

НОВАЯ Octavia



НОВЫЙ ВЗГЛЯД



ŠKODA рекомендует Castrol EDGE Professional

CASTROL EDGE PROFESSIONAL СИЛА ТИТАНА БЕЗ ГРАНИЦ

Товар сертифицирован



Реклама

CASTROL EDGE PROFESSIONAL РАЗРАБОТАНО ЭКСКЛЮЗИВНО ДЛЯ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ ŠKODA

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

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

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



BOOSTED WITH
TITANIUM FST™

IT'S MORE THAN JUST OIL.

Castrol
EDGE
PROFESSIONAL

ДЕЛА СЕРДЕЧНЫЕ

Некоторые события определяют всю последующую жизнь человека. У компаний тоже бывают такие моменты. В 1992 году чешская марка ŠKODA, едва успев объединиться с концерном Volkswagen, приступила к созданию совершенно новой модели, получившей историческое имя Octavia, что в переводе с латыни значит «восьмая». Дело в том, что самая первая Octavia, представленная в 1959 году в социалистической Чехословакии, в системе послевоенного исчисления была восьмой в модельном ряду. От концерна Volkswagen марка ŠKODA получила доступ к новейшим технологиям, а энтузиазма чехам было не занимать: они получили реальный шанс вывести компанию на совершенно новый уровень. Наверное, проще всего было бы сделать более или менее удачную копию Volkswagen Golf, на платформе которого конструировали «Октавию». Но зачем европейцам нужен клон, когда есть оригинал? Требовалось найти свой путь, и чехи его нашли. Octavia первого современного поколения, представленная в 1996 году, отличилась очень просторным для своего класса салоном и не совсем привычным типом кузова. ŠKODA сделала лифтбек. Внешне «Октавия» смотрелась как седан, но багажная дверь поднималась вместе со стеклом, как у хэтчбека, что обеспечивало прекрасный доступ к огромному отделению. Модель приглянулась покупателям, но ŠKODA не успокоилась, а продолжила закреплять успех. В 1998 году появился универсал Octavia Combi, за ним последовала полноприводная модификация Octavia 4x4. В 2000 году, когда состоялся рестайлинг модели — чехи быстро усвоили, что времена социализма прошли и одну модель, даже очень успешную, нельзя производить без изменений вечно, — появилась «горячая» спортивная модификация Octavia RS. Все это разнообразие модификаций сохранилось и во втором поколении «Октавии», а в 2007 году добавилась внедорожная версия универсала — Combi Scout. Так



ŠKODA Octavia (type 985), 1959-1964, сделано в Чехословакии.

что Octavia уже давно не просто модель, а полноценное семейство. Сейчас — уже в третьем поколении. И в 2017 году нам предстоит с ним познакомиться заново.

В этом номере мы расскажем вам о новой «Октавии», сохранившей и преумножившей свои достоинства. Она по-прежнему предлагается в двух типах кузовов: и лифтбек, и универсал по многим показателям претендуют на звание самых просторных в классе. Для «Октавии» предлагается несколько двигателей и три типа коробок передач: механика и два автомата, классический и инновационный, DSG, с двумя сцеплениями. Тип привода — передний или полный, причем впервые в истории российские дилеры начнут продавать не только универсалы Octavia Combi 4x4, но и лифтбеки с приводом на обе оси. В новом виде представит «горячая» пара Octavia RS / Octavia Combi RS, пламенный мотор которых теперь выдает 230 л.с. Об этих спецверсиях, как и обновленном универсале повышенной проходимости Octavia Combi Scout, мы расскажем в следующих номерах.

Просторный салон, огромный багажник, отличное соотношение цены и качества, разнообразие модификаций... Чего не хватает в этом списке? Огромного выбора опций! Дополнительное оборудование, которое можно заказать для новой «Октавии», роднит ее с автомобилями премиум-класса. Только цена

привлекательнее. Список — заглянуть можно. Смотрите сами. Полностью светодиодные фары с автоматическим управлением дальним светом. Подогрев руля. Автономный стояночный отопитель с дистанционным управлением. Навигационная система с экраном диагональю 9,2 дюйма и возможностью раздачи по салону доступа в интернет по Wi-Fi. Адаптивный круиз-контроль с лимитом скорости 210 км/ч. Камера заднего вида с динамическими линиями и омывателем. Система контроля слепых зон и ассистент выезда с парковки задним ходом. Парковочный автопилот, который покрутит руль за водителя. Скажем больше: привычные опции на новой «Октавии» предстают в ином свете. При движении назад парктроник теперь может задействовать тормоза, если водитель не осознает, что дело идет к столкновению.

С 1996 года Octavia разошлась в трех поколениях более чем в пяти миллионах экземпляров. За последние двадцать с лишним лет ŠKODA превратилась из регионального игрока в одного из мировых лидеров автомобильной промышленности, и во многом — благодаря семейству Octavia. В 2016 году оно обеспечило марке более 40% мировых продаж. «Октавию» называют сердцем чешского бренда. Эмоциональное определение. Но оно никому не мешает выбрать новую «Октавию» умом.

Содержание



40

ЧТО НОВОГО?

04 | Отличный итог

В 2016 ГОДУ ŠKODA ПРОДАЛА РЕКОРДНОЕ КОЛИЧЕСТВО АВТОМОБИЛЕЙ.

06 | Кубок Первого канала

ЧЕШСКАЯ МАРКА ПОДДЕРЖАЛА ЗНАМЕНИТЫЙ ХОККЕЙНЫЙ ТУРНИР.



АВТОМОБИЛЬ

12 | Слагаемые успеха

ЧЕМ ХОРОША НОВАЯ ŠKODA OCTAVIA.

26 | Просто красота!

ТОВАРЫ ИЗ КОЛЛЕКЦИИ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ.

28 | Физподготовка

ЛЮБУЕМСЯ ŠKODA SUPERB SPORTLINE.

ДОРОГА

34 | Картина маслом

НА ŠKODA YETI — В МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК ВАСИЛИЯ ПОЛЕНОВА.

40 | Правда или вымысел?

ЗАБАВНЫЕ ИСТОРИИ, СВЯЗАННЫЕ С ДОМОВЫМИ ЗНАКАМИ В ПРАГЕ.

ТЕНДЕНЦИИ

48 | Хрусталь и лёд

КАК СОЗДАВАЛСЯ ВНЕДОРОЖНИК ŠKODA KODIAQ.

56 | Компетентное мнение

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

58 | Чемпионы мира

ИТОГИ РАЛЛИЙНОГО СЕЗОНА ЗАВОДСКОЙ РАЛЛИЙНОЙ КОМАНДЫ.

64 | В роли первопроходца

ŠKODA — ПЕРВЫЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ИСПЫТАННЫЙ В РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИИ.

72 | Звонящая слава

СЕКРЕТЫ ЧЕШСКИХ МАСТЕРОВ КОЛОКОЛЬНОГО ДЕЛА.

78 | Жар-котлета

УЧИМСЯ ГОТОВИТЬ СЕРБСКУЮ ПЛЕСКАВИЦУ.

80 | Партнёры марки

ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ ŠKODA.



Новости

Новый рекорд продаж

ŠKODA подвела итоги 2016 года. Он стал самым успешным за всю более чем 120-летнюю историю компании. За двенадцать месяцев клиентам передано 1 127 700 автомобилей, что на 6,8% превосходит результат 2015 года. «Рекордные продажи подтверждают, что обновленный модельный ряд позволил усилить привлекательность нашего бренда, — отметил председатель совета директоров ŠKODA Бернхард Майер. — В 2017 году рассчитываем на сохранение этой тенденции. Положительную динамику должны, в частности, обеспечить существенно обновленная Octavia и совершенно новая модель Kodiaq».

Наибольший прирост продаж показали Китай (+12,6%) и Европа (+5,7%). Российский рынок, традиционно очень важный для чешской марки, сейчас переживает не лучшие времена. Суммарное по всем маркам число проданных за 2016 год новых легковых автомобилей сократилось на 11% по сравнению с 2015 годом. Тем не менее ŠKODA удалось и в таких непростых условиях

не только удержать позиции, но и показать небольшой рост. Российские дилеры реализовали 55 386 автомобилей, что чуть лучше показателя 2015 года. Самым продаваемым автомобилем марки в России стал Rapid, на втором месте — Octavia, на третьем — Yeti.



Сделано в Квасинах

С конвейера завода ŠKODA в чешском городе Квасины сошел двухмиллионный автомобиль. Им стал ŠKODA Kodiaq. Предприятие в Квасинах имеет длинную историю. В 1930-х годах здесь выпускали автомобили Jawa 700 (да, это та самая Jawa, которая потом поставляла мотоциклы в СССР), а первой моделью ŠKODA, произведенной в Квасинах, в 1947 году стал Superb. Таким образом, в 2017 году Квасины отмечают 70-летний юбилей в качестве производственной площадки ŠKODA. Во времена социализма завод выпускал такие яркие модели, как кабриолет Felicia (1958–1964) и купе 110 R (1970–1980), в новейшее время, с 2006-го по 2015 год, — многофункциональный Roomster, тип кузова которого определить не так просто. Сейчас Квасины производят флагманский Superb (с 2001 года, когда появилась модель первого современного поколения), кроссовер Yeti (с 2009 года), а в октябре 2016 года начал выпуск большого внедорожника ŠKODA Kodiaq. Запуск новой модели, как это обычно и бывает, сопровождался серьезной модернизацией производства.

Отсчёт с 1905 года

В декабре 2016 года ŠKODA произвела 19-миллионный автомобиль — им стала белая Fabia, предназначенная для клиента из Чешской Республики. Юбилейная машина была выпущена главным заводом компании, расположенным в городе Млада-Болеслав, в котором в 1905 году был сделан первый автомобиль марки. Исторический экземпляр из заводского музея, модель Laurin & Klement Voiturette A, с однолитровым четырехтактным двигателем мощностью 7 л.с. и максимальной скоростью 40 км/ч, также присутствовал на торжественной церемонии. На групповом фото он крайний слева. Стремительное увеличение объемов производства началось после того, как в 1991 году ŠKODA стала частью концерна Volkswagen. На то, чтобы произвести первые 5 млн автомобилей, ушло 86 лет, с 1905-го по 1991 год. Следующие 5 млн были сделаны всего за 15 лет: с 1991 года по 2006-й. В последнее время компания выпускает более 1 млн машин каждый год. Сегодня автомобили ŠKODA производятся на 14 предприятиях в семи странах мира, в том числе и в России. В Калуге делают Rapid, в Нижнем Новгороде — Octavia и Yeti.



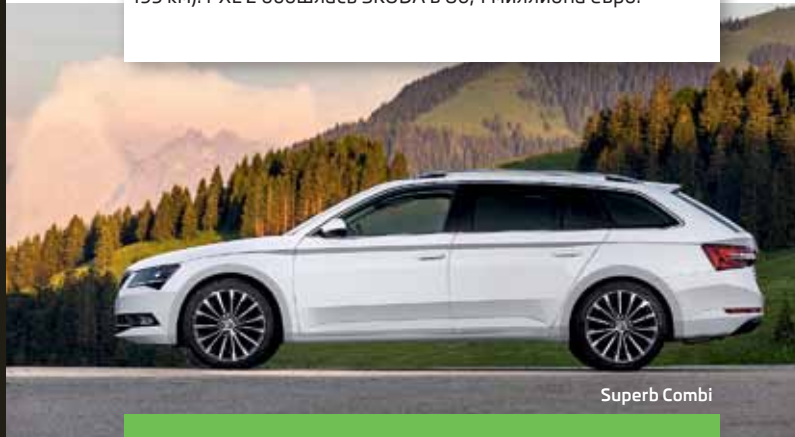
Что за тачка?

В автомобиле на фотографии непросто узнать одну из моделей чешской марки, а между тем это ŠKODA Trecka. Она появилась полвека назад, в 1966 году, в далекой Новой Зеландии. В то время модели ŠKODA, в том числе и Octavia первого исторического поколения, поступали на местный рынок в полностью разобранном виде и уже на территории этого островного государства приводились в готовый к продаже вид — такая схема была оправдана, с учетом местного таможенного законодательства. Возникла идея: раз объем работ все равно велик, может, выпускать что-то специфическое, необходимое для данного рынка? Местным фермерам и торговцам был нужен компактный надежный автомобиль с внедорожными возможностями. Он и был разработан в Новой Зеландии на базе «Октавии». Местные энтузиасты объединили усилия с инженерами из Млада-Болеслава, и в декабре 1966 года было начато производство модели Trecka, которую сегодня относят к числу первых внедорожников марки. В основе «Трекки» — мощная трубчатая (хребтовая) рама «Октавии», колесную базу которой сократили на 22,4 см. Соотношение главной передачи увечили с 4,78 до 5,25, что благотворно сказалось при езде по бездорожью. Привод остался задним, но независимая подвеска спереди и сзади, клиренс 190 мм и опциональная блокировка дифференциала позволяли автомобилю чувствовать себя вполне уверенно за пределами дорог общего пользования. С двигателем объемом 1,2 л мощностью 47 л.с. Trecka разгонялась до 110 км/ч. При длине всего 3,6 м и собственной массе менее одной тонны автомобиль имел грузоподъемность до 500 кг. Trecka производилась в нескольких вариантах, среди которых — пикап, универсал и пляжная версия. С 1966 года по 1972-й в Новой Зеландии было произведено около 3000 экземпляров «эксклюзивной» модели, которая, кстати, даже пошла на экспорт в Австралию и Вьетнам.



Под мощным давлением

ŠKODA продолжает расширять производственные мощности. На главном предприятии в Млада-Болеславе открылась передовая прессовая линия PXL 2, отличающаяся высокой производительностью и энергоэффективностью. За сутки линия, занимающая площадь 11 600 квадратных метров, способна выпускать до 23 000 крупных кузовных элементов, в том числе алюминиевых, затрачивая примерно на 15% меньше электричества, чем традиционные установки, потому что в PXL 2 используется не огромный маховик, а 14 сервомоторов непосредственного действия. Линия была изготовлена в Германии, в городе Эрфурт, а ее доставка заняла месяц: 190-тонную конструкцию везли как водным транспортом (591 км по Эльбе), так и грузовиками (40 автомобилей на отрезке 195 км). PXL 2 обошлась ŠKODA в 86,4 миллиона евро.



Superb Combi

Наградной лист

Чешская марка продолжает собирать награды. Так, британский журнал Top Gear признал новый внедорожник ŠKODA Kodiaq, продажи которого стартуют в 2017 году, лучшим автомобилем для большой семьи. Эксперты издания отметили, что Kodiaq способен справляться с любыми задачами, возникающими в семейной жизни: с перевозкой пассажиров и багажа, буксировкой прицепа, его не испугать скользкими дорогами и даже отсутствием дорог. Kodiaq надежен и безопасен, но его нельзя назвать скучным. Другой британский журнал — What Car? — также отметил чешские модели. Kodiaq одержал победу среди больших кроссоверов и внедорожников («все мест, полный привод, привлекательная цена»), а универсал Superb Combi назван «лидером сегмента» («простор, комфорт, практичность»). В Германии ŠKODA получила две награды в рамках премии Auto Trophy. Читатели популярного немецкого журнала и онлайн-портала Auto Zeitung назвали ŠKODA лучшим иностранным брендом в Германии, а бестселлером ŠKODA Octavia получил высшую награду в номинации «Лучший компактный автомобиль иностранного производства».

Не первые, не последние

текст: **Алексей Доспехов**, газета «Коммерсантъ»

фото: **Владимир Черняховский** и **Федерация хоккея России (ФХР)**

В ДЕКАБРЕ В МОСКВЕ СОСТОЯЛСЯ КУБОК ПЕРВОГО КАНАЛА, РОССИЙСКИЙ ЭТАП ЕВРОХОККЕЙТУРА. НА ТУРНИРЕ, УЖЕ В СЕДЬМОЙ РАЗ ПРОХОДЯЩЕМ ПРИ ПОДДЕРЖКЕ МАРКИ ŠKODA, ВЫСТУПИЛИ СИЛЬНЕЙШИЕ КОМАНДЫ ЕВРОПЫ: СБОРНЫЕ РОССИИ, ШВЕЦИИ, ЧЕХИИ И ФИНЛЯНДИИ. РОССИЙСКАЯ КОМАНДА ЗАВОЕВАЛА ВТОРОЕ МЕСТО.

Московский турнир — только один раз, в виде исключения, перед

Олимпиадой 2014 года он бы проведен в Сочи — мероприятие в принципе очень особенное. Хотя бы из-за своей богатой истории. Кубок Первого канала — прямой наследник легендарного Приза «Известий», старейшего среди традиционных международных спортивных турниров, которые проходят на территории России. Впервые он состоялся в 1967 году, до середины 1990-х был самостоятельным соревнованием, а с 1996-го вошел в Европейский хоккейный тур с участием четырех сильнейших сборных континента и стал периодически менять названия: Кубок «Балтики», Кубок РОСНО, наконец, Кубок Первого канала.

Но турнир нынешний был особенным и по ряду других причин. Например, Федерация хоккея России (ФХР) просто не могла не использовать его для того, чтобы напомнить болельщикам о круглой дате. В 1946 году состоялся самый первый хоккейный чемпионат СССР — и получалось, что в 2016-м надо отмечать 70-летие отечественного хоккея. И разве можно было придумать для таких торжеств площадку лучше, чем «ВТБ Ледовый дворец», в котором проводился знаменитый турнир, а весной этого года — чемпионат мира по хоккею?

В рамках торжества было организовано немало «сопутствующих» мероприятий: благотворительные акции для детей, награждение ветеранов и руководителей, ну и, разумеется, гала-матч в формате «Легенды СССР» против команды «Друзей хоккея России». Легенд на льду и вправду было немало: Вячеслав Фетисов, Алексей Касатонов, Александр Кожевников, Александр Якушев, Теemu Селянне, Эса Тикканен, Яри Курри, Глен Андерсон, Ларри Мерфи... И понятно, что на турнире, совпавшем с юбилеем, от сборной нельзя было не требовать успеха. Он должен был придать празднику красок.

Было и еще одно важное обстоятельство. Год назад сборная России на Кубке Первого канала с треском провалилась. У нее бывали неудачные времена, но последнее место на знаковом для себя турнире она не занимала никогда. О том случае не забыли ни главный тренер сборной Олег Знарок, ни игроки. Они признавали: есть за сборной должок перед российскими болельщиками.

Или вот еще одна интрига. Кубок Первого канала был шансом еще чуточку подправить в целом не такие уж грандиозные впечатления, которые оставил у поклонников российской сборной сезон. Он был не то чтобы провальным — скорее, сезоном несбывшихся надежд. В мае от сборной России ждали золота на московско-петербургском чемпионате мира, а она, уступив в полуфинале финнам, дотянулась лишь до бронзы. В сентябре от нее ждали прорыва на возрожденном

Кубке мира в Торонто, а серьезного прорыва не случилось: в полуфинал россияне вышли, а там в очередной раз попали под доминирующих на топовых состязаниях канадцев.

Евротур ощущения уже успел немножко скорректировать в лучшую сторону. Он стартовал в ноябре финским Кубком Karjala, на который Олег Знарок повез вариант не просто экспериментальный, а, по сути, молодежный. И он умудрился одержать три победы в трех матчах.

В Москве наставник собрал уже отнюдь не «молодежку», а команду, явно скроенную не столько для экспериментов, сколько ради титула. В ней присутствовали и молодые игроки, недавно куражившиеся в Финляндии, такие как Валерий Ничушкин или Владимир Ткачев. В ней не хватало — помимо представителей НХЛ — опаснейшего звена из уверенно лидирующего в регулярном чемпионате КХЛ СКА, нового клуба Знарка, — Вадима Шипачева, Никиты Гусева и Евгения Дадонова. Как и Гусев с Шипачевым, вне заявки с травмой остался лучший бомбардир лиги Сергей Мозякин из магнитогорского «Металлурга». Однако большинство наиболее заметных хоккеистов КХЛ в сборной очутились. И готовых сочетаний обнаружилось немало. В ней, к примеру, оказалось аж полтора десятка игроков из СКА и ближайшего преследователя петербуржцев — ЦСКА. А еще — целое звено из «Сибири». Такой способ комплектования наводил на мысли о том, что проблем с сыгранностью



1



2



1. Весной 2016 года при поддержке ŠKODA на этой же площадке проходили в Москве матчи чемпионата мира по хоккею.

2. Юным зрителям ŠKODA предлагала собственноручно раскрасить картонный шлем, а по желанию — и нанести на лицо легкосмываемой краской российский флаг.

3. На время проведения Кубка перед Ледовым дворцом экспонировался флагман ŠKODA — роскошный Superb.



3



ŠKODA КАК ПАРТНЁР ФЕДЕРАЦИИ ХОККЕЯ РОССИИ ПРЕДОСТАВИЛА НА ВРЕМЯ ПРОВЕДЕНИЯ КУБКА ПЕРВОГО КАНАЛА АВТОПАРК ДЛЯ ПЕРЕДВИЖЕНИЯ СПОРТСМЕНОВ, ТРЕНЕРОВ И VIP-ГОСТЕЙ ТУРНИРА.



быть не может. С опытом их тоже не могло возникнуть. Ведь в Москву прибыл даже выдающийся 38-летний центрфорвард Павел Дацюк, который летом перебрался из НХЛ в СКА. Хотя не менее любопытным смотрелось приглашение его партнера Ильи Ковальчука, одного из ярчайших российских хоккеистов века. Ковальчук достаточно давно, с чемпионата мира 2015 года, не надевал свитер сборной. При этом за прошедшие полтора года он пережил крайне неприятные моменты в карьере вроде вывода из основы СКА. Но сейчас у Ковальчука все снова в полном порядке в КХЛ — и Знарок ему опять доверяет в сборной. В общем, не надеяться на золото было нельзя.

НЕ ТОТ МЕТАЛЛ

Но именно с золотом не сложилось. Причем подкосил российскую сборную первый матч. Нельзя сказать, что со шведами она играла как-то из рук вон плохо. Россияне быстро открыли счет и владели преимуществом. Более того, во второй двадцатиминутке оно стало каким-то чудовищным: шведов не выпускали из их зоны, словно у хозяев все время было на игрока больше. А наставнику обороняющихся Рикарду Гренборгу даже пришлось брать тайм-аут. Такие переры-

вы берегут под концовку или на случай какого-то явного срыва, а тут он был использован в середине матча. Но Гренборга ведь можно было понять: как-то надо было «отползть от канатов».

Шведы кое-как «отползли» и под занавес второй двадцатиминутки дождались широченной улыбки удачи. После отскока от заднего борта шайба угодила в конек державшего оппонента Ткачева, а от него проскочила в сетку ворот Ильи Сорокина. А в заключительном периоде уже сборная Швеции смотрелась, пожалуй, посимпатичнее. И по крайней мере к овертайму двигалась уверенно, впрочем, получив в итоге даже больше, чем овертайм. На предпоследней минуте шведы вышли вперед, воспользовавшись тем, что россияне не закрыли «пятак», а потом забили и в пустые ворота заменившей вратаря ради шестого полевого игрока сборной России.

Больше ничего плохого с ней в Москве не случилось. На следующий день сборная России за половину первого периода смяла чехов, забросив им три шайбы подряд и, несмотря на то что пережила затем некоторые трудности, разгромила их со счетом 5:1. А завершила она турнир непросто и чрезвычайно зрелищным матчем с финнами. Те отличились чуть ли не в первой же атаке, но в ответ получили — по «чешскому» сценарию — три гола за несколько минут.

А во втором периоде резкий и креативный Ковальчук, получивший приз лучшему форварду Кубка Первого канала, убежав один на один с голкипером, довел счет до крупного.

И это была отнюдь не смерть интриги. Финны отыграли одну шайбу, вторую — и в начале заключительной трети матча оказались вплотную к россиянам. Но выиграть у них отнять так и не смогли, хотя и он не позволил сборной России первенствовать на Кубке Первого канала. Шведы, уступившие в финальный день чехам, набрали столько же очков, сколько россияне, однако результат личной встречи считается главным среди дополнительных показателей, главнее, чем, допустим, разница заброшенных и пропущенных шайб. А она у россиян была привлекательнее.

Так что с полноценным, без оговорок, триумфом под Новый год не срослось. И не было ничего странного в довольно сдержанной тональности комментариев Олега Знарка, который подчеркивал, что целью в турнире было первое место, а вторым ни он, ни хоккеисты не могут быть абсолютно довольны. «Были хорошие моменты, хорошее взаимодействие, красивые голы, но мы допустили ошибки», — говорил Знарок, после окончания турнира наверняка серьезно задумавшийся о том, как в мае 2017 года, на чемпионате мира во Франции и Германии, свести количество ошибок к минимуму. Кубок Первого канала лишний раз подтвердил, что если их многовато, то и эффектная атакующая игра едва ли гарантирует титул. Ее неплохо сбобрить надежностью.

