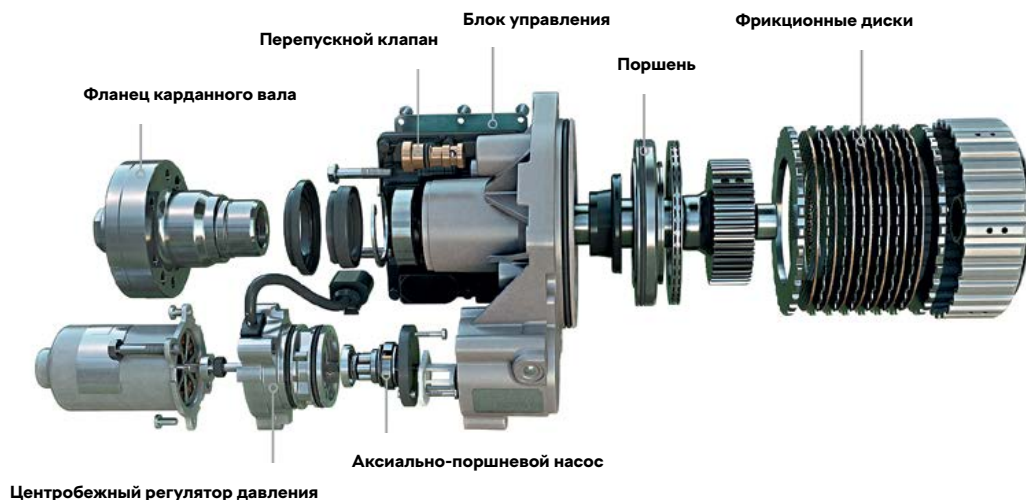
Итак, в нормальных условиях диски муфты полностью размыкаются только в торможении. Во всех остальных случаях они хоть чуть-чуть, но замкнуты. Это «чуть-чуть» называется «преднатягом». Стандартный преднатяг при движении по сухой дороге составляет 4–10%, соответственно, большая часть мощности двигателя уходит на переднюю ось. Небольшой преднатяг нужен как для повышения стабильности движения, так и сокращения времени реакции системы: случись что, диски сомкнутся практически моментально, электроника реагирует

за сотые и даже тысячные доли секунды. Можно было бы постоянно подавать на задние колеса больший момент? Да, но это привело бы к повышению расхода топлива, а так он на автомобилях ŠKODA с шильдиком 4x4 мало отличается от того, что показывают переднеприводные модели, и увеличило бы нагрузку на элементы трансмиссии. При этом такой полный привод имеет право называться постоянным.

СРАБОТАТЬ НА ОПЕРЕЖЕНИЕ

На некоторых полноприводных системах, в основе которых применены муфты другой конструкции, можно наблюдать такую картину. Передние колеса забуксовали, сделали несколько оборотов впустую, подключилась задняя ось. Почти как в замедленном кино. Наша муфта умеет работать на опережение, предчувствуя момент начала пробуксовки. Секрет, как мы уже сказали, в совершенном электронном блоке управления трансмиссией. Он имеет доступ к сигналам датчиков двигателя, коробки передач, угла поворота руля, ускорений, частоты вращения колес и так далее. Поэтому опасность сноса или заноса — ситуаций, когда на одной оси момент избыточен, а на другой его не хватает, — система распознает еще до начала скольжения, успевая среагировать превентивно. А самый простой пример такой: в момент старта диски смыкаются, чтобы автомобиль максимально эффективно ускорился, что на сухом асфальте, что на зимнем снежном накате. Повизжать шинами на светофоре на полноприводной ŠKODA не получится. Уйти первым — вполне. Кстати, и шины при этом изнашиваются заметно меньше, что особенно хорошо видно на шипованной резине.

#пакетфрикционныхдисков #центробежныйрегулятор



КАК ЭТО РАБОТАЕТ

И еще один важный момент. Как известно, на автомобилях ŠKODA с передним приводом, оснащенных системой поддержания курсовой устойчивости, имеется электронная блокировка дифференциала. Она распределяет крутящий момент между колесами одной оси, «прикусывая» тормозными механизмами то, что буксует. На полноприводной машине электронная блокировка действует на обеих осях. Иными словами, если хотя бы одному из четырех колес есть за что уцепиться, автомобиль сдвинется с места.

Есть режим блокировки и в самой муфте. Когда «дело плохо» — условно, автомобиль едет по мокрой траве на холм, — крутящий момент делится между передней и задней осями поровну, в соотношении 50:50. Как только поставленная задача будет выполнена, электроника уменьшит давление в системе, муфта отдохнет. Но для водителя эти подробности останутся за кадром. Он просто в очередной раз подумает: правильно сделал, что в свое время не пожалел денег на опцию, значение которой в России сложно переоценить. ◀

Муфта пятого поколения — непростое устройство, конструкция которого защищена патентами. Так, например, фрикционные диски муфты покрыты особым бронзовым напылением, которое увеличивает срок их службы и делает работу системы более плавной (снижаются вибрации и шумы). Диски в муфте сжимаются под напором специальной трансмиссионной жидкости. Напор создает оснащенный инновационным центробежным регулятором давления аксиально-поршневой насос с приводом от электродвигателя, который размещен сбоку, на корпусе. Мотор работает постоянно, раскручивая наклонную шайбу. Вращаясь, она попеременно толкает шесть поршней, расположенных вдоль ее оси. Так и создается давление в системе. Похожая аксиально-поршневая схема используется в компрессорах автомобильных кондиционеров.

Дальше вступает в дело тот самый центробежный регулятор. Пока скорость вращения вала насоса невелика, ничего не происходит: масло сливается из каналов регулятора обратно в картер и уходит на новый круг циркуляции по гидросистеме. Но с ростом оборотов специальные грузики начинают расходить в стороны под действием центробежной силы, воздействуя на шарики-клапаны. Те, в свою очередь, запирают перепускные каналы, отчего жидкость устремляется к кольцевому поршню, сжимающему диски муфты. И будет давить на него, пока вал насоса не замедлится или не сработает предохранительный клапан сброса давления. Максимальное давление в системе — внушительные 44 атмосферы.

Таким образом, блок управления полноприводной трансмиссии регулирует долю крутящего момента, адресованного задним колесам, изменяя лишь ток в цепи электромотора насоса. Муфта четвертого поколения — ŠKODA ее тоже использовала ранее — была существенно сложнее: в частности, в ней присутствовал гидроаккумулятор. Убрав «лишние» детали, конструкторы снизили массу агрегата на 1,7 кг, а заодно увеличили его быстродействие.

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 РОССИЯ.

Читал, запаску-«докатку» нельзя ставить надолго — только чтобы до шиномонтажной мастерской доехать с небольшой скоростью. И что вообще вещь это едва ли не одноразовая... Неужели так оно и есть?

Малоразмерное запасное колесо, так называемая докатка — вещь, конечно же, многоразового использования. Поэтому после каждого прокола менять ее не надо, но при одном условии: если вы все делали по правилам. То есть не превышали допустимую скорость, не перегружали автомобиль и вообще соблюдали необходимые меры предосторожности.