НЕТ ХОЛОДАМ!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA говорит «нет» холодам благодаря тёплым опциям! Обогрев передних и задних сидений обеспечивает комфорт в поездке вам и вашей семье, стояночный отопитель с дистанционным управлением заранее прогревает ваш автомобиль, а полный привод позволяет чувствовать себя уверенно на заснеженных дорогах вашего города. Высокотехнологичные, безопасные и надёжные автомобили **ŠKODA** не собираются мёрзнуть этой зимой! А вы?



Электрообогрев лобового стекла и боковых зеркал



Обогрев передних и задних сидений



Стояночный отопитель с дистанционным управлением



Камера заднего вида с омывателем



Мощные двигатели в сочетании с полным приводом

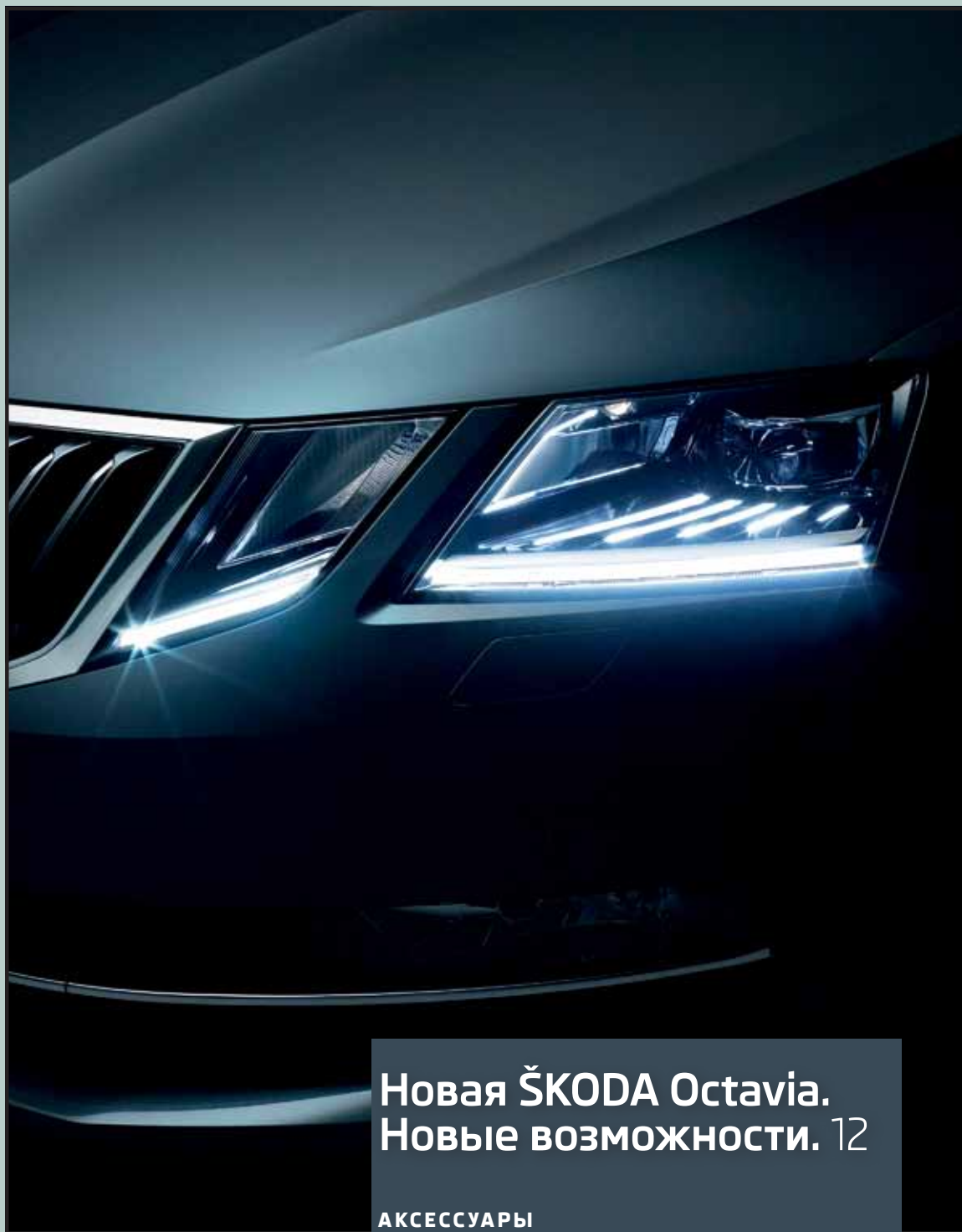
Запишитесь на тест-драйв в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.

www.skoda-auto.ru

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

Автомобиль

ТЕХНИКА ДОСТИЖЕНИЯ ГЕРОИ



Новая ŠKODA Octavia. Новые возможности. 12

АКСЕССУАРЫ

КОМПЛЕКТ ЭЛАСТИЧНЫХ СЕТОК В БАГАЖНИК, КАПСУЛЬНАЯ КОФЕМАШИНА И ДРУГИЕ ТОВАРЫ ДЛЯ НОВОЙ «ОКТАВИИ» ИЗ ОРИГИНАЛЬНОЙ КОЛЛЕКЦИИ. 26



ТЕКСТ: Сергей Широков | фото: ŠKODA

ŠKODA OCTAVIA — САМАЯ ПОПУЛЯРНАЯ В МИРЕ МОДЕЛЬ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. В ГЕРМАНИИ, НА РОДИНЕ АВТОМОБИЛЕЙ, ОНА, К ПРИМЕРУ, ВОООЩЕ ЯВЛЯЕТСЯ НАИБОЛЕЕ ПОКУПАЕМОЙ СРЕДИ ВСЕХ ИМПОРТНЫХ, ТО ЕСТЬ ПРОИЗВОДИМЫХ ЗА ПРЕДЕЛАМИ СТРАНЫ МОДЕЛЕЙ. НЕДАВНО OCTAVIA СУЩЕСТВЕННО ИЗМЕНИЛАСЬ. НОВАЯ OCTAVIA СТАЛА ЕЩЕ ПРИВЛЕКАТЕЛЬНЕЕ.



Слагаемые успеха



Н

е заметить на улице новую «Октавию» будет невозможно. Спереди — уж точно. Более всего внимание к себе привлекают двойные

фары головного света. Вместе с ними изменилась вся передняя часть автомобиля: бампер, решетка радиатора, капот, крылья.

Главное, что отличает двойные фары новой модели, — то, что для них больше нельзя заказать ксенон. Да, ксеноновые фары, которые еще недавно казались верхом совершенства светотехники, постепенно сдают позиции. Для новой «Октавии» вместо биксеноновых фар предлагаются полностью светодиодные, обеспечивающие как ближний, так и дальний свет: они выигрывают и по сроку службы, и в плане экономичности, и по самому важному показателю — качеству освещения дороги. Полностью светодиодные фары на новой «Октавии» оснащаются уже знакомой покупателям системой AFS, которая меняет распределение света в зависимости от скорости, поворота руля и даже погодных условий: при

движении по автомагистрали фары будут светить дальше; в дождь, о котором «расскажут» стеклоочистители и соответствующий датчик, световой конус, напротив, «расползется» в ширину. Отдельно для «Октавии» можно заказать систему управления светом Light Assist: в зависимости от уровня освещенности и наличия / отсутствия встречных и попутных машин автоматика переключается с ближнего света на дальний. Иными словами, включили один раз дальний в авторежиме и забыли про него — никто не пожалуется.

Светодиодные фары на новой «Октавии» — опция, но и стандартные галогенные теперь имеют светодиодные полоски дневных ходовых огней. Измененные задние фонари — они предлагаются в двух вариантах исполнения, базовом и улучшенном, — тоже на светодиодах. Кстати, и подсветка номерного знака на всех новых «Октавиях» светодиодная. С высокой долей вероятности можно предположить, что лампы подсветки не придется менять на протяжении всего срока эксплуатации автомобиля: согласитесь, удобно, даже если подобные работы вы выполняете исключительно на сервисных станциях.

ВПЕРВЫЕ В ИСТОРИИ К РОССИЙСКИМ ДИЛЕРАМ
ПОСТУПАТ ПОЛНОПРИВОДНЫЕ «ОКТАВИИ»
СРАЗУ В ОБОИХ ТИПАХ КУЗОВА — ЛИФТБЕК И УНИВЕРСАЛ.



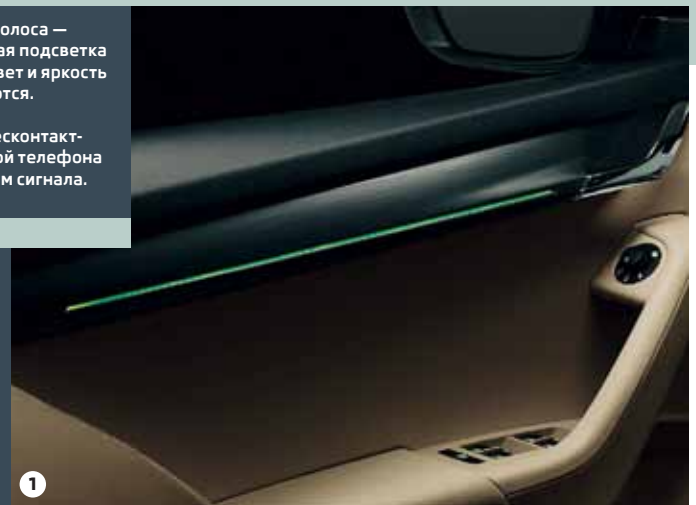


КАК ОЖИДАЕТСЯ, ОДНОЙ ИЗ САМЫХ ВОСТРЕБОВАННЫХ НОВЫХ ОПЦИЙ ДЛЯ «ОКТАВИИ» СТАНЕТ ЭЛЕКТРИЧЕСКИЙ ПОДОГРЕВ РУЛЯ. ОБОГРЕВ ПЕРЕДНИХ И ЗАДНИХ СИДЕНИЙ ПРЕДЛАГАЛСЯ И ДО ТОГО.



1. Зеленая полоса — атмосферная подсветка в дверях. Цвет и яркость настраиваются.

2. Ниша с бесконтактной зарядкой телефона и усилителем сигнала.



ПО НАСТРОЕНИЮ

Когда инженеров и дизайнеров ŠKODA спрашивали несколько лет назад, что им мешает массово внедрять светодиоды на новых моделях, они отвечали вполне честно: цена. Лампы стоят дорого, и большинство потребителей просто не захотят переплачивать. Вы же помните, что чешская марка очень трепетно относится к балансу цены и качества своей продукции?! Стоимость светодиодов снизилась, и ŠKODA стала их широко использовать. Так, в салоне новой «Октавии» в комплектациях Style и Laurin & Klement вы найдете атмосферную (эстетическую) светодиодную подсветку — тонкие полосы в верхней части передних дверей. Цвет — один из десяти вариантов — и интенсивность свечения настраиваются по вкусу или настроению. Настройка подсветки осуществляется через центральный дисплей информационно-развлекательной системы, которая занимает главное место на обновленной центральной консоли.

Все медиасистемы тоже новые. Уже самая простая, Swing, имеет цветной сенсорный экран 6,5 дюйма, то есть в состоянии работать в паре с опциональной камерой заднего вида. Камеры, попутно заметим, обеспечивают более высокое, чем ранее,

качество картинки, на которую теперь накладываются динамические линии, облегчающие маневрирование задним ходом: разметка на мониторе показывает, куда поедет автомобиль с учетом текущего угла поворота колес. Установленная на двери багажного отделения камера оснащается омывателем, специально сделанным для стран, дороги которых не отличаются чистотой.

Как и прежде, для «Октавии» можно заказать парковочный автопилот (ассистент парковки), который покрутит за вас руль при постановке машины на место параллельно или перпендикулярно проезжей части. Не только покрутит, но и экстренно затормозит перед препятствием, если этого не сделаете вы. Человеку свойственно ошибаться, и электроника по мере сил должна ограждать его от неверных шагов. В рамках этой концепции были доработаны датчики парковки — стандартный парктроник. На новой «Октавии» при движении задним ходом парктроник теперь может активировать тормозную систему в случае, когда водитель игнорирует его предупреждения о неминуемом столкновении. Если врезаться все-таки нужно (это высокая плотная трава) или вы лучше любых ультразвуковых датчиков знаете расположение препятствий, функцию торможения не сложно деактивировать.



НОВАЯ ОСТАВИА В ОБЯЗАТЕЛЬНОМ ПОРЯДКЕ, КАК ТОГО ТЕПЕРЬ ТРЕБУЕТ РОССИЙСКОЕ ЗАКОНОДАТЕЛЬСТВО, ОСНАЩАЕТСЯ СИСТЕМОЙ ЭКСТРЕННОГО РЕАГИРОВАНИЯ ПРИ АВАРИЯХ ЭРА-ГЛОНАСС.

Мы немного отошли от информационно-развлекательных систем, а там есть о чем сказать. Самая значительная новость такая. На новой «Октавии» лишь на устройстве начального уровня Swing остались механические клавиши управления. На всех остальных кнопки являются частью экрана, реагирующего на самые легкие прикосновения. Поверхность дисплеев имитирует стеклянное покрытие, что добавляет изображению «сочности», а интерьеру в целом — премиальности: реальность такова, что класс автомобиля сегодня можно определять по уровню предлагаемых мультимедийных систем.

Для новой «Октавии» предлагается четыре устройства на выбор. Следом за упомянутым выше «Свингом» идет система Volero с 8-дюймовым экраном. Такой же дисплей у системы Amundsen, только она имеет в своем составе встроенный навигационный блок. На вершине — система Columbus. Ее отличают экран с диагональю 9,2 дюйма, встроенная навигация, а также наличие внутреннего накопителя и DVD-привода.

Columbus можно дооснастить разъемом для SIM-карт и встроенным роутером для раздачи по салону интернет-сигнала посредством Wi-Fi. Очень удобно при работе с ноутбуком: на втором ряду для него (и других приборов не мощнее 150 Вт) может

быть установлена розетка на 230 В. Розетка предлагалась и раньше, а установленные с ней по соседству два USB-порта для зарядки смартфонов и планшетов — новое решение.

Смартфоны и планшеты, раз речь зашла о них, не будут чужими на этом празднике электронной жизни. Во-первых, системы Amundsen и Columbus, оснащенные опциональным Wi-Fi роутером, поддерживают режим дистанционного управления. В пульт — он предназначен пассажирам второго ряда — несложно превратить практически любой смартфон или планшет. Для этого лишь надо установить бесплатное «командное» приложение. Во-вторых, все информационно-развлекательные системы новой «Октавии» могут иметь функцию Smart Link +, которая обеспечивает плотную интеграцию смартфонов-планшетов с головным устройством. Хотите примеров? Легко! На экран мобильного получится вывести обороты двигателя и данные об испытываемых ускорениях (автомобиль поделится информацией благодаря программе SmartGate), а на центральный дисплей «Октавии» — Google-навигацию с пробками (онлайн-сервисы от Google поддерживаются устройствами с операционной системой Android; у мобильной техники от Apple свой набор, как на фотографии вверху).



2



3

1. Прямое кабельное соединение смартфона с информационно-развлекательной системой существенно расширяет ее функциональные возможности.

2. И бесконтактному ключу KESSY, и смартфону найдется свое место.

3. Розетка на 230 В на втором ряду соседствует с двумя USB-разъемами для зарядки.



4

4. Через сенсорный центральный дисплей удобно управлять различными системами автомобиля. На фото — климатическое меню.



1. Полку багажного отделения в лифтбеке, если она мешает, можно вертикально «запарковать» сразу за спинками задних сидений.

2. Спинки сидений второго ряда складываются прямо из багажника. Опция предлагается для лифтбека и универсала.

3. Съёмный фонарик, новая опция для Octavia Combi.

4. Багажная шторка универсала скатывается одним движением руки.

НОВАЯ OCTAVIA ОТНОСИТСЯ К ТРЕТЬЕМУ СОВРЕМЕННОМУ ПОКОЛЕНИЮ. ОНА ПОСТРОЕНА НА ПЛАТФОРМЕ MQB, КОТОРАЯ РОДНИТ ЕЕ С AUDI A3 И ДРУГИМИ МОДЕЛЯМИ КОНЦЕРНА.

Логическое развитие получила в новой «Октавии» система Drive Mode Selection. С ее помощью, напомним, можно в одно касание менять настройки автомобиля: 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.

А если за руль автомобиля время от времени садятся разные люди? На этот случай предусмотрена опция индивидуализации с тремя ключами как пакет расширения Drive Mode Selection. К каждому ключу «привязан» свой профиль: положение водительского кресла (если оно с электрорегулировкой), память радиостанций, климатические настройки, особенности «индивидуального» режима. Автомобиль получил сигнал открыть двери — и уже знает, кто пришел.

Новая «Октавия» стала комфортнее не только за счет развития электронных систем, есть и «чисто физические» решения. К числу новых опций относятся складные столики в спинках сидений водителя и переднего пассажира. Как и на ŠKODA Yeti, они предназначены для использования пассажирами второго ряда во время стоянки: ограничения связаны с безопасностью.

Под сиденьем переднего пассажира появилось отделение для зонта. Фирменный складной зонт — часть стандартного оборудования новой «Октавии» практически во всех комплектациях. Почти такое же обязательное решение в духе Simply Clever, как скребок для льда под лючком топливного бака или прозрачная лапка для парковочного талона под ветровым стеклом.

БАГАЖНЫЕ РЕКОРДЫ

ŠKODA Octavia традиционно представлена в двух типах кузова. В России наиболее популярен лифтбек. Смотрится как седан, и багажник большой: 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 больших объемов можно сложить спинки сидений второго ряда, увеличив багажник до 1558 литров. Опционально предлагается переднее пассажирское сиденье со складной спинкой — отличное решение для тех, кто регулярно возит в салоне длинномеры.



1



3



2



4

Европейские покупатели из двух типов кузова «Октавии» чаще выбирают универсал. Его багажник — 588 литров до линии окон и 1718 — при сложенных спинках задних сидений. Для Octavia Combi доступна такая удобная опция, как электропривод багажной двери. С ним не надо думать, как открыть багажник в плохую погоду, не испачкав рук: легкое касание клавиши на центральной консоли или на радиоключе — и дверь пошла вверх. Высота подъема настраивается — например, у вас в гараже низкий потолок.

Для Octavia Combi теперь доступна новая опция — съемный светодиодный аккумуляторный фонарик в багажном отделении. При открытой пятой двери он служит дополнительным источником света. Пока фонарик находится в гнезде, аккумулятор подзарядается — если взять за правило возвращать фонарик на место, он всегда будет готов к работе. В корпус фонарика встроен магнит, что дает возможность закрепить его в удобном месте на кузове — вдруг придется ставить запасное колесо в темное время.

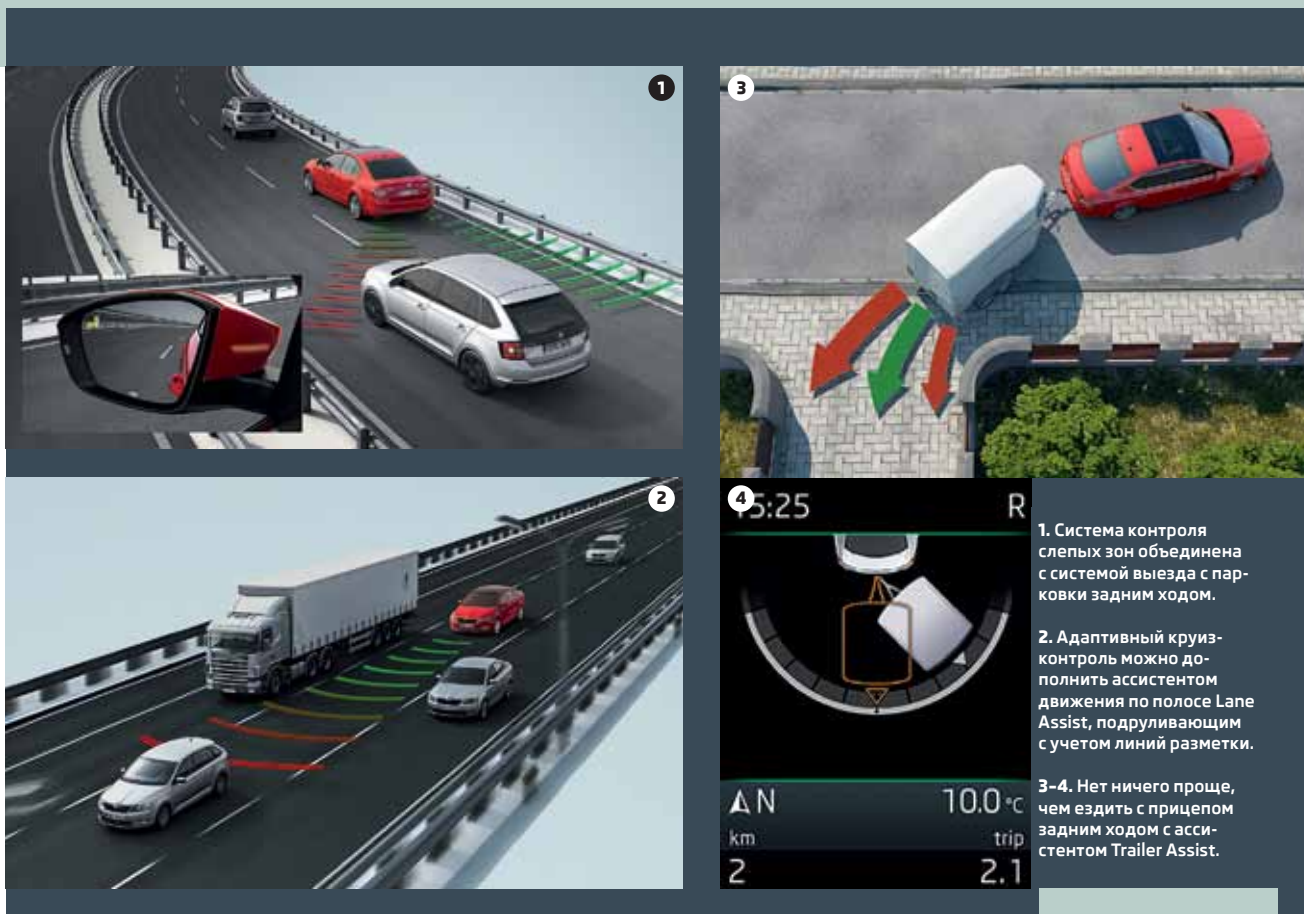
Для универсала и отдельных версий лифтбека Octavia в качестве заводской опции предусмотрен и съемный фаркоп для буксировки прицепа. Съемным он назван потому, что в свободное «от основной работы время» хранится в отсеке для запасного

колеса, не нарушая своим внешним видом общей гармонии задней части автомобиля. Однако не рекомендуется ездить с крюком постоянно.

Движение с прицепом — дело ответственное. Одной из опасностей является раскачивание прицепа на скорости: увеличивающиеся по амплитуде колебания могут даже развернуть автомобиль-тягач поперек дороги. В интернете есть целые видеоподборки подобных происшествий — страшное дело.

Производители автомобилей знают об этом. Компания ŠKODA — точно. Поэтому все «Октавии» с фаркопом заводской установки имеют в электронной системе поддержания курсовой устойчивости алгоритм стабилизации прицепа. При первых признаках начала раскочки электроника выборочно подтормозит колеса автомобиля, чтобы вернуть ситуацию под контроль.

Впрочем, с раскочкой прицепа сталкивается не каждый, кто занимается буксировкой. А вот пользоваться прицепом и избежать езды задним ходом с ним намного сложнее. В чем проблема? В том, в какую сторону крутить руль, чтобы прицеп попал туда, куда вам нужно. Механика процесса не так проста, как кажется. С первого раза вообще покажется, что задача не имеет решения. Движение по прямой — и то дается с трудом: прицеп упорно стремится



1. Система контроля слепых зон объединена с системой выезда с парковки задним ходом.

2. Адаптивный круиз-контроль можно дополнить ассистентом движения по полосе Lane Assist, подруливающим с учетом линий разметки.

3-4. Нет ничего проще, чем ездить с прицепом задним ходом с ассистентом Trailer Assist.

свернуть то вправо, то влево. Если же перекрутить руль, можно и вовсе столкнуться с собственным прицепом. Автопоезд, что называется, «сложится» — почти как перочинный нож. И хорошо, когда дело обойдется мелкими царапинами на кузове.

Что же делать? Тренироваться (в Сети полно обучающих видео) или же заказать Trailer Assist — новую опцию, ассистент движения с прицепом. С ним процесс становится совсем простым. С помощью поворотного переключателя, регулирующего положение боковых зеркал, водитель задает на многофункциональном дисплее угол поворота прицепа, после чего потихоньку сдает назад, в то время как ассистент крутит руль так, чтобы прицеп покатился по нужной траектории. При угрозе складывания система подаст сигнал, а в критических ситуациях задействует тормоза.

ПОМОЩЬ ПРИДЁТ!

Вождение автомобиля должно доставлять удовольствие. А что мешает его получать? Мелкие неприятности. От многих из них избавляют ассистенты водителя и электронные системы безопасности. Список подобных опций для новой «Октавии» существенно расширился.

Система контроля слепых зон Blind Spot Detect оберегает от неудачных перестроений. Она предупреждает водителя об автомобилях, которые он может не заметить в боковые зеркала. Когда потенциально опасный объект попадает в слепую зону, в зеркале заднего вида с соответствующей стороны загорается пиктограмма. Если попытаться перестроиться на занятую полосу, светодиодный значок в зеркале начнет ярко мигать. «Глаза» этой системы — радары, установленные в задней части автомобиля. Радарам все равно, день или ночь — их не волнует уровень освещения. Система контроля слепых зон идет в одном пакете с ассистентом выезда с парковки задним ходом Rear Traffic Alert. Он пригодится, когда вы станете выезжать из гаража и с места парковки наперерез потоку автомобилей. Водитель может ничего не видеть, но радары, расположенные сзади, «посмотрят», насколько «чисто» справа и слева, а в случае опасности подадут сигнал. Водитель не реагирует, столкновение весьма вероятно? Активируется тормозная система.

Другую страховку от невнимательности представляет собой система контроля дистанции Front Assist. Она предупреждает водителя об опасном сокращении расстояния, а если того требует ситуация, то и задействует тормоза: сначала — для привлечения внимания, нет результата — для полной остановки.



МАКСИМАЛЬНАЯ МАССА БУКСИРУЕМОГО ПРИЦЕПА ДЛЯ ŠKODA OCTAVIA СОСТАВЛЯЕТ 1600 КГ. ФАРКОП И СИСТЕМА СТАБИЛИЗАЦИИ АВТОПОЕЗДА ДОСТУПНЫ КАК ОПЦИЯ

Front Assist мониторит обстановку с помощью радарного датчика, установленного в нижней части переднего бампера. Аналогичный радар использует и система адаптивного круиз-контроля. Она поддерживает заданную скорость с учетом реальной дорожной обстановки, ускоряясь и притормаживая в автоматическом режиме в зависимости от того, свободна ли полоса перед вами. Максимальная скорость, поддерживаемая адаптивным круиз-контролем, — 210 км/ч (несколько дешевле обойдется система с ограничением 160 км/ч).

Адаптивный круиз-контроль очень хорош на трассе, когда обстановка меняется редко, но порой стремительно. В городе полезнее окажется более простая опция — круиз-контроль с ограничителем скорости. По сути, это две опции. Одна — обычный круиз-контроль. Задали ему 108 км/ч — он и держит эту скорость. Ограничитель же для водителя. Например, вы знаете, что в вашем городе очень легко «попасть под камеру», если ездить со скоростью свыше 80 км/ч. Но что такое 80 км/ч для современного автомобиля? Легкое движение правой ноги. И уже 100 км/ч. Штраф в «письме счастья» и испорченное настроение. Что делать? Ввести в ограничитель значение 79 км/ч. Автомобиль просто не поедет быстрее. До тех пор, пока вы не выжмете педаль газа до упора, преодолев сопротивление в конце ее хода. Раздастся сигнал, и «Октавия» прибавит скорости:

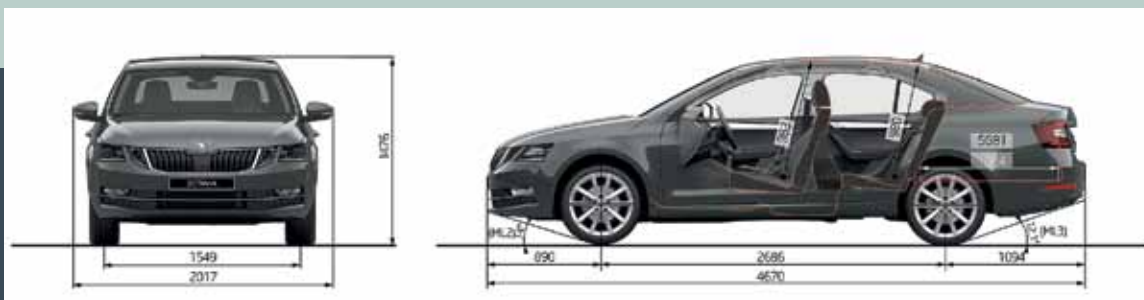
мало ли, вдруг вы удираете от погони. Как только стрелка спидометра упадет ниже установленного лимита, ограничитель снова активируется.

Адаптивный круиз-контроль — забыли сказать — тоже теперь имеет функцию ограничения.

ПОЛНЫЙ ВПЕРЕД

Вы знаете, что марка ŠKODA очень популярна в одной из самых богатых и благополучных стран мира — в Швейцарии? Почему? По двум главным причинам. Швейцарцы любят считать деньги — и свои, и чужие, в банках, — и всегда следят, чтобы каждый франк был потрачен максимально эффективно. В этом плане покупка ŠKODA — очень правильное решение: максимум качества и максимум автомобиля за свои деньги. Вторая причина — чисто техническая. ŠKODA предлагает широкий выбор полноприводных автомобилей, причем не только в классе кроссоверов, чего не скажешь о конкурентах марки. В Швейцарии много горных дорог, где значение полного привода невозможно переоценить, особенно зимой.

Полный привод на «Октавии», как и на других моделях ŠKODA с колесной формулой 4x4, реализован на основе многодисковой муфты с электронным управлением. В обычных условиях движения, на



ŠKODA Octavia	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI	1.8 TSI 4x4
Размеры, мм	4670 / 1814 / 1476	4670 / 1814 / 1476	4670 / 1814 / 1476	4670 / 1814 / 1474
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным 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 топлива и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1598	1395	1798	1798
Мощность, л.с. при об./мин.	110 / 5800	150 / 5000–6000	180 / 5100–6200	180 / 4500–6200
Крутящий момент, Нм при об./мин.	155 / 3800–4000	250 / 1500–3500	250 / 1250–5000	280 / 1350–4500
Максимальная скорость, км/ч	192 (190)*	219 (219)*	231 (231)*	229
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,6 (12,0)*	8,1 (8,2)*	7,3 (7,4)*	7,4
Расход топлива (средний), л/100 км	6,1 (6,3)*	5,4 (5,3)*	6,2 (6,0)*	6,6
Привод	передний	передний	передний	полный
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.

сухом асфальте, большая часть крутящего момента уходит от двигателя на передние колеса. Тяга на задней оси увеличивается по мере надобности. Поскольку электронный блок управления муфтой ежесекундно анализирует огромный поток информации, задние колеса активно включаются в работу еще до того, как проблема — например, пробуксовка передних колес, — даст о себе знать.

Современная система полного привода — такая, как на «Октавии», — добавляет водителю уверенности не только на скользкой зимней дороге или на раскисшей после дождя грунтовке. И летом, на идеальном асфальте шоссе, вы почувствуете, насколько стабильнее автомобиль проходит повороты: четыре ведущих колеса по определению лучше, чем два, что многократно доказано в автоспорте. Примечательно при этом вот еще что: полный привод на «Октавии» дает многое, практически ничего не требуя взамен. Объем багажника на полноприводных автомобилях точно такой же, как и на машинах с передним приводом, расход топлива — в среднем всего лишь на 0,4 л/100 км выше — как принято сейчас говорить, «ни о чем». В плане технического обслуживания и надежности муфта тоже не доставляет проблем. Все, что она требует — замены масла раз в три года.

Новые «Октавии» в полноприводном исполнении будут доступны на российском рынке в обоих типах кузова. И если ŠKODA Octavia Combi 4x4 для российского рынка не новость, то полноприводные лифтбеки поступят к дилерам нашей страны впервые в истории. Найти в России Octavia 4x4 и Octavia Combi 4x4 конкурентов — с учетом цены, вместительности и, естественно, наличия полного привода — очень непросто.

Полноприводные «Октавии» оснащаются бензиновым двигателем 1.8 TSI мощностью 180 л.с. и автоматической 6-ступенчатой коробкой DSG.

Для автомобилей с передним приводом двигатель 1.8 TSI также предлагается, только в сочетании с 7-ступенчатой автоматической коробкой DSG или, на выбор, 6-ступенчатой механикой. 180 сил для модели гольф-класса, которой и является Octavia, очень приличный показатель. Разгон от 0 до 100 км/ч даже на универсале с автоматом укладывается в 7,5 с. Турбонаддув и непосредственный впрыск, которые зашифрованы в аббревиатуре TSI, наделяют автомобиль исключительно живым характером. То же относится и к двигателю 1.4 TSI. В текущем варианте исполнения этот мотор обеспечивает 150 л.с., что многие автомобильные журналисты находят «золо-



ŠKODA Octavia Combi	1.6 MPI	1.4 TSI	1.8 TSI	1.8 TSI 4x4
Размеры, мм	4667 / 1814 / 1510	4667 / 1814 / 1510	4667 / 1814 / 1510	4667 / 1814 / 1508
Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с распределенным впрыском	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным 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 топлива и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1598	1395	1798	1798
Мощность, л.с. при об./мин.	110 / 5800	150 / 5000–6000	180 / 5100–6200	180 / 4500–6200
Крутящий момент, Нм при об./мин.	155 / 3800–4000	250 / 1500–3500	250 / 1250–5000	280 / 1350–4500
Максимальная скорость, км/ч	191 (188)*	216 (216)*	229 (229)*	227
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	10,8 (12,2)*	8,2 (8,3)*	7,4 (7,5)*	7,5
Расход топлива (средний), л/100 км	6,1 (6,3)*	5,5 (5,5)*	6,2 (6,0)*	6,6
Привод	передний	передний	передний	полный
Коробка передач	5-ступенчатая механическая / 6-ступенчатая автоматическая	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая механическая / 7-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG

* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией.


НА НОВОЙ OCTAVIA РАСШИРИЛАСЬ ЗАДНЯЯ КОЛЕЯ. ПРИБАВКА СОСТАВЛЯЕТ — В ЗАВИСИМОСТИ ОТ ТИПА ДВИГАТЕЛЯ — ОТ 20 ДО 30 ММ.

той серединой» для «Октавии». Не забывайте, что мотор этот берет не только силами, но и показателем крутящего момента. 250 Нм, доступные с 1500 оборотов, — достойный результат работы инженеров концерна.

Для определенной группы покупателей лучшим выбором будет двигатель 1.6 MPI. С одной стороны, он имеет классическую конструкцию: атмосферный, с распределенным впрыском, то есть недорогой, технически не слишком сложный, к качеству бензина не особо привередливый. С другой стороны, 1.6 MPI относится к новейшему поколению двигателей концерна Volkswagen. Очень быстро, как и остальные моторы, которые мы уже упомянули, прогревается зимой, и на удивление — для атмосферного двигателя объемом 1,6 литра мощностью 110 л.с. — экономичен. Средний расход топлива с автоматом (6-ступенчатым, классической гидромеха-

нической конструкции) — 6,3 л/100 км. С 5-ступенчатой механикой — 6,1 л/100 км.

Производят моторы 1.6 MPI на заводе концерна Volkswagen в Калуге. Большую часть «Октавий», предназначенных для российского рынка, выпускают тоже в нашей стране — в Нижнем Новгороде.

Завод «Группы ГАЗ», где по партнерскому соглашению налажено производство полного цикла автомобилей Volkswagen и ŠKODA, приступил к сборке новой «Октавии» следом за головным заводом чешской марки в Млада-Болеславе. Так что новая Octavia — в полном смысле наша Octavia. Надеемся, что скоро она станет и вашей. 

Просим с пониманием относиться к тому, что отдельные опции, упомянутые в материале, будут доступны через некоторое время после начала приема заказов.



Просто красота!

ŠKODA ПОСТОЯННО ОБНОВЛЯЕТ НЕ ТОЛЬКО МОДЕЛЬНЫЙ РЯД, НО И КОЛЛЕКЦИЮ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ. К ТОМУ МОМЕНТУ, КОГДА НОВЫЕ ОСТАВИА И ОСТАВИА СОМБИ ПОЯВЯТСЯ В САЛОНАХ ОФИЦИАЛЬНЫХ ДИЛЕРОВ, К НИМ МОЖНО БУДЕТ КУПИТЬ РЯД ПРИЯТНЫХ, ПОЛЕЗНЫХ И ПРОСТО КРАСИВЫХ ДОПОЛНЕНИЙ. ЧАСТЬ ПРИМЕРОВ — НА ЭТОМ РАЗВОРОТЕ.

Комплект декоративных колпачков для колесных вентиляей.*

Спортивные накладки на педали из нержавеющей стали (также предлагается комплект из трех штук для автомобилей с механической коробкой).*



Базовый багажник на крышу (на фото — модель для универсала, есть модель для лифтбека).*

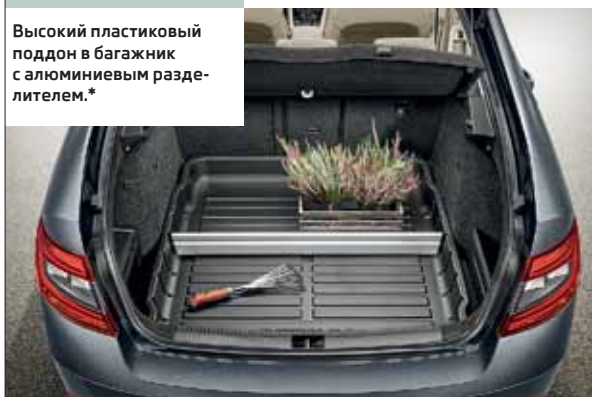




Капсульная кофемашина с питанием от бортовой сети. В комплекте — кейс и две чашки.*



Плечики для одежды.*



Высокий пластиковый поддон в багажник с алюминиевым разделителем.*



Ремень безопасности (удерживающее устройство) для собаки. Имеются разные размеры.*



Комплект эластичных сеток в багажник.*

* Цены и доступность товара уточняйте у дилеров ŠKODA.

ФИЗИЗПОД

текст: Андрей Быстров | фото: ŠKODA

SUPERB SPORTLINE. ТАК НАЗЫВАЕТСЯ САМАЯ ЯРКАЯ ВЕРСИЯ ФЛАГМАНСКОЙ МОДЕЛИ ŠKODA. РАССМОТРИМ В ДЕТАЛЯХ, ЧЕМ ДОСТИГАЕТСЯ «ВАУ-ЭФФЕКТ», НЕИЗМЕННО ВОЗНИКАЮЩИЙ ПРИ ЕЁ ПОЯВЛЕНИИ.

Д

ля начала — цвет. Уникальный. Тот, что на фотографиях, именуется Dragon Skin, что можно перевести как «шкура дракона». Поскольку дракон — существо мифологическое, оставим достоверность оттенка на совести дизайнеров. Но выглядит здорово, и это главное. Dragon Skin — эксклюзивный цвет Superb SportLine. Ни для каких других моделей он больше не предлагается. А вот выбор цветов кузова для Superb SportLine одной лишь «шкурой дракона» не ограничивается. Еще для него доступны красный Corrida, а также более спокойные оттенки белого (Laser и металлик Moon), серого (металлики Quartz и Business), черный перламутр Magic и серебристый металлик Brilliant.

Цвет кузова, даже самый необычный, не единственное, что формирует внешний облик Superb SportLine. Врожденный динамизм модели подчеркивает множество черных глянцевых деталей: решетка радиатора, окантовка окон, задний спойлер, полоски в нижней части дверей, корпуса боковых зеркал. Диффузор под задним бампером тоже черный глянцевый. Он делает видимыми патрубки выхлопной системы. Тоже примета спецверсии. На обычных «Супербах» — всех, кроме топовых, оснащенных двухлитровым турбомотором мощностью 280 л.с., — патрубки деликатно спрятаны под бампер.



ГОТОВКА





1

1. Задние светодиодные фонари — стандарт, обозначение 4x4 (и полный привод, разумеется) — опция.



2

2. Педали из нержавеющей стали, спортивный руль, накладки на пороги с логотипом SportLine, текстильные коврики с серебристой строчкой уже включены в стоимость автомобиля, как и многое другое.

3. Такие сиденья-ковши с ромбовидным рисунком в отделке встречаются только в Superb SportLine.

4. Спортивные шкалы приборов. Просто и со вкусом.



НА SUPERB SPORTLINE МОЖНО ОТДЕЛЬНО ЗАКАЗАТЬ ПАНОРАМНУЮ КРЫШУ, НАВИГАЦИОННУЮ СИСТЕМУ С РАЗДАЧЕЙ WI-FI ПО САЛОНУ И МНОГО ДРУГИХ ПРИЯТНЫХ ОПЦИЙ.

SportLine можно рассматривать как особую комплектацию — в том смысле, что выбор двигателей и коробок передач у покупателя практически не ограничен. Доступны моторы 1.4 TSI (150 л.с., передний привод, механика или 7-ступенчатый автомат), 1.8 TSI (180 л.с., передний привод, механика или 7-ступенчатый автомат) и 2.0 TSI (220 л.с. — передний привод, 280 л.с. — полный привод, 6-ступенчатый автомат в обоих случаях).

Из особых примет Superb SportLine, видных невооруженным глазом стороннему наблюдателю, также отметим 18-дюймовые легкосплавные колеса Zenith (на фотографии — 19-дюймовые диски Vega из коллекции Оригинальных аксессуаров), логотипы специальной серии на передних крыльях и противотуманные фары в черных корпусах.

Интерьер автомобиля специальной серии не менее примечателен, чем его внешний вид. Первое, что обращает на себя внимание, — спортивные кресла с развитой боковой поддержкой и интегрированными подголовниками. Такие кресла-ковши встречаются на Superb только в комплектации SportLine. Сиденья отделаны кожей и перфорированной алькантарой. Очень спортивно, но комфортно. Левое кресло имеет электрорегулировку с памятью на трех пилотов... простите, водителей.

Боевой настрой задает и спортивный многофункциональный руль с подрулевыми переключателями для управления автоматической коробкой. Сбросить перед поворотом-шпилькой три передачи, ответить на звонок по телефону или увеличить громкость музыки у водителя получится, не снимая рук с руля.

Черная отделка потолка и накладки на педали из нержавеющей стали также являются частью списка стандартного оборудования Superb SportLine. Это классика современных автомобилей с ярко выраженным спортивным характером.

Светодиодные полосы эстетической (фоновой) подсветки на передней панели и в передних дверях тоже стоит рассматривать как инструмент создания настроения. По желанию яркость подсветки меняется, как и цвет: от будоражащего красного до холодного синего.

Под настроение меняются и настройки управления: функция Driving Mode Selection позволяет выбрать между «эко», «комфортом», «спортом» и «обычным» режимом. Поведение автомобиля преобразуется, если так можно выразиться, комплексно. Иным становится не только усилие на руле и отклик на нажатие педали газа (в «спорте», понятно, руль жестче, педаль — отзывчивее), но



1. Прямое указание на принадлежность к особой серии вы найдете и в салоне Superb SportLine.
2. Так выглядит Performance Monitor. Это — одна из функций информационно-развлекательной системы.

**САМЫЙ МОЩНЫЙ 280-СИЛЬНЫЙ SUPERB SPORTLINE
ОСНАЩАЕТСЯ СИСТЕМОЙ ПОЛНОГО ПРИВОДА.
С МЕСТА ДО 100 КМ/Ч ОН РАЗГОНЯЕТСЯ ВСЕГО ЗА 5,8 СЕКУНДЫ!**

и даже работа климатической установки. В режиме «эко» она регулирует температуру в более спокойном режиме, что дает возможность снизить расход топлива. А еще есть «индивидуальный» режим, настраиваемый пользователем под себя. Кстати, Superb SportLine «помнит» — не в лицо, конечно, а по ключу, — до трех водителей. Настройки — от «профиля движения» и климатических предпочтений до конфигурации сидений и памяти радиостанций — «подгружаются» в момент открывания автомобиля. В зависимости от того, с чьего ключа получена команда. Ключи в Superb SportLine бесконтактные, системы KESSY. Для того чтобы открыть дверь и пустить двигатель, доставать ключ из кармана или сумки не требуется.

Вообще SportLine — одна из самых богатых комплектаций. Список стандартного оборудования радует глаз. Электропривод багажной двери. Парктроник спереди и сзади. Двухзонный климат-контроль. Ассистент движения по полосе и система контроля слепых зон. Биксеноновые фары с системой интеллектуального управления Smart Light Assist, светодиодные дневные ходовые огни и светодиодные задние фонари. Информационно-развлекательная система Volero с восемью динамиками поддерживает голосовое управление и связь с вашим телефоном по Bluetooth. Восемидюймовый

центральный дисплей Volero — не только для музыки, звонков и настроек различных систем автомобиля. Его можно превратить в Performance Monitor! Поклонники спортивного тюнинга любят украшать салон дополнительными приборами, позволяющими, как они уверяют, «лучше чувствовать автомобиль». Создатели Performance Monitor ничего такого не обещают, им просто не жаль поделиться информацией, которую блок управления двигателем все равно обрабатывает сотни раз в секунду. Так, на три «шайбы» виртуальных приборов можно вывести показатель давления турбины, уровень ускорений и моментальную мощность. Если вам не пригодится — ребенку точно понравится! Все как в крутой компьютерной игре, только с настоящими ощущениями от перемещения в пространстве.

Когда водителя утомит роль быстрого пилота и ему захочется немного расслабиться, чтобы подумать, например о том, куда и зачем придется гнать завтра, он может включить систему адаптивного круиз-контроля. Она станет поддерживать заданную скорость, автоматически притормаживая и ускоряясь в соответствии с текущей дорожной обстановкой. Спокойно и в безопасности.

Известно, что настоящие гонщики, когда попадают на дороги общего пользования, ведут себя очень спокойно.

Дорога

СОБЫТИЯ ПУТЕШЕСТВИЯ ВСТРЕЧИ



**Выше голову, друзья!
Изучаем домовые
знаки на улицах
Праги. 40**

РЕПОРТАЖ

**НА ŠKODA YETI — В МУЗЕЙ-ЗАПОВЕДНИК
ХУДОЖНИКА ВАСИЛИЯ ПОЛЕНОВА. 34**

1. Витражная дверь на первом этаже в Большом доме. Сделана по эскизам Василия Поленова, имя мастера не сохранилось.

2. Василий Поленов. «Христос и грешница». Государственный Русский музей. Первый показ — 1887 год. Датирована после небольшой доработки 1888 годом.

ПРАКТИЧЕСКАЯ ИНФОРМАЦИЯ

Поленово находится в 120 км к югу от Москвы. Ехать лучше по Симферопольскому шоссе. На этой трассе редко бывают пробки, а вот риск застрять в самом начале путешествия на МКАД, подъезжая к съезду на шоссе, велик. Если вы не любите рано вставать, имеет смысл заночевать в одной из гостиниц Серпухова, выехав с вечера, и тогда вы доберетесь с утра до цели меньше чем за час. Летом по музею бродят толпы народа, зимой посетителей немного, никто не будет вас отвлекать. В Поленово есть недорогое уютное кафе и сувенирный магазин.