Кроме того, не забывайте — существуют разные «докатки». Это может быть тонкий «блин» (его еще называют «бананом») или же полноценная шина на диске, просто чуть меньшего размера по сравнению со штатными (скажем, не 225/50 R17, а 205/55 R16). Первый вариант (на автомобилях ŠKODA он встречается крайне редко) — средство последней надежды: такая запаска боится не только гвоздей, но даже стекла и острых камней. От высокой скорости мягкая резиновая смесь начинает разрушаться (мягкостью протектора компенсируется недостаточная ширина покрышки, обеспечивающей более или менее достойные сцепные

свойства в ущерб ресурсу). Второй вариант — уменьшенное запасное колесо — разумеется, надежнее и позволяет проехать дольше — сотни километров, если того требуют обстоятельства. Однако помните, что «разношинница» не лучшим образом влияет на управляемость автомобиля, так что требование соблюдать разумную скорость и избегать резких маневров так же актуально.

Хочу купить поддержанную машину с «ксеноном», но слышал, что такие фары вовсе не вечные и требуют дорогостоящего обслуживания. Что в такой оптике надо менять со временем?

Ничего вечного в этом мире нет, ксеноновые фары — не исключение. Со временем в них требуют замены газоразрядные лампы, иногда и трансформаторы — «блоки розжига», преобразующие бортовые 12 В в рабочее напряжение «ксенона» — 25 000 В. Причем если блоки розжига можно менять независимо друг от друга, то лампы лучше парами. Во-первых, так не будет видна разница в интенсивности свечения (новая, понятно, работает эффективнее). Во-вторых, практика показывает: если одна лампа отказала, то и вторая, скорее всего, «на подходе». Кстати, служит «ксенон» около 3000 часов: галогенные лампы, в зависимости от производителя и цветовой температуры, держатся от 500 до 1500 часов: чем ярче и «синее» свет, тем короче жизнь нитей накаливания.

«Галогенки», как правило, сразу перегорают, не привлекая к себе внимания. «Ксеноновые» фары перед тем, как потребовать ремонта, обычно проявляют признаки болезни: долго зажигаются, тускло светят, мерцают. Такие фары на

#вопрос #как #почему #где #ответ #да #важно #поддержка #совет

приобретаемом вами подержанном автомобиле — повод для обоснованного торга.

Какого размера объекты фиксируют датчики объема штатной сигнализации? Сработает ли она, если я, уходя в магазин, оставлю в машине собаку? Может, есть способ отключения охраны для таких случаев?

Сенсоры штатной противоугонной системы весьма чувствительны. Способны засечь движение не то что кошки или собаки, а даже насекомого, если комар или муха пролетят вблизи датчика. Поэтому оставлять кого-либо в салоне во время парковки не стоит. В том числе по соображениям безопасности. Известны случаи, когда домашние питомцы, например, случайно снимали автомобиль с «ручника» и машина катилась под уклон, тараня окружающих. А летом животным грозит тепловой удар. Если же оставить салон пустым никак не получается, проверьте, нет ли на средней стойке кузова с водительской стороны специальной кнопки. Перед уходом нажмите ее, и система деактивируется до следующего отпирания замков.

Есть такая рекомендация — проверять давление в шинах «регулярно». При этом никто не называет точной периодичности. А вы что посоветуете? И как правильно измерять давление? На холодном или теплом колесе? Под нагрузкой или можно на снятом колесе выставить?

С периодичностью все просто. Визуально проверяйте шины перед каждой поездкой. Запустите мотор и, пока он греется минуту-другую, обойдите вокруг

ДАВЛЕНИЕ ЖЕЛАТЕЛЬНО ПРОВЕРЯТЬ ДО ПОЕЗДКИ, ПОКА ШИНЫ ХОЛОДНЫЕ. И НЕ ЗАБУДЬТЕ О ЗАПАСКЕ: ЕЕ ЛУЧШЕ ДАЖЕ НЕМНОГО «ПЕРЕКАЧАТЬ».

автомобиля, обратив внимание на колеса. Раз в месяц проверяйте накачку прибором — при помощи манометра. Это будет полезно сделать и перед длительным путешествием, тем более инструкция приписывает на полностью груженом автомобиле сильнее накачать шины. Если же собственного манометра нет, зайдите на заправку — воздушные компрессоры с контролем давления сегодня есть чуть ли не на любой крупной АЗС. Но помните — правильнее делать проверку на холодных шинах, поэтому перед подключением манометра дайте покрышкам остыть. И не забудьте о запаске! Ее лучше даже немного «перекачать» (в случае, когда компрессора в автомобиле нет). Установлено колесо на машине, лежит в багажнике или находится в руках специалиста по шиномонтажу, значения не имеет: погрешностью изменения давления от нагрузки можно пренебречь. При этом самый правильный замер обеспечен в том случае, когда машина стоит на ровной горизонтальной площадке.

Есть ли рекомендации ŠKODA, как подготовить автомобиль к дальнему путешествию? Что взять с собой?

Автомобилю, который своевременно проходит техобслуживание, дальние пробеги не страшны — можно отправляться в путь без дополнительной подготовки. Если дорога предстоит неблизкая, сверьтесь с графиком ТО. Возможно, имеет смысл заехать в сервис чуть раньше, не дожидаясь предельного срока. Тогда не придется искать дилерскую станцию в чужом регионе, тратя на это время и нервы. И в машине будете уверены на 100 процентов.

По той же причине стоит захватить с собой кое-какие припасы на всякий случай. Положите в багажник небольшой (до литра) запас основных технологических жидкостей: моторного масла и антифриза — «на долив». Не помешают запасные лампы и предохранители, а также компрессор (насос) и хороший буксировочный трос.

С чего вдруг «потеют» фары и что с этим делать? Это нормальное явление или поломка?

Смотря как и когда это происходит. Легкое запотевание фар после мойки или во влажную погоду вполне допустимо: влага конденсируется на внутренних поверхностях. Чтобы просушить оптику, достаточно какое-то время двигаться с включенным ближним светом фар. Не помогло? Тогда стоит заехать на сервис. Не исключено, что нарушилась герметичность фар или неисправна система их вентиляции.

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

#вопрос #как #почему #где #ответ #да #важно #поддержка #совет

ŠKODA SUPERB

НОВОЕ ИМЯ
УСПЕХА



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA SUPERB — это гармония и совершенство линий, потрясающая технологичность и настоящая сила, воплощённая в превосходном дизайне и современных решениях. Он даёт свободу для реализации твоих стремлений, позволяет быть на высоте и контролировать любую ситуацию на дороге.

Приходи на тест-драйв в ближайший салон официального дилера ŠKODA.
Создай свою историю успеха вместе со ŠKODA SUPERB.



Биксеноновые фары
и задние LED-фонари



Интеллектуальные
ассистенты помощи
водителю¹



Просторный салон,
трёхзонный климат-
контроль, Wi-Fi, USB-порт



Двигатели TSI
мощностью до 280 л. с.
и 4x4



Мультимедийные системы
нового поколения²

¹ Адаптивный круиз-контроль, система контроля слепых зон, система интеллектуального управления светом Smart Light Assist, система контроля дистанции спереди, ассистент выезда с парковки задним ходом. ² Увеличенный с 5 до 6,5" экран для мультимедиа-системы Swing и увеличенный с 8 до 9,2" экран для мультимедиа-системы Columbus. 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 Style, «Лаурин и Клемент» и Ambition. Указанные опции доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны для отдельных комплектаций. ACT — технология активного управления цилиндрами. Style — стайл. Ambition — амбишн. LED — светодиодный. Реклама. 18+

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU

СТИЛЬ ЖИЗНИ



ДОВОЕННАЯ ФАНТАСТИКА

Концептуальная ŠKODA
935 Dynamic. **64**

ПОПРОБУЙ САМ

Сначала узнаём, что такое шакшука, а потом
готовим её. **76**

#история #спорт #культура

Очевидный и невероятный

текст: **Сергей Канунников, «За рулём»**

фото: **ŠKODA AUTO Corporate Historical Archives, Сергей Шерстенников**

ТРУДНО ПОВЕРИТЬ, ЧТО ЭТОМУ АВТОМОБИЛЮ БОЛЕЕ 80 ЛЕТ: ТАКОЙ ДИЗАЙН И СЕГОДНЯ БЕЗ НАТЯЖЕК МОЖНО НАЗВАТЬ ФУТУРИСТИЧЕСКИМ. ЗА ЯРКОЙ ВНЕШНОСТЬЮ СКРЫВАЕТСЯ НЕОРДИНАРНАЯ ТЕХНИЧЕСКАЯ НАЧИНКА: СХЕМА РАСПОЛОЖЕНИЯ АГРЕГАТОВ — КАК У СОВРЕМЕННЫХ СПОРТКАРОВ. МНОГОЕ, СВЯЗАННОЕ С ЭТОЙ МАШИНОЙ, ДО СИХ ПОР ОСТАЁТСЯ НЕПОНЯТЫМ. РЯДОВОЕ У АВТОМОБИЛЯ ТОЛЬКО ИМЯ. ŠKODA 935. ПРАВДА, С УТОЧНЕНИЕМ DYNAMIC.



#уникальныйавтомобиль #именнотак #изто1935год

Неправда, что в СССР было доступно лишь одно автомобильное издание — «За рулем». На русском языке — да, но ведь были еще тематические газеты и журналы «братских стран». В том числе чехословацкий Svet Motoru, то есть «Мир моторов». Издание из номера в номер рассказывало об истории чехословацких машин. Один из выпусков начала 1980-х годов был посвящен довольно экспериментальным в области автомобильной аэродинамики. В нем я впервые увидел и запомнил на всю жизнь ŠKODA 935.

Автомобиль смотрелся так необычно, что иллюстратора, известного художника Вацлава Западлика, можно было заподозрить в некотором фантазерстве. Но опубликованные исторические черно-белые фотографии машины свидетельствовали: был такой автомобиль!

Тогда, конечно, я и представить себе не мог, что когда-нибудь увижу это чудо живьем. Да что там увижу — усядусь за руль на роскошный барский диван!

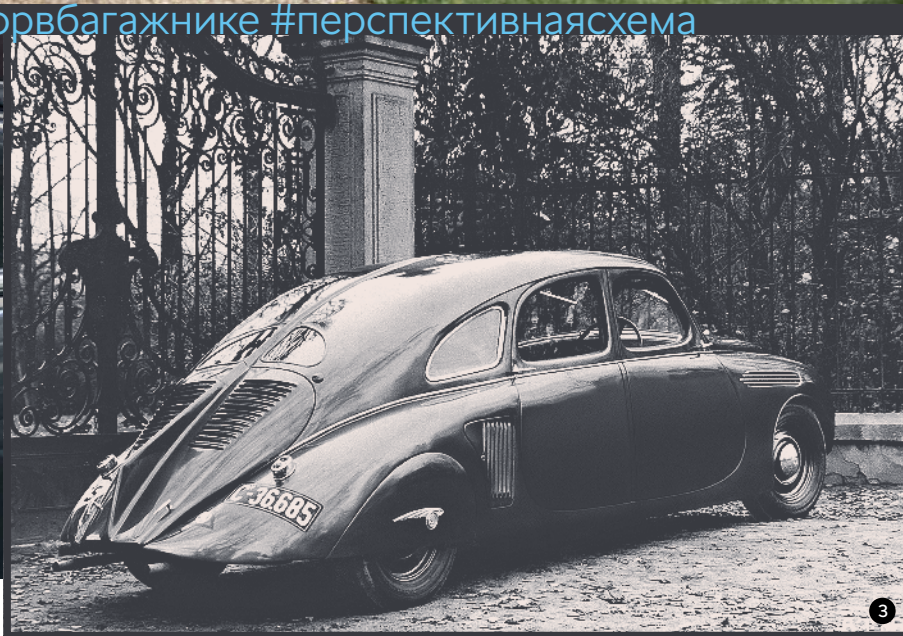
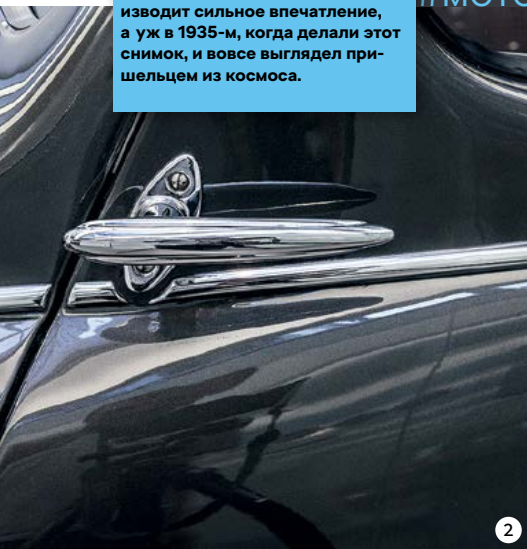


#935D
ANIMIC



1. Вместительный комфортабельный кузов ŠKODA 935 был тщательно, насколько это было возможно в те годы, проработан в плане аэродинамики.
2. Конечно, мощные выступающие ручки с точки зрения обтекаемости выглядят наивно, зато каков стиль!
3. И сегодня автомобиль производит сильное впечатление, а уж в 1935-м, когда делали этот снимок, и вовсе выглядел пришельцем из космоса.

#моторвбагажнике #перспективнаясхема



#безкарданноговала #болеепрактичнаяконструкция

В ПОИСКАХ МОТОРА

То, что искать двигатель у этой машины спереди бесполезно, я еще тогда запомнил: у ŠKODA 935 заднемоторная конструкция. Так что встретившись с автомобилем в реальной жизни, даже не пробовал найти мотор в багажнике, что находится спереди. Обошел машину, открыл длинный, напоминающий крокодилий хвост, капот, а там... А там тоже не видно мотора! Но есть небольшая — типа багажной — ниша. Для того чтобы увидеть двигатель, требуется присесть. Он — в глубине, сразу за спинкой заднего дивана. Что же это получается, товарищи? Получается, что классифицировать этот автомобиль как заднемоторный не совсем правильно, он скорее среднемоторный. Велика ли разница? Да, она очень существенна.

С точки зрения управляемости такая схема, именуемая еще «двигателем в базе», намного лучше всех прочих. Негативное влияние такого тяжелого агрегата, как мотор, при прохождении поворотов минимально.

В середине 1930-х годов среднемоторная схема использовалась, пожалуй, лишь на спортивных машинах марки Auto Union работы Фердинанда Порше. На обычных дорожных автомобилях «двигатель в базе» более или менее массово стали применять только в 1960-х годах. И это ведь только начало длинного списка удивительных технических решений, объединенных проектом ŠKODA 935!

Но пока перенесемся на восемь десятилетий назад. Именно там начинается череда загадок, которые всю жизнь сопровождали этот автомобиль.

ОТКУДА ВЕТЕР ДУЕТ?

Попов или Маркони? Калашников или Шмайссер? Можайский или братья Райт? Споры о том, «кто был первым» или «кто у кого содрал», бесконечны. Расставить приоритеты и последовательность сложно. Да и нужно ли?