Подробнее - www.polenovo.ru

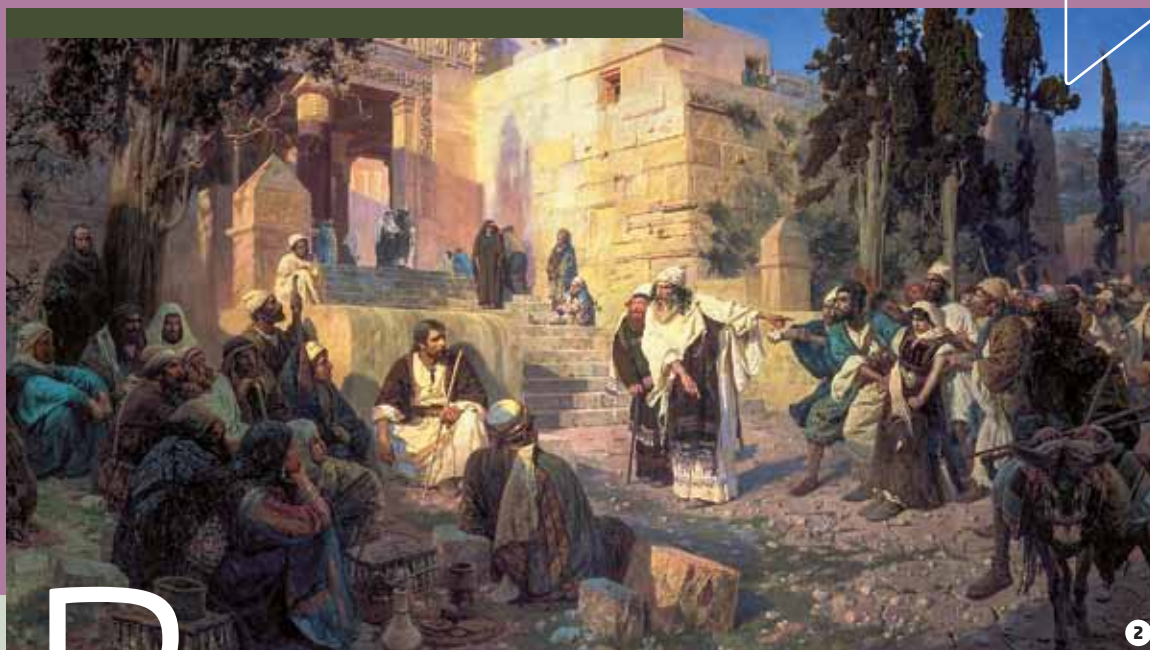


1

Картина маслом

ТЕКСТ: Ирина Горинштейн | фото: Сергей Широков

ВЫ ЛЮБИТЕ РАССКАЗЫ О ХУДОЖНИКАХ? НЕ СПЕШИТЕ С ОТВЕТОМ. ПУТЬ РУССКОГО ЖИВОПИСЦА ВАСИЛИЯ ДМИТРИЕВИЧА ПОЛЕНОВА ПОЛНОСТЬЮ УКЛАДЫВАЕТСЯ В ПОНЯТИЕ «ЖИЗНЬ ЗАМЕЧАТЕЛЬНЫХ ЛЮДЕЙ». ПРИКОСНУТЬСЯ К НАСЛЕДИЮ ПОЛЕНОВА МОЖНО В ДОМЕ-МУЗЕЕ ХУДОЖНИКА, ВОЗМОЖНО, ЛУЧШЕМ МЕМОРИАЛЬНОМ ЗАВЕДЕНИИ ПОДОБНОГО РОДА ВО ВСЕЙ СТРАНЕ.



В Государственном Русском музее, в городе Санкт-Петербурге, висит огромная картина. Там вообще много больших картин, но эта — одна из самых заметных. Называется «Христос и грешница». Размер полотна — примерно три на шесть метров. Таких больших холстов в России в конце XIX века не выпускали, этот был заказан Поленовым в Италии. Сюжет, как несложно догадаться, евангельский, причем встречается только в Евангелии от Иоанна. Краткое содержание рассказа таково. «Книжники и фарисеи» привели к Иисусу Христу «женщину, взятую в прелюбодеянии», и спросили: «Моисей в законе заповедал нам побивать таких камнями. Ты что скажешь?» Выражаясь современным языком, это была подстава. «Говорили же это, искушая Его, чтобы найти что-нибудь к обвинению Его», — сообщает Иоанн, а более поздние толкователи объясняют, в чем заключалась сложность ситуации. Вели Христос побить грешницу камнями, то вынес бы смертный приговор, а право такое принадлежало исключительно римской власти (уточним: побивание камнями — не телесное наказание, но смертная казнь). Вели не трогать женщину — по-

казал бы себя нарушителем закона Моисеева. Иисус же ответил: «Кто из вас без греха, первый брось на нее камень» (именно «на нее», так в каноническом тексте). И люди из толпы, «будучи обличаемы совестью», разошлись. Осталась одна женщина, которую Иисус отпустил со словами «Никто не осудил тебя?.. и Я не осуждаю тебя; иди и впредь не греши». На картине запечатлен момент, когда толпа, жаждущая расправы, еще в сборе.

«Христос и грешница» — главная работа Василия Поленова, и к ней он шел очень долго. Идея возникла у художника еще в период учебы в Академии художеств, после того как он увидел полотно Александра Иванова «Явление Христа народу», которое сегодня экспонируется в Третьяковке. Иванов проработал над своей картиной двадцать лет, Поленов — около пятнадцати. В 1881–1882 годах он путешествовал по Египту, Сирии и Палестине, собирая необходимый фактический материал. Сделал в общей сложности более 150 рисунков, этюдов и эскизов к будущей работе. Женой художника Натальей Васильевной были пошиты костюмы героев: критики обращали внимание, насколько органично смотрятся в них персонажи.



1

ВАСИЛИЙ ПОЛЕНОВ ПИСАЛ НЕ ТОЛЬКО КАРТИНЫ, НО И МУЗЫКУ. В 1906 ГОДУ В БОЛЬШОМ ЗАЛЕ МОСКОВСКОЙ КОНСЕРВАТОРИИ БЫЛА ИСПОЛНЕНА ЕГО ОПЕРА «ПРИЗРАКИ ЭЛЛАДЫ».

В 1885 году Поленовым был сделан угольный, черно-белый вариант картины. Полотно примерно тех же размеров, что и в Русском музее, сегодня представлено в доме-музее в Поленово, а цветной вариант, написанный маслом, впервые был показан в 1887 году в Петербурге на 15-й выставке художников-передвижников (на ней же, кстати, дебютировала и «Боярыня Морозова» Василия Сурикова). Реакция на полотно Поленова была неоднозначной. То, к чему стремился художник — показать Христа человеком, — не очень понравилось цензорам. С одной стороны, полотно, спору нет, масштабное, с другой — Христос показан без нимба, его вообще не сразу разглядишь на картине среди прочих героев. Возникло замешательство. Никто не набрался смелости ни запретить картину к показу, ни разрешить. Стали ждать самого высокого начальства, «Божиею милостию» императора Александра III. Царю картина понравилась и он купил ее за 30 000 рублей. Вопросы к художнику сразу отпали. Согласитесь, напоминает истории советского периода: киноленту хотели положить на полку, но ее случайно увидел Брежнев во время частного показа, после чего фильм немедленно выпустили в прокат?!

Вообще первоначально картина Поленова называлась «Кто из вас без греха», в каталог выставки она попала под более нейтральным наименованием «Христос и грешница», а потом висела в музее как «Блудная жена», что совершенно уже не нравилось художнику, поскольку уводило от главной мысли по-

лотна и евангельского рассказа. Но это детали. Главное, что деньги, полученные от продажи картины, позволили Поленову построить дом-музей. Именно так, с самого начала он задумал дом-музей, чтобы приобщать к культуре деревенских жителей, лишенных многих радостей городской жизни.

НА БЕРЕГУ ОКИ

Государственный мемориальный историко-художественный и природный музей-заповедник Василия Дмитриевича Поленова находится в 120 км к югу от Москвы, в Тульской области. Для поездки мы выбрали кроссовер ŠKODA Yeti в очень популярной в нашей стране конфигурации: атмосферный двигатель 1.6 MPI, автомат, передний привод. Относительно компактные размеры, высокая посадка, большой дорожный просвет — отличный автомобиль-посредник между городом и деревней.

Поленово находится на Оке. Пейзажи тут изумительные, что и определило выбор художника. История гласит следующее. В 1887 году Василий Дмитриевич ехал из Москвы в Крым на поезде. Под Серпуховом, рядом со станцией с запоминающимся названием Свинская (с 1964 года — Приокская), Поленов увидел «красивые места» и сразу же понял, что хотел бы построить тут домик, «где будет музей, галерея и библиотека». Осенью того же года Поленов



2

1, 2. В столовой — коллекция произведений народных художественных промыслов.

3. Церковь Святой Троицы в Бёхово. Построена в 1904–1906 годах по проекту Поленова.

4. Заключительная картина диорамы: путешествие закончилось, дети собрались у елки.

изучил местность с воды, на теплоходе, а в 1890 году купил заброшенное имение помещицы Саблуковой в селении Бёхово, включавшее 81 десятину земли (около 88 гектаров).

Быстро возвели в Бёхово дом, но художнику больше нравилось другое место, в двух с половиной километрах в стороне от старой усадьбы, песчаный холм над Окой, называемый Борок. Малопригодные для сельского хозяйства земли на холме принадлежали крестьянской общине без права продажи. Поленов предложил земледельцам обмен: две десятины пашни на каждую десятину холма. Все остались довольны. Художник с семьей принялся обустроить Борок (Поленовым это место назовут после смерти живописца). Был построен дом (Большой дом, главная часть музея), Адмиралтейство (лодочный сарай), Аббатство (по общей архитектурной схожести так он назвал здание своей мастерской), Фахверковый сарай (кладовая и мастерская). Прекрасный парк в Поленово был основан в те же годы, в конце XIX века. На какие средства? Преимущественно на те, что были выручены от продажи одной лишь картины в коллекцию императора. Хватило еще на строительство двух школ для окрестных ребят (одна, в селе Страхово, работает и поныне) и церкви Святой Троицы в Бёхово. Будете в музее, не забудьте посмотреть храм. Этот архитектурный шедевр, как уже было сказано, находится в двух с половиной километрах от музея. Церковь, как и остальные постройки, была выполнена по проекту самого Поленова.



3



4



1



2

1, 2. Первоначально написанный углем вариант картины «Христос и грешница» находится в мастерской художника на втором этаже Большого дома в Поленово. Образ Христа вызывал у государственных мужей вопросы, которые исчезли после того, как картину похвалил царь.



3

3. Мастерская художника в так называемом Аббатстве. В потолке находится люк, через который удобно рассматривать на удалении расстеленные на полу большие картины.

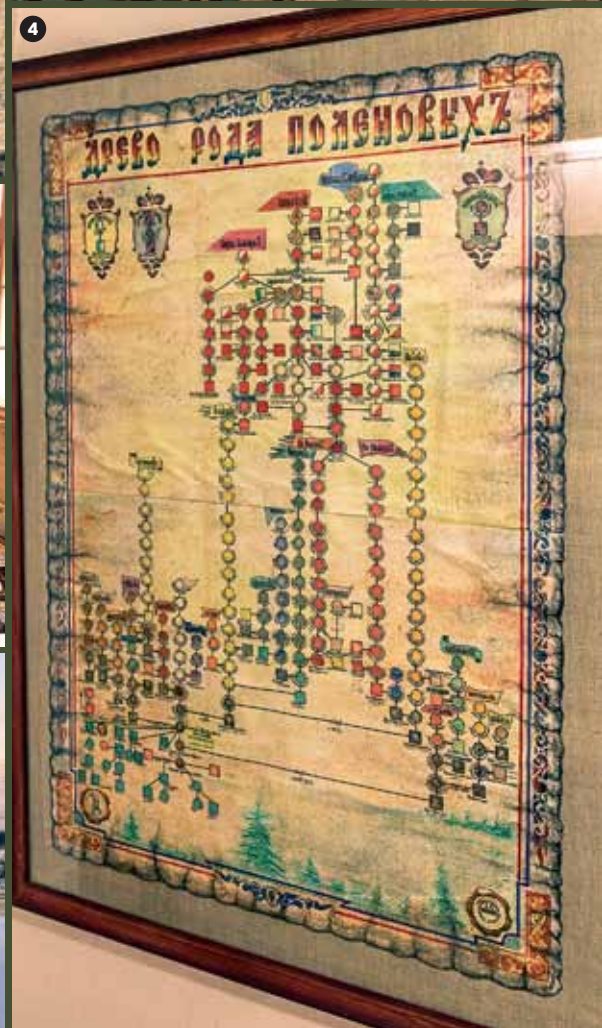
4. Древо рода Поленовых. Среди предков Василия Дмитриевича много прославленных имен. Прадед художника — архитектор Николай Львов, автор Приоратского дворца в Гатчине.

5. ŠKODA Yeti, отличный автомобиль для поездки в глубинку.

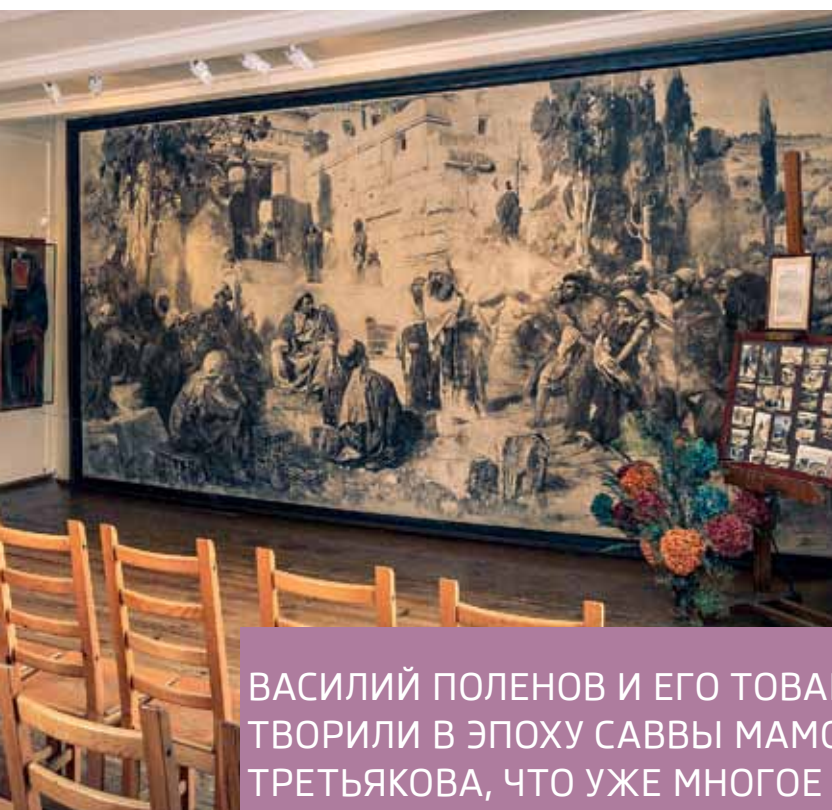
6. Большой дом, построен в 1892 году. Здание бревенчатое, позднее оштукатурено.



5



4



6

ВАСИЛИЙ ПОЛЕНОВ И ЕГО ТОВАРИЩИ-ПЕРЕДВИЖНИКИ ТВОРИЛИ В ЭПОХУ САВВЫ МАМОНТОВА И ПАВЛА ТРЕТЬЯКОВА, ЧТО УЖЕ МНОГОЕ ОБЪЯСНЯЕТ. НО ГЛАВНЫЙ ГЕРОЙ ЭТОЙ ИСТОРИИ — АЛЕКСАНДР III.

С самого начала дом художника, в котором он жил со своей большой семьей, был открыт для посетителей, жителей окрестных селений. Ну где еще они могли посмотреть на диковины, привезенные художником из путешествия по миру? Где еще могли увидеть картины Васнецова, Репина, Шишкина, братьев Маковских, Коровина, Левитина, Ярошенко? Обилие подлинников картин хрестоматийных авторов поражает и сегодня: редко в каком провинциальном музее, пускай и федерального подчинения, найдешь такую коллекцию.

Там же, в Борке, организовывались театральные представления для всех желающих — желающих посмотреть и желающих поиграть. Рассказывают, что доброе отношение к местным жителям уберегло усадьбу от разорения во время Гражданской войны: люди встали на защиту хорошего человека. В мае 1918 года музей был взят под охрану государством, а в 1924 году усадьба была передана постановлением Совета народных комиссаров РСФСР в пожизненное пользование семьи. При советской власти Поленов продолжал заниматься просветительской деятельностью. Вам сильно повезет, если удастся увидеть в Адмиралтействе представление-диораму. Это последняя работа художника, датированная 1921 годом. Диорама — меняющиеся картинки (копии с оригиналов), которые показывают в затемненном помещении. В зависимости от того, с какой стороны освещено изображение, изнутри или снаружи, меняется сюжет — с «дневного» на «ночной». «Закадровый текст» — его произносит тот же человек, что меняет картинки и освещение — объясняет, где мы находимся и что видим (Москов-

ский Кремль, Венеция, Везувий, Китай, Амазонка...). «Вы подумайте, как живут крестьяне. Полгода холода, темноты, ничего кроме трактира. С тоски можно умереть... И вдруг — кругосветное путешествие!» — писал Поленов. Что сказать: его диорама и через сто лет оставляет самое радостное впечатление.

В декабре 1926 года Василий Дмитриевич Поленов получил звание «Народный художник», а в июле 1927-го, в возрасте 83 лет, оставил этот мир. Директором музея стал его сын Дмитрий Васильевич. В октябре 1937 года Дмитрия Поленова вместе с женой Анной Павловной арестовали по доносу местного жителя, бывшего актера поленовского крестьянского театра. Обвинили в шпионаже, каждому дали по десять лет. Их освободили досрочно, в 1944 году, когда отмечалось 100-летие со дня рождения Василия Дмитриевича Поленова, что, конечно, не является простым совпадением. К тому времени усадьба «по просьбе семьи» была принята государством в дар. Правда, это дарение, оформленное в 1939 году, спасло музей от ликвидации: были желающие перефилировать Поленово под служебные дачи или дом отдыха, а картины частью отправить в Третьяковку, частью — в Русский музей.

Тем не менее высшая справедливость существует, пускай и в усеченном виде. Дом-музей Поленова сохранился, а руководят им до сих пор люди из его семьи: сначала сын (он вернулся к должности после лагерей), потом внук, затем жена внука, а сейчас — правнучка Поленова Наталья Федоровна. Наверное, именно потому музей выглядит не нафталиново-казенным заведением, а жилым домом, где есть хозяева. И они действительно есть.



Знаки различия

текст: Антон Ширяев, город Прага | фото: Сергей Шерстенников

ПРАГА — ГОРОД, КОТОРЫЙ МОЖНО ОТКРЫВАТЬ ДЛЯ СЕБЯ РАЗ ЗА РАЗОМ. И ПОСТОЯННО НАХОДИТЬ ЧТО-ТО НОВОЕ. ГОТОВЫ СПОРИТЬ: ДАЖЕ ТОТ, КТО БЫВАЛ В СТОЛИЦЕ ЧЕШСКОЙ РЕСПУБЛИКИ МНОГОКРАТНО, ВРЯД ЛИ ОБРАЩАЛ ВНИМАНИЕ НА ДОМОВЫЕ ЗНАКИ. А ЕСЛИ И ОБРАЩАЛ, ТО НАВЕРНЯКА НИЧЕГО НЕ ПОНЯЛ.



Ж

ивописные знаки на старых домах в центре Праги, которые современный прохожий воспринимает как некую средневековую декорацию, в свое время были вполне функциональной деталью средневекового градостроительства, облегчая работу посыльных и гонцов. Поскольку традиционной для современного мира нумерации домов в те времена не существовало, знаки несли в себе не только смысловую нагрузку, но и банальную адресную: «За домом с тремя гусями сразу поверните направо, а потом еще раз направо».

В домовом знаке мог быть зашифрован социальный статус, принадлежность к роду или профессиональный интерес кого-то из жильцов. Иногда — забавная топографическая подробность. Впрочем, порой домовый знак определяло не частное желание владельца дома или официальное предписание, но и «глас народа» — реакция местных жителей. Это хорошо описывает легенда о доме на Чертовке, который изначально назывался «У белого коня», но характерная репутация домовладелицы заставила жившего там художника нарисовать на фасаде шесть чертей, сделав подпись «У семи чертей», подразумевая под седьмым чертом саму хозяйку дома. Прошли столетия, а дом на Мальтийской площади так и продолжают звать.

Для жителя средневекового города домовые знаки были так же понятны, как для нас — дорожные. К сожалению, оригинальное толкование в большинстве случаев восстановить невозможно, однако и выдуманные истории — если они есть — представляют интерес, поскольку эти легенды стали частью истории города. Нередко же нет вообще никаких догадок относительно того, что зашифровано в знаке.

Первые «индивидуальные символы» на домах появились в Праге во второй половине XIV века. Это были изображения на дверях и стенах, реже — ввиду большей трудоемкости — рельефные компо-

зиции или скульптуры. В те времена домовый знак чаще всего нес в себе родовые признаки горожанина, являясь своеобразным (или буквальным) гербом. В XVI веке в знаках отражались, скорее, личные качества хозяина дома, чем подробности его происхождения. Примерно с того же времени установку знака на доме стало необходимо согласовывать с Шестипанским ведомством, помимо прочего выполнявшим функции средневекового архнадзора. Ведомство, в частности, следило, чтобы во избежание путаницы на одной улице не было похожих знаков.

Отдельно стоит отметить цветовую гамму домовых знаков. Эти знания помогут вам ориентироваться во времени. В Средние века чаще всего использовались черная и красная краски, синий цвет характерен для XVI века, а в XVIII веке палитра стала более разнообразной, появился выбор долговечных красок, в том числе золотых, что отражало вкусы эпохи.

Домовые знаки начали утрачивать значение с 1770 года, когда в Праге стали активно вводить нумерацию строений. Знаки ветшали. Баран, нарисованный средневековым художником, после очередной перекраски мог запросто превратиться в быка, голубя — в фазана, а заяц — в осла, что, мягко говоря, мешает пониманию того, насколько правдива та или иная легенда. Но работа все равно идет: исследователи планомерно описывают и изучают знаки, которых в современной Праге насчитывается около полутысячи, — множество, чего скрывать, утеряно навсегда. Мы отобрали для вас несколько. Остальные найдете сами, когда будете в Праге.



ЦЕЛЕТНА, 34

CELETNA, 34

Дом «У Черной Богородицы» (U Černé Matky Boží) является архитектурной жемчужиной Праги, первым кубистическим строением в городе: его возвели в начале XX века. На втором этаже архитектор Йозеф Гочар обустроил кафе Grand Cafe Orient, где сам продумал каждую деталь интерьера: от вешалки и ламп до столов и занавесок. Вы и сегодня можете насладиться там кубистическими калачами и кофе из кубистической чашки.

Фигура Богородицы в золотой решетке перенесена на новое строение со здания, что стояло здесь ранее. Здание, кстати, так и называлось — «У золотой решетки». Черную Богородицу связывают с орденом тамплиеров, которые вывозили скульптуры во время Крестовых походов из стран Ближнего Востока. Когда-то давно на этом месте находился Пражский монастырь тамплиеров. Черная Богородица — покровительница плодородия во всех его проявлениях. Говорят, что она исцеляет от бесплодия. Черная Монсерратская Богородица в Каталонии, к которой стоят очереди паломников, родственна, если можно так сказать, Пражской Черной Богородице. В Праге очередей нет, но и познакомиться с Богородицей непросто: она находится на уровне второго этажа. Впрочем, есть возможность обратиться к ней с балкона.

СТАРОМЕСТСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 13

STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ, 13

Дом «У каменного колокола» (Dům U kamenného zvonu) был построен в конце XIII века, и его архитектурный облик и богатое убранство, по мнению историков, говорят о том, что он принадлежал высокопоставленной особе королевского двора, вероятнее всего, сестре последнего короля династии Премысловцев — Элишке. Ее муж, представитель следующей чешской королевской династии, Ян Люксембургский, отец будущего императора Священной Римской империи Карла IV, тоже проживал в этом доме с 1310 года. Это дает историкам право считать, что Карл тоже родился под сводами этого дома. Собственно, колокол на фасаде дома напоминает о приходе Яна Люксембургского во власть. Но любопытнее другое. В конце XVII века дом был перелицован барочным фасадом и так простоял до конца Второй мировой войны. Обветшавший дом уже было хотели снести, когда под барочной скорлупой обнаружилась жемчужина готической архитектуры.





СТАРОМЕСТСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 17

STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ, 17

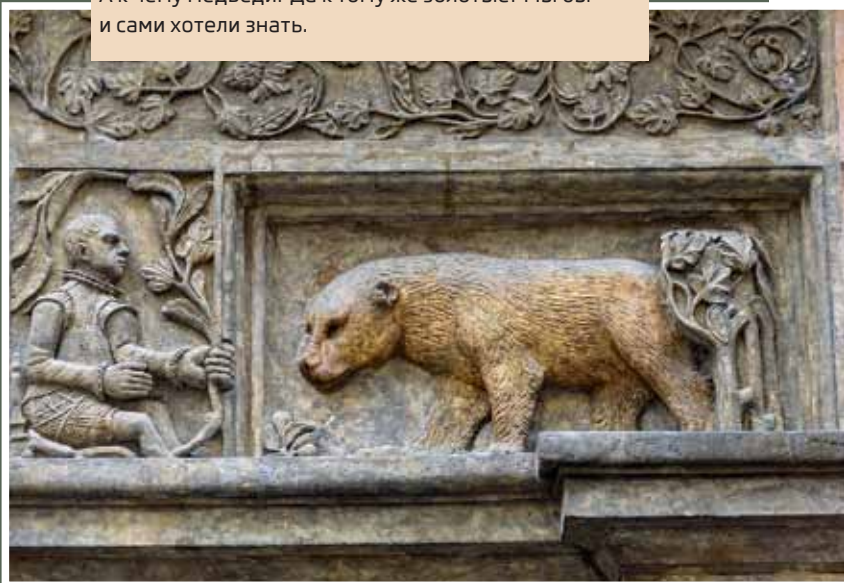
Дом «У белого единорога» (U bílého jednorožce) довольно сильно пострадал в мае 1945 года, но фасад и домовый знак остались оригинальными. Единорог на этом знаке довольно сильно напоминает барана, и это наводит на мысль, что автор знака просто приделал рог к животному, в честь которого дом назывался до этого: точно известно, что в 1452 году он еще носил имя «У каменного барана». Или же художник был плохо знаком с единорогами. Впрочем, может, и наоборот: наши сведения о единорогах сильно отличаются от истинных, что бытовали в Средние века. Все относительно. Кстати, в этом доме в 1911 году жил Альберт Эйнштейн в период своего преподавания в Праге.



КОЖНА, 1

KOŽNÁ, 1

На месте дома «У двух золотых медведей» (U dvou zlatých medvědů) когда-то стояли два готических дома и пивоваренный завод, однако в XV веке они были перестроены в одно здание, позднее превращенное в ренессансный дом. Тогда на здании и появились два медведя. В их честь пару столетий несла свое название и вся небольшая улица. В XVII веке дому приделали барочный фасад. Говорят, что из дома ведет подземный ход, по которому можно попасть в Староместскую ратушу и Тынский собор. А к чему медведи? Да к тому же золотые? Мы бы и сами хотели знать.



ТЫНСКА, 6

TYNSKA, 6

Дом «У золотого перстня» (U Zlatého prstenu) упоминается уже в 1427 году, в те времена здесь размещался «гостинец» — харчевня с жилыми комнатами. Однако знак появился позже, примерно в первой половине XVII века, когда владельцем стал некто Шимон по прозвищу Перстень. Легенда гласит, что перстень потеряло одно из староместских привидений, достававшее жителей Тына своими ночными развлечениями. Горожанин Шимон с Тынской улицы нашел перстень и повесил над входом в свой дом, дав привидению понять, что сюда ему заходить не стоит. Правдоподобно, не так ли?



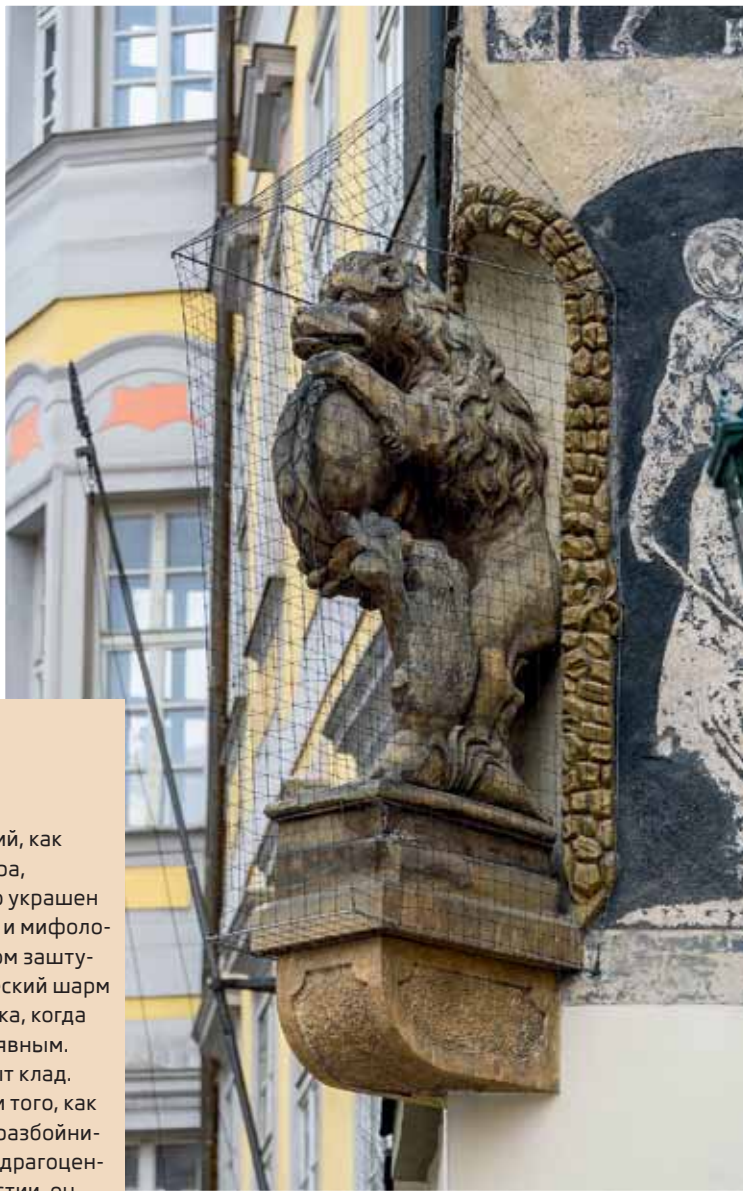


СТАРОМЕСТСКАЯ ПЛОЩАДЬ, 2

STAROMĚSTSKÉ NÁMĚSTÍ, 2

Дом «У Минуты», изначально готический, как и большинство строений пражского центра, в XVI веке был слегка переделан и пышно украшен ренессансным сграффито на библейские и мифологические мотивы. В барочные времена дом заштукатурили белым, отчего он потерял всяческий шарм и стал кандидатом на снос в начале XX века, когда при реконструкции фасада тайное стало явным. По легенде, где-то в основании дома скрыт клад. Хозяин в период стройки стал свидетелем того, как солдаты местной стражи поймали банду разбойников, и на месте захвата нашел мешочек с драгоценностями. Побоявшись обвинений в соучастии, он, как говорится, не отходя от кассы куда-то замуровал вещественные доказательства.

В этом же доме в период с 1889 до 1896 года жил со своими родителями Франц Кафка. Несмотря на то что на фасаде сидит лев, вместо оригинального названия «У белого льва» дом стали называть «У Минуты» из-за табачной лавки, где можно было купить товар «минуциозно», то есть в совсем небольшом количестве, коли курить охота, а карман почти пуст.



ГУСОВА, 17

HUSOVA, 17

Дом «У золотого тигра» в начале XV века носил забавное имя «У мотыги». Тогда в нем была мастерская Гануша, уважаемого человека, часовщика староместских курантов. Позже дом носил название «У черного льва», но в записях 1702 года он уже официально именуется «У золотого тигра». А пивная в этом доме впервые упоминается в 1816 году! И это значит, что «У золотого тигра» находится одна из старейших пивных в Праге, не прекращавшая работать на протяжении двухсот лет (в 1930-х она была на время переименована в кафе, но это не сильно меняет дело). Пиво здесь наливают пльзеньское, и это, несомненно, одно из лучших мест в мире, где можно оценить его вкус в полной мере. Среди гостей пивной был замечен Вацлав Гавел и Билл Клинтон. Но, увы, и эта деталь не дает нам понять, каким образом черный лев превратился в золотого тигра и почему. Впрочем, одна догадка есть. Просто потому, что у художника была фантазия и золотая краска.





ЛИЛИОВА, 17

LILIOVÁ, 17

Дом «У зеленой змеи» возник в 1419 году на месте двух старых готических построек, и с тех пор на первом его этаже неизменно находились кабаки, корчмы, харчевни, рестораны и прочие заведения общественного питания. В историю Праги дом вошел как первая кофейня. Произошло это в 1714 году благодаря армянину с не совсем характерным именем Георгиус Деодатус Дамаскенус, которое чехи перевели как Иржи Богдан из Дамаска.

Кофе в те времена был напитком крайне дорогим и аристократическим. Помимо того, простым людям вкус кофе не казался слишком приятным, и многие находили, что пить такую гадость можно только как микстуру от болезни, и никак иначе. Долгие годы потребовались Георгиусу, чтобы приучить пражан пить кофе. Какое-то время он даже ходил по улицам с кофейником на голове и предлагал пробовать напиток бесплатно, то есть вел себя как классический наркоторговец, и, что характерно, продажа кофе в итоге принесла ему достаток. Считается, что змей-искуситель на домовом знаке появился раньше армянина, но мы-то видим — связь между ними есть.



КАРЛОВА, 3

KARLOVA, 3

Знак дома «У золотого колодца» — красивая барочная композиция, на которой есть многое, а вот самого колодца нет. Колодец находится в подвале, что для средневекового дома небольшая редкость. Все дело в легенде, даже в двух. Согласно первой, любопытная служанка, узнав, что в пятницу, перед Пасхой, в колодце появляется золото, решила извлечь драгметалл, да только утонула. Служанку вытащили, а вместе с ней и так манящее ее золото. С тех пор привидение в виде служанки каждую ночь ходит по дому, требуя, чтобы ей вернули полагающуюся ей по закону часть клада. Теперь вторая история. На выбор, так сказать. Жил в доме пекарь, и его доставала по ночам обезглавленная семья рыцаря, то есть сообщество привидений. Измученный пекарь каким-то образом (возможно, по подсказке) нашел обезглавленные скелеты и недостающие черепа, похоронил их по-людски, после чего от колодца отвалился камень, из-под которого посыпалось золото.



У ЛУЖИЦКОЙ СЕМИНАРИИ, 1

U LUŽICKÉHO SEMINÁŘE, 1

Дом «У трех страусов» несет на себе профессиональный знак. За минуту догадаетесь, с чем он связан? Тогда сразу читайте ответ. Во времена Праги Рудольфа II в XVI веке на дворе царил пышный Ренессанс и в моде были всевозможные украшения из перьев. Одним из перьевых дел мастеров был и Ян Фухс, построивший себе дом на месте старой харчевни прямо возле Карлова моста, в двух шагах от Пражского града. А для того чтобы всем рассказать о своей деятельности, он заказал известному художнику Даниэлу Алексиусу рисунок на фасаде — трех страусов. Изображение, таким образом, является наружной рекламой времен Ренессанса. А поскольку о страусах тогда знали лишь понаслышке (нарисуйте без подсказки ехидну, например), художнику пришлось просить разрешения посетить королевский сад, где среди прочих диковинных представителей животного мира водился и страус.



НЕРУДОВА, 34

NERUDOVA, 34

К дому «У золотой подковы» взгляд притягивает огромная фреска над входом, на которой изображен святой Вацлав на белом коне. И лишь потом мы замечаем прибитую к левому копыту коня золотую подкову концами вверх, как латинская буква U. Хотя на самом деле все наоборот. Сначала была подкова, а уже потом, в середине XVI века, к ней пририсовали коня и Вацлава. Есть предание, что в эту аптеку заживал при своих визитах в Прагу неувыдающий Джакомо Казанова, живший, кстати, в том же отеле, где и Моцарт. Говорят, что увязший в долгах ловелас расплатился с аптекарем секретным рецептом улучшения потенции. Но эту тайну, как и тайну золотой подковы, мы раскрыть вам не можем, ибо и сами в нее не посвящены.



НЕРУДОВА, 12

NERUDOVA, 12

Малостранский дом «У трех скрипечек» знаменит тем, что в нем находилась мастерская Томаса Эдлингера, который не только делал первоклассные инструменты, но и стал основателем пражской скрипичной школы. Мастер велел повесить на фасад композицию с тремя скрипками в 1700 году. Рассказывают, что Моцарт, живший некоторое время в гостинице напротив, оценил нехитрый креатив, заметив, что три скрипки — много лучше, чем одна.



Тенденции

ТЕХНИКА РЕШЕНИЯ ПРАКТИКА



Продукт глубокой заморозки. Как ŠKODA испытывает предсерийные образцы автомобилей. 48

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

ТЕХНИЧЕСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ МАРКИ ОТВЕЧАЮТ НА ВОПРОСЫ ЧИТАТЕЛЕЙ. 56

Хрусталь и лёд

текст: Григорий Фурсов | фото: ŠKODA

В 2017 ГОДУ В РОССИИ И В МИРЕ НАЧИНАЮТСЯ ПРОДАЖИ ŠKODA KODIAQ, ПЕРВОГО БОЛЬШОГО ВНЕДОРОЖНИКА В СОВРЕМЕННОЙ ИСТОРИИ ЧЕШСКОЙ МАРКИ. ПРО ТЕХНИЧЕСКИЕ ОСОБЕННОСТИ НОВОЙ МОДЕЛИ МЫ ПИСАЛИ В ПРЕДЫДУЩЕМ ВЫПУСКЕ И ЕЩЁ ВЕРНЁМСЯ К ЭТОЙ ТЕМЕ В БУДУЩЕМ, А ПОКА ПОГОВОРИМ О ТОМ, ЧТО ОБЫЧНО ОСТАЁТСЯ ЗА КАДРОМ. О ТОМ, КАК СОЗДАВАЛСЯ АВТОМОБИЛЬ. О РАБОТЕ ДИЗАЙНЕРОВ И ПРОЦЕССЕ ИСПЫТАНИЯ ПРЕДСЕРИЙНЫХ ОБРАЗЦОВ.



Р

азговоры о том, что компания ŠKODA думает сделать новый большой внедорожник, который встал бы в модельном ряду на позицию выше занятой только что появившимся кроссовером Yeti, пошли лет пять назад — примерно тогда же, когда началась и работа над проектом.

Возможно, никакой утечки информации, преднамеренной или случайной, и не было. Шаг, на который пошла компания из Млада-Болеслава, виделся совершенно логичным. Сегмент кроссоверов и внедорожников, объединенный общим понятием SUV, то есть спортивно-утилитарных автомобилей, на протяжении последнего времени устойчиво расширяется, и обеспечить более явное присутствие в нем — значит, подумать о будущем. Кстати, в 2016 году ŠKODA вообще объявила, что делает на класс SUV ключевую ставку, в том смысле, что моделями Yeti и Kodiaq дело не ограничится.

Начало работы над Kodiaq примерно совпало с очень важным для всего концерна Volkswagen событием — появлением платформы MQB. До того под платформой обычно понимался набор решений, позволяющих создавать разные автомобили в рамках одного класса. Например, у Volkswagen Golf и ŠKODA Octavia с 1990-х годов была одна платформа. Инженеры концерна Volkswagen — включая, разумеется, и тех, что работают в Департаменте технического развития ŠKODA, — посмотрели на вопрос шире, решив создать платформу, возможности которой охва-

тивали бы сразу несколько классов. Назвали ее MQB, Modularer Querbaukasten, «поперечно-модульной конструкцией». В этом обозначении упомянуты две главные особенности: платформа модульная, то есть брать решения можно целыми блоками, и предназначена для автомобилей разных размеров с поперечным расположением двигателя. Первым автомобилем ŠKODA на платформе MQB стала Octavia третьего поколения (та, что сейчас радикально обновилась), затем — Superb, представленный в 2015 году, а осенью 2016-го был показан MQB-внедорожник Kodiaq. Машины, как видно, совсем не похожие, но именно в том и заключается смысл модульной платформы. Ограничений в ней минимум, и те пользователю незаметны. Например, выпускной коллектор двигателя, его горячая сторона, на машинах MQB смотрит в сторону салона: так инженеры договорились, чтобы унифицировать крепление коробок передач. Зато самые важные показатели можно смело варьировать: габариты машины, величину колесной базы и дорожного просвета. Покупатель тоже выигрывал: объединение финансовых и инженерных усилий внутри концерна позволило совершить решительный прорыв. Например, автомобили, построенные на новой платформе, больше, мощнее, прочнее, безопаснее, но при этом легче своих предшественников. Да и выбор современных опций намного богаче: не будем забывать, что в числе участников проекта по созданию платформы — Audi, премиум-марка концерна Volkswagen.



ŠKODA Design





1

ŠKODA Design



2



3



4

1. Ниспадающая линия крыши добавляет облику автомобиля стремительности. При этом потолок «не давит» на головы пассажиров на втором и третьем рядах сидений.

2-3. Фары и фонари ŠKODA Kodiaq имеют «кристаллический» рисунок. Это прямой отсыл к чешскому хрусталю.

4. Короткие свесы и угловатая форма колесных арок транслируют динамику и брутальность новой модели.

ЗАДАЧУ ПО СОЗДАНИЮ НОВОГО ВНЕДОРОЖНИКА С ТОЧКИ ЗРЕНИЯ ДИЗАЙНЕРОВ ŠKODA ИНАЧЕ КАК ВЫЗОВОМ БЫЛО НЕ НАЗВАТЬ. СЛИШКОМ ПРОТИВОРЕЧИВЫЕ ВЫДВИГАЛИСЬ ТРЕБОВАНИЯ.

ХРУСТАЛЬНЫЙ ВЗГЛЯД

Йозеф Кабан, шеф-дизайнер марки ŠKODA, вспоминая тот момент, когда его команда приступила к работе над внедорожником, называет задание не иначе как вызовом. Главную цель, пожалуй, можно было бы сформулировать так: новый SUV должен быть очень вместительным внутри и не смотреться громоздко снаружи. И цель была достигнута. Доказать это очень просто: в Kodiaq очень просторный второй ряд сидений, опционально предлагается третий, и огромный багажник — 635 литров (при двух рядах, с запасным колесом на полноценном диске). И при всем этом длина автомобиля — 4697 мм. Для лучшего понимания: модель Octavia текущего поколения, которую принято относить к гольф-классу, всего лишь на 27 мм короче.

Kodiaq выглядит внушительно, но «не давит». Это достигнуто разными способами. Эффектная игра света и тени возникает благодаря кристальной чистоте и четкости линий. Слово «кристальный» упомянуто не случайно. Crystal по-английски значит «хрусталь».

«Наши линии точны и четки, потому что вдохновение мы черпаем в чешском хрустале. Секрет красоты хрустальных изделий в том, что они пробуж-

дают эмоции. Хрусталь — чувственный материал, но свою красоту он полностью раскроет только в руках талантливых мастеров», — говорит Йозеф Кабан, отдавая должное своей команде.

Легче всего прослеживаются «хрустальные мотивы» ŠKODA Kodiaq на примере передних фар и задних фонарей: их изысканным рисунком можно любоваться как произведением искусства.

Посмотрите на автомобиль в профиль: ярко выраженный сильный спортивный характер нового внедорожника подчеркивают короткие свесы и эффектная линия крыши, он выглядит длиннее, чем есть на самом деле.

Имидж Kodiaq складывается из мелочей. Колесные арки с пластиковой окантовкой выглядят угловатыми, и это добавляет брутальности внешнему виду. Или такой интересный пример: фары на Kodiaq, что головные, что противотуманные, расположены достаточно высоко. «Это намекает на определенные внедорожные способности автомобиля. Как если бы вы закатали брюки перед тем, как перейти вброд ручей, — поясняет Йозеф Кабан. — Такое решение несет четкую смысловую нагрузку — сделать фары менее уязвимыми, добавляя одновременно автомобилю узнаваемости: его приближение будет видно на дороге издалека».



ТЕМПЕРАТУРУ ОТ ПЛЮС 80 ГРАДУСОВ ДО МИНУС 40 СОЗДАЮТ В КЛИМАТИЧЕСКИХ КАМЕРАХ ВО ВРЕМЯ ИСПЫТАНИЙ, ИЗУЧАЯ РАБОТУ ОТДЕЛЬНЫХ МЕХАНИЗМОВ И АВТОМОБИЛЯ В ЦЕЛОМ.

Облик будущего автомобиля формируется в несколько этапов. Наброски на бумаге, компьютерное моделирование, полноразмерная глиняная (пластилиновая) модель — несмотря на развитие технологий, именно последняя до сих пор дает самое точное представление о том, как будет смотреться прототип.

Потом модель обретет окончательную форму в металле, получит техническое наполнение, и тогда начнется один из самых сложных и ответственных моментов — испытания. Только их успешное завершение может гарантировать: в руки потребителей попадет технически совершенное изделие.

ГОРЯЧО-ХОЛОДНО

К тому моменту, когда первый покупатель сядет за руль ŠKODA Kodiaq и проедет первые метры, за плечами модели будет очень серьезный «жизненный опыт»: более двух миллионов километров пробега, тысячи часов испытаний на стендах, она пройдет через африканскую жару и арктический холод.

«Основатели марки ŠKODA господи Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент, всегда говорили, что своим клиентам мы вправе предлагать только лучшее. А слово надо держать», — говорит Иржи Дитрих, руководитель проекта Kodiaq, и добавляет: «Автомобиль может классно выглядеть, но если с его надежностью в процессе эксплуатации возникнут проблемы, покупатель этого не простит. Приобретение

автомобиля — это как вступление в брак. Если после свадьбы вы узнаете о своей второй половине что-то такое, что никак не вяжется с вашим представлением о прекрасном, союзу не быть долгим. Мы должны выявить все возможные отрицательные моменты „до свадьбы“ и убрать их, чтобы покупатель прожил со своей машиной долго и счастливо».

Процесс испытаний многоступенчатый. Вы слышали про такие аварии, в которых автомобиль со страшной силой бьется о бетонное препятствие, но никому и в голову не придет приводить после этого место ДТП в порядок, а поврежденную машину везти в ремонт или на утилизацию? Такие аварии происходят в компьютере, в котором моделируются различные варианты столкновений. Примерочные вычисления проводятся еще до того, как модель изготовлена «в железе», и касаются они не только безопасности, но и многих других аспектов: от жесткости кузова на кручение до акустического комфорта в салоне. Виртуальные испытания здорово экономят время, но при одном условии: когда в вашем распоряжении имеется очень мощная вычислительная техника. Получится ли «обсчитать» необходимое количество краш-тестов на обычном домашнем компьютере? Да. Только уйдет на это примерно 500 лет. Компьютерное моделирование не заменяет реальных испытаний, например настоящих краш-тестов, просто основные результаты последних вы будете почти наверняка знать заранее. А если что-то немного пойдет не так, тоже ничего страшного: значит, следующая компьютерная программа станет еще совершеннее.



1

1-2. Камуфляж — верный признак того, что прототип наконец попал на дороги общего пользования. И на «бездорожье общего пользования» тоже.



2



1. Гидроимпульсная установка. За 130 часов автомобиль «проедет» на ней 150 000 км. Нагрузке подвергается не только подвеска и кузов, но и все остальные узлы: «встряска» выявит слабые места, если они есть.

2. За долю секунды до «компьютерного удара».

3. Механическая рука, открывающая и закрывающая дверь раз за разом.



2



3

ВЕЗДЕ КАК ДОМА

«Испытания — очень сложный и напряженный процесс. Но есть в нем и приятная сторона: мы успеваем посмотреть мир. Kodiaq планируется продавать в странах с самыми разными дорогами и климатом, и везде автомобиль должен чувствовать себя в своей тарелке», — рассказывает Иржи Дитрих.

Климатические испытания тоже делятся на натурные и лабораторные. «Заморозить» или «разогреть» модель автомобиля в компьютере, в принципе, возможно, но пока тестировщики пользуются настоящим холодом и настоящей жарой. Для этого в распоряжении инженеров имеются климатические камеры.

Испытаниям подвергаются отдельные детали, узлы в сборе и автомобиль в целом. Подушка безопасности должна правильно раскрыться и при минус 40 градусах, и при плюс 80. Понятно, что подушки тестируются по месту установки: вместе с рулевым колесом, передней панелью или сиденьем, в котором она находится. Пластик, применяемый в отделке салона, не должен становиться при ударе хрупким, как стекло, и уж тем более давать острых осколков, иначе небольшое ДТП будет грозить водителю и пассажирам серьезными увечьями.



НА ПРОТЯЖЕНИИ ШЕСТИ НЕДЕЛЬ БЕЗ ПЕРЕРЫВОВ НА ОТДЫХ РОБОТЫ ОТКРЫВАЮТ И ЗАКРЫВАЮТ ВСЕ ДВЕРИ АВТОМОБИЛЯ, ВКЛЮЧАЯ ДВЕРЬ БАГАЖНОГО ОТДЕЛЕНИЯ. ПОЯВЛЕНИЕ СКРИПА — УЖЕ ПРОБЛЕМА.

4. У хорошего автомобиля, такого как ŠKODA, зазоры между деталями и на морозе остаются ровными.

5. Встроенная информационно-развлекательная система является частью автомобиля. И проходит полный комплекс испытаний, в том числе и холодом.

Климатические испытания — опасное занятие. Кроме шуток. Когда на улице летняя жара, а вам время от времени надо заходить в камеру, где минус 40, простудиться — пара пустяков.