Заднемоторной компоновкой (и среднемоторной как ее более сложной производной) во второй половине 1920-х — начале 1930-х годов занимались многие европейские компании и независимые конструкторские бюро. Преимущества автомобилей «с мотором в багажнике» казались очевидными. Как минимум их было три. Первое: двигатель над задними ведущими колесами обеспечивал хорошее сцепление шин с дорогой. Второе: когда двигатель и колеса рядом, нет необходимости тащить карданный вал через весь кузов. Это не только снижает массу машины и упрощает конструкцию, но и прибавляет места в салоне: трансмиссионный туннель съедает немало пространства. Правда, в 935-й модели туннель все равно есть, поскольку машина построена на хребтовой раме, которая по определению предусматривает место для кардана внутри трубы-хребта. Третье: схема существенно упрощает сборку машины, поскольку двигатель, коробка передач, дифференциал и даже привода колес можно устанавливать одним блоком, так сказать, оптом. Кстати, именно по этой причине впоследствии стал так популярен передний привод, внедрению которого в те годы мешало простое обстоятельство: когда ведущие колеса являются еще и управляющими, нужны сложные в производстве шарниры равных угловых скоростей, ШРУСы. В СССР они массово пошли в производство только в 1980-х. Заднемоторная схе-

**1935 год
Разбился
«Максим
Горький»**

18 мая, взлетев с Центрального аэродрома на Ходынском поле в Москве, над дачным поселком Сокол, что по соседству, разбился самолет АНТ-20. Самой большой в мире среди машин, рассчитанных на взлет и посадку с суши, аэроплан также был известен под именем «Максим Горький». Восемь моторов обеспечивали мощность 7200 л.с., аэроплан мог перевозить до 70 пассажиров. В первую очередь АНТ-20 планировали использовать в агитационных целях. В показательном полете в Москве самолет-гигант сопровождали два истребителя. Один из них — под управлением Николая Благина, выполнявшего сложные фигуры высшего пилотажа, — врезался в большую машину. В результате катастрофы погибли 45 человек.



#аэродинамика #ленточки #моднаятема

ма никаких таких технических изысков не требовала. Неудобство, по сути, было одно: набегаящий поток воздуха совершенно не хотел охлаждать двигатель, расположенный в корме. Но и эта проблема решалась: радиатор можно было вывести вперед. Так, между прочим, и сделано на ŠKODA 935.

Однако есть подозрение, что не менее важную роль в выборе компоновочной схемы сыграло другое обстоятельство. Отсутствие двигателя в передней части автомобиля позволяло сделать кузов более обтекаемым, поскольку мотор этому никак не мешал. А аэродинамикой в те годы всерьез занялись практически все ведущие производители.

Современных возможностей у инженеров и дизайнеров, конечно, еще не было, но компактные подобию аэродинамических труб, в которых обдували макеты будущих автомобилей, уже существовали. Прототипы испытывали и на обычных дорогах, обклеивая машины полосками бумаги. По характеру изгибов лент было видно, насколько беспрепятственно воздух обтекает кузов.

Что касается первенства... Конструкторы маленькой автомобильной Европы в те годы свободно общались между собой, делились идеями и достижениями, да и эпоха тотальной корпоративной секретности еще не наступила. Факты же таковы. Первый прототип знаменитого в будущем Volkswagen Kaefер, то есть «Жука», созданный в бюро Фердинанда Порше в Штутгарте, увидел свет одновременно с первой опытной заднемоторной ŠKODA 932. Не было еще ни известного в будущем, но не очень удачного заднемоторного Mercedes-Benz 130H, ни даже прославленной Tatra 77.

Прототип ŠKODA 932 создали по инициативе главы компании Карела Хрдлички. Автомобиль показали публике на Пражском мотор-шоу 14 октября 1932 года. Сзади на легкой и прочной хребтовой (трубчатой) раме 932-й модели стоял оппозитный 30-сильный мотор объемом 1,5 литра. Линии передка, лишённого двигателя, были заметно сглажены для лучшего прохождения воздуха. Вскоре построили еще один заднемоторный прототип с тем же индексом, но более традиционным кузовом, а в 1935-м появилась удивительная ŠKODA 935 Dynamic.

ЧТО, ГДЕ, ЗАЧЕМ

Двигатель на ŠKODA 935 стоит в базе, то есть между осями. Коробка передач — за мотором, а не перед ним, как было принято на классических заднемоторных машинах, том же «ушастом» «Запорожце», например.

В отличие от Tatra и Volkswagen у 935-й модели жидкостное, а не воздушное охлаждение. Достоинством воздушников традиционно считали простоту изготовления и обслуживания: ни тебе помпы, ни радиатора, ни подтекающих патрубков. Но водяное охлаждение было эффективнее, да и работали жидкостные моторы тише: дополнительная «рубашка» гасила шум.

На ŠKODA 935 установили оппозитный двухлитровый четырехцилиндровый двигатель с парой карбюраторов Zenith. Показатель мощности — 55 л.с. при 3500 об./мин. Очень достойно по тем временам.

Коробку передач применили самую современную, полуавтоматическую четырехступенчатую, французской марки Cotal.

1935 год Московское метро

15 мая официально открылся столичный метрополитен. Поезда пошли от «Сокольников» до «Парка культуры», линия имела также ответвление в сторону Смоленской площади. Первая очередь метро, которому присвоили имя Лазаря Моисеевича Кагановича, соратника Сталина и наркома путей сообщения, имела протяженность 11,2 км и включала 13 станций. К 1935-му метро работало уже не только в Лондоне, Нью-Йорке, Париже и Берлине, но и в других европейских городах, например в Глазго и Будапеште. Введение в строй новых линий и станций московского метро продолжалось даже во время войны.





1

1. Все как в лучших автомобилях того времени: натуральное дерево, дорогое сукно. Кожаные сиденья тогда делали лишь для наемных водителей и лишь потому, что их проще было чистить. А за рулем этой машины — предполагалось — будет ездить сам хозяин.

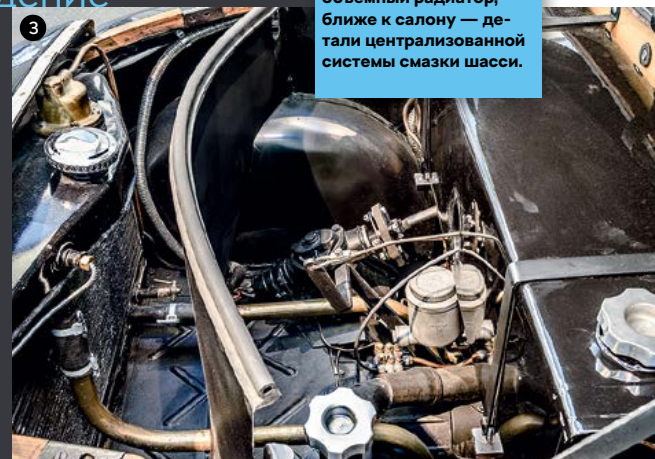
2. Над приборами и часами (обязательная отличительная черта классных автомобилей того времени) имя собственной модели 935 — Dynamic.

3. Под крышкой спереди места практически нет. Слева на фото — объемный радиатор, ближе к салону — детали централизованной системы смазки шасси.

#оппозитныймотор #жидкостноеохлаждение



2



3



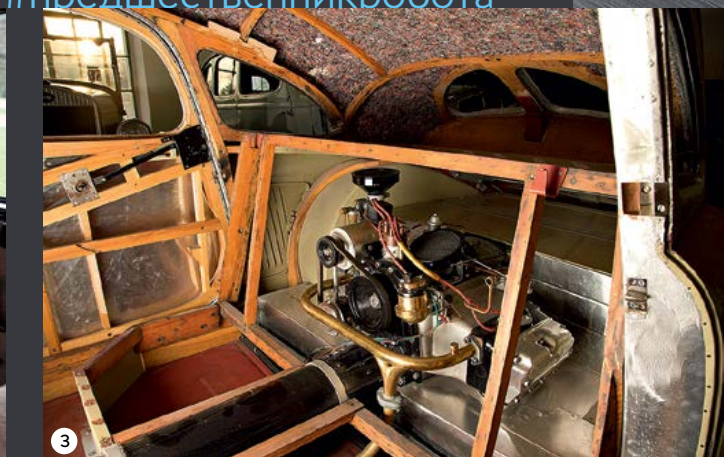
1. Эффектный хвост немного похож на крокодила. Характерный развал задних колес — признак независимой задней подвески. При увеличении нагрузки колеса распрямлялись.

2. Трудно представить, что двигатель находится сразу за роскошным мягким диваном.

3. ŠKODA 935 — сочетание деревянного каркаса с алюминиевыми элементами кузова. Мощная труба — основная, несущая часть рамы.

4. Лючки с вентиляционными решетками открывают хоть какой-то доступ к двигателю.

#полвавтоматическаякоробкапередат #предшественникробота



#ГИДРОПРИВОД ТОРМОЗОВ #АВТОМАТИЧЕСКАЯ СИСТЕМА СМАЗКИ ШАССИ

Агрегаты такого типа в 1930-х ставили лишь на высококлассные модели. Традиционной «кочерги» переключения передач в салоне 935-й модели нет, вместо нее — маленький рычажок под рулевым колесом. Легким движением — хватало мановения миниатюрного пальца с накрашенным ногтем — водитель заранее выбирал нужную передачу, скажем, третью после второй, а само переключение происходило при нажатии на педаль сцепления. При спокойном темпе движения, когда вы заранее планируете свои действия, вполне удобно. Да и коробка несколько не тупит — честно говоря, удивительно, какие умели делать трансмиссии более 80 лет назад.

Опыт использования подобных полуавтоматических трансмиссий у компании ŠKODA уже был: аналогичные по конструкции коробки ставили на танки, производимые одним из заводов концерна в Пльзене. Как вам масштаб деятельности концерна?!

Вообще на ŠKODA 935 нашли применение практически все достижения автомобильной мысли середины 1930-х. Гидропривод имела не только тормозная система, но и сцепление; подвески — независимые на поперечных рессорах. Поясним: в Европе того времени было немало моделей — порой вполне солидных и мощных — с механическими тормозами, которые приводились в движение с помощью тяг или тросиков. А задняя подвеска, как правило, представляла собой цельный мост на продольных рессорах, как на сегодняшних пикапах.

Рулевой вал ŠKODA 935 имел резиновый демпфер для снижения вибраций, передающихся на руки водителя. Кроме того, автомобиль оснастили системой автоматической смазки шасси.

Напомним, что до широкого распространения резинометаллических втулок, так называемых сайлент-блоков, соединенные между собой элементы подвески приходилось довольно часто смазывать, ползая под автомобилем со специальным шприцем. Занятие не из приятных. Но уже в 1930-х некоторые наиболее продвинутые автомобили получили автоматическое устройство для смазки элементов подвесок, включающее бачок с маслом, механический насос и трубки, идущие к тем самым требующим внимания соединениям. Вот и в салоне ŠKODA 935 мы находим маленькую дополнительную педаль, периодическим нажатием на которую масло подается туда, куда надо.

Излишки, правда, конечно же, выливаются на дорогу. Куда ж им еще деваться? Не слишком экологично, но кто тогда об этом думал, а главное — не очень опрятно. В СССР, к слову, такое устройство появилось лишь в 1956-м на «Волге» ГАЗ-21 и продержалось в серийном производстве недолго. Согласно одной из версий, водители на министерских «Волгах», простаивая в ожидании своих важных пассажиров, регулярно нажимали педаль по принципу «кашу маслом не испортишь», из-за чего парковки были залиты маслом, которое, понятное дело, никакой «нормальный летний дождь» смыть был не в состоянии.

Но вернемся к прогрессивным техническим решениям ŠKODA 935. На ней применен электрический привод стеклоочистителей. Каким он еще мог быть? Ручным: покрутил рычаг и почистил стекло. Или механическим: за счет отбора мощности у двигателя, как правило, ее «снимали» с распределительного вала. Наконец, существовал вакуумный привод, щетки приводились в движение разрежением во впускном коллекторе.

1935 год Убит Хью Лонг

Сенатор от штата Луизиана считался ярким популистом. Он выступал за увеличение налогов на богатых, постоянно конфликтовал с мощными трестами и нефтяными компаниями. В 1936-м Лонг планировал баллотироваться в президенты США. Подлинная причина убийства так и не была раскрыта, покушавшегося на Лонга врача охрана застрелила на месте. Имя луизианского сенатора давно бы, вероятно, забыли, если бы он не послужил прототипом для героев двух значительных литературных произведений. В 1935-м вышла книга Синклера Льюиса «У нас это невозможно», а в 1946-м — знаменитый роман Роберта Пенна Уоррена «Вся королевская рать». Эту книгу неоднократно экранизировали, в том числе в 1971-м в СССР.



#электрическийприводстеклоочистителей

«Привязка» стеклоочистителей к двигателю внутреннего сгорания плоха тем, что скорость щеток — или возможность по регулировке скорости — ограничена оборотами мотора. То есть в ситуации, когда вы ползете с черепашьей скоростью, а дождь льет как из ведра, щетки не будут справляться с работой. На ŠKODA 935 с электрическими «дворниками» такой проблемы не было.

Достоин удивления и кузов автомобиля. Просторный, с колесной базой 3200 мм, то есть на 359 мм больше, чем у современного ŠKODA Superb, он имел снаряженную массу всего 1800 кг. Неплохо даже по нынешним меркам для автомобиля длиной почти пять метров (4860 мм, если судить по чертежам).

Кузов собран на традиционном для большинства европейских моделей тех лет деревянном каркасе. Однако древесина твердых пород — обычно использовались дуб, бук и ясень — здесь причудливо сочетается с алюминием, из которого сделали некоторые внешние кузовные панели. Нельзя сказать, что ŠKODA стала первой автомобильной компанией, применившей алюминий в производстве кузовов. Его использовали при выпуске мелкосерийных спортивных моделей, что только подчеркивает: чешская марка была на острие прогресса. Алюминиевые крылья или двери в середине 1930-х — это, пожалуй, серьезнее, чем карбоновая крыша или капот сегодня. Упорство, с которым ŠKODA начиная с 1932 года создавала прототипы, косвенно свидетельствует: у компании были серьезные намерения создать передовой автомобиль с прекрасной аэродинамикой.

По сути, ŠKODA 935 — это концепт-кар. Но это не макет, а вполне живой, едущий автомобиль. Другой вопрос, планировали ли его запускать в серию.