Но все же настоящий критерий истины — практика. Рано или поздно прототип попадает на реальные дороги. Пыль и грязь, дождь и снег, асфальт и лед, плюс градусов 40 сорок в тени и минус 30 на солнце. Прототипы ŠKODA Kodiaq накатали «по странам и континентам» более двух миллионов километров. Внедорожные качества, акустический комфорт, работа двигателя и трансмиссии (во всех возможных комбинациях!), поведение многочисленных ассистирующих систем — часть списка того, что изучалось в ходе изматывающих людей и технику пробегов. До того как появиться на дорогах общего пользования в камуфлированном виде, Kodiaq, как и другие перспективные модели концерна, испытывался на закрытом полигоне концерна Volkswagen в Нижней Саксонии. Территория площадью около 11 миллионов квадратных метров охраняется как секретная военная база. Ни кадра постороннему объективу!

ПОД АПЛОДИСМЕНТЫ ДВЕРЕЙ

Через сколько лет средний пользователь решает сменить автомобиль? Через три? Через пять? Через восемь? Нет у испытателей столько времени, и на помощь им приходят технологии ускоренных тестов. Например, гидроимпульсная установка в Млада-Болеславе сотрясает кузов автомобиля в течение 130 часов. Полная имитация того, что внедорожник

мчится по плохой дороге, регулярно ускоряясь и замедляясь. Тест на выносливость выявляет слабые места и в кузове, и в подвеске. Пять с половиной суток встряски — это как 150 000 км пробега на автомобиле в руках среднестатистического пользователя. «Некоторые из ударов, которые передаются на кузов, явно сильнее тех, что можно «схватить» на реальной дороге, но мы должны рассматривать разные сценарии», — объясняет Ян Новак, глава отдела прочностных и усталостных испытаний.

Вибростенд — зрелищный аттракцион. Но есть испытания еще более, на первый взгляд, необычные. «Знаете, чем хорош робот? — спрашивает Иржи Дитрих, глава проекта Kodiaq. — Робот не пойдет в отдел кадров и не напишет заявление об увольнении, когда получит задание 100 тысяч раз подряд открыть-закрыть дверь автомобиля».

Строго говоря, можно слегка помешаться рассудком от следующей картины с участием роботов. Бездушные машины, окружив автомобиль, без конца приводят в движение все, что можно в него привести: представьте себе одновременно хлопающие четыре двери, крышку багажника, капот и отделение для перчаток в салоне! Шесть недель непрерывного хлопанья! Днем и ночью. При разных температурах. Ручки, петли и замки не только осматривают, но и слушают. Что-то сломалось или закрипело — сразу следует разбор полетов.

За три месяца до начала производства новой модели все недостатки должны быть выявлены и устранены. А испытатели получают новое задание и начинают изощренно издеваться над очередной жертвой. Чтобы покупатели ŠKODA получили лучшее. То, чего они достойны.

Спрашивали — отвечаем

АВТОМОБИЛИ МАРКИ ŠKODA СДЕЛАНЫ ТАК, ЧТОБЫ У ИХ ВЛАДЕЛЬЦЕВ ВОЗНИКАЛО КАК МОЖНО МЕНЬШЕ ВОПРОСОВ. ВСЁ В МАШИНЕ ДОЛЖНО ОТВЕЧАТЬ ФОРМУЛЕ «СЕЛ И ПОЕХАЛ». НО ВДУМЧИВЫЙ АВТОМОБИЛИСТ ВСЕГДА НАЙДЁТ, О ЧЁМ СПРОСИТЬ СПЕЦИАЛИСТА. НА ЛЮБЫЕ ВАШИ ВОПРОСЫ ГОТОВЫ ОТВЕТИТЬ СОТРУДНИКИ ОТДЕЛА ТЕХНИЧЕСКОЙ ПОДДЕРЖКИ КЛИЕНТОВ КОМПАНИИ ŠKODA AUTO RUSSIA.

На лючке бензобака многих современных моделей ŠKODA закреплён скребок для льда. Штука полезная, но не будут ли от нее царапаться стекла? И можно ли им чистить фары?

Чтобы поцарапать стекло, скребок должен быть сверхтвердым. Например, алмазным. А ŠKODA предлагает пластиковый, совершенно безобидный. Главное, не тереть им по грязному стеклу, чтобы песчинки не сработали как абразив. Фары тереть скребком не рекомендуется — ни ото льда, ни от грязи, ни летом, ни зимой: они из соображений безопасности (наезда на пешехода) сделаны из пластика, а потому менее устойчивы к механическому воздействию, чем обычные минеральные стекла. Оптику следует очищать только водой, используя при необходимости мягкие щетки.

Скажите, какой глубины «водоем» можно преодолевать на легковом автомобиле ŠKODA, не опасаясь что-либо залить или сломать?

В принципе, все, что нужно знать водителю, изложено в руководстве по эксплуатации, но нам несложно и повторить. В рекомендациях завода сказано: легковым машинам ŠKODA вода может доходить только до нижнего края порога. Двигаться по высокой воде надо со скоростью пешехода, на заранее выбранной первой передаче (автоматическую коробку желательно перевести в ручной режим), так, чтобы волной не захлестнуло воздухозаборник (он расположен под капотом максимально высоко, но все же), иначе велик риск получить так называемый гидроудар. Вода попадет в цилиндры, а поскольку жидкости в отличие от газов практически несжимаемы, работа мотора прервется за счет разрушения его внутренних частей. Держите ровный газ и ни в коем случае не останавливайтесь,

находясь в воде. Систему «старт-стоп», если она есть, надо заблаговременно отключить. Старайтесь, чтобы вас не обгоняли, и сами никого не обгоняйте. Со встречным транспортом разъезжайтесь на максимальном удалении, чтобы не попасть под волну. После выезда из воды не забудьте просушить колодки серий интенсивных торможений во время движения. Заметим, кстати, что высота брода ограничена не только опасностью получения гидроудара двигателя. От контактов с водой могут пострадать электрические блоки, расположенные в нижней части кузова, и элементы трансмиссии. Основная угроза заключается в том, что в трансмиссионное масло попадет вода, причем грязная, а водитель этого не заметит и продолжит ездить на автомобиле.

Зачем стеклоочистители на автомобилях ŠKODA прячутся за кромкой капота? Для того чтобы их очистить или поменять, приходится прибегать к сервисному режиму, что требует времени.

Согласны: перевод стеклоочистителей в сервисный режим требует несколько секунд. Но такая конструкция используется неслучайно, у нее достаточно плюсов. Спрятанные в «мертвой» аэродинамической зоне щетки не шумят на скорости, меньше изнашиваются (поток воздуха — это постоянное механическое воздействие), способствуют сокращению расхода топлива (оно невелико, конечно, но есть). Кроме того, такое расположение щеток затрудняет их хищение: аргумент, который тоже имеет не последнее значение в некоторых странах.

Слышал про новую опцию автомобилей ŠKODA — камера заднего вида с омывателем высокого давления. Как работает эта система? И насколько сильно увеличится расход жидкости?


Расход жидкости, разумеется, повысится, поскольку питается омыватель камеры заднего вида из общего бачка. Но повышенный аппетит не критичен. Для очистки линзы объектива используется форсунка высокого давления, которая не просто льет жидкость на «глаз» камеры, а эффективно ее распыляет. Кроме того, срабатывает омыватель только при включении заднего стеклоочистителя, что также способствует снижению расхода.

Иногда на отдыхе использую автомобиль в качестве «звуковой установки», благо штатная акустика позволяет.

Приятели уверяют, что двери нельзя надолго оставлять в открытом положении, мол, они провиснут и станут плохо закрываться. Это так?

Нельзя сказать, что проблема с «провисанием» дверей придумана, но современных автомобилей ŠKODA она никак не касается: можете держать двери открытыми сколько хочется, вреда не будет. А вот за состоянием аккумулятора надо следить. Громкая музыка потребляет много энергии, так что есть риск к вечеру не запустить двигатель. Особенно если не принимать в расчет защиту, которую обеспечивает бортовая электроника, автоматически отключая мультимедийную систему при угрозе разряда батареи. Если после этого вы снова раз за разом станете включать музыку, то батарея может полностью разрядиться.

Правда ли, что в российских условиях при техобслуживании раз в 15 000 км лить масло категории Longlife не только бессмысленно, но и вредно для двигателя?

Вовсе нет. Масло категории Longlife рассчитано на продленные интервалы технического обслуживания — до 30 000 км, поэтому имеет в своем составе оригинальный набор «долгоиграющих» присадок, увеличивающих ресурс смазки. Но вреда от них двигателю при более частой замене не будет, равно как и особой пользы. Вопрос только в экономической эффективности такого решения. Ведь стоит масло Longlife дороже, а выгоды от его использования при замене раз в 15 000 км вы не получите. Так что если на сервисе вы попросите залить в двигатель именно такое масло, отказывать вам не станут. 

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

Стиль жизни

ИСТОРИЯ СПОРТ КУЛЬТУРА



Правила хорошего звона. Секреты чешских мастеров колокольного дела. 72

АРХИВ

ŠKODA — ПЕРВЫЙ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, ПРОШЕДШИЙ ИСПЫТАНИЕ РОССИЙСКОЙ ИМПЕРИЕЙ. 64

ПОПРОБУЙ САМ

ГОТОВИМ ПЛЕСКАВИЦУ, СОЧНУЮ СЕРБСКУЮ КОТЛЕТУ. 78



Чемпионы мира

текст: Станислав Шустичкий | фото: ŠKODA Motorsport

РАЛЛИЙНЫЙ СЕЗОН — 2016 СТАЛ ДЛЯ ЗАВОДСКОЙ КОМАНДЫ ŠKODA MOTORSPORT ОДНИМ ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ В ЕЁ ИСТОРИИ. В ПРИНЦИПЕ, И ВСЕ ПРЕДЫДУЩИЕ ГОДЫ ДЕЛА ШЛИ ОТЛИЧНО, НО СЕЙЧАС — НАСТОЯЩИЙ ТРИУМФ. ПИЛОТЫ КОМАНДЫ НЕ ТОЛЬКО ДОБИЛИСЬ БЛЕСТЯЩИХ ПОБЕД В РЕГИОНАЛЬНЫХ И НАЦИОНАЛЬНЫХ ПЕРВЕНСТВАХ, НО И ЗАВОЕВАЛИ ТИТУЛ ЧЕМПИОНОВ МИРА В КАТЕГОРИИ WRC 2. КРОМЕ ТОГО, ŠKODA FABIA R5, КОТОРУЮ МОЖНО НАЗВАТЬ «ОРУЖИЕМ ПОБЕДЫ», ОТЛИЧНО ПОКАЗАЛА СЕБЯ В СОСТАВЕ ЧАСТНЫХ КОМАНД.





На этапе чемпионата мира по ралли в Австралии Эсапекке Лаппи и Янне Ферму было достаточно финишировать на втором месте. Но они завершили сезон на самой высокой ноте!



Украшенная к празднованию Рождества Вена. Яркий свет софитов. Ковровые дорожки. Смокинги и вечерние платья. В столице Австрии проходит награждение элиты мирового автомобильного спорта. Здесь новоиспеченные или защитившие свой титул чемпионы мира в «Формуле-1», гонках на выносливость, гранды мирового ралли и ралли-рейдов... И среди них — Эсапекка Лаппи и Янне Ферм, чемпионы мира по ралли в зачете WRC 2.

Но все это произойдет позже, а начало сезона мирового ралли 2016 года легких побед заводской команде не обещало: уровень конкуренции на чемпионате мира традиционно высок. Причем в категории WRC 2 на автомобилях ŠKODA Fabia R5 планировали выступить не только члены заводской команды, но и «частники». А если добавить к этому числу участников региональных и национальных чемпионатов, выступающих на Fabia R5, то мировую экспансию ŠKODA будет трудно переоценить.

Начинался чемпионат мира этапом в Монте-Карло, участие в котором в планы ŠKODA Motorsport не входило:

в зачет WRC 2 идут только семь этапов из четырнадцати, поэтому есть возможность выбора ралли. И на этой гонке бал правил валлиец Элфин Эванс, выступающий на новейшей генерации автомобиля Ford Fiesta R5 Evo. И именно Эванса прочили в главные соперники дружине ŠKODA Motorsport в борьбе за чемпионский титул. Но и в дебютной гонке чемпионата без пилотов, выступающих на ŠKODA Fabia R5, не обошлось: второе место в зачете WRC 2 занял гонщик частной команды Армин Кремер. А первой очной ставкой претендентов на титул чемпиона мира в зачете WRC 2 стало Ралли Швеции. Но и на территории скандинавов побеждает Элфин Эванс, несмотря на то, что для пилота ŠKODA Motorsport Понтуса Тидеманда это ралли было домашним. Все не так просто, и на результаты шведского этапа есть смысл взглянуть, забыв про итоговый протокол. В самом начале гонки на автомобиле Понтуса Тидеманда ломается привод. Экипажу удается самостоятельно ликвидировать неисправность — занятия с инженерами и механиками ŠKODA Motorsport не прошли для них даром, — но потеря времени по отношению к Эвансу составила 50 секунд. А на финише ралли Тидеманд,

заявивший второе место, уступил победителю лишь 14,7 секунды! Как вам такой темп? Да и Михал Храбанек, глава ŠKODA Motorsport, оценил результат ралли достаточно оптимистично: «Наши экипажи показали, что ŠKODA Fabia R5 на льду и снегу также является одним из наиболее конкурентоспособных автомобилей в категории WRC 2».

После заснеженной Швеции баталии чемпионата мира по ралли переместились в Мексику, а затем и в Аргентину, куда ŠKODA Motorsport свои экипажи не делегировала. Но на этих этапах честь марки с успехом поддержали «частники». Особенно стоит отметить успех в Мексике молодого финна Теему Суинена из команды ORECA, выступавшего на автомобиле ŠKODA Fabia R5. Причем Суинен не просто победил, а разгромил соперников: его отрыв от поляка Хуберта Пташека, закончившего ралли на второй позиции, превысил... 20 минут. Что касается Аргентины, то здесь на высшую ступень подиума также вззошел пилот ŠKODA Fabia R5 перуанец Николас Фукс. Но главные события в борьбе за титул чемпиона мира должны были развернуться на европейской части World Rally Championship.

В СЕЗОНЕ 2016 ГОДА 26 ЭКИПАЖЕЙ, ЗАВОДСКИХ И ЧАСТНЫХ, ВЫБРАЛИ FABIA R5 ДЛЯ УЧАСТИЯ В ЧЕМПИОНАТЕ МИРА В КАТЕГОРИИ WRC 2. ИТОГ — 25 ПОДИУМОВ, 10 ВЫИГРАННЫХ ЭТАПОВ И ЧЕМПИОНСКИЙ ТИТУЛ.

В НАПРЯЖЁННОЙ БОРЬБЕ

В Португалии два претендента на чемпионский титул в WRC 2 Понтус Тидеманд и Элфин Эванс вновь встретились лицом к лицу. И тактическая сторона этой дуэли была понятна: Эванс, лидер чемпионата, будет играть «на удержание счета», Тидеманд — атаковать. Но интрига сохранилась недолго: Элфин попадает в аварию, а Понтус в этом ралли побеждает. Вторым финиширует герой аргентинского этапа Николас Фукс. Таким образом, на трех последних этапах WRC доминировали экипажи, выступающие на ŠKODA Fabia R5. Да и вообще в Португалии марка ŠKODA преуспела как в количестве, так и в качестве: из первой десятки зачета WRC 2 семь экипажей выступали на автомобилях из Млада-Болеслава.

Итальянский этап WRC проходил на острове Сардиния, и в стартовом протоколе зачета WRC 2 почти половина участников выступала на ŠKODA Fabia R5. Настоящая гегемония! Под стать были и результаты: в пятерке лучших — четыре автомобиля ŠKODA, а Теему Сунинен одерживает свою вторую победу в этом сезоне. Второе место в этом ралли занял прославленный пилот ŠKODA Motorsport Ян Копецки. А расклад в зачете WRC 2 — лидерство сохраняет Эванс, но всего на 7 очков от него отстает Фукс (очки на этапе получает первая десятка, а за победу начисляется 25 очков), на 12 очков — Сунинен и на 19 — Тидеманд. И это с учетом того, что к тому моменту лишь на одном этапе стартовал Эсапекка Лаппи, еще один заводской пилот, и в запасе у него еще шесть гонок. Так что можно было не сомневаться — интрига сохранится до конца сезона. Вот, к примеру, очередной этап — Ралли Польши. Кто здесь будет доминировать? Скандинавы, привыкшие

к ралли на быстрых гравийных дорогах? А если да, то кто из них? «Заводчане» Лаппи и Тидеманд? Или «частник» Сунинен? А может быть, Эванс перейдет к более решительным действиям? Тем более что все четверо претендентов на титул впервые получили возможность «очной ставки» именно на Ралли Польши, которое превратилось в настоящий триллер. Понтус с Эсапеккой одержали победы на половине спецучастков, но первый под конец ралли вылетел с трассы и в результате занял седьмое место, а второй, лидировавший в гонке, из-за проколов колес финишировал на третьей позиции. Но ŠKODA Fabia R5 все равно оказалась вне конкуренции — победителем Ралли Польши стал Теему Сунинен, и эта победа стала для марки ŠKODA пятой подряд в зачете WRC 2.

ЛАППИ БЕРЁТСЯ ЗА ДЕЛО

«Ралли тысячи трамплинов»... «„Формула-1“ в лесу»... Это все о Ралли Финляндии, очередном этапе WRC. Этапе, где доминирование скандинавов редко ставят под сомнение. Именно схватка скандинавов, выступавших на ŠKODA Fabia R5, стала украшением этого ралли. И если преимущество Эсапекки Лаппи в заключительной части гонки было подавляющим, то Понтус Тидеманд, занимавший третью позицию, был решительно настроен добыть для ŠKODA Motorsport победный дубль, опередив находящегося на втором месте Теему Сунина. «Это ралли — чистое безумие! Иногда вы чувствуете, что мчитесь по гоночному треку, но не по „отутуженному“ асфальтовому полотну с зонами безопасности, а по гравийным дорожкам, проложенным в лесу. И вам нужно очень тонко чувствовать грань до-

пустимого риска, — делился впечатлениями Понтус Тидеманд перед решающей атакой на позицию Сунина. — Я надеюсь, что смогу вытеснить Теему со второго места. Знаю, что это будет нелегко и риск велик, но я буду ехать на полную».

Увы, тактика шведа себя не оправдала, и атака закончилась аварией. Понтус прокомментировал ее так: «Когда ты так рискуешь, всегда есть шанс, что что-то пойдет не так. Автомобиль же был подготовлен идеально».

Но первое место все равно досталось заводской команде. Эсапекка Лаппи, так же, как и год назад, стал триумфатором на домашнем для себя ралли: «Я в восторге! Это нечто особенное — одержать первую в сезоне победу именно здесь, в Финляндии. Это очень быстрое ралли, и здесь ты получаешь особое удовольствие от езды на пределе». Победой экипажа Лаппи завершился и следующий этап WRC — Ралли Германии. Более того, первые четыре места в итоговом протоколе зачета WRC 2 заняли экипажи, выступавшие на автомобилях ŠKODA Fabia R5. После этого этапа положение в таблице чемпионата мира выглядело достаточно любопытно: лидером (с 95 очками) по-прежнему оставался Элфин Эванс, но у него в запасе была лишь одна гонка. А вот Теему Сунинен (93 очка) и Эсапекка Лаппи (82 очка) могли стартовать еще в двух ралли.

РАЗВЯЗКА

Свою заключительную попытку Элфин Эванс использовал на сто процентов: он стал победителем Ралли Франции. Но и здесь у ŠKODA Motorsport был повод для положительных эмоций: финишировав на второй позиции, Ян Копецки обеспечил 20-й подиум для ŠKODA Fabia R5 в зачете WRC 2. А шеф команды Михал Храбанек был, как всегда, прагматичен: «У нас есть время для того, чтобы перевести дух, а затем вернуться к упорной работе. Уже в Испании мы продолжим сражение за победу». Так оно и вышло — испанское ралли завершилось победным дублем экипажей ŠKODA Motorsport: победителями стали Ян Копецки и Павел Дреслер, а второе место заняли Понтус Тидеманд и Йонас Андерссон.

До финиша чемпионата оставалось всего два этапа, а в зачете WRC 2 на чемпионский титул претендовали четыре





1. Ралли Австралии стало для Лаппи моментом истины. И своего шанса он не упустил.

2. Эсапекка Лаппи: «Наша победа была бы невозможна без отличной машины и работы всей команды ŠKODA Motorsport».

3. Ралли Германии стало для ŠKODA настоящим триумфом: первые четыре места в зачете WRC 2 заняли экипажи, выступающие на Fabia R5. А победу праздновал Эсапекка Лаппи.

1. На свой «домашний» этап в Индии Гаурав Гилл приехал уже обладателем чемпионского титула в APRC.

2. Этап APRC на острове Хоккайдо. И здесь ŠKODA Fabia R5 также была вне конкуренции.

3. В ралли успеха добивается тот, кто умеет быстро ездить на самых разных покрытиях.

1

2

3



ŠKODA FABIA R5

Основа	ŠKODA Fabia третьего поколения
Длина / ширина, мм	3994 / 1820
Минимальная масса, кг	1230
Двигатель, тип / объем, см ³	бензиновый, турбированный / 1620
Максимальная мощность, л.с. при об./мин.	279 / 4750
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин.	420 / 4750
Привод	полный
Коробка передач	5-ступенчатая секвентальная
Применение электронных систем	только для управления двигателем
Объем топливного бака, л	82,5
Расход топлива в режиме гонки, л/100 км	60

ŠKODA FABIA R5 — ОДИН ИЗ САМЫХ УСПЕШНЫХ В МИРЕ РАЛЛИЙНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ПОСЛЕДНИХ ЛЕТ. ПРИМЕЧАТЕЛЬНО, ЧТО ЗАВОДСКАЯ КОМАНДА САМА РАЗРАБОТАЛА ЕГО И САМА ЖЕ ПРОИЗВОДИТ.

пилота! И если Элфину Эвансу оставалось лишь наблюдать за сражением со стороны (шансы у него еще сохранялись), то Теему Сунинену, Эсапекке Лаппи и Яну Копецки предстояло баталии продолжить. Перед Ралли Уэльса любители математических выкладок рассматривали различные варианты развития событий, но и без вычислений было ясно, что никто из этой тройки права на ошибку уже не имеет. И надо же такому случиться, что первым ту самую ошибку допустил Лаппи, не удержавший свою Fabia R5 на грязной и скользкой трассе. После этого финну из ŠKODA Motorsport оставалось только одно — атаковать, несмотря на полученные в аварии повреждения автомобиля. И Эсапекка не просто атаковал — он сумел отобрать лидерство у Сунинена! При этом Лаппи просто творил чудеса и в конце дня, который так плохо начинался, «привез» своему основному сопернику... более 46 секунд! И своего лидерства Эсапекка не упустил до конца гонки. А заключительная часть этого ралли была и вовсе потрясающей: Понтус Тидеманд до самого финиша атаковал позицию Сунинена и в результате финишировал вторым, опередив своего оппонента на 1,1 секунды! И вот каким был расклад в зачете WRC 2 перед заключительной гонкой на дорогах Австралии: у Эванса и Сунинена по 120 очков, но и Элфин и Теему уже использовали все зачетные гонки, и они вне игры. У Лаппи — 107 очков и возможность стартовать в Австралии, где для завоевания титула ему достаточно финишировать на втором месте... В зачете WRC 2 Ралли Австралии победу одержали Эсапекка Лаппи и Янне Ферм!