ТАЙНОЕ И ЯВНОЕ

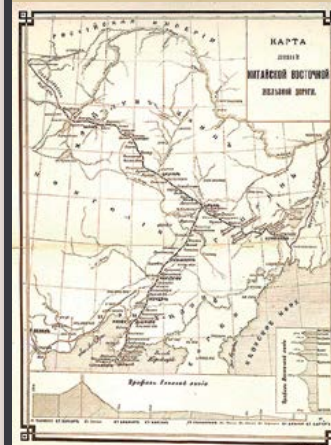
ŠKODA 935 Dynamic показали в 1935 году на Пражском — не путать с Парижским — мотор-шоу, где автомобиль вполне ожидаемо стал самой обсуждаемой премьерой. Нет сомнений: он не остался бы незамеченным и на Женевском салоне.

Сейчас, облизав ту самую машину вдоль и поперек, я все-таки пришел к выводу: к земной жизни этот умопомрачительный седан приспособлен слабо. По крайней мере по довоенным меркам, когда конструкторам требовалось думать о том, можно будет отремонтировать автомобиль «на коленке» или нет. Добраться до двигателя — что сзади, что с боков, через вентиляционные отверстия, что из салона, убрав спинку заднего дивана, — очень сложно. А это требовалось делать регулярно, хотя бы для того, чтобы проверить состояние свечей, подкорректировать работу карбюраторов или отнюдь не электронной системы зажигания. О простоте обслуживания, куда более частом, нежели сегодня, инженеры в те годы помнили, создавая даже очень дорогие и престижные модели. Грош цена была водителю, который не владел навыками механика.

Нормального багажника в этой машине, строго говоря, нет. Пространство в «крокодилем» хвосте тесновато, да еще и прогревается за счет соседства с мотором. Спереди — радиатор системы охлаждения, бензобак и все хозяйство системы смазки шасси. А под полом в носовой части — запасное колесо. Удобное, кстати, решение: сколь угодно грязная запаска никак не сможет испачкать багаж. Короче, место для поклажи есть, но его совсем немного.

1935 год
Продажа КВЖД

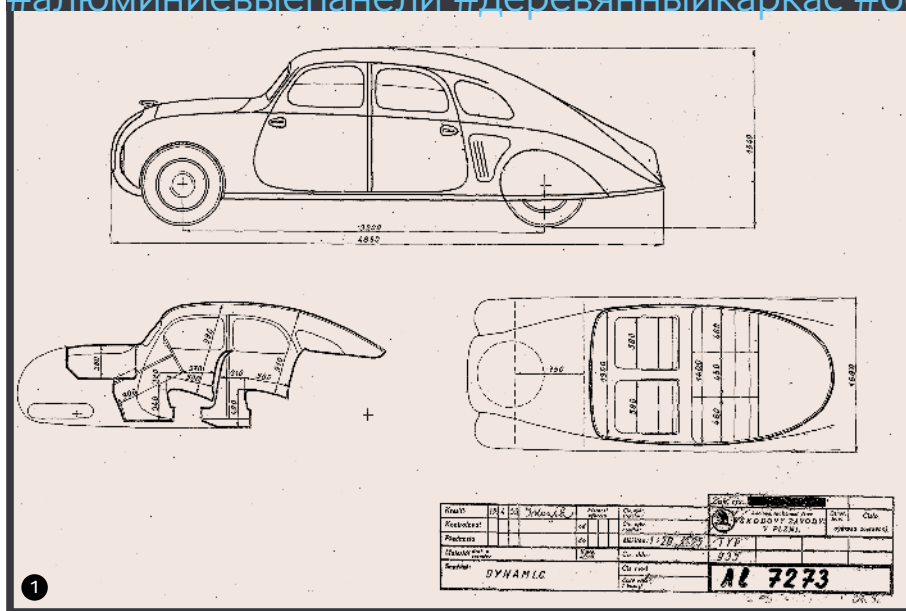
Китайско-Восточная железная дорога (КВЖД), построенная в начале XX века Россией и обслуживаемая российскими специалистами, связывала Читу с Владивостоком и Порт-Артуром. Во второй половине 1920-х дорога стала одной из постоянных причин конфликта между СССР и Китаем, поскольку находилась на его территории. Затем в дело вмешалась Япония, образовав в Маньчжурии марионеточное государство под своим контролем — Маньчжоу-Го. В результате СССР продал дорогу этой стране, а фактически — Японии. Первоначально за КВЖД просили 625 млн иен — около 250 млн руб., но в итоге СССР получил 140 млн иен — примерно 56 млн руб. После 1945 года дорога вновь оказалась в совместном управлении СССР и Китая, а в 1952–1953-м была полностью передана Китайской Республике. Уже бесплатно.



1. К счастью реставраторов, сохранились подлинные чертежи 1935 года.
2. Одно из оригинальных решений — размещение запасного колеса в отдельной нише. Simply Clever, как говорят сейчас.



#алюминиевыепанели #деревянныйкаркас #бензобакспереди





1-2. Реставрация осложнялась тем, что автомобиль имел совершенно нестандартную конструкцию, а «подсмотреть» было негде: машина уникальная, второй такой во всем мире нет. Но специалисты заводской мастерской при музее ŠKODA в Млада-Болеславе блестяще справились с делом.

#удивительнаясудьба #рукописинегорят #онавернулась



#нашлипообъявлению #реставраторыпостарались

От дорогих и очень сложных в массовом производстве алюминиевых деталей при серийном выпуске, конечно, можно было бы и отказаться, но эффективный аэродинамический кузов все равно требовал бы немалого труда в изготовлении. Известный факт: чем интереснее обводы автомобиля, тем сложнее делать для него кузовные детали. Дешевые машины и по сей день выглядят не слишком презентабельно ровно по той же причине.

В общем, в таком виде, в каком ŠKODA 935 представлена на этих страницах, модель вряд ли пошла бы в серию. Однако для отработки передовых технологий автомобиль годился, а яркий внешний вид привлекал дополнительное внимание, показывая всем, как далеко простираются амбиции марки ŠKODA. Другими словами, у концептуальной модели были шансы с определенными изменениями пойти в серию. Но если бы все на этом свете определяли соображения рациональности.

МАШИНА МЕЧТЫ

1930-е — удивительные годы. Столько идей и такая неподходящая обстановка для их воплощения в Европе! После прихода нацистов к власти в Германии стало беспокойно на всем континенте. Помимо того, автомобильный рынок был переполнен престижными моделями, и марке из Чехословакии стоило бы усилий пробиться на нем. Спрос же внутри страны оставлял желать лучшего. Кстати, перед глазами руководства ŠKODA маячил пример главного локального конкурента — Tatra. Ее удивительные, передовые, обтекаемые седаны фурор, несомненно, произвели, но продавались очень вяло. Немногие богатые покупатели решались платить за неординарный дизайн и необычную конструкцию. Так что искусство искусством, а коммерция — коммерцией. Рисковать руководство ŠKODA не хотело. А в 1938 году началась оккупация Чехословакии нацистами, вскоре завод ŠKODA был переориентирован на нужды вермахта.

Вот тут-то и возникает очередная загадка. Каким чудом машина сохранилась? Кто-то под шумок утащил в частную коллекцию? Скорее всего. Важнее, что сгинув в годы войны, она не пропала навечно.