УСПЕХИ В АЗИИ

«Мы полны решимости в пятый раз завоевать чемпионский титул в FIA Asia-Pacific Rally Championship. В этом регионе у нас очень много поклонников, и он имеет

большое значение для марки ŠKODA» — вот такое руководство к действию было дано директором ŠKODA Motorsport Михалом Храбанеком команде ŠKODA MRF, пилотам которой и предстояло выступать на этапах APRC. К победе обязывала и статистика: в чемпионате Азиатско-Тихоокеанского региона автомобили ŠKODA неизменно побеждали с 2012 года. В составе экипажей — опытнейший Гаурав Гилл, который в 2013-м уже становился победителем APRC, и 23-летний Фабиан Крайм, который начал выступления в ралли лишь в 2013 году, но уже сумел показать себя с самой лучшей стороны. Первая же гонка APRC, Ралли Новой Зеландии, вылилась в настоящее сражение опыта и молодости, но успех достался опыту — победу одержал Гилл. При этом экипажи ŠKODA MRF не оставили соперникам никаких шансов. Примерно так же развивалась ситуация и в Австралии, где гонка проходила по размытым дождями лесным дорожкам, — победителем ралли стал Гаурав Гилл, а со вторым результатом финишировал Фабиан Крайм. А свою третью подряд победу в APRC Гилл отпраздновал в Китае, где маршрут ралли был значительно изменен по сравнению с предыдущими годами. В частности, он включал спецучастки, проходившие по степи, опоясывающей пустыню Гоби. На подиуме это ралли закончил и экипаж Фабиана Крайма. А вот на следующий этап APRC, на японский остров Хоккайдо, Гаураву Гиллу предстояло отправиться с новым штурманом, так как Гленн Макнил в это же время был задействован на Ралли Финляндии. Но с опытным Стефаном Прево Гаурав быстро нашел общий язык: «Конечно, из-за замены штурмана я немного нервничал. Но все получилось хорошо, даже невзирая на то, что мы внесли серьезные изменения в настройки нашего автомобиля по сравнению с теми, что были в Китае». Второе место вновь занял Фабиан Крайм. В том, что Гаурав Гилл и команда ŠKODA MRF станут победителями Азиатско-Тихоокеанского

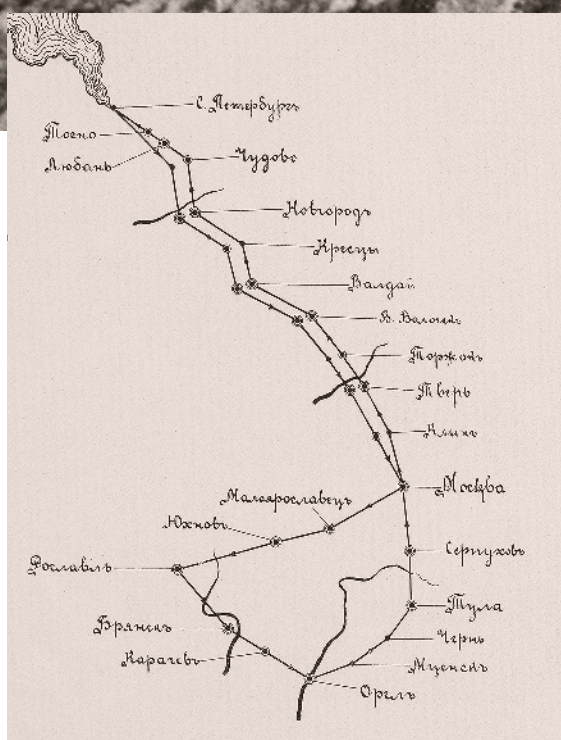
чемпионата, сомнений уже не было, и победа была одержана досрочно. На пятом этапе APRC, проходившем в Малайзии, Гилл одержал очередную победу, а с ней завоевал и второй в своей карьере титул победителя Азиатско-Тихоокеанского чемпионата. «Мы пятый год подряд становимся чемпионами APRC, что в очередной раз подтверждает профессионализм нашей команды. На всех этапах чемпионата мы были самыми быстрыми, и с успехом продемонстрировали качество автомобилей ŠKODA перед десятками тысяч болельщиков», — отметил Михал Храбанек.

И ПРОЧАЯ, И ПРОЧАЯ, И ПРОЧАЯ

С 2015 года ŠKODA Motorsport было произведено и передано клиентам по всему миру около сотни автомобилей ŠKODA Fabia R5. Для такого штучного товара — прекрасный показатель.

И количество неизбежно должно было обеспечить качество, что и было отмечено во многих региональных и национальных чемпионатах. «Частники» наряду с пилотами заводской команды добились прекрасных результатов. Выступая на ŠKODA Fabia R5, Натсер Аль-Аттия стал победителем чемпионата Ближнего Востока, а в Южной Америке триумфатором FIA Codasur South American Rally Championship стал Густаво Саба. Ян Копецки второй год подряд побеждает в чемпионате Чехии, Фредди Лойкс приносит марке ŠKODA четвертую подряд победу в чемпионате Бельгии, в чемпионате Германии победил «многостаночник» Фабиан Крайм, который «по совместительству» стал и вице-чемпионом APRC. На счету экипажей, выступавших на автомобилях ŠKODA Fabia R5 в 2016 году, победы в чемпионатах Венгрии, Словакии, Дании, Ирландии (гравий), Франции (асфальт), Парагвая и Латвии (здесь победы добился 16-летний финн Калле Рованпера). Итог этого насыщенного для ŠKODA Motorsport сезона подвел Кристиан Штрубе, член совета директоров ŠKODA AUTO, возглавляющий департамент технического развития: «Многочисленные титулы и победы по всему миру показывают, что разработанная нами ŠKODA Fabia R5 стала настоящим автомобилем-победителем. И компания ŠKODA AUTO по праву может гордиться своими спортивными достижениями». 

Испытание Россией



ТЕКСТ: Иван Баранцев | ФОТО: из архива ŠKODA и автора

ОСЕНЬЮ 1912 ГОДА РОССИЙСКОЕ ВОЕННОЕ ВЕДОМСТВО ПРОВЕЛО МАСШТАБНЫЙ ПРОБЕГ ГРУЗОВЫХ АВТОМОБИЛЕЙ РАЗНЫХ МАРК С ЦЕЛЬЮ ВЫЯСНИТЬ, КАК СОВРЕМЕННЫЕ ОБРАЗЦЫ ЗАРУБЕЖНОГО ПРОИЗВОДСТВА — СВОИХ-ТО НЕ БЫЛО! — ПОВЕДУТ СЕБЯ НА ДОРОГАХ ИМПЕРИИ. ПРОБЕГ ТОТ БЫЛ ПРИМЕЧАТЕЛЕН ПО МНОГИМ ПРИЧИНАМ. НО НАМ ДЛЯ РАССКАЗА ДОСТАТОЧНО ОДНОЙ. НА НЁМ ВПЕРВЫЕ В РОССИИ БЫЛ ПОКАЗАН В ДЕЛЕ ПОЛНОПРИВОДНЫЙ АВТОМОБИЛЬ, И АВТОМОБИЛЬ ЭТОТ НАЗЫВАЛСЯ ŠKODA. НЕ LAURIN & KLEMENT, А ИМЕННО ŠKODA. ВПРОЧЕМ, В ПРОБЕГЕ ОТМЕТИЛИСЬ ОБЕ СВЯЗАННЫЕ ОБЩЕЙ ИСТОРИЕЙ МАРКИ.



Характеристика шасси.

Ширина хода (въ мм.)	{	передняго	1.360 мм.
		задняго	1.360 „
Длина хода (въ мм.)			3.900 „
Сцѣпленіе			Диски.
Передача			Патентъ Даймлеръ - Шкода.
Число скоростей			4 впередъ, одна назадъ.
Колеса			Стальные.

Ш и н ы.

Переднія		Сплошныя.
Заднія		Сплошныя.
Фирма		Континенталь.
Размѣры: {	переднія	1.050 × 140.
	заднія	2/1.050 × 100.

Именно так выглядел первый в истории полноприводный автомобиль, прошедший испытание российскими дорогами. Назывался он ŠKODA.

С

читается, что предшественником нынешней автомобильной марки ŠKODA является марка Laurin & Klement, основанная Вацлавом Лаурином и Вацлавом Клементом

в 1895 году, от которого и ведется отсчет истории предприятия. Самостоятельно компания Laurin & Klement просуществовала до середины 1920-х годов, когда произошло ее объединение с машиностроительным концерном ŠKODA. Какое-то время даже продолжался выпуск автомобилей с двойным брендингом: машины одновременно несли логотипы ŠKODA и Laurin & Klement. На самом деле концерн ŠKODA так или иначе занимался автомобилями еще до слияния с фирмой Laurin & Klement.

Концерн ŠKODA, давший имя современной марке автомобилей, ведет отсчет своей истории с 1859 года: его основал граф Валленштейн как литейную и машиностроительную фабрику в чешском городе Пльзень. Через десять лет предприятие выкупил богемский промышленник Эмиль Шкода, собственно, и давший ему свое имя. Фабрика занималась металлообработкой и литьем, делала механизмы для мельниц, паровозы, электростанции, конструкции для шлюзов, артиллерию и разное военное снаряжение. Еще до Первой мировой войны концерн ŠKODA освоил выпуск полноприводных грузовиков — армейских тягачей. Один из них и принял участие в конкурсе грузовых автомобилей российского Военного министерства в 1912 году. И еще один удивительный факт: за десять с лишним лет до объединения ŠKODA и Laurin & Klement выступали в России на пробегах, организованных Военным ведомством, в качестве конкурентов.

1. Напутственный молебен перед стартом в присутствии военного министра Сухомлинова.

2. Колонна грузовиков покидает Москву через Серпуховскую заставу и направляется в Орел.



1

НА КОНКУРСНЫХ НАЧАЛАХ

В дореволюционной России грузовики не выпускались вообще, поэтому Военному министерству приходилось закупать их у иностранных производителей. Активная автомобилизация Русской императорской армии началась с назначением в 1909 году министром генерала от кавалерии Владимира Александровича Сухомлинова — человека прогрессивных взглядов и сторонника использования различной техники. Так, при нем появились не только автомобильные войска, но и Императорский военно-воздушный флот. Именно при Сухомлинове состоялось три автомобильных пробега, устроенных Военным министерством, — их задачей являлось выявление наиболее пригодных для армии типов автомобилей.

Первый пробег устроили в июне 1911 года, его маршрут пролегал из Санкт-Петербурга в Москву с дополнительными испытаниями на проселочных дорогах Московской губернии. Почти все участвовавшие в том пробеге грузовики являлись собственностью Военного министерства, купившего в числе прочих и санитарный автомобиль Laurin & Klement. В мае-июне 1912 года испытывались легковые, или, как их называли сами военные, «штабные» автомобили, среди которых было два Laurin & Klement. Осенью того же года военные снова испытывали грузовики. Но условия пробега поменялись: его организовали как конкурс, а фирмы-участники отправили на него свои машины, шоферов и даже оплатили бензин. Здесь и встретились трехтонный грузовик Laurin & Klement и полноприводный тягач ŠKODA.

Желающих отхватить лакомый кусок от русских военных заказов набралось два десятка из числа ведущих европейских автопроизводителей. На старт вышли 54 участника (некоторые марки вы-



2



„Ш К О Д А“.



Характеристика мотора.

Порядковый номеръ	52.
Фирма	Шкода.
Число цилиндровъ	4.
Диаметръ и ходъ поршня (въ миллиметрахъ)	140 × 150.
Число оборотовъ (въ минуту)	1.000.
Мощность (въ лош. сил.)	55—70.
Карбюраторъ	Шкода.
Система охлажденія	Насось.
Радіаторъ	Соты Даймлера.
Зажиганіе	Магнето Бошъ выс. напряж.
Смазка	Масленка Фридмана.

В ѣ с ѣ.

Мертвый (въ пудахъ)	301 пудъ.
Полезная нагрузка	4 тонны.
Общая „	541 пудъ.

Страница из отчета о пробеге с описанием прицепной повозки к тягачу ŠKODA (описание тягача на стр. 65). Кабина над прицепом предназначена для лиц, сопровождающих груз.



1

2

КЪ СПОРТУ!

№ 46.

Суббота, 13 октября 1912 г.

ПОДПИСНАЯ ЦЕНА:
 За 1 год с доставкой и пересылкой 10 руб.
 " " " " " " " " " " " " " " 8 руб.
 " " " " " " " " " " " " " " 6 руб.
 За каждую новую подписку

ТАКСА НА ОБЪЯВЛЕНИЯ:
 Строка первой по 25 стр. объявлений 30 коп.
 " " " " " " " " " " " " " " 20 коп.
 " " " " " " " " " " " " " " 10 коп.
 " " " " " " " " " " " " " " 5 коп.
 " " " " " " " " " " " " " " 2 1/2 коп.

АДРЕСЪ РЕДАКЦИИ: Москва, Маросейки, Спасо-Глинницкое, п. д. 4, к. 30. Тел. 311-52.
Петербургского отделения: Николаевская, б. кв. 29. М. Ф. Антоновичъ.

Приёмные часы: Работают ежедневно, кроме воскресенья и субботы отъ 9—40 утру.
 Заслуживший контроль ежедневна отъ 10—5 часа.

Военный пробѣтъ грузовыхъ автомобилей.



Тяжелые мосты шоссейныхъ и проселочныхъ дорогъ были совершенно непригодными къ тяжелому грузу автомобилей, и поэтому получившаяся для них совершенно пригодная. На рисункѣ изображенъ провъзъ моста подъ машиной Дайера.

СЪ № 47-го въ журналѣ "Къ Спорту" будутъ выходить большое много разъ сообщенія спортивной жизни и Петербурга и окрестностей съ нѣмъ вѣроятно. По приему милости извѣстить "Петербург" будутъ также и о важномъ изобретеніи спортивной формулы въ русскомъ военномъ. Общій редакционный напечатанный экземпляръ на имя П. П. Петрицына, въ подарокъ и личнаго обращения къ нему въ издательствѣ издана. Адресъ П. П. Петрицына: К. Пушкинская, д. 67, кв. 14. Телер. 444-40.



НА МОМЕНТ ПРОВЕДЕНИЯ ПРОБЕГА ПРЕИМУЩЕСТВА ПОЛНОПРИВОДНОЙ ТРАНСМИССИИ БЫЛИ НЕОЧЕВИДНЫ. ŠKODA ВЫПОЛНИЛА В РОССИИ РОЛЬ ПЕРВОПРОХОДЦА.



1. Среди участников пробега преобладали грузовики классической капотной компоновки. ŠKODA была бескапотником.

2. Остановка колонны легких грузовиков в Малоярославце.

3. Пробег грузовых автомобилей освещали многие издания, включая московский журнал «К спорту!»

4. Очередной мост не выдержал тяжести грузовика. Кожух перед задним левым колесом скрывает цепной привод.

5. Непролазную грязь можно было встретить не только в глуши, но и на центральных улицах городов.

ставили несколько машин разного типа). «Конкурсантов» сопровождала цистерна с бензином, семь казенных легковых автомобилей и тринадцать частных. Среди участников могли оказаться и грузовики Русско-Балтийского вагонного завода в Риге, но Военное ведомство их так и не дождалось.

ПО СТЕПЕНИ ТЯЖЕСТИ

Среди всей этой армады особняком стоял тягач ŠKODA — единственный полноприводный автомобиль в пробеге. Машин с приводом на все колеса в ту пору в мире вообще было очень мало, а эта — первая из попавших в Россию. Во всяком случае, первая из тех, судьбу которой можно проследить, опираясь на неоспоримые свидетельства.

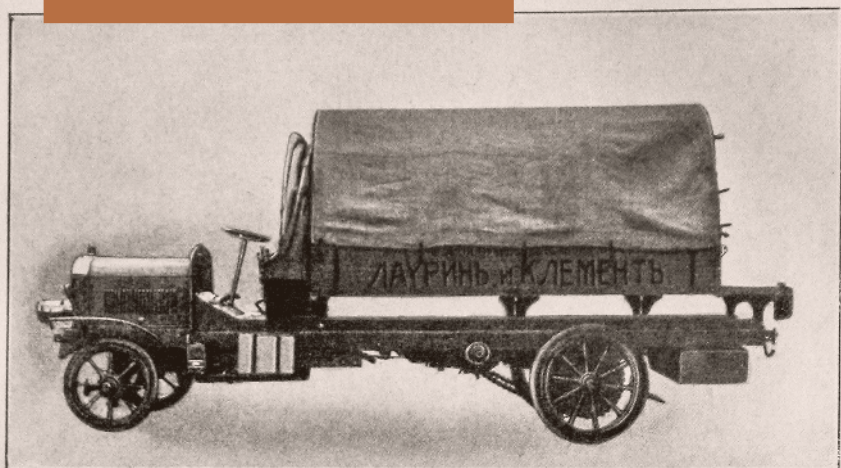
На конкурс Военного министерства тягач попал при посредничестве двух человек: графа Ф.П. Лубенского и некоего И.Л. Мендроховича, являвшихся совладельцами технической конторы, представлявшей интересы концерна ŠKODA в Российской империи. К слову, для компаньонов было большим риском представить в России такое изделие, как полноприводный тягач. Автомобили со всеми ведущими колесами тогда только-только появлялись, а знакомство Военного министерства с подобной машиной оказалось неудачным: немецкий полноприводный Daimler 1907 года забраковали заочно за сложностью конструкции. В июне 1909 года Машиностроительный, чугунолитейный и котельный завод Г.А. Лесснера в Санкт-Петербурге предложил Управлению военных сообщений начать производство полноприводной

модели для нужд армии, но военные посчитали проект слишком дорогим, а его конструкцию, опять же, слишком мудреной.

Поэтому путь Лубенского и Мендроховича, как и любых первопроходцев, оказался нелегким. Началось все с заявки в Военное министерство, отправленной на конторском бланке 31 июля 1912 года. В ней, в частности, указывалась и спецификация тягача: двигатель марки Austro-Daimler, четыре цилиндра, мощность 55/70 л.с. при 1000 об./мин. (тогда мощность подразделялась на реальную и налоговую), диаметр цилиндра и ход поршня — 140x150 мм, колесная база — 3900 мм, колея — 1360 мм, объем топливного бака — 130 литров. Трансмиссия системы «ŠKoda—Даймлер» в спецификации описывалась так: «Приводы ко всем четырем колесам, сзади с зубчатыми колесами и зубчатыми кранцами с внутренним зацеплением, спереди — патентованную конусоколенную систему, 4 отдельных приводных вала с 1 дифференциалом». Впрочем, это еще не все цифры, способные передать масштабы этого монстра. Грузоподъемность тягача составляла четыре тонны, а общая масса с грузом — 541 пуд, или 8861 кг.

Компоновка ŠKODA была бескапотной: шофер сидел над мотором на высоте около двух метров. Рулевое управление обходилось без усилителей, как и тормоз со сцеплением, что требовало от шофера значительной физической силы. Кабины как таковой не было — место водителя накрывалось складным тентом, а в роли «отопителя» этого продуваемого всеми ветрами пространства выступал четырехцилиндровый «калорифер» под сиденьем. Особой мягкости и плавности от езды на тягаче ждать тоже не приходилось: на все колеса ставились сплошные, а не пневматические, шины или грузоленты фирмы Continental, главным достоинством которых являлось то, что их невозможно было проколоть. Еще тягачу полагался прицеп, или, как он назывался в отчетах, «прицепная повозка», грузоподъемностью две тонны. В пробеге тягачу ŠKODA с прицепом присвоили порядковый номер 52 — нумерация шла по степени тяжеловесности. Например, трехтонный грузовик Laurin & Klement шел под номером 27.

В СВОДНОЙ ВЕДОМОСТИ ОТМЕЧАЛОСЬ ВЫСОКОЕ КАЧЕСТВО ШКОДОВСКОГО ТЯГАЧА, СУМЕВШЕГО ВЫДЕРЖАТЬ ВЕСЬ ПРОБЕГ БЕЗ СЕРЬЁЗНЫХ ПОЛОМОК.



1

НЕТ ДОРОГ, НО ЕСТЬ НАПРАВЛЕНИЯ

Стартовал пробег 19 сентября 1912 года. Осеннее время выбрали специально, чтобы испытать грузовики в наиболее неблагоприятных дорожных условиях. Рекогносцировка показала, что трасса от Санкт-Петербурга до Москвы не вызывает особых опасений — это было ровное и хорошее шоссе, а вот дороги южнее отличаются плохим состоянием и слабыми мостами. Все автомобили шли полностью загруженными — в качестве балласта загрузили кирпичи и тюки с прессованным сеном (учитывая, что основной тягловой силой в армии той поры были лошади, выбор понятен).

До Москвы грузовики добрались без особых приключений, а уже южнее начались настоящие дорожные испытания, как и мечтало Военное ведомство. Сразу же пошли дожди, превратившие дороги в непроходимое месиво грязи, причем не только за городом, но и в населенных пунктах. «Городское шоссе в Карачеве, — гласил отчет о пробеге, — в ужасном состоянии: ухабы, ямы, рытвины, грязь по оси и полное отсутствие следов мощения». При въезде в город Мценск многие грузовики не смогли взять подъем: «шоссе» представляло из себя россыпь выбоин, покрытых черноземной грязью, размокшей от дождя. Предполагалось, что автомобили в армии придут на смену гужевому транспорту, но, как показал пробег, они сами не всегда могли справиться с российскими дорогами без помощи конной тяги. Перед Мценском многие грузовики пришлось раз-

грузить, отсоединить прицепные повозки и впрячь четырнадцать лошадей, чтобы втащить их в гору. Правда, не все оказались такими беспомощными — самостоятельно подъем сумели взять автомобили марок Büssing, Mannesmann-Mulag и, конечно же, полноприводная ŠKODA. Последняя, правда, существенно уступала заднеприводным моделям в скорости при движении по более или менее нормальным дорогам. Тягач брал другими показателями: в частности, катил за собой тяжелый прицеп там, где остальные не могли проехать в одиночку.

Из-за плохого состояния мостов для девяти тяжелых грузовиков, в числе которых была и полноприводная ŠKODA, маршрут пробега значительно укоротили. Из Москвы они направились через Серпухов, Тулу, Чернь и Мценск в Орел, откуда вернулись в Москву тем же путем, в то время как остальные взяли курс на Рославль. Потом этот отрезок пути назвали самым худшим, особенно перегон Брянск — Орел. Он как будто был создан для отправленной другим маршрутом полноприводной ŠKODA.

«Щебенный слой во многих местах совершенно отсутствует, встречаются ямы глубиной до аршина, наполненные жидкой грязью. Во многих местах выбоины во всю ширину дороги или расположены в шахматном порядке. На прохождение 1-1½ верст требовалось от 15 до 20 минут, и то если грузовоз проходил собственными силами и не требовал буксировки». Так этот участок описан в отчете о пробеге.

В таких случаях заднеприводным машинам не помогало ничего, даже надевание на колеса цепей: грузовики все равно «садились» намертво. До-



2



3

рожные колеи заполняли кирпичами и досками и уже потом по этому «настилу» пускали колонну. От работы на пределе возможного трещали моторы, слетали с дисков грузоленты, провисали и рвались приводные цепи — тогда еще не на всех автомобилях применялись карданные валы. Не выдерживали веса автомобилей и рушились деревянные мосты. Такие аварии сразу же нарушали ход колонн: требовалось значительное время не только для того, чтобы вытащить грузовик, но и разгрузить его перед этим, а потом снова заполнить балластом. Затем начинался ремонт моста, по которому предстояло пройти остальным машинам. В ход шли доски, которые везли с собой, а также ограждения мостов. После таких приключений уставшие и грязные автомобилисты — русские, австрийцы, немцы, французы и так далее — за полночь прибывали в пункт ночевки, порой размещаясь где придется: не во всех городах находились свободные номера в гостиницах в достаточном количестве.

ОПЕРЕДИВ ВРЕМЯ

В Москве обе колонны соединились и вместе продолжили путь в Санкт-Петербург. На обратном пути температура опустилась ниже нуля, подморозив размокший от дождей грунт и облегчив тем самым движение. Правда, замерзло и масло в моторах — приходилось разводить костры под автомобилями. В Санкт-Петербург грузовики вернулись 12 октября, проведя в пути 23 дня. ŠKODA, как и другие тяжелые грузовики, прошла только 2042 версты вместо 2310, как все остальные. Одна верста, напомним, равняется примерно 1067 метрам.



4

Когда настало время подводить итоги, ŠKODA оказалась в странном положении: тягач с приводом на все колеса и прицепом, который он тащил за собой всю дорогу, сравнивали с обычными заднеприводными грузовиками. Конечно же, у одного из первых в мире грузовиков колесной формулы 4x4 вес оказался большим, расход бензина и масла — высоким, а скорость — низкой. Зато в сводной ведомости отмечалось высокое качество шкодовского тягача, сумевшего пройти такое расстояние от начала и до конца без серьезных поломок: состояние мотора, сцепления и тормозов оценили как отличное, а коробки передач, рессор и шин — как хорошее.

И все же Военное министерство отказалось от закупок тягачей со всеми ведущими колесами — слишком сложными они казались в то время. Предпочтение отдали обычным заднеприводным грузовикам, составившим основу армейского автопарка в предвоенные годы. В любом случае, в 1914 году началась Первая мировая война, и Россия с Австро-Венгрией и ее автомобильной промышленностью, включавшей ŠKODA и Laurin & Klement, оказались по разные стороны баррикад.

Но прогресс было не остановить. Уже в ту войну Россия начала закупать для армии грузовики с полным приводом. Американские — свои у нас появятся значительно позже.

1. Грузовик Laurin & Klement участвовал в пробеге под номером 27. Грузоподъемность — 3 т, мощность 30/40 л.с.

2. Титульный лист отчета о пробеге, изданного в 1913 году.

3. Грузовик должен был прийти на смену лошади, но без помощи гужевой тяги в 1912 году на наших дорогах обойтись еще не мог.

4. Участники пробега в Москве перед зданием Манежа.



Звенящая слава

текст: Фёдор Сергеев | фото: Леонид Львов

МЕЖДУ ДВУМЯ БОЛЬШИМИ И ИЗВЕСТНЫМИ ЧЕШСКИМИ ГОРОДАМИ БРНО И ОСТРАВА ЕСТЬ ПОСЕЛЕНИЕ БРОДЕК У ПРЖЕРОВА. В НЁМ НАХОДИТСЯ МАЛЕНЬКОЕ СЕМЕЙНОЕ ПРЕДПРИЯТИЕ СО ЗВЕНЯЩЕЙ НА ВЕСЬ МИР СЛАВОЙ.



Б

родек у Пржерова — из тех населенных пунктов, про который сразу так и не скажешь, что это: большая деревня или все же маленький город. А русской транскрипции вообще не найти, пишут прямо по-чешски: Brodek u Přerova. Но мы-то знаем, как читается буква ř.

В Бродке у Пржерова находится единственный в Чехии цех по литью колоколов. Единственный, где могут сделать более или менее крупный колокол. Массой полтонны, например.

ЗНАК СУДЬБЫ

Колокольное производство — это прошлый век, причем во всех смыслах. И заказчиками в основном являются религиозные объединения и организации, и используемые технологии, мягко говоря, не новы. Нет колоколов четвертого или пятого поколения, все давным-давно известно. В чем же дело? В нюансах.

Семейное предприятие Zvonařská Dílna Tomášková-Dytrychová было основано после Второй мировой войны при до-вольно любопытных, как гласит семейная

легенда, обстоятельствах, о которых нам рассказала Летиция Дитрихова, нынешняя хозяйка «звонарской дильны», внучка Йозефа Дитриха — человека, с которого все началось. Маленькое уточнение: в чешском языке традиционно различаются женские и мужские фамилии в семье. Мужские, исходные, более короткие, к женским добавляется «ова». Что для России удивительно, для Чехии норма: фамилия деда — Дитрих, внучки — Дитрихова.

У деда Летиции было два увлечения: литейное дело (он мог красивую дверную ручку сделать, как во дворце) и классическая музыка — обожал концерты, которые посещал со своей женой, бабушкой нашей героини. Бабка Летиции Дитриховой была из Польши, а дед из Австрии — такие вот жители чешской глубинки. Но дело не в этом.

Шел как-то Йозеф Дитрих по Бродке у Пржерова мимо костела, когда звонили колокола. И тут один из колоколов возьми и тресни. Вы, может, и не заметили бы, а у деда, который никаким дедом на тот момент еще не был, — музыкальный слух, сразу услышал неладное.

Другой бы подумал на его месте: «Эх, какая досада!» — и потопал бы по делам дальше, по просторам социали-

стической Чехословакии. Но Йозеф разглядел знак судьбы, решив, что именно он, а никто другой, должен сделать новый колокол. Собственно, других желающих и не наблюдалось. Более того, Йозеф Дитрих тоже никаким опытом изготовления колоколов не обладал, а отлить надо было не дверную ручку или бронзовый подсвечник, а стокилограммовое изделие, которое должно было не только хорошо выглядеть, но еще нормально звучать.

За вечерним пивом — скорее всего, за ним, а как иначе? — Йозеф Дитрих рассказал о своей затее друзьям.

Друзья обладали трезвым взглядом на вещи, покрутили у виска, заявив, что будут крайне удивлены, если Йозеф вскоре не забудет о своей идее. В общем, поспорили, будет через год в костеле висеть новый колокол взамен треснувшего или нет. Спорили не просто так, а на мешок муки: в конце 1940-х годов — не баран начал.

Вполне вероятно, что протрезвев, дед пожалел, что ввязался в эту историю, поскольку выяснилось: книг, в которых рассказывалось бы, как лить колокола, нет. Нет в продаже, нет в библиотеке, и в интернете тоже нет, потому что интернета еще не изобрели. Собственно,



За последние два века в производстве колоколов мало что поменялось. Отключи в мастерской электричество, и работа не остановится.



1



2



3

1. Летиция Дитрихова в совершенстве освоила литейное дело, которое во всем мире считается типично мужским занятием.

2. Веточка туй на колоколе – фирменный знак. В форму закладывается настоящая ветка, которая при заливке металла сгорает без следа.

3. Примерно половину стоимости колокола составляет цена металла, колокольной бронзы, которую каждый производитель готовит сам.

ИЗГОТОВЛЕНИЕ КОЛОКОЛА МАССОЙ ОДНУ ТОННУ ВМЕСТЕ С ХУДОЖЕСТВЕННЫМ ОФОРМЛЕНИЕМ ОБОЙДЁТСЯ ЗАКАЗЧИКУ ПРИМЕРНО В 20 ТЫСЯЧ ЕВРО.



и сейчас профильной литературы очень мало: мастера, погоревав, как сложно дойти до всего самому, но набравшись в конце концов опыта, почему-то не стремятся делиться наработками со всем остальным человечеством. Летиция Дитрихова, когда мы задавали ей вопросы, касающиеся тонкостей технологии, смотрела на нас как будто с подозрением: мол, журналисты ли перед ней? Может, речь идет о банальном промышленном шпионаже? Книги с названием «Все секреты колокольного мастерства» она, насколько нам известно, тоже писать не собирается. Опыт передается по наследству.

Но вернемся к деду. В помощники Йозеф Дитрих призвал свою любимую науку математику, а еще кое-какие книги по самолетостроению, поскольку углядел сходство между профилями крыльев воздушных судов и колоколами в разрезе. У колоколов, для справки, тоже бывают разные профили, которые оказывают на звучание не менее существенное влияние, чем масса изделия.

Йозеф Дитрих потерял покой и сон. Но в 1950 году в пределах оговоренного пари срока в костеле висел новый колокол. А дело пошло. Семейное

предприятие получило нечто вроде статуса кооператива, который выполнял заказы для государственной конторы в Праге. Колоколам, правда, приписывалась не столько религиозная, сколько художественная ценность: все-таки страна как могла строила коммунизм.

Секреты мастерства в колокольном деле обычно передаются от отца к сыну. Но у Йозефа Дитриха не было сыновей, были жена и дочери, которым он ничего не успел передать, поскольку умер в 53 года, еще до рождения своей внучки, нынешней хозяйки предприятия.

Когда Йозеф Дитрих ушел из жизни, проявить характер пришлось его жене Летиции (нашу героиню, как нетрудно догадаться, назвали в честь бабушки). Ей стало жалко бросать дело, которому муж отдал 15 лет жизни, да и знакомые уверяли: продолжишь лить колокола — значит, и твой Йозеф будет в них жить.

Фактически бабушке пришлось во второй раз затевать дело с нуля, разбираясь в записях покойного супруга. На девять месяцев производство встало, но потом открылось вновь, и с тех пор колокольное предприятие из Бродека у Пржегорова знаменито еще и тем, что типично

мужским делом — литьем металла — тут занимаются женщины.

— Колокольное производство требует, чтобы человек был силен сразу в нескольких областях, — поясняет нам Летиция Дитрихова. — Во-первых, разбирался в металлах и литейном деле; во-вторых, дружил бы с математикой, без которой будущий колокол не рассчитать; в-третьих, обладал каким-никаким музыкальным слухом и, в-четвертых, имел представление об эстетике, потому что наша продукция должна не только хорошо звучать, но и привлекательно выглядеть.

Бабушка продолжила развивать производство, передала своей дочери, а та — Летиции, что сидит напротив нас в небольшом офисе и не без гордости показывает фотографию в альбоме:

— Самый большой колокол в истории компании отлила я. Семь тонн. Наверное, чтобы вам было легче понять, упомяну один только факт: после отливки колокол остывал три недели. Мы его сделали для костела в городе Кошице, это в Словакии. У них случился пожар в колокольне, старый колокол упал и разбился. Осколки сложили вместе, сегодня они представлены как экспонат, а мы сделали новый.

ПО СЛОВАМ
ЛЕТИЦИИ
ДИТРИХОВОЙ,
КОЛОКОЛЬНЫЙ
ЗВОН ОКАЗЫВАЕТ
ЦЕЛЕБНОЕ
ДЕЙСТВИЕ. НА ТЕХ,
КТО В НЕГО ВЕРИТ.



ОЛОВО И МЕДЬ

Колокольное производство, как уже было сказано, страшно консервативная вещь. Состав сплава, так называемой колокольной бронзы, не менялся столетиями. Классическая пропорция: 23% олова, 77% меди. К чистоте металлов выдвигаются самые строгие требования. Слегка играя соотношением меди и олова, производители добиваются изменения как звучания колокола, так и физических свойств сплава.

Странная, если задуматься, история. Олово — мягкий материал, медь тоже (сложно представить, что медный таз для варенья может расколоться), а колокола, сделанные из сплава двух этих металлов, прочностью особой не отличаются. История московского Царьколокола — отличное тому подтверждение. С другой стороны, служили бы коло-

кола вечно, пани Дитрихова осталась бы без работы.

Забавный, кстати, исторический штрих. В стародавние времена колокольных дел мастера не сидели на месте, ожидая заказа, а сами странствовали в поисках тех, кому нужен колокол. И прямо на месте лили. Помощники из числа добровольцев, верующих мужчин, находились сразу. Собственно, для этого нужно не так уж и много. Олово и медь. Тигель, в котором будет плавиться металл. Иногда использовали не дорогую бронзу, а железо, которое не так благозвучно. Топливо. Сегодня применяется каменноугольный кокс, но это не единственный возможный вариант. Глина для формы. И кое-что еще.

Пани Дитрихова, например, использует в производстве пиво и коровью шерсть. Пиво, наверное, подумаете вы, пьют мастера, когда стоят у печи? Чешские стеклодувы — мы сами видели — пиво очень даже охотно употребляют прямо на рабочем месте.

А Летиция Дитрихова льет его в глину для лучшей пластичности. Пиво — строго местное, «Зубр» называется. Глина — из карьера неподалеку, очень

хорошая и очень дорогая. Но менять поставщика чревато непредсказуемыми последствиями.

Глиняную форму вылепляют послойно. Сделай ее за раз — треснет при высыхании. Для большей прочности каркаса в него добавляют коровью шерсть. У пани Дитриховой есть знакомые с коровами, которым регулярно стригут челки. Эта шерсть и идет в колокольное дело. Другая не совсем обычная добавка — ячменная шелуха, также благотворно влияющая на прочность формы. Когда-то давно в глину добавляли сырые куриные яйца. Повреждение формы при заливке — почти катастрофа, так что хороши все средства.

Еще над формой работают художники: наносят рисунок и имена людей, которые скинулись на изготовление колокола и не выступают против того, чтобы данный факт был увековечен.

Перед отливкой в форму кладут маленькую веточку туи, символ компании. Веточка сгорит, а след останется. Понятно, что двух одинаковых веточек не бывает, так что каждый колокол и в этом уникален.



Суvenirная продукция и прочие «малые формы» обеспечивают «звонарской дильне» пани Дитриховой стабильный доход: купить приятную безделушку может позволить себе любой.

ВОПРОСЫ ЯЗЫКОЗНАНИЯ

В православных храмах, чтобы извлечь из колокола звук, приводят в движение колокольный язык. В католических храмах качают колокол, в то время как язык остается неподвижен. Язык, кстати, делают из железа.

Принципиальная разница, как считает пани Дитрихова, заключается в том, что неподвижный колокол дает меньше звука. Звучит-то прежде всего внутренняя часть колокола, и когда она поворачивается то в одну, то в другую сторону, волны распространяются на большее расстояние. В итоге 500-килограммовый православный колокол по громкости сопоставим с 300-килограммовым католическим.

Кто-то возразит, что громкость не главное, важнее благозвучность, но с этим, считает Летиция, у ее колоколов нет проблем. Это она и сама может сказать, как опытный кампанолог, специалист по колокольному звону, так и сертифицированные эксперты-кампанологи со стороны, которых на всю Чехию — по

пальцам одной руки перечесть, ведь помимо музыкального слуха нужно еще иметь разрешение от архиепископства на оказание подобного рода консультационных услуг.

Вообще кампанолог не обязан разбираться в технологии производства колоколов. Его задача — приехать по вызову церковной общины на место, составить точное техническое задание, какой колокол надо отлить с учетом того, как звучат остальные колокола на звоннице, а потом принять работу.

Иногда «представители заказчика» лично присутствуют при самом ответственном моменте, то есть непосредственно отливке. Кто просто смотрит, некоторые поют хором. У сотрудников компании обычай не столь громкий: читают «Отче наш».

Наверное, кто-то скажет, что все это ерунда и ничего кроме физики, химии, математики и механики в процессе нет, однако факт остается фактом: колокола пани Дитриховой заказывают люди не только из Чехии, но еще из Австрии и Словакии, России и Украины, Южно-Африканской Республики и Венгрии. Значит,

нет в этом деле мелочей. Погода и время года — и те, по наблюдениям Летиции, влияют на результат. Было бы все просто, производство давно бы освоили в Китае.

В населенный пункт Бродек у Пржерова, что расположен между Брно и Оставой, дела вряд ли приведут вас. А в Праге вы, вполне вероятно, окажетесь. Так вот знайте. В соборе Святого Вита, главном храме столицы Чешской Республики, три из семи колоколов, включая «Доминик» массой в одну тонну, сделаны пани Дитриховой в 2012 году. Оригинальные были изъяты во время Первой мировой войны: стране нужен был металл.

Такой заказ — высокая честь. Сами посудите: остальные колокола в соборе, в том числе и «Зигмунд» на 13,5 тонны, были изготовлены с середины XVI века по начало века XVII.

За успешное выполнение сложного заказа и многолетний добросовестный труд 28 октября 2014 года Летиция Дитрихова была отмечена государственной наградой «За заслуги» I степени. Вручил ее лично президент Чешской Республики Милош Земан.

Жар-котлета

текст: Игорь Черский | фото: Дмитрий Лебедев

ПРОДОЛЖАЕМ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО КУХНЯМ СТРАН, В КОТОРЫХ МАРКА ŠKODA ПОЛЬЗУЕТСЯ ОСОБОЙ ПОПУЛЯРНОСТЬЮ. СЕГОДНЯ У НАС СЕРБИЯ, И ЕЁ ПРЕДСТАВЛЯЕТ ЗНАМЕНИТАЯ ГУРМАНСКАЯ ПЛЕСКАВИЦА.

Плескавица — большая, горячая, сочная, плоская котлета. Коренное отличие от привычных нам домашних котлет состоит в том, что в ней нет ни молока, ни яиц, ни хлеба, да и панировка при жарке плескавицы практически никогда не используется. Название блюда, как принято считать, происходит от слова *pljesak*, под которым понимается всяческое хлопанье руками — как во время аплодисментов, так и в процессе приготовления котлеты (поплодировать можно и в конце трапезы, если плескавица придется вам по вкусу).

Родина плескавицы — Балканы. Фирменные балканские котлеты расплозились по всей Европе давно, но главное наступление случилось после развала Югославии, когда бывшие граждане этой страны поехали искать лучшую долю в Германию, Австрию, Швецию и далее по списку. Гурманы от такой экспансии только выиграли. В России сербская кухня тоже пришлась по вкусу, поэтому количество мест, где готовят плескавицу, увеличивается постоянно.

Надеемся, что к этому списку прибавится и ваша кухня, что вынудит ваших соседей принимать и облизываться: запах балканских котлет, как и вкус, прекрасен. Правильную плескавицу жарят на гриле, но если у вас дома обычная плита, то можно и на сковороде: желательнее только, чтобы она была поувесистей — на хлипкой сложно получить хорошую аппетитную корочку, удерживающую в котлете сок. Держите рецепт плескавицы под рукой и во время дачного сезона: на углях да на решетке выйдет просто бесподобно.

Плескавицы делятся на два основных типа. Фаршированная плескавица по типу зразы несет начинку из сыра, колбасы или грибов в своем чреве. В гурманской плескавице, что будем готовить мы, дополнительные ингредиенты: твердый сыр, острый перец и копченый свиной окорок — расположены в котлете бессистемно, как рыбки в аквариуме.

За рецептом настоящей гурманской плескавицы мы отправились в сербский ресторан «Н. Тесла», что находится в Москве, на Рождественском бульваре. Шеф-повара, как и великого сербского изобретателя, тоже зовут Никола, только фамилия его Ковачевич. Пан Ковачевич несколько лет отработал в ресторане Белграда, где набрался опыта, которым сегодня с большой неохотой делится с нами. Секрет своей плескавицы пан Ковачевич рассказал на условии, что он останется в кругу хороших людей. Договорились? Итак, что нам потребуется в расчете на одну котлету. Мясо — 225 г (говядина — 75 г, телятина — 75 г, свинина — 75 г). Соль и смесь молотых перцев — по вкусу. Одна средняя луковица. Три зубчика чеснока. Твердый сыр типа гауды — 10–15 г. Копченый свиной окорок — 10 г. Масло растительное — одна чайная ложка.

Приготовили продукты? Погнали! Мелко режем лук, пропускаем через давилку чеснок и добавляем к фаршу из говядины, свинины и телятины. Соотношение видов мяса в фарше зависит от вашего вкуса, но Никола рекомендует равные доли каждого. Затем фарш еще раз пропускаем через мясорубку или «пробиваем» в блендере до однородности. Двойная обработка делает фарш более плотным и липким, благодаря чему котлету удастся пожарить не только на сковороде, но и на решетке. Теперь добавляем соль, смесь перцев и хорошенько вымешиваем. На мелкие кубики режем сыр и окорок. Добавляем их в фарш. Смачиваем руки водой, чтобы фарш не прилипал. Бережно и с душой формируем плоскую котлету толщиной около полутора сантиметров, смазываем растительным маслом и обжариваем с двух сторон до готовности. Обычно готовность наступает через 12–15 минут.

Подаем с жареным (а лучше — с запеченным в духовке) картофелем. Картофель можно посыпать свежим розмарином, а плескавицу — сыром, луком и зеленью. К столу рекомендуется подать горчицу. И рюмку сливовицы. Шеф-повар советует. Так, говорит, принято на Балканах.



Никола Ковачевич,
шеф-повар.



РЕСТОРАН-БАР
Авторской Сервировки
А. Асеев

ŠKODA SUPERB SPORTLINE

ОСОБЫЙ СТАТУС —
ОСОБЕННЫЙ ДРАЙВ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Эксклюзивный цвет
DRAGON SKIN

Когда просто демонстрировать превосходство уже неинтересно. Когда впечатлять других, забыв о своих ощущениях, уже недостаточно. Когда стиль, динамика и статус становятся одинаково важны. Тогда в вашей жизни появляется новый **ŠKODA Superb SportLine**. Выразительный спортивный дизайн и новые возможности, чтобы вы наконец могли водить автомобиль в вашей особой манере.

Спортивные и элегантные чёрные детали, динамичный силуэт и мощные двигатели делают этот автомобиль таким же амбициозным и безудержным, как вы.



Чёрные детали в интерьере и экстерьере, спортивные сиденья и руль

Performance Monitor

18" легкосплавные диски Zenith в платиновом цвете

Двигатели мощностью до 280 л. с. в сочетании с полным приводом

Узнайте больше о Superb SportLine в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.

www.skoda-auto.ru

Performance monitor — «Перфоманс монитор», Dragon Skin — «Драгон скин», Zenith — «Зенит», SportLine — «Спортлайн». Полный привод доступен для Superb SportLine 2.0 TSI 280 л. с. Реклама.

НОВАЯ ŠKODA КАЖДЫЕ 3 ГОДА

С кредитом SIMPLY CLEVER
с остаточным платежом



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA Yeti
за 410 ₽/день

ŠKODA Octavia
за 350 ₽/день

ŠKODA Rapid
за 250 ₽/день

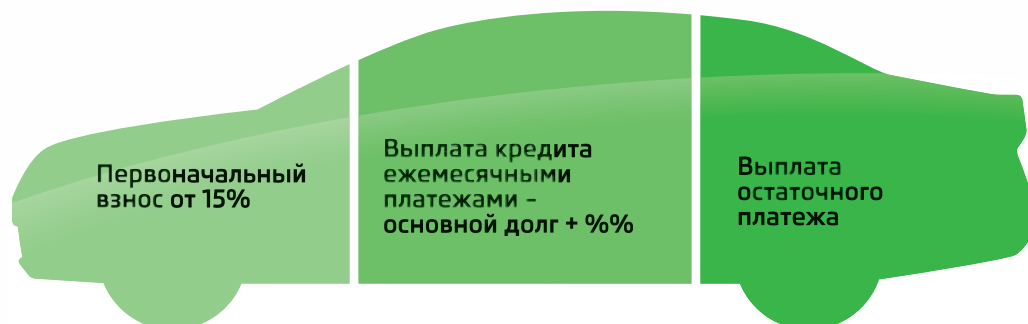
Кредит на покупку нового автомобиля ŠKODA с остаточной стоимостью* выгоден именно для вас.

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

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

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

СХЕМА КРЕДИТА С ОСТАТОЧНОЙ СТОИМОСТЬЮ



ОПЦИИ ПО ВЫПЛАТЕ ОСТАТОЧНОГО ПЛАТЕЖА ПО ОКОНЧАНИИ СРОКА КРЕДИТОВАНИЯ



Погашение остаточного платежа



Обратный выкуп дилерским центром



Пролонгация кредита

Сумма 250 р. в день означает величину затрат заемщика при ежемесячном платеже по кредиту в размере 7 500 р. при условии 30 (тридцати) календарных дней в месяце, взявшего кредит по программе кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее — Банк) «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом» на покупку нового автомобиля ŠKODA Rapid с расчетной розничной ценой 648 000 р., на срок 36 мес., с первоначальным взносом 193 880 р. (29,92 % от стоимости автомобиля), остаточным платежом 259 200 р. (40 % от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 13,57 % годовых при предоставлении полного пакета документов. Сумма 350 р. в день означает величину затрат заемщика при ежемесячном платеже по кредиту в размере 10 500 р. при условии 30 (тридцати) календарных дней в месяце, взявшего кредит по программе кредитования Банка «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом» на покупку нового автомобиля ŠKODA Octavia с расчетной розничной ценой 924 000 р., на срок 36 мес., с первоначальным взносом 282 780 р. (30,60 % от стоимости автомобиля), остаточным платежом 369 600 р. (40 % от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 13,57 % годовых при предоставлении полного пакета документов. Сумма 410 р. в день означает величину затрат заемщика при ежемесячном платеже по кредиту в размере 12 300 р. при условии 30 (тридцати) календарных дней в месяце, взявшего кредит по программе кредитования Банка «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом» на покупку нового автомобиля ŠKODA Yeti с расчетной розничной ценой 1 069 000 р., на срок 36 мес., с первоначальным взносом 322 250 р. (30,14 % от стоимости автомобиля), остаточным платежом 427 550 р. (40 % от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 13,57 % годовых при предоставлении полного пакета документов. Данная информация не является офертой Банка, расчет является приблизительным. Полная стоимость кредита и конкретные параметры кредита будут рассчитаны на основании анкеты клиента, направляемой в Банк для одобрения кредитной заявки. Указанная процентная ставка применяется для расчета платежей по кредиту при условии предоставления государственной субсидии на основании Постановления Правительства РФ № 364 от 16.04.2015 и составляет разницу между стандартной процентной ставкой Банка для соответствующих условий кредитования и размером скидки, равной двум третям ключевой ставки ЦБ РФ, действующей на дату выдачи кредита. Основные условия кредитования Банка по программе «ŠKODA Octavia, Rapid, Yeti с остаточным платежом»: валюта кредита — рубли РФ; сумма кредита — от 120 000 до 1 150 000 р. Минимальный первоначальный взнос — 20 % от стоимости автомобиля и страховых премий, в случае их включения в сумму кредита. Процентная ставка при предоставлении полного пакета документов составит: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 мес. — 13,57 % годовых. Процентная ставка при предоставлении двух документов составит: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 мес. — 14,57 % 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 01.01.2017 по 31.03.2017. Условия предоставления кредита действительны на 01.01.2017 и могут быть изменены Банком. Информация по телефону Банка: 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500, 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 1. www.vwbank.ru.
Изображённые в рекламе автомобили оснащены дополнительным оборудованием, которое не входит в стандартную комплектацию и устанавливается за отдельную плату. Реклама.