Через три десятка лет после рождения 935-я «вынырнула» из ниоткуда в другой, социалистической Чехословакии. Дело было так. В Млада-Болеславе надумали создать заводской музей и стали регулярно размещали в газетах объявления с призывом к населению продать что-нибудь из раритетов. И случилось чудо, «всплыла» 935-я! До конца 1960-х она находилась — в весьма плачевном состоянии, перекрашенная в лиловый, — у частного владельца в Словакии.

Потом ŠKODA 935 долго стояла в запасниках, пережила развал социалистического блока и рождение новой, независимой Чехии, и лишь в 2012 году снова предстала в первозданном виде, заняв в музее в Млада-Болеславе одно из самых почетных мест.

Посмотрите на ŠKODA 935. Таким виделось будущее в 1935 году. В этом смысле модель — самая настоящая машина мечты. ◀

Предшественник

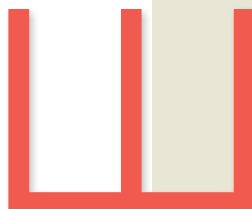
Первая ŠKODA с задним расположением двигателя, модель 932, увидела свет в 1932 году. Прототип представили публике на Пражском моторшоу. Двигатель воздушного охлаждения рабочим объемом 1,5 л развивал 30 л.с. Машина имела очень необычный для тех лет кузов: передняя и задняя части были сглаженными, обтекаемыми и довольно наивно сочетались с высокой средней частью (пассажирским салоном). В том же 1932 году Фердинанд Порше создал прототип, который лишь через несколько лет станет серийным автомобилем, после войны получившим имя Volkswagen Käfer («Жук»). А развитием прототипа ŠKODA 932 стала куда более зрелая модель ŠKODA 935.



Ужель та самая шакшука?

текст: Игорь Черский фото: Дмитрий Лебедев

ПРОДОЛЖАЕМ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО КУХНЯМ ТЕХ СТРАН, ГДЕ ПРЕДСТАВЛЕНА И УСПЕШНО ПРОДАЁТ СВОИ АВТОМОБИЛИ КОМПАНИЯ ŠKODA. ЗА ИЗРАИЛЬ ОТДУВАЕТСЯ ЗНАМЕНИТАЯ ШАКШУКА. ИЛИ ВЫ ПРО НЕЁ РОВНЫМ СЧЁТОМ НИЧЕГО НЕ ЗНАЕТЕ?



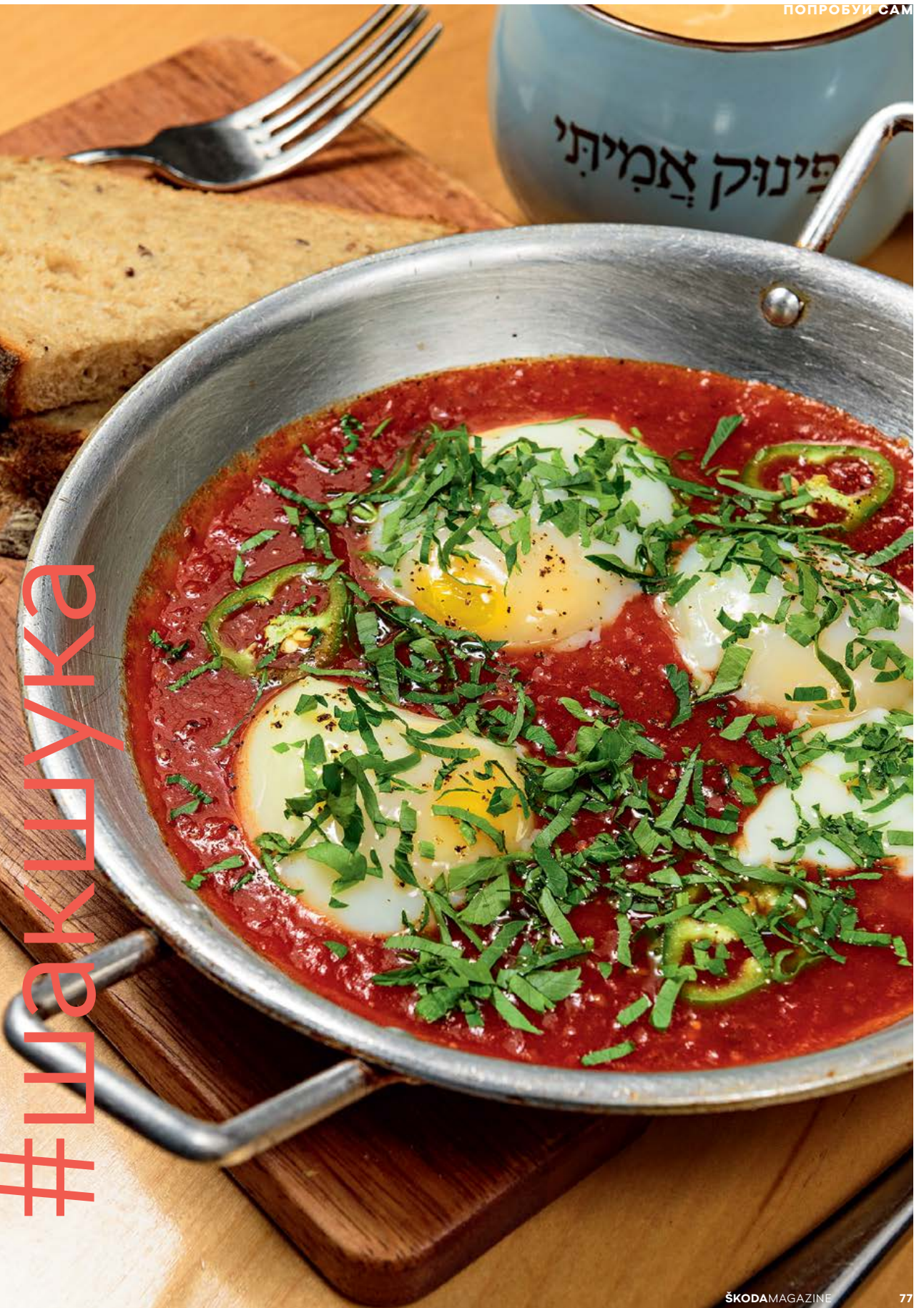
шакшука (она же чакчука, или, на иврите, שְׂפִיטָה, что в переводе значит «смесь») — это яичница, куда кроме собственно яиц входит матбуха, мощная острая основа из протертых помидоров, перца, чеснока и приправ. Матбуха с арабского переводится как «кушанье» и часто входит в традиционный набор ближневосточных закусок, объединенных понятием «мезе». Но в составе шакшуки матбуха образует вполне сытный завтрак, так что другие закуски уже не нужны. Тем более что обычно шакшуку едят с добрым куском хлеба или — что лучше — с питой, которой потом очень удобно вытирать и доедать остатки из тарелки или сковороды.

Матбуха и шакшука — блюда и слова — попали в Израиль вместе с выходцами из Марокко, Алжира, Ливии, Туниса и Йемена и теперь считаются любимым национальным блюдом наравне с хумусом и фалафелем. Напоминает историю про борщ и пельмени, не правда ли? И разумеется, у каждой правильной израильской домохозяйки есть собственный рецепт шакшуки. Как, впрочем, и у любого человека на этой планете, который жарит себе яичницу «с чем-то». Чем-то может быть колбаса, сало, сыр, грибы, овощи, сухарики или зеленый лук. Но раз у нас сегодня день израильской кухни, то мы изучим рецепт правильной шакшуки из Тель-Авива, который привезли в Москву Галя и Женя и готовят по нему в своем семейном кафе. Кроме рецептов из Израиля в Москву прибывают и ближневосточные специи, например заатар. Это древнейшая смесь из местных трав, упоминания которой, как уверяют кулинары с опытом работы на Святой земле, встречаются еще в библейских текстах. Заатар можно заказать в интернет-магазинах или сделать похожую приправу, смешав чабрец с майораном, тимьяном или орегано.

Только учтите. Эта яичница — не на скорую руку.

#еда #израиль #этовамнепростояичница #помидоры #перец #чеснок #терпение

#шакшука



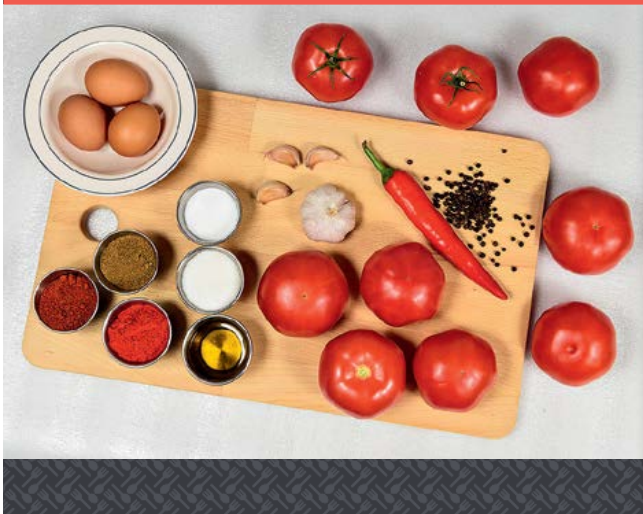


ГАЛИНА НИКОЛАЕВА

Хозяйка кафе Dizengof99

Галина всегда хотела стать поваром, но ее отговаривали. Поэтому она выучилась на управленца в РУДН, занималась КВН, потом работала на телевидении. Но от судьбы не уйдешь: в 2012 году она вместе с мужем Евгением Цюпко в конце концов открыла в Москве свой первый стрит-фуд-проект «Едим стоя» (израильская уличная еда), а в конце 2015 года в 1-м Гончарном переулке появилось кафе Dizengof99 — кусочек Тель-Авива в столице России. Тут вы не найдете форшмака и прочих блюд от «одесской мамы». Зато представлены оригинальные салаты, хумус, фалафель, куриный шницель и, конечно, шакшука.

ШАКШУКА — ЭТО БЛИЖНЕВОСТОЧНАЯ ЯИЧНИЦА, КОТОРАЯ СРАЗУ ВКЛЮЧАЕТ В СЕБЯ И ГАРНИР. В СОСТАВЕ БЛЮДА ЕСТЬ ПРИПРАВА, УПОМИНАЕМАЯ ЕЩЁ В БИБЛИИ.



ИНГРЕДИЕНТЫ ШАКШУКИ*

* в расчете на одну персону

- Свежие помидоры** — 4 штуки
- Яйца** — 3 штуки
- Чеснок** — 4 зубчика
- Перец чили** — 1 стручок
- Зира** — 5 граммов
- Молотый кориандр** — 5 граммов
- Хлопья чили** — 2 грамма
- Оливковое масло** — 2 столовые ложки
- Соль** — по вкусу
- Перец** — 3–5 горошин
- Заатар** — 5 граммов

ЧТО ДА КАК



1 ■ Томаты ошпарить кипятком, снять шкурку, половину пробить блендером, половину нарезать кубиками.



2 ■ В сотейнике или глубокой сковороде обжарить очищенный чеснок (целые зубчики) на оливковом масле.



3 ■ Добавить пробитые и порезанные кубиками помидоры, а также все специи, а потом томить на очень тихом огне не менее часа, чтобы ушла кислота и лишняя вода.



4 ■ Опционально, для самых старательных: протереть массу через сито (дуршлаг).



5 ■ Поместить смесь в жаропрочную (готовую к встрече с духовкой) сковороду. Добавить порезанный кольцами перец чили.



6 ■ Аккуратно круговыми движениями вылить сырые яйца в томатную смесь. Запекать в предварительно разогретой до 170 градусов духовке около 20 минут.



7 ■ Посыпать петрушкой. Подать с горячим хлебом, идеально — с лепешками.

Бете авон! Приятного аппетита!

#чеснок #желток #сотейник #сотежник #убратьвлага #оливковоесмасло #снятьшкурку #снятьшкурку #ситоилидуршлаг #наплитевдуховке #очень #сухо

НОВЫЙ ŠKODA KODIAQ

ПЕРВЫЙ СЕМЕЙНЫЙ
ВНЕДОРОЖНИК



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



С первым семейным внедорожником ŠKODA KODIAQ любой день может стать особенным! С ним вся семья разместится с комфортом на трёх рядах сидений. Его адаптивность к российским дорогам позволит добраться до самых диких и интересных мест. А стремительные линии кузова и современный дизайн органично впишутся в городскую среду и не выдадут его дикую природу. С таким автомобилем можно смело отправляться навстречу любым приключениям! Всё, что нужно, — просто собраться всем вместе.

Новый ŠKODA KODIAQ уже готов к приключениям и ждёт вас во всех салонах официальных дилеров ŠKODA. Пройдите тест-драйв всей семьёй.



Полностью светодиодные фары LED



Адаптивная подвеска



Третий ряд сидений



Система контроля слепых зон

Первый семейный внедорожник среди автомобилей марки ŠKODA. LED — светодиодная оптика. Адаптивная подвеска будет доступна с 28 мая 2018 года. Указанные опции доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны для отдельных комплектаций. Реклама.

8 800 555 01 01

ŠKODA-AUTO.RU

ŠKODA KODIAQ ЗА 22 900 ₺ В МЕСЯЦ*



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Пришла пора изменить своё отношение к зиме!

Самые заснеженные дороги, морозные дни и страшные вьюги покорятся вам и вашему **ŠKODA KODIAQ**! Сноуборд и лыжи, коньки и снежки, новые поездки и удовольствие от вождения — эта зима оставит только положительные впечатления. Воспользуйтесь выгодным кредитным предложением на **ŠKODA KODIAQ** за 22 900 рублей в месяц и превратите зимние испытания в зимние приключения!

**В КРЕДИТ
ОТ 8,9 %***

* Основные условия кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее Банк) в рамках продукта «ŠKODA OCTAVIA, YETI, SUPERB, KODIAQ Simply Clever» для приобретения нового автомобиля ŠKODA KODIAQ: валюта кредита — рубли РФ; сумма кредита — от 120 000 до 4 000 000 р. при предоставлении полного комплекта документов и до 2 000 000 р. при предоставлении двух документов, минимальный размер первоначального взноса — 30 % от стоимости автомобиля и суммы страховой премии в случае финансирования за счет кредита. Процентная ставка при предоставлении полного пакета документов составит: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 мес. — 8,9 % годовых. Процентная ставка при предоставлении двух документов составит: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 мес. — 11,9 % годовых. Минимальный размер остаточного платежа составит 20 % от стоимости автомобиля; максимальный размер остаточного платежа составит: при сроке 12 мес. — 55 % от стоимости автомобиля, при сроках 18 или 24 мес. — 45 % от стоимости автомобиля, при сроках 30 или 36 мес. — 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 18.01.2016 по 31.12.2017. Условия предоставления кредита действительны на 01.11.2017 и могут быть изменены Банком. Телефон: 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. Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU