

ŠKODA MAGAZINE

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



КАК РОЖДАЕТСЯ
КАЧЕСТВО

В ОЖИДАНИИ БУДУЩИХ ПРИКЛЮЧЕНИЙ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



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

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

ПАКЕТ АКСЕССУАРОВ «СТИЛЬНАЯ ЗАБОТА О КОЛЁСАХ»

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



8 800 555 01 01
SKODA-AUTO.RU

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

СОДЕРЖАНИЕ



ЧТО НОВОГО?

02 ЛУЧШИЙ ГОД В ИСТОРИИ

ŠKODA установила очередной рекорд продаж.

04 ПРЕДОЛИМПИЙСКИЕ ИГРЫ

Чешская марка в восьмой раз выступила партнером Кубка Первого канала.

ТЕХНОЛОГИИ

10 КАК ДЛЯ СЕБЯ

Чем объясняется высокое качество автомобилей ŠKODA.

ДОРОГА

24 ДВУХКОЛЁСНЫЙ ОТДЫХ

Обзор лучших зимних веломаршрутов на планете.

32 КУЛЬТУРНЫЙ ОБМЕН

Шварцвальд и Эльзас: на стыке Германии и Франции.

ТЕНДЕНЦИИ

44 ПРАВИЛА ХОРОШЕГО ТОНА

Разбираем по нотам звучание аудиосистем Canton.

50 КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей.

СТИЛЬ ЖИЗНИ

54 ПО ИМЕНИ «ДВЕ ДВЕРИ»

История ŠKODA 1101 Tudor.

66 ПОДАВЛЯЮЩЕЕ ПРЕВОСХОДСТВО

Чешская марка в мировом ралли по итогам 2017 года.

72 НЕПЕРЕВОДИМАЯ ИГРА СЛОВ

Насколько вы сильны в чешском языке?

76 СЛИВКИ ОБЩЕСТВА МИДИЙ

Готовим двухстворчатых моллюсков по бельгийскому рецепту.

80 ПАРТНЁРЫ МАРКИ

Официальные дилеры ŠKODA.

#чтонового #технологии #дорога #тенденции #стильжизни

НОВОСТИ

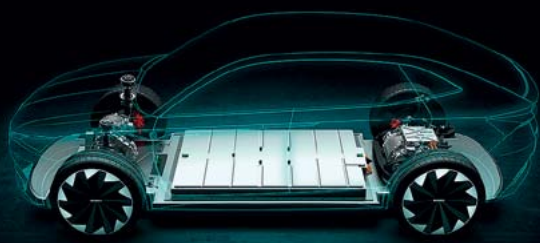
ЛУЧШИЙ ГОД В ИСТОРИИ

ŠKODA подвела итоги 2017 года. Марка установила новый рекорд продаж. Компания передала клиентам 1 200 500 автомобилей, что на 6,6% больше показателя 2016 года, когда было продано 1 126 500 единиц техники. Больше всего машин чешской марки за отчетный период купили в Китае — 325 000. На втором месте Германия (173 300), на третьем — Чешская Республика (95 000). В России в 2017-м было продано 62 302 автомобиля ŠKODA, что на 12,5% превышает показатель, достигнутый годом ранее. Самая популярная в России модель — Rapid, на втором месте — Octavia. В мировом масштабе ситуация обратная: Octavia на первом месте, Rapid — на втором. «2017 год стал самым успешным за всю 122-летнюю историю компании. И я хотел бы поблагодарить наших клиентов за доверие, которое они оказывают бренду», — заявил Бернхард Майер, председатель совета директоров ŠKODA.



УДОБНО, ВЫГОДНО, НАДЁЖНО

Обслуживать автомобиль ŠKODA лучше всего на станции официального дилера: там вы гарантированно найдете оригинальные расходные материалы и запасные части, необходимое оборудование и квалифицированный персонал. Впрочем, это все и так знают. Новость заключается в другом: в России начала действовать программа «ŠKODA Бонус», которая позволяет накапливать баллы за прохождение технического обслуживания у официальных дилеров; баллами впоследствии можно оплатить до 50% стоимости работ, оригинальных деталей или аксессуаров. Акция распространяется на автомобили ŠKODA любых годов выпуска. Баллы конвертируются в сертификаты, которые принимаются всеми дилерами, участвующими в программе. Полученный сертификат можно кому-нибудь подарить — чем больше людей узнает о преимуществах качественного обслуживания, тем лучше. Для участия в акции необходима регистрация на сайте <https://lk.skoda-avto.ru>



ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ БУДУЩЕЕ

ŠKODA подтвердила свои планы по выпуску электромобилей. Первая серийная модель с электрическим приводом должна быть выпущена в 2019 году. Это будет ŠKODA Superb с подзаряжаемой от сети (plug-in) гибридной силовой установкой; производство наладят на заводе в чешском городе Квасины. В гибридном автомобиле, напомним, электромотор работает в паре с классическим двигателем внутреннего сгорания. А появление полностью электрического автомобиля намечено на 2020 год, его станут выпускать в Млада-Болеславе. К 2025 году ŠKODA намерена производить пять полностью электрических моделей в разных сегментах.

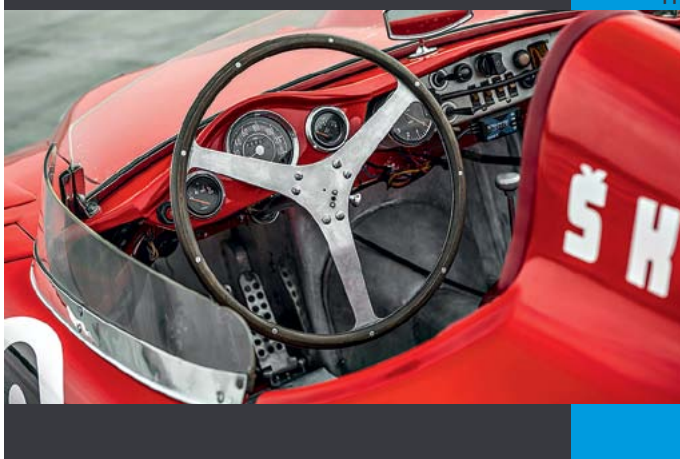
#новости #дизайн #партнерство #развитие





НЕСТАРЕЮЩАЯ КРАСОТА

Свое 60-летие отмечает ŠKODA 1100 OHN, один из самых интересных спортивных прототипов в истории марки, яркий образец чешской инженерной школы. Автомобиль с кузовом из стеклопластика на основе легкой трубчатой рамы весил всего 550 кг и имел максимальную скорость 200 км/ч. Четырехцилиндровый двигатель объемом 1089 куб. см с двумя верхними распределительными валами при заправке высокооктановым авиационным бензином развивал 92 л.с. Другими словами, с одного литра рабочего объема атмосферного мотора «снимали» 85 л.с. — такой показатель и сегодня вызывает уважение. Автомобиль имел отличную управляемость и близкое к 50:50 распределение массы по осям. Дебют автомобиля на трассе состоялся в 1958 году. Всего было произведено два экземпляра 1100 OHN с открытым верхом, один из которых вы можете увидеть в заводском музее. В 1959 году ŠKODA выпустила два прототипа 1100 OHN Coupé с закрытыми алюминиевыми кузовами; сейчас реставраторы музея занимаются восстановлением одного из них.



СДЕЛАТЬ МИР ДОБРЕЕ

Домашние животные нуждаются в заботе, особенно если дом им заменяет приют. В конце 2016 года чешская марка запустила бесплатный сервис ŠKODA Pet Mobil. Любой приют или фонд из Москвы или ближнего Подмосковья, работающий с бездомными собаками и кошками, может оставить заявку по адресу www.skoda-avto.ru/pages/pets.aspx и вызвать автомобиль, оборудованный всем необходимым для транспортировки четвероногих друзей, кормов и лекарств. Для этого «пет-мобиль», в роли которого выступает просторный ŠKODA Rapid, оснащен необходимыми оригинальными аксессуарами, в числе которых — ремни безопасности для собак, защитные накладки на сиденья, холодильник с питанием от бортовой сети для транспортировки медикаментов.



ЭХ, ПРОКАТИЛ!

Заводская команда ŠKODA Motorsport своеобразно отметила блестящее завершение очередного раллийного сезона. Ян Копецки, пятикратный чемпион Чешской Республики по ралли, покатал жителей Праги и гостей столицы в режиме гоночного такси по историческому центру города и на закрытой площадке на «боевой» полноприводной 280-сильной Fabia R5. За одну смену, выпавшую на канун католического Рождества, Копецки намотал 165 км. В числе случайно выбранных пассажиров оказались 23 человека — они по очереди занимали единственное свободное место, предназначенное штурману. Организаторы признают: пожалуй, самым сложным было получить разрешение властей Праги на подобный эксперимент. Все завершилось благополучно. «Желудок, — доложил Копецки, — никого не подвел».



Преолимпийские игры

текст: Алексей Доспехов, газета «Коммерсантъ» фото: FHR.RU и ŠKODA

В ВОСЬМОЙ РАЗ ŠKODA ВЫСТУПИЛА ОФИЦИАЛЬНЫМ ПАРТНЁРОМ КУБКА ПЕРВОГО КАНАЛА, ЯВЛЯЮЩЕГОСЯ ВТОРЫМ ЭТАПОМ ЕВРОХОККЕЙТУРА. В 2017 ГОДУ СПИСОК УЧАСТНИКОВ ТУРНИРА БЫЛ РАСШИРЕН: ПОМИМО КОМАНД РОССИИ, ШВЕЦИИ, ФИНЛЯНДИИ И ЧЕХИИ ЗА ГЛАВНЫЙ ПРИЗ ТАКЖЕ БОРОЛИСЬ ИГРОКИ ИЗ КАНАДЫ И ЮЖНОЙ КОРЕИ. ПОБЕДУ ОДЕРЖАЛА СБОРНАЯ РОССИИ, ПОКАЗАВ ОЧЕНЬ ВЫСОКИЙ УРОВЕНЬ ГОТОВНОСТИ К ОЛИМПИАДЕ В ПХЁНЧХАНЕ.



У московского хоккейного турнира, иногда временно менявшего прописку, всегда была хорошая репутация. Ее обеспечивала богатая история. 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 у турнира 2017 года была особенно яркая «вывеска». Ее обеспечили обстоятельства, придавшие Кубку Первого канала, скажем так, несомненную практическую ценность.

ВАЖНЫЕ ОБСТОЯТЕЛЬСТВА

Прежде Кубок Первого канала можно было называть репетицией главных в сезоне соревнований лишь с некоторой натяжкой. До чемпионата мира, который проходит в конце весны, слишком далеко, а несколько месяцев могут кардинально

скорректировать представления о возможностях претендентов на попадание в национальную команду. До Олимпиады, если сезон олимпийский, дистанция, наоборот, короткая — ну что тут отретурируешь, если комплектоваться на ней сборная все равно будет в основном не теми, кто под рукой, в отечественном первенстве, а игроками НХЛ?! Ведь именно там, в Северной Америке, выступает большинство звезд — и российских, и зарубежных.

Но весной НХЛ объявила об отказе посылать своих представителей на Олимпиаду в Пхенчхан в феврале 2018 года, впервые за 20 лет не предусмотрев в своем календаре перерыва на Олимпийские игры с тем, чтобы находящиеся на контрактах в ее клубах игроки могли присоединиться к своим национальным сборным. И это решение, не очень приятное для олимпийского движения в целом, было подарком для всего Евротура и Кубка Первого канала в первую очередь. Почему? Да потому что Евротур, на который игроки из НХЛ не имеют возможности приехать из-за участия в матчах за океаном, автоматически превратился в полноценную репетицию олимпийского турнира, где теперь тоже придется обходиться без «американцев», а Кубок Первого канала — в генеральный прогон. До Олимпиады меньше двух месяцев, и где еще, как не в Москве, опробовать «боевые» варианты? Ничего удивительного, что их выставили абсолютно все сборные.



Плюс — Международная федерация хоккея (IIHF) разнообразила набор команд, участвующих в турнире. Она увеличила их число до шести (правда, каждый из участников встречался только с тремя соперниками, чтобы не перегружать календарь), включив в него в качестве разовой акции в дополнение к россиянам, шведам, чехам и финнам еще и хозяев Олимпиады — сборную Южной Кореи, а также канадцев. Сборная Канады, укомплектованная европейскими легионерами, может быть, острее, чем остальные, нуждалась в практике — в таком виде одна из лучших команд мира никогда не собиралась. Ведь, по сути, выступала она только на Олимпиадах и чемпионатах мира. А на них у нее всегда была возможность укомплектоваться игроками из НХЛ. Присутствие канадских хоккеистов во многом гарантировало Кубку Первого канала невиданный ажиотаж — их игру любят смотреть везде, в том числе в России. Хотя, разумеется, большая часть зрителей покупала билеты в «ВТБ Ледовый дворец», чтобы посмотреть на «своих». А те из зрителей, кто постарше, глядя на заявку российской команды, наверняка вспоминали славные для отечественного хоккея советские времена, когда сборная формировалась в основном из хоккеистов флагмана — ЦСКА.

Главный тренер сборной России Олег Знарок и прежде давал понять, что идея строить свою команду на базе двух уверенно, с колоссальным

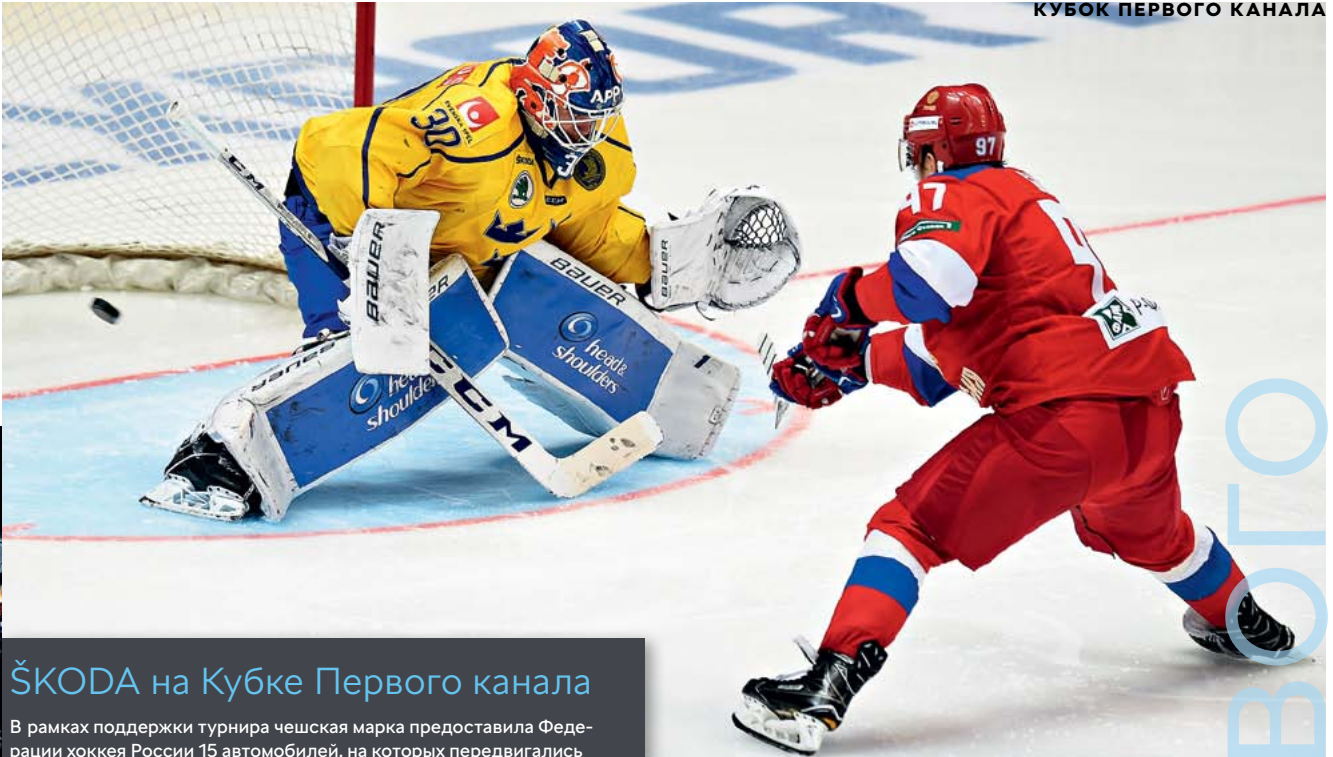
отрывом лидирующих в чемпионате КХЛ клубов (СКА, которым он руководит, и ЦСКА) ему близка. На две трети из их игроков ее заявка состояла на предыдущем этапе Евротура — финском Кубке Karjala. В Москве эта тенденция обозначилась еще сильнее: в составе сборной России оказались 24 хоккеиста из СКА и ЦСКА, а «остальной мир» делегировал лишь двоих: голкипера Василия Кошечкина из магнитогорского «Металлурга» да защитника Илью Любушкина из ярославского «Локомотива». Причем Знарок честно предупредил о том, что корректировки перед Олимпиадой если и возможны, то минимальные.

ЗНАЙ НАШИХ

Кое-какие ассоциации с советскими временами наваял и сам турнир. Нет, игрой сборная России не походила на сборную СССР, «раскатывавшую» оппонентов прежде всего благодаря технике,

#великолепнаяпятёркаивратарь

ЛО
м
Ф
#КХЛБОКД



ŠKODA на Кубке Первого канала

В рамках поддержки турнира чешская марка предоставила Федерации хоккея России 15 автомобилей, на которых передвигались спортсмены, тренеры и VIP-гости соревнования. Ледовую арену и площадку перед дворцом украшали два внедорожника ŠKODA Kodiaq. Пришедшие на игры зрители могли записаться на тест-драйв, сфотографироваться на память в зоне ŠKODA, выиграть приз (например, продемонстрировав в ходе конкурса знание хоккейной тематики), получить сувенир с логотипом марки — надувную палку-стучалку или картонный шлем. Разумеется, совершенно бесплатно.

пасу. Стистика Олега Знарка вообще предполагает ставку на жесткость, дисциплину, то, что принято называть умением «пахать». Поэтому игроки-трудяги, не фантастически одаренные с точки зрения техники, зато упрямые и физически крепкие, обладающие вкусом к черновой работе, вроде Сергея Андропова, Ивана Телегина или Сергея Калинина, значат для команды не меньше, чем игроки-творцы, такие как бомбардир Илья Ковальчук, которому досталась капитанская нашивка.

Но в смысле эффективности сборная России на Кубке Первого канала смотрелась вполне по-советски. Открыла она его матчем против шведов и, пропустив быстрый гол, затем взяла контроль над ситуацией и перевернула ее с ног на голову, выиграв 3:1.

В следующем матче сборной России противостояли как раз канадцы, и насладиться битвой с ними в «ВТБ Ледовый дворец» пришли 12,6 тыс. человек, установив рекорд посещаемости арены. Битва действительно была шикарной — не по зрелищности, но по накалу, драматизму. Два периода

соперники не могли распечатать чужие ворота (в российских снова, как и в матче со шведами, был надежен двухметровый гигант Кошечкин). Два периода шел вязкий, равный хоккей. Хоккей натянутых до предела нервов, которые все же не выдержали у схлопотавшего удаление до конца игры центрфорварда сборной России Вадима Шипачева. А в заключительной двадцатиминутке хозяева Кубка Первого канала «взорвались» и голами Никиты Нестерова и Сергея Плотникова упрямых канадцев «сломали». Заодно, между прочим, прервав неприятную персональную серию Знарка. Он стал наставником сборной в 2014 году и с тех пор до Кубка Первого канала успел четырежды встретиться с канадцами: на двух мировых первенствах (в 2015 году — в финале, а в 2017-м — в полуфинале), в выставочном матче перед Кубком мира 2016 года, а еще в полуфинале собственно Кубка мира. Все четыре столкновения обернулись российскими поражениями. На Кубке Первого канала была одержана первая победа Знарка над канадцами.

А после нее случилась и третья его победа на московских состязаниях. Жертвой стали финны, которых россияне обыграли еще убедительнее, чем двух предыдущих соперников, — 3:0. При этом два гола сборная России, ворота которой защищал — и тоже здорово — сменщик Кошечкина Илья Сорочкин, забила еще в первом периоде.

#спонсорскаяподдержка #кпк #знайканаших

#КубокПервогоКанала



ДО ВСТРЕЧИ В ПХЁНЧХАНЕ

Итоги Кубка Первого канала следовало вроде бы признать прекрасными. Сборная России заняла первое место, при том что на двух предшествовавших этому московских турнирах занять его не удавалось. Обыграны три элитные сборные, которые — наряду, видимо, еще с чехами и американцами — будут наиболее опасными конкурентами на зимних Олимпийских играх в Пхенчхане. Пр продемонстрирована исключительная надежность в обороне. А оборона, как ни крути, — это фундамент, на котором можно выстраивать будущий триумф. Без нее на многое рассчитывать не стоит. В общем, сборная России застолбила за собой статус фаворита. Но с этими впечатлениями резко контрастировало резюме Олега Знарка. После окончания Кубка Первого канала он вместо того, что расхваливать своих подопечных, на просьбу сказать, какими матчами доволен больше всего, вдруг выпалил: «Да никакими, если честно». И добавил, что к сборной у него «осталось много вопросов» и «много у нее не получалось». А еще — что будет искать перед Олимпиадой резервы для усиления.

Странной настрой тренера был только на первый взгляд. В действительности он на сто процентов соответствовал представлениям о том, как должен себя вести тренер команды перед соревнованием номер один. Шапкозакидательство, расслабленность в их преддверии часто выходит боком. Правильнее думать о том, как сделать команду еще лучше, потому что и конкуренты наверняка добавят.

Не задействованные в Москве, но доступные под Пхенчхан резервы у сборной России, к слову, обнаруживались без труда. Каким бы близким к боевому ни был ее состав, кое-какие потери он понес. Кубок Первого канала, к примеру, пропустил лишь незадолго до него залечивший травму Павел Дацюк, а матерее, чем он, центрального нападающего в российском хоккее нет. Вот и напрашивающееся точечное усиление.

После Кубка Первого канала, правда, осталась пара напрямую касающихся сборной России моментов, требующих прояснения. Дело в том, что незадолго до московского турнира Международный олимпийский комитет (МОК), расследовавший обстоятельства российского «допингового кризиса», разразившегося еще в 2016 году, принял решение допустить отечественных спортсменов в Пхенчхан под нейтральным флагом, без права использования национальной символики. И к тому же не всех, а лишь тех, кто пройдет «фильтр» специальной комиссии, для которой главное — чтобы у атлета не было допингового «бэкграунда». В этом смысле нашу хоккейную сборную никаких ловушек ждать не должно: даже президент ИИHF Рене Фазель говорил, что к ней по части допинга претензий не было и нет. Требовалось только решить вопрос с формой, чтобы она соответствовала нейтральному статусу, и он был решен. Впрочем, надо думать, для российских хоккеистов важнее не форма, а содержание. То есть предстоящая борьба за олимпийское золото.

#шайбушайбу #любимаяигра #сборнаяроссии

#КубокПервого

ТЕХНОЛОГИИ



ИСПЫТАТЕЛЬНЫЕ СРОКИ

Чем объясняется
высокое качество
автомобилей ŠKODA. 10

#инновации #техника #прогресс

Как для себя

текст: Сергей Хлопков фото: ŠKODA

ЕСЛИ СПРОСИТЬ ЛЮБОГО ОТВЕТСТВЕННОГО СОТРУДНИКА ŠKODA — ТЕХНОЛОГА, ИНЖЕНЕРА, ДИЗАЙНЕРА ИЛИ МАСТЕРА НА ПРОИЗВОДСТВЕ — ЧЕМ ОБЪЯСНЯЕТСЯ ВЫСОКОЕ, МОЖНО СКАЗАТЬ, ЭТАЛОННОЕ КАЧЕСТВО ПРОДУКЦИИ, ВЫПУСКАЕМОЙ ЕГО КОМПАНИЕЙ, ОН, СКОРЕЕ ВСЕГО, ОТВЕТИТ: ТЕМ, ЧТО МЫ ДЕЛАЕМ АВТОМОБИЛИ «КАК ДЛЯ СЕБЯ». И НЕ ОБМАНЕТ: СОТРУДНИКИ ŠKODA, ОТ ПРОСТЫХ РАБОЧИХ ДО САМЫХ БОЛЬШИХ НАЧАЛЬНИКОВ, ПОЧТИ ВСЕ ЕЗДЯТ ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО НА МАШИНАХ СОБСТВЕННОГО ПРОИЗВОДСТВА, ДАЖЕ ЕСЛИ РЕЧЬ ИДЁТ О ЛИЧНОМ ТРАНСПОРТЕ, КОГДА ВЫБОР МАРОК НЕ ОГРАНИЧЕН. ОДНАКО ПОНЯТНО, ЧТО КАЧЕСТВО ПРОДУКЦИИ ОБЕСПЕЧИВАЕТСЯ НЕ ОДНИМ ТОЛЬКО ЖЕЛАНИЕМ НЕСТИ МИРУ ДОБРО. ЗА НИМ — ЦЕЛАЯ СИСТЕМА, О НЕКОТОРЫХ ЕЁ АСПЕКТАХ МЫ ВАМ И РАССКАЖЕМ.

#эталон #качествопродукции #система #запахавтомобиля



Н а первый взгляд кажется, что качество — это как дружба. Такое понятие, которое сложно объективно оценить. Потому и характеризуют их часто расплывчато: «качество —

высший класс» или «дружба — не разлей вода». Никто не скажет: «Они дружат на 43 процента». Про «100-процентное качество», правда, можно услышать в рекламе, но это скорее образ, чем реальность, потому что, если рассуждать логически, раз есть 100-процентное качество, должно быть и 32-процентное, однако такое определение не встречается.

Тем не менее, несмотря на всю эту словесную казуистику, потребитель знает: вещи бывают хорошими, плохими и средненькими. Автомобили ŠKODA относятся к категории хороших. Об этом свидетельствуют растущие по всему миру год от года объемы продаж, о том же говорят опросы потребителей. Так что же стоит за понятием «качество ŠKODA»? Много всего интересного, о чем мы сейчас и расскажем вам.

АРОМАТНЫЙ МИР

Вы слышали что-нибудь про аромамаркетинг? Историю про то, как можно продвигать продажи с помощью запахов? Все просто. Общий посыл такой. На рекламные щиты потребитель научился не смотреть. Объявления в магазине пропускать мимо ушей. Но от запаха скрыться нельзя. И от того, каким он будет, зависит наше с вами поведение. Много вы купите в магазине, пропахшем рыбой

#ощущения #команданосов #эксперты #лаборатория

«не первой свежести»? Очевидно, что без крайней нужды вы постараетесь побыстрее покинуть такую торговую точку. Другое дело, аромат только что разрезанного огурца или арбуза — он ассоциируется со свежестью. Учувяв его, вы подумаете: тут продают хороший товар. Кафе приманит клиентов запахом шоколада или клубники, а постояльцев дорогого отеля в правильности выбора убедит легкий аромат манго. Уловки с запахами хорошо известны продавцам недвижимости. Аромат свежего кофе и выпечки (только ни в коем случае не подгорелой!) создает ощущение уюта — в такой квартире хочется задержаться. Правда, продвинутые покупатели недвижимости знают о таких трюках, и их, наоборот, скорее насторожит чересчур располагающая к себе атмосфера — уж не пытаются ли взять хитростью?!

К чему мы все это? К тому, что новые машины тоже имеют запах. Без ароматизаторов, естественный. А какой именно — зависит от экспертов компании, которая их выпускает. Сразу скажем, что не каждый производитель имеет таких экспертов в своем штате. И это обычно не остается незамеченным для потребителей. Довольно резкий химический дух (обычно его называют фенольным, хотя фенол только одна из нот этого букета) сложно не почувствовать, открыв дверь нового автомобиля, о запахе которого никто не позаботился.

Кстати, не так давно, еще в 1990-х, ярко выраженное «благоухание» пластика воспринималось потребителями вполне благожелательно. Потому что оно свидетельствовало: перед вами новый автомобиль, предмет мечты. Да что там: многие помнят запах новой бытовой техники. Долгожданный магнитофон или кассетный плеер имел запах не просто пластика — запах счастья. Со временем он уходил.

Современный покупатель уже не считает приобретение автомобиля таким уж эпохальным событием, а кроме того, вероятно, наслышан, что ничего хорошего интенсивные химические запахи нашему здоровью, как правило, не несут, а потому чем меньше пахнет автомобиль, тем лучше. Исключение в этом вопросе, пожалуй, лишь одно: люди благосклонно воспринимают аромат качественно выделанной натуральной кожи. И то, кстати, не все. Китайские потребители не находят этот запах привлекательным, и концерн Volkswagen учитывает эту особенность, предлагая свою продукцию на самом большом в мире автомобильном рынке.

В ПРОЦЕССЕ НАГРЕВА

Первыми привычкой «обнюхивать» автомобили, предназначенные клиентам, обзавелись производители машин премиум-класса — в числе первопроходцев была марка Audi. В наши дни это обязательная практика и для ŠKODA. Положение, как говорят французы, обязывает.

«Нюхачи» есть практически на всех производственных площадках, в том числе и в Калуге, где находится российский завод концерна Volkswagen, но главная команда экспертов ŠKODA работает в чешском городе Млада-Болеславе. Здесь находится штаб-квартира компании, ее главный завод и центральная лаборатория качества, сотрудниками которой и являются эксперты по запаху.

Группа «носов», как еще в шутку называют экспертов по запахам, состоит из шести мужчин и четырех женщин. У всех профильное техническое образование (у многих связанное с химией) и выявленные в ходе специальных повторяющихся экзаменов способности различать десятки типов запахов: «мыльный», «илистый», «аммиачный» и так далее. Эксперты изучают все, что может так или иначе повлиять на запах в салоне автомобиля. И это не только отделка сидений, панель потолка, пластиковые детали, ремни безопасности и ковер под ногами. Исследуются даже невидимые объекты: поролон сидений и материал шумоизоляции.

Процедура исследования четко стандартизирована. Для получения наиболее наглядной картины исследуемый объект требуется нагреть примерно до 65 градусов. Логика понятна: чем выше температура, тем интенсивнее испаряются ароматические вещества, что хорошо заметно в автомобиле, оставленном летним днем на солнцепеке.

Небольшой объект — фрагмент обивки или ремня безопасности — помещают в стеклянную банку, плотно закрывают крышкой, ставят в печь и прогревают. Потом эксперты приоткрывают банку и по очереди выставляют запаху оценку. Крупную деталь, например руль в сборе, в банку уже не положишь. Распилить его на части тоже будет неправильным: на картину повлияют внутренние слои материала, которые обнажит срез. В итоге руль целиком положат в камеру, где нагреют, а после внимательно обнюхают.



В лабораториях качества, организованных на производствах ŠKODA, почти стерильная чистота.

В ШТАТЕ КОМПАНИИ ŠKODA ЕСТЬ ЭКСПЕРТЫ, КОТОРЫЕ ОЦЕНИВАЮТ ЗАПАХ ОТДЕЛЬНЫХ ДЕТАЛЕЙ ИНТЕРЬЕРА И САЛОНА АВТОМОБИЛЯ В ЦЕЛОМ.



Процесс оценки запаха. Предварительно изучаемый образец был нагрет вместе с банкой.



Внимательный визуальный осмотр при правильном освещении — одна из стадий контроля качества.

#температура #климатическиекaмеры #пробы #мороз #дождь



Электрохимический метод определения толщины хромированного покрытия. Всем блестящим деталям экстерьера автомобилей, эксплуатируемых в России, требуется уделять особое внимание.

ВКЛАД В СОЗДАНИЕ НОВОЙ МАШИНЫ ВНОСЯТ СОТНИ ПОСТАВЩИКОВ. НО ПЕРЕД ПОТРЕБИТЕЛЯМИ ЗА КАЧЕСТВО ОТВЕЧАЕТ ОДНА КОМПАНИЯ — АВТОПРОИЗВОДИТЕЛЬ.



Климатические камеры для испытания комплектующих. Вам заморозить или «прожарить»?



Девизом лаборатории качества могли бы стать слова «показать все, что скрыто».

#комплектующие #газоваяхроматография #серийнаяпродукция

#конвейер #оборудование #стабильность #сертификаты

Эксперты концерна Volkswagen — а они тесно общаются между собой — рассказывают, что в работе им попадались резиновые и пластиковые детали, источавшие совершенно, казалось бы, нехарактерные для синтетических материалов запахи: ливерной колбасы, подгоревшей еды, рыбьего жира или лука, обыкновенного репчатого лука. Ужас, да? Ведь от такого аромата не избавишься простым проветриванием автомобиля. Это, конечно, исключительные случаи. И такие детали никогда не станут частью автомобиля ŠKODA. Даже за более мелкие «провинности», например выраженный пряный запах комплектующих, поставщик получит предписание немедленно разобраться с проблемой.

Автомобиль «в сборе» также проходит тест в специальной камере. Сначала команда «носов» изучает его при комнатной температуре, потом — в прогретом виде. Мощные инфракрасные излучатели поднимают температуру воздуха в салоне до 65 градусов, после чего берутся пробы воздуха.

На каких стадиях автомобиль проверяется на запах? Фактически на протяжении всей своей жизни. От стадии разработки, когда подбираются поставщики, до конца производства. Продукцию поставщиков регулярно исследуют, потому что даже небольшое отклонение в технологии производства может повлечь за собой возникновение неприятных запахов. И поставщики, помня о том, что целая партия комплектующих может быть признана бракованной, стараются соответствовать требованиям концерна.

Команда «носов» задействуется не каждый день: в обычное время эксперты выступают простыми сотрудниками лаборатории качества, на которых миллион разных дел. К экспертизе готовятся заранее. В день ее проведения «носам» нельзя курить, пить кофе, пользоваться парфюмерией и косметикой. Ничто не должно отвлекать их внимания от исследуемого объекта. Эксперты-«носы» способны уловить такие оттенки запахов, которые никакая аппаратура не поймает. Однако справедливо и обратное утверждение: даже самый натренированный нос не может учуять многие вредные химические соединения — по той простой причине, что они не имеют запаха. Вы, к примеру, знаете, что природный газ, используемый в кухонных плитах, сложно почувствовать носом? Вам так не кажется?! Правильно, потому что в бытовой газ умышленно добавляю

сильнопахнущее вещество, которое позволяет быстро обнаружить утечку.

Детали салона автомобиля тоже могут выделять опасные испарения, которые сложно заметить. Их выявляют высокоточными методами, в том числе газовой хроматографии.

ПОВСЕМИСНЫЙ КОНТРОЛЬ

«Доброе слово и пистолет убеждают лучше одного только доброго слова». Это выражение приписывают одному из самых известных гангстеров XX века. Звучит несколько грубо, но мысль понятна: комплексный подход к решению проблемы имеет очевидные преимущества.

Автомобиль — очень сложная вещь. Несмотря на то что в современном мире используются платформы, под которыми подразумевается набор основных решений (от силовой структуры кузова до выбора моторов и вариантов трансмиссии), разработка конкретной модели занимает годы.

К примеру, путь последнего из представленных маркой ŠKODA автомобилем, кроссовера Karoq, от утвержденного задания на создание новой модели до серийной продукции занял 48 месяцев. За два года до того, как первая машина покинула конвейер, был отдан заказ на изготовление необходимого сварочного оборудования и штампов для кузовных деталей. За 33 месяца до старта производства начался процесс подбора поставщиков деталей, из которых состоит автомобиль.

Для производства Karoq нужно примерно 5500 частей. Около 2000 обеспечивает концерн Volkswagen, остальное отдел закупок ŠKODA нашел сам (это, кстати, к вопросу о том, насколько похожи автомобили разных марок внутри концерна). Число независимых поставщиков и их география внушительны: более 500 компаний примерно из 40 стран мира. Наибольший вклад внесли два государства — Германия и Чешская Республика, но в списке мы найдем Польшу, Испанию, Венгрию, США, Мексику, Бразилию, Южную Корею и далее по глобусу.

Любой поставщик должен отвечать как минимум двум требованиям: предлагать свою продукцию за адекватные деньги (это оценивает отдел закупок) и обеспечивать стабильно высокое каче-

#кислотнощелочнойсостав #норма #экзамен #нюансы #ресурсы

ство при оговоренных контрактом объемах (за этим следят лаборатории качества).

Лаборатории качества существуют на каждом производстве ŠKODA. Самая крупная — в Млада-Болеславе, но и в России тоже есть. В Нижнем Новгороде, где на мощностях «Группы ГАЗ» собирают «Октавию» и готовятся к выпуску «Кодиака», и в Калуге, по месту расположения главного российского завода концерна Volkswagen, на котором производят ŠKODA Rapid.

Калужская лаборатория тоже своего рода рекордная. В ее оборудование концерн Volkswagen вложил более трех миллионов евро. Вероятно, это самая богато оснащенная лаборатория среди всех, что существуют на автомобилестроительных предприятиях на территории бывшего СССР. Она способна провести до 200 разных тестов.

Работа лаборатории в Калуге, как и других подобных лабораторий концерна, условно делится на два направления: поддержание существующего уровня качества и работа на перспективу. Например, на завод в железнодорожной цистерне приходит концентрат антифриза для первичной заливки в двигатель. Поставщик проверенный, сертификаты на месте, но все равно требуется убедиться, что по дороге с раствором ничего не произошло. Из цистерны будет отобрано немного вещества, которое в течение двух часов изучат на отсутствие механических примесей, кислотно-щелочной состав, установят температуру замерзания, и только убедившись, что все параметры соответствуют норме, дадут разрешение принять концентрат. Или привозят на завод партию боковых зеркал для ŠKODA Rapid медно-оранжевого цвета Соррег. Пластик — не только корпуса зеркал, но и бамперы, дверные ручки — в отличие от металлических деталей, окрашивают за пределами завода, у поставщика. Специалист внимательно сравнит цвет детали с эталонной пластиной нужного цвета, причем сделает это под лампами, имитирующими различные условия освещения. Работа не так проста, как кажется: чтобы быть допущенным к ней, требуется сдать экзамен, доказывающий, что человек способен различать нюансы оттенков. Мужчины такой экзамен проваливают намного чаще женщин, такова физиология.

Проводит Калуга — пускай и в меньшем объеме, чем главная лаборатория в Млада-Болеславе, в соответствии с масштабами производства —

проверку деталей на запах. Такие же процедуры исследований, такие же экзамены на право называться экспертом.

Но проверка поступающих на конвейер деталей и комплектующих — только часть работы. Не менее важен подбор потенциальных поставщиков, в котором лаборатория качества принимает непосредственное участие.

Например, известная в автомобильном мире компания наладила в России производство сидений и предлагает их заводу. Пусть компания считается экспертом в своей области, но лаборатория все равно проведет контроль предоставленных образцов. В частности, ткань сидений проверят на износостойкость. Манипулятор, снабженный мелкозернистой абразивной бумагой установленного образца, меньше, чем за двадцать минут даст ответ, есть ли у вас шанс протереть обивку до дыр или просто разлохматить ее за годы использования автомобиля. Отдельно изучается мягкость кресла — она строго регламентирована. Поролон искусственно состарят, чтобы посмотреть, насколько хорошо он будет держать форму после условных пяти или семи лет эксплуатации. Обязательный тест — на горение. Его проходят все отделочные материалы. Детали интерьера не должны поддерживать пламя, чтобы упавшая сигарета не привела к пожару, допускается только оплавление.

Температурные тесты — популярный вид испытаний. Пластиковые детали то замораживают до минус 40 градусов, то нагревают до плюс 80. Цель — убедиться в том, что внешний вид детали, ее форма и структура не изменились. Еще замороженный пластик проверяют на хрупкость ударом металлического шарика. Пластмасса, теряющая на холоде пластичность, опасна для жизни при ДТП. Представьте: водитель сел морозным утром в автомобиль, тронулся и через минуту попал в аварию — в дверь въехала другая машина. Хороший пластик обивки только деформируется, некачественный лопнет как стекло. Острый осколок может нанести травму. Ответственный автопроизводитель должен об этом думать.

Металл в лаборатории качества исследуют на прочность, а еще подверженность коррозии: несколько недель в соляном тумане заменяют годы в обычных дорожных условиях. Автомобильные эмали проверяют на устойчивость к обстрелу камнями на дорогах. Камни заменяет металлическая дробь.

В лаборатории качества есть эталонные пластины со всеми цветами, в которые красятся автомобили на конвейере. Лучшие специалисты по цветомерике — девушки.



Даже в состоянии «глубокой заморозки» подушки безопасности должны сработать корректно.

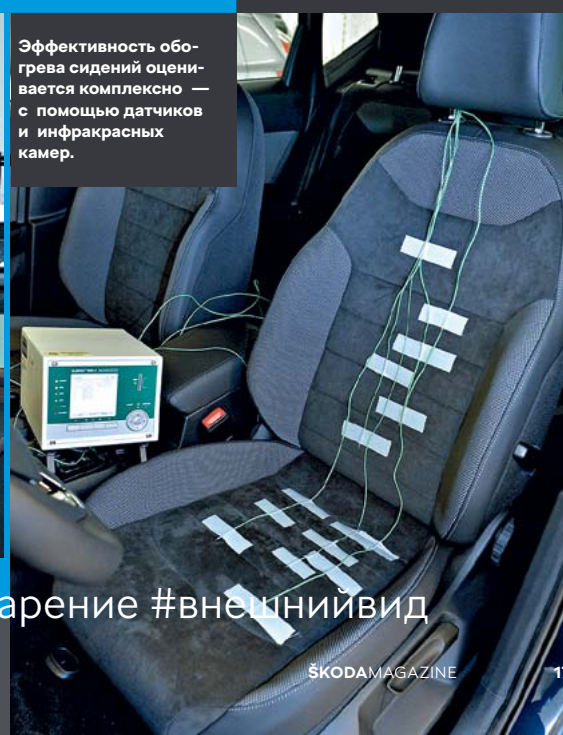


ЛАБОРАТОРИЯ КАЧЕСТВА ПРИ ЗАВОДЕ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN В КАЛУГЕ СПОСОБНА ПРОВЕСТИ ДО 200 РАЗНЫХ ТЕСТОВ. НАПРИМЕР, ИЗМЕРИТЬ МНОГОТОННОЕ УСИЛИЕ НА РАЗРЫВ РЕМНЯ БЕЗОПАСНОСТИ.



Инфракрасные излучатели прогревают салон, чтобы ни одна деталь не смогла утаить от экспертов свой истинный запах.

Эффективность обогрева сидений оценивается комплексно — с помощью датчиков и инфракрасных камер.



#износостойкость #искусственноестарение #внешнийвид

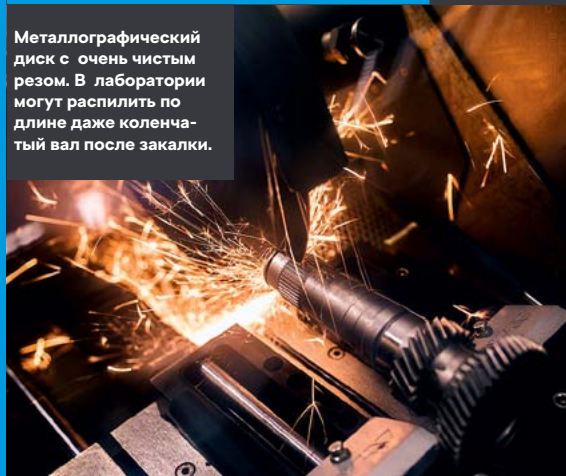
#СТУКТУРА #проверканакривкость #солянойтуман #диагностика



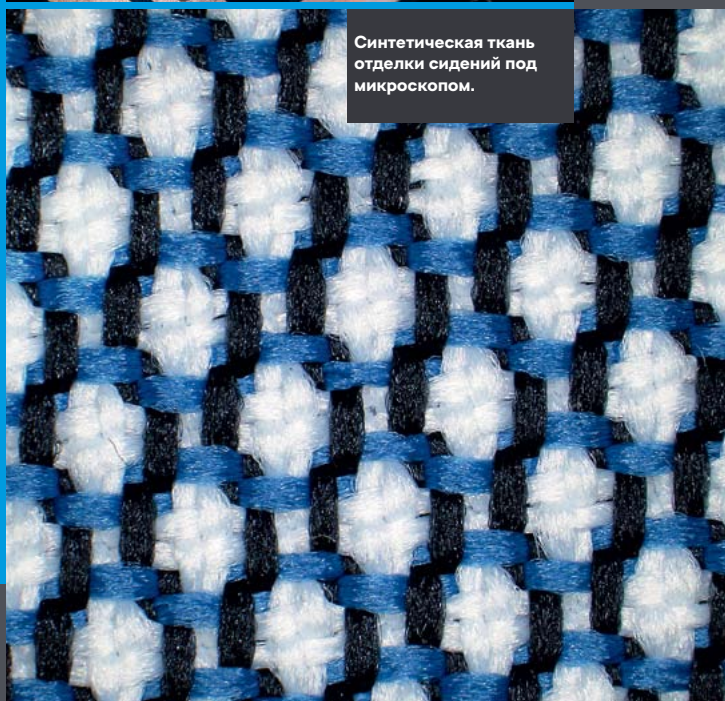
Фрагменты резьбовых соединений, подготовленные для микроскопического исследования.

НА ПРОТЯЖЕНИИ ДВУХ ЛЕТ СПЕЦИАЛИСТЫ ŠKODA ПОДБИРАЛИ «ПРАВИЛЬНОЕ ЗВУЧАНИЕ» СИСТЕМЫ ВЫПУСКА 230-СИЛЬНОЙ OCTAVIA RS. ЭТО ТОЖЕ БОРЬБА ЗА КАЧЕСТВО.

Металлографический диск с очень чистым резом. В лаборатории могут распилить по длине даже коленчатый вал после заковки.



Данные микроскопических исследований хранятся в компьютерной базе. Вопросы? Всегда можно поднять архив.



Синтетическая ткань отделки сидений под микроскопом.

#микроскоп #алюминиевыйсплав #вкрапления #исследования

Блестящие — покрытые хромом или никелем — декоративные элементы, контактирующие с агрессивной дорожной средой, также изучают на устойчивость к российским условиям эксплуатации, для которых характерно регулярное воздействие противогололедных реагентов на автомобиль.

ПОД УВЕЛИЧИТЕЛЬНЫМ СТЕКЛОМ

Без какого оборудования вы не представляете себе лабораторию? Наверное, без микроскопов. И они в лабораториях качества есть. В основном электронные, с увеличением до 1000 крат. С их помощью, в частности, изучают металлы. Известно, что все колесные диски, устанавливаемые на автомобили ŠKODA на заводе или предлагаемые в качестве оригинальных аксессуаров, проходят испытания на механическую прочность и устойчивость покрытия к внешним воздействиям. Однако на самом первом этапе будет изучен под микроскопом сам металл. Легким алюминиевым сплавам требуется уделять особое внимание. Неравномерность структуры, мельчайшие инородные вкрапления и поры — все то, что человеческий глаз не увидит на срезе, — микроскоп немедленно покажет, а поставщик, если такие проблемы будут выявлены, как минимум услышит пожелание исправить недоработку, как максимум — сразу получит полный отказ.

Постоянно изучаются алюминиевые сплавы в Калуге и по заказу моторного производства: на российском заводе Volkswagen делают двигатели 1.6 MPI. Заготовки алюминиевых блоков цилиндров и головок блоков поступают из Ульяновска, с предприятия Netaк. Несмотря на то что поставщик проверенный (он работает с ведущими автомобильными брендами — от Audi и BMW до Ferrari и Porsche) и состав сплава разработан и утвержден при участии концерна Volkswagen, без регулярных текущих проверок работа немислима.

Микроскопический анализ часто используется для исследования резьбовых соединений. Скажем, от рабочих идет сигнал: гайки на шпильку, расположенную в такой-то части кузова, закручиваются с большим усилием, чем требуется. Для поиска причин будет применен арсенал средств. Сначала установят, насколько в действительности велико это

усилие: для этих целей имеется специальный станок и эталонные одноразовые гайки. Затем шпильку разрежут по всей длине, зальют эпоксидной смолой, что обеспечит удобство исследования и лучшую сохранность, затем срез отшлифуют, и только потом рассмотрят с тысячекратным увеличением. Есть ли ржавчина? Насколько рисунок резьбы соответствует установленной геометрии? «Подозрительные» гайки изучаются похожим образом.

Под микроскопом исследуют стекло, пластик, различные сорта стали. Качество кроется в мельчайших деталях. Знаете алькантару? Красивый, мягкий, износостойкий, «теплый», препятствующий скольжению материал обивки. Очень похож на замшу. Только лучше. Имеет искусственное происхождение: под микроскопом видно, что каждый квадратный сантиметр материала состоит как минимум из 200 000 переплетенных крест-накрест волокон.

ПО ВСЕМ СТАТЬЯМ

Сложно назвать «потребительское свойство» автомобиля ŠKODA, которое не было бы досконально изучено при разработке серийной модели. Равномерность и эффективность обогрева сидений и рулевого колеса объективно и достоверно фиксирует инфракрасная камера. Способность кузова противостоять протечкам в салоне в условиях тропического ливня проверяется в камере: с полсотни форсунок с разных сторон выливают на каждый квадратный метр поверхности автомобиля примерно 25 литров воды в минуту. Кстати, посещение дождевой камеры — это еще и стандартный заводской тест для всех автомобилей ŠKODA, сошедших с конвейера, ведь на успешность его прохождения влияет не только то, насколько грамотно продумана гидроизоляция, но и насколько качественно был осуществлен монтаж.

Акустический комфорт изучает устройство в виде установленного на «электронный постамент» бюста человека. В ушах у него спрятаны микрофоны, которые позволяют самым корректным способом оценить уровень шумов в салоне.

Тому, как автомобиль «звучит» в процессе движения, уделяется большое внимание, особенно если модель имеет спортивный характер. Систему

#резьбовые соединения #квадратный сантиметр #полигон

выпуска Octavia RS «профильный» отдел, ответственный за «выхлопные трубы», настраивал два года, «чтобы звук радовал пользователя и намекал на возможности спецверсии с 230-сильным бензиновым турбодвигателем». Процесс настройки звука системы инженеры называют «акустической алхимией»: меняя размеры камер, диаметры труб, количество и конфигурацию отверстий в перегородках, специалисты искали нужные «ноты», прослушивая систему в лаборатории и условиях полигона.

При этом, разумеется, система выпуска на Octavia RS отвечает всем «гражданским» требованиям: максимальному уровню звучания, ресурсу и механической прочности. Этим большая серьезная компания типа ŠKODA отличается от какого-нибудь тюнингового ателье.

В компетенции того же отдела, что занят настройкой выхлопа, находится и оптимизация систем охлаждения.

ŠKODA продается более чем в ста странах мира. И климат в них, мягко говоря, разный. Серийный автомобиль должен быть готов к эксплуатации в любых условиях. Насколько желаемое соответствует действительности, исследуется в специальном климатическом тоннеле, который есть в распоряжении инженеров в Млада-Болеславе. Почти каждую неделю в нем проводится цикл исследований, занимающий около 10 часов. Диапазон температур — от минус 35 градусов до плюс 50. Хорошая система должна не только эффективно отводить тепло в жару, но и отвечать требованиям аэродинамики, иначе пользователю не избежать лишнего расхода топлива.

В мороз после пуска двигателя задача противоположная — не рассеять, а сохранить тепло, чтобы мотор быстрее достиг рабочей температуры, на которой он лучше тянет и меньше потребляет топлива. Для быстрого прогрева охлаждающей жидкости на современных двигателях ŠKODA используется энергия выхлопных газов, горячих с первой секунды после запуска.

ПРОВЕРКИ НА ДОРОГАХ. И НЕ ТОЛЬКО

В 2017 году в России начались продажи внедорожника ŠKODA Kodiaq, в 2018 году в Нижнем Новгороде запускается локальное производство

модели. Но еще до того, как самый первый в мире покупатель сел за руль этой машины, модель имела серьезный «жизненный опыт»: более двух миллионов километров пробега и тысячи часов реальных и виртуальных испытаний.

В наши дни многое о будущей машине известно еще до того, как будет изготовлен первый прототип. Компьютерное моделирование позволяет сделать предварительные, но очень точные выводы о повреждениях, которые получит в той или иной аварии автомобиль; о безопасности водителя и пассажиров; о жесткости кузова и даже акустическом комфорте. Компьютерное моделирование серьезно сокращает время на разработку — при условии, что в вашем распоряжении имеется мощная вычислительная техника. Конечно, при желании и обычный домашний компьютер смог бы «просчитать» весь объем виртуальных краш-тестов, необходимых для создания новой модели ŠKODA. Только ушло бы на это около 500 лет.

«Заморозить» или «разогреть» модель автомобиля в компьютерной программе, в принципе, тоже возможно, но пока для тестов используются настоящий холод и настоящая жара. Для этого в распоряжении инженеров имеются климатические камеры размером с хороший гараж. Например, по требованиям концерна при любой влажности в диапазоне температур от минус 40 градусов до плюс 80 у автомобиля ŠKODA должны четко работать дверные замки и стеклоподъемники. Такие же требования — к ремням безопасности и подушкам.

МАШИНА ВРЕМЕНИ

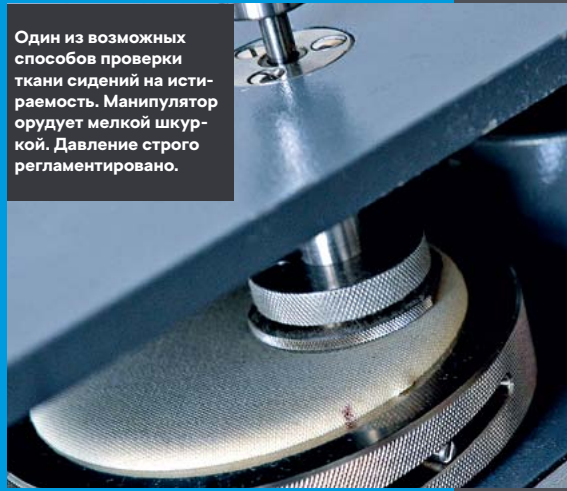
Можно ли за 130 часов проехать 150 000 километров? На гидроимпульсной установке в Млада-Болеславе можно. На протяжении пяти с половиной суток она сотрясает автомобиль, выявляя слабые места в кузове и в подвеске. Такой тест заменит 150 000 километров пробега по обычным дорогам или 80 000 — по плохим.

Ускоренные испытания требуют использования автоматике. Какой человек не пришел бы в отчаяние, получив задание 100 000 раз подряд открыть-закрыть дверь автомобиля? Это не шутка, а установленная процедура. И роботы, окружив

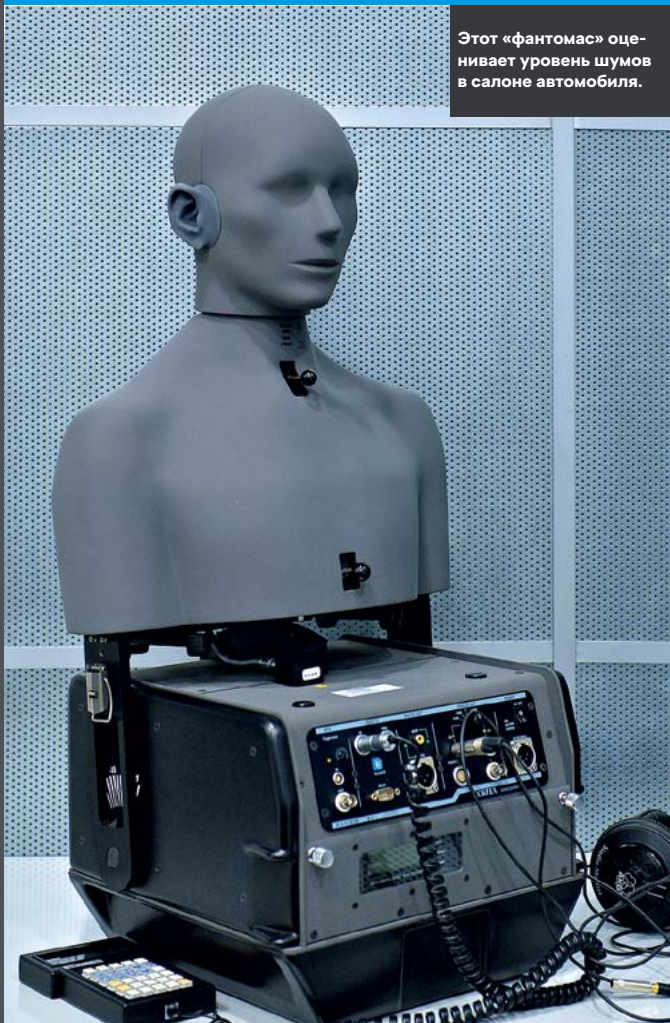


ŠKODA Kodiaq на гидроимпульсной установке. Час такой встряски заменяет тысячу с лишним километров пробега.

Один из возможных способов проверки ткани сидений на истираемость. Манипулятор орудует мелкой шкуркой. Давление строго регламентировано.



Этот «фантомас» оценивает уровень шумов в салоне автомобиля.



КАЖДУЮ ИЗ ДВЕРЕЙ АВТОМОБИЛЯ ОТКРЫЛИ И ЗАКРЫЛИ 100 000 РАЗ, ЧТОБЫ ПРОВЕРИТЬ НАДЁЖНОСТЬ РУЧЕК И ЗАМКОВ.



Имитация столкновения в компьютерной программе. Вопросы безопасности — в числе ключевых с первого дня работы над новой моделью.

#эффективностьобогрева #способностьпротивостоять #краштест

#дождевальнаякамера #уровеньшума #акустическаяалхимия

машину, осуществляют ее. Представьте себе одновременно хлопающие двери, включая багажную, капот и крышку перчаточного отделения в салоне! Шесть недель непрерывного хлопанья! Днем и ночью. При разных температурах. Что-то сломалось или заскрипело — сразу следует «разбор полетов». За три месяца до начала производства новой модели все недостатки должны быть выявлены и устранены.

Параллельно с лабораторными испытаниями проходят и «проверки на дорогах». Пыль и грязь, дождь и снег, асфальт и лед, плюс 40 в тени и минус 30 на солнце. Прототипы ŠKODA Kodiaq накатали «по странам и континентам» более двух миллионов километров. Внедорожные качества, акустический комфорт, работа двигателей и трансмиссий во всех возможных комбинациях, поведение многочисленных ассистирующих систем — часть списка того, что изучалось в ходе изматывающих людей и технику пробегов. Так рождается качество.

ОТДАТЬ В ХОРОШИЕ РУКИ

Хотите, чтобы купленный автомобиль прослужил долго? Тогда слушайте. Называться он должен ŠKODA, а обслуживаться — только у дилеров этой марки. «Техника в руках дикаря — кусок металла» — это ведь не только про неумелых пользователей говорится. Средний автомеханик, даже очень способный, тоже не в состоянии знать конструктивные особенности всех существующих на рынке машин.

Вы, к примеру, слышали о том, что сотрудники официальных дилерских центров ŠKODA проходят обучение и регулярную переподготовку в московской Академии ŠKODA, также известной под именем учебного центра «Фольксваген Груп Рус»? Причем если у начинающего сотрудника дилерского центра за плечами может быть около 30 проведенных в академии часов, то у опытного — более 300. Вышла на рынок новая модель — добро пожаловать в классы, сейчас мы расскажем вам об особенностях ее устройства, обслуживания и ремонта. Кстати, обучение не строится по принципу «послушал и забыл».

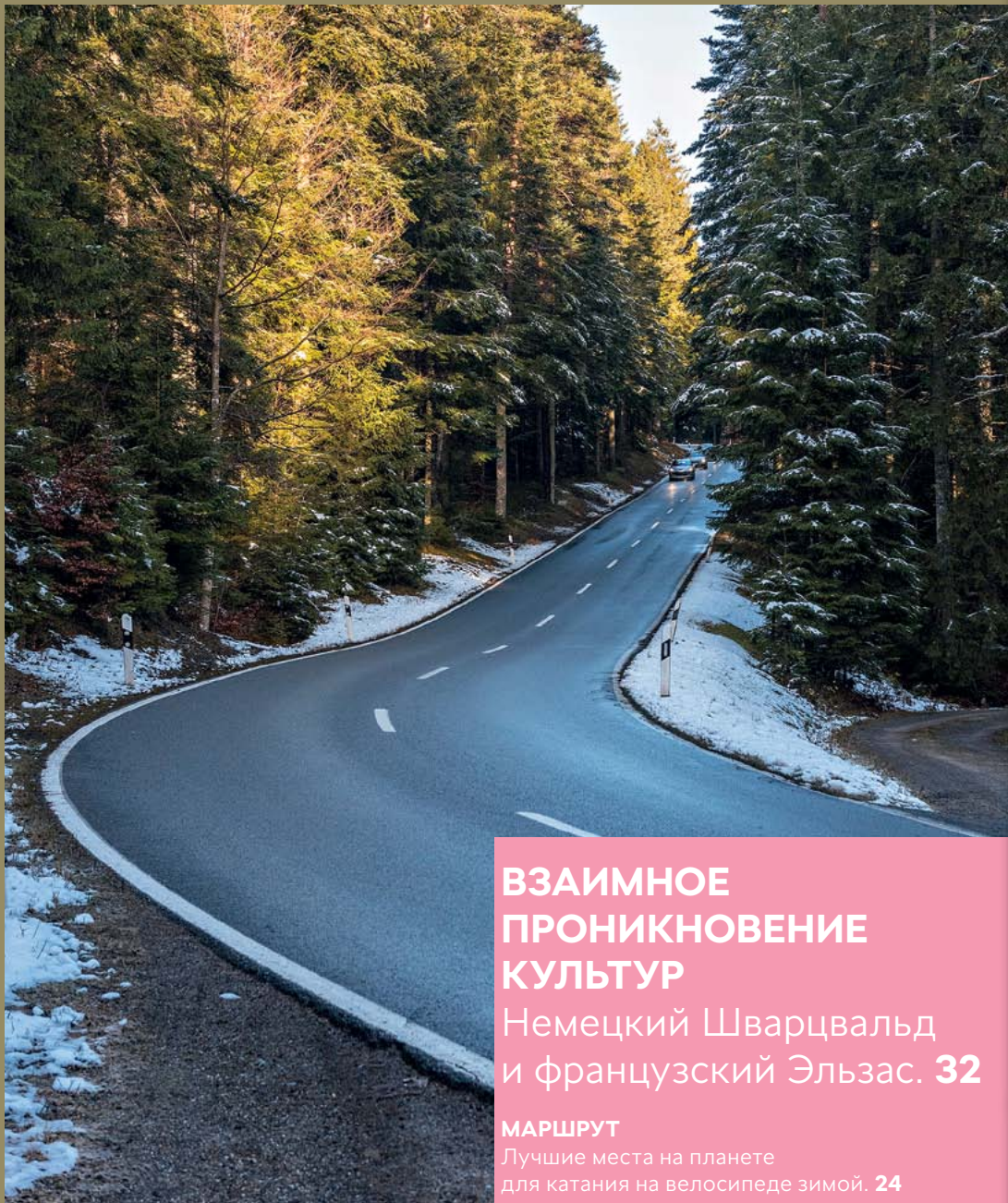
В конце каждого блока занятий — теоретические и практические экзамены. Об уровне подготовки сотрудников российских дилерских центров говорит такой факт: в России работает лучший в мире специалист по диагностике автомобилей ŠKODA. Это выяснилось в 2017 году в Будапеште — на конкурсе ŠKODA Challenge, на который по приглашению штаб-квартиры компании съехались технические специалисты дилерских центров марки из 33 стран.

Кадры решают многое, но не все. Диагностика, ремонт и обслуживание современного автомобиля невозможны без наличия соответствующего оборудования. И оно в дилерских центрах есть. Как вы думаете, насколько велики шансы найти в «гаражном сервисе» передвижной измерительный комплекс стоимостью около 10 000 евро?! И уж тем более человека, который умеет с ним обращаться?! Между тем возможности подобной аппаратуры — общая стоимость обязательного дилерского набора исчисляется сотнями тысяч евро — не ограничивается одной только диагностикой. С ее помощью устанавливаются новейшие версии программного обеспечения — прошивки различных электронных блоков автомобиля. Доступ к софту имеют только официальные дилеры: идентификация запросов проводится в онлайн-режиме.

Более того, при решении сложной задачи официальный дилер может попросить совета у специалистов технического центра «Фольксваген Груп Рус» или непосредственно в штаб-квартире ŠKODA, куда стекается информация о выявленных неисправностях и жалобах клиентов со всего мира. Потребуется — «ученые мужи» проведут международный консилиум, как помочь отдельно взятому клиенту в отдельно взятой стране. Нередко технические специалисты марки выезжают из Москвы в регионы, чтобы вместе с дилером разобраться с каким-то сложным случаем.

Все выявленные недочеты — а идеальных автомобилей, как известно, не бывает — тщательно анализируются, чтобы в будущем машины стали еще надежнее и качественнее. Так что, передавая автомобиль в руки сотрудников официального дилера, вы делаете мир чуть более совершенным. По крайней мере автомобильный мир. ◀

ДОРОГА



ВЗАИМНОЕ ПРОНИКНОВЕНИЕ КУЛЬТУР

Немецкий Шварцвальд
и французский Эльзас. **32**

МАРШРУТ

Лучшие места на планете
для катания на велосипеде зимой. **24**

#события #путешествия #встречи

#здоровыйобразжизни #зарядбодрости

Двухколёсный ОТДЫХ

текст: Надежда Алексеева

ЗИМА — НЕ ЛУЧШЕЕ ВРЕМЯ КАТАТЬСЯ НА ВЕЛОСИПЕДАХ? ЭТО СМОТРЕТЬ ГДЕ. ПЕРЕД ВЕЛОТУРИСТАМИ ОТКРЫТЫ ДОРОГИ ВСЕГО МИРА, ДАЖЕ САМЫЕ ЗАПОВЕДНЫЕ. ПРЕДЛАГАЕМ ВАШЕМУ ВНИМАНИЮ ЧЕТЫРЕ ВЕЛОМАРШРУТА НА ТО ВРЕМЯ, КОГДА ПОГОДА НА БОЛЬШЕЙ ЧАСТИ ТЕРРИТОРИИ РОССИИ НЕ ПОТВОРСТВУЕТ ЛЮБИТЕЛЯМ ДВУХКОЛЁСНОЙ ТЕХНИКИ.



#МАРШРУТЫ

Через весь остров проходит маршрут Пальма-де-Майорка — Кампос — Пуэрто-Полленса: 138 км без крутых или затяжных подъемов.



#майорка #мысфорmentor #здоровыйобразжизни

#ИСПАНИЯ

ИСПАНИЯ, ОСТРОВ МАЙОРКА

Майорка — одно из самых приятных мест для занятия велоспортом зимой. С ноября по март погода на острове — самая велосипедная, от 12 до 18 градусов тепла, туристов значительно меньше, чем в летний сезон, а цены — ниже. Вся Майорка исчерчена горными веломаршрутами, или трейлами, на которых найдется место и любителям, и профессиональным спортсменам. На острове работает масса велопрокатов и веломастерских. А зимой дороги острова становятся пестрыми от ярких трико: велогонщики готовятся к международной шоссейной велогонке Mallorca Challenge, которая проходит в начале февраля. Так что Майорка порадует и любителей МТВ-катания, и фанатов шоссейного велоспорта.

Продвинутым спортсменам будет достаточно недели, чтобы покорить главные трейлы Майорки. Основные горные маршруты проложены на северо-западе острова, в Сьера-де-Трамунтана. Велосипедистов ждут серпантины с набором высоты около 1000 метров. Любителям даунхилла стоит заранее позаботиться о способах «заброски» на вершины. Удобнее всего арендовать автомобиль и прихватить с собой некатающегося друга — вместе они будут выполнять роль подъемника. Аренда

машины класса ŠKODA Octavia в крупных компаниях типа SIXT стоит от €35 в сутки. А если хотите организованных забросок и обучения катанию, лучше забронировать МТВ-тур. Кстати, холмистые участки встречаются и в центре острова, и недалеко от столицы — Пальмы-де-Майорки. Так что при желании вполне можно совместить катание и знакомство со столичными красотами.

Тем, кто обожает шоссейные заезды на длинные дистанции, стоит отправиться через весь остров по маршруту Пальма-де-Майорка — Кампос — Пуэрто-Полленса. Последняя точка — самый богемный курорт острова: считается, что именно здесь отдыхает творческая элита. А из Пуэрто-Полленса рукой подать до мыса Форmentor, северной оконечности острова. Тут, где скалистые обрывы уходят в море, спрятался лучший пляж Майорки с белоснежным песком и чистой водой. Хотя зимой купаться будет прохладно, окунуть в воду уставшие от заезда ноги однозначно стоит. Длина такого маршрута через всю Пальму — 138 километров, проехать без остановок можно за семь-восемь часов. На шоссейных трассах перепады высот от 30 до 500 метров, крутых или затяжных подъемов нет.



#пальмалемайорка #mallorcachallenge #средиземноморе

На Пальму можно смело приезжать с детьми или с компанией некатающихся друзей — тут есть что посмотреть. По острову разбросаны древние церкви и римские мосты. А в городке Вальдемаса, затерянном в горах, — милейшие домики с черепичными крышами и старинный монастырь, в котором жил сам Шопен с возлюбленной, Амандиной Авророй Люсиль Дюпен, более известной миру под именем Жорж Санд. Для ценителей природных достопримечательностей — пещеры Арта и Пещеры дракона с причудливыми сталактитами, между которыми можно прокатиться на лодке.

Кстати, если хочется «посадить» ребенка и друга-новичка на велосипед, одна из самых легких трасс острова идет из Льюкмайор в Эс Пилари, на востоке от столицы. Маршрут плоский, но проходит среди ветряных мельниц и зеленых долин.

Аренда горного велосипеда на Майорке обойдется от €60 в неделю. Остановиться стоит в столице Пальма-де-Майорка и оттуда совершать вылазки в разные части острова. Ночь в отеле три-четыре звезды зимой стоит около €40, ланч обойдется в €10, ну а ужин с вином в ресторане — порядка €40 на человека.

Примерная стоимость авиабилетов

Зимой прямые рейсы — только чартерные

Перелет из Москвы в столицу Пальма-де-Майорка и обратно с пересадкой в Барселоне — около 13 тыс. руб.

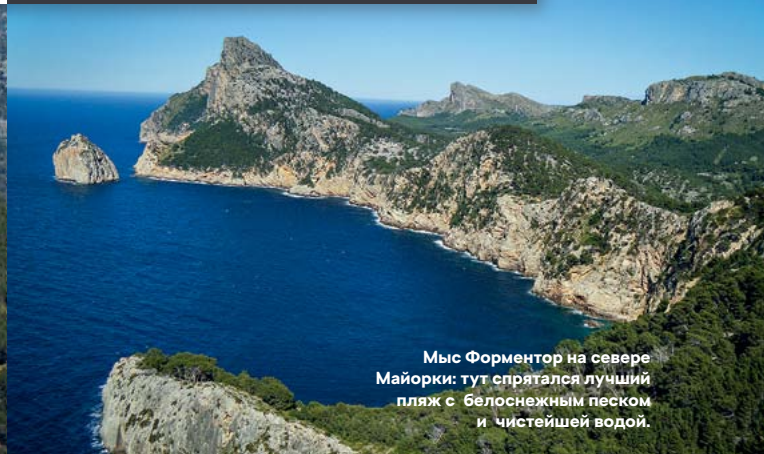
Перелет в одну сторону с пересадкой — около 7 часов

Россиянам потребуется Шенгенская виза

<http://www.bicillevant.com/en/bike-rental/>



Весь остров исчерчен горными веломаршрутами, или трейлами, на которых найдется место и любителям, и профессиональным спортсменам.



Мыс Форmentor на севере Майорки: тут спрятался лучший пляж с белоснежным песком и чистой водой.





В Ханое стоит задержаться, чтобы побывать в городской цитадели: тут и дворцы, и пагоды, и башни, которым почти тысяча лет.

#вьетнам #шоссеномеролин #рисовыеполя #вамтутралы

#ВЬЕТНАМ

ВЬЕТНАМ, НАЦИОНАЛЬНОЕ ШОССЕ №1

Многие велотуристы сходятся во мнении, что нет более живописной азиатской дороги, чем Национальное шоссе №1 во Вьетнаме. Маршрут тянется на 1200 километров вдоль побережья Тихого океана и соединяет главные вьетнамские города: древнюю столицу Ханой и мегаполис Хошимин. Веломаршрут по шоссе №1 подойдет любителям восточного колорита и долгих поездок по равнинным трассам.

Кажется, только во Вьетнаме, змеей вытянувшись вдоль побережья, могла появиться такая живописная трасса. Сами посудите, с одной стороны мимо вас будут проплывать рисовые поля, колоритные деревушки и пагоды, а с другой вы непрестанно будете чувствовать дыхание могучего океана.

Шоссе №1 не только самая крупная дорога страны, она имеет для вьетнамцев и историческое значение — соединяет богатый дворцами север с экономически развитым передовым югом. Стратегическую трассу, начинающуюся на самой границе с Китаем, построили французские колонизаторы в начале XX века. Во время Индокитайской войны (1946–1954), когда французы сражались за свои колонии в Азии, а также во время Вьетнамской войны

(1964–1975), когда в дела Вьетнама активно вмешивались США, дорога переходила то к одной, то к другой противоборствующей стороне. Правда, при движении по трассе о войнах, с которыми у многих и по сей день ассоциируется Вьетнам, ничто не напоминает.

Начать велопутешествие лучше в столичном Ханое и двигаться на юг, к Хошимину. Так ваш вояж будет чем-то напоминать путешествие во времени: от древних храмов к современным постройкам. В Ханое стоит задержаться, чтобы побывать в городской цитадели: тут и дворцы, и пагоды, и башни — застройка берет начало в XI веке.

Далее вы проедете через города Винь, Хюэ, Дананг и самый «пляжный» курорт Вьетнама — Нячанг. Здесь можно дать себе отдых, бесплатно погреться на пляже и вкусно перекусить. Обед обойдется в €4, а уличная вьетнамская и китайская еда — от €0,5. Отдохнув, отправляйтесь в Хошимин через города Камрань и Муйне. В Хошимине, который по старинке называют Сайгоном, загляните в местный католический собор Нотр-Дам, столь непривычный в этом краю пагод, а также в крупнейший парк города Дам-Шен — смесь ботанического сада и центра развлечений.



В Нячанге можно бесплатно погреться на пляже и вкусно перекусить.

#ханой #хошимин #нячанг #паголы #дваколеса

На шоссе №1 выделена полоса для велосипедистов, и во избежание аварий лучше передвигаться только по ней. Города будут встречаться вам примерно каждые сто километров пути, так что некоторый запас воды и продуктов лучше иметь с собой. Кроме того, бывалые велосипедисты советуют взять с собой инструменты для починки велосипеда. Хотя по дороге будут встречаться мастерские, качество оказываемых там услуг далеко от совершенства. Уличной преступности и немотивированной агрессии опасаться не стоит. Напротив, вьетнамцы очень доброжелательны. Однако в крупных городах за сумками и кошельками лучше присматривать.

Многие центры проката в Ханое с пониманием отнесутся к тому, что взять велосипед вы хотите в их городе, а сдать — в конечной точке, в Хошимине. Аренда велосипеда на неделю обойдется примерно в €25, а ночь в отеле три-четыре звезды на маршруте — около €20. На велотур по Национальному шоссе №1 стоит заложить пару недель.

Планируя велотур по Вьетнаму, стоит помнить, что климат в стране жаркий, влажный, и соответственно рассчитывать свои силы. Обязательных прививок перед путешествием во Вьетнам нет, но Министерство туризма страны советует все же

провести вакцинацию от гепатита А и тифа (эти заболевания можно подхватить) и пить только бутилированную или кипяченую воду.

Примерная стоимость авиабилетов

Москва — Ханой, Хошимин — Москва — около 30 тыс. руб.

Перелет в одну сторону — примерно 10 часов

На срок пребывания до 15 дней россиянам виза не требуется

<https://matadornetwork.com/trips/cycling-highway-1-in-vietnam/>

<http://www.thbc.vn>



Взять велосипед напрокат можно в Ханое, а вернуть — в Хошимине.



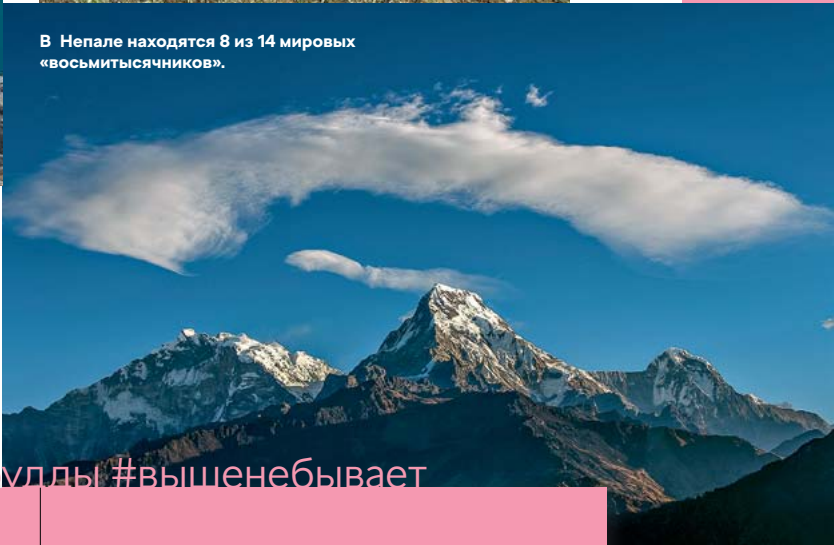
Синева высокогорного озера Тиличо потрясает и бывалых путешественников.



В парке Читван вы встретите носорогов, медведей, крокодилов и сотни видов птиц.



#непал #эверест #ропинабулды #выщенебывает



В Непале находятся 8 из 14 мировых «восьмитысячников».

НЕПАЛ, НАЦИОНАЛЬНЫЕ ПАРКИ

Где еще кататься на горном велосипеде, как не в самой горной стране мира — Непале? Велозаезды в национальных парках Непала подойдут любителям крутых подъемов-спусков и желающим испытать свой организм на прочность: на высоте 2000 метров недостаток кислорода чувствуется даже при активной ходьбе. Но осилившие непальские маршруты смогут рассказать друзьям, что побывали на родине Будды, видели Эверест и еще семь самых высоких гор планеты. Вы знаете, что 8 из 14 мировых «восьмитысячников» находятся именно в этой стране?!

Большинство велотуров стартует в Катманду, столице государства. Далее велосипедисты, как правило, разъезжаются в направлении национальных парков с головокружительными вершинами. Налаженной инфраструктуры с подъемниками в Непале нет, поэтому в большинстве маршрутов велосипедистов забрасывают наверх на автомобилях. А на какую высоту забираться для МТВ-съезда, стоит спланировать заранее. Новички отправляются из Катмаду в Нагаркот, с подъемом на высоту 2195 метров. А продвинутым маунтбайкерам захочется обогнуть гору Анапурна, одну из высочайших вершин мира. Веломаршрут включает перевал на головокружительной высоте 5416 метров с заездом

к озеру Тиличо, синева которого потрясает даже бывалых путешественников.

Зарядившись адреналином на высокогорных спусках, стоит отправиться в национальный парк Читван в 200 километрах от Катманду. Поездка того стоит: в парке можно припарковать велосипед и, пересев на спину слона, любоваться дикими животными в естественной среде обитания. Читван переводится как «лес леопардов», но живут здесь не только эти грациозные кошки. Среди обитателей — дикие кабаны, медведи, крокодилы и около 300 видов птиц.

Вход и въезд в национальные заповедники платный: билет стоит около \$8. Зато цены на проживание, питание, аренду велосипедов приятно радуют. К примеру, сутки в отеле три звезды стоят всего \$15, обед с пивом — \$2, аренда велосипеда на неделю — около \$20.

Примерная стоимость авиабилетов

Прямых перелетов нет, перелет до Катманду и обратно с одной-двумя пересадками — **около 40 тыс. руб.**

Перелет в одну сторону с пересадками — **примерно 12 часов**

Россиянам потребуется **непальская виза, получить которую можно прямо в аэропорту Катманду**

<http://www.mountainkingdoms.com/holiday/classic-cycling-tour-of-nepal>

Любителям горных дорог — на Оркас с горой Конституцией. А тем, кто обожает кататься по плоским велодорожкам, — на остров Лопес.



С песчаных пляжей Сан-Хуана можно даже увидеть косаток, подплывающих совсем близко к берегу.



#сша #канада #острова #киты #заповедник

США, ОСТРОВА САН-ХУАН

Сан-Хуан — несколько американских крошечных островов, которые в XIX веке никак не могли поделить США и Великобритания, владевшая в то время канадскими землями. Сейчас на островах процветает велотуризм, ибо животный мир разнообразен, отовсюду открывается вид на океан, дороги хороши, а вездесущий американский сервис создает все условия для беззаботного отдыха. Зимой на Сан-Хуане прохладно: от -5 до $+5$ °C, а дожди сменяют обильные снегопады. Покорять местные трейлы приятнее всего с апреля по октябрь: запланируйте катание на весну, а за американской визой можно отправляться сразу после Нового года.

Архипелаг Сан-Хуан расположен на американско-канадской границе между Сиэтлом и островом Ванкувер. Из-за этих территорий случилась целая война, прозванная Свиной. А произошла она в 1859 году, когда во владения фермера-американца, поселившегося на острове, забрела свинья, принадлежащая соседу-ирландцу. Американец свинью, вероломно выкапывающую и пожиравшую его картошку, застрелил и хотел уладить вопрос с ирландцем мирным путем, но ирландская принципиальность взяла верх и взбаламутила всю местную британскую общину. В итоге и власти Великобритании, и власти США прислали для разрешения конфликта военных, которым было приказано не стрелять, пока не выстрелит противник. Ожидание охладило пыл, выстрел так и не прозвучал, а дело о землях Сан-Хуана передали в международный арбитраж, который решил в пользу США. Событие закрепилось в истории под названием Свинья война, так как жертвой конфликта стала одна лишь свинья.

А проживающие на островах канадцы были возмущены тем, что Великобритания не отстояла их

интересы, и активнее включились в борьбу за независимость. Впрочем, этот процесс завершился через сто с лишним лет: Канада обрела полную независимость лишь в 1982 году.

На архипелаге стоит посетить три самых крупных острова: собственно Сан-Хуан, Лопес и Оркас. Объехать Сан-Хуан на велосипеде необычайно интересно — постоянно меняющиеся пейзажи и редкие виды животных, попадающих на глаза. К примеру, в пихтовых и сосновых лесах можно встретить оленей и дикобразов, а с песчаных пляжей — увидеть косаток, подплывающих совсем близко к берегу.

Любителям горных велопогуловок — прямая дорога на Оркас, там есть гора Конституция высотой 731 метр. А тем, кто обожает кататься на велосипеде по плоским велодорожкам, — на остров Лопес.

На велотур по островам стоит выделить неделю. Добраться удобнее из центра Сиэтла, откуда каждый день ходят паромы, билеты стоят примерно \$90 в одну сторону.

Аренда велосипедов есть на самом крупном острове — Сан-Хуане. Цены в этих заповедных территориях достаточно кусачие даже для американцев: за аренду городского велосипеда на неделю заплатите около \$150. Передвигаться между островами можно на парамах вместе с велосипедом. А жить — в фермерских домах или роскошных гостиницах — цены стартуют от \$90 за ночь.

Примерная стоимость авиабилетов

Прямых перелетов нет, перелет с одной-двумя пересадками Москва — Сиэтл и обратно — **36 тыс. руб.**

Перелет в одну сторону с пересадками — **примерно 15 часов**

Россиянам требуется виза США

<https://www.visitsanjuans.com/>

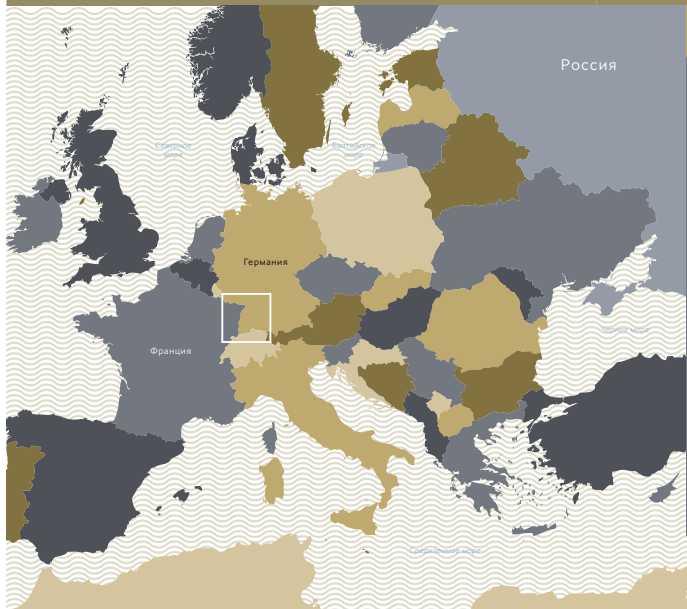


Дорогу из Штутгарта в направлении Эльзаса можно смело назвать одной из самых красивых во всей Европе.

Культурный обмен

ТЕКСТ: Надежда Алексеева фото: Сергей Шерстеников, ŠKODA

ФРАНЦИЯ И ГЕРМАНИЯ. КАЗАЛОСЬ БЫ, ТАКИЕ РАЗНЫЕ СТРАНЫ. НО ЕСТЬ МЕСТО, ГДЕ ОБЫЧАИ И ТРАДИЦИИ ДВУХ НАРОДОВ ТЕСНО ПЕРЕПЛелись. ЭТО ШВАРЦВАЛЬД НА НЕМЕЦКОМ ЗАПАДЕ И ЭЛЬЗАС НА ФРАНЦУЗСКОМ ВОСТОКЕ. ПОСЕТИТЬ ОБА РЕГИОНА МОЖНО ЗА ОДНИ ВЫХОДНЫЕ.



Две страны за один уикенд? А почему бы и нет. Конечно, предлагаемый маршрут богат достопримечательностями и ему можно посвятить даже двухнедельный отпуск, но если действовать четко, справитесь за два дня. Начинаем путешествие в аэропорту немецкого Штутгарта в субботу утром и там же заканчиваем следующим вечером. Аренда ŠKODA Octavia на это время в одной из прокатных контор, базирующихся прямо в аэропорту, будет стоить около €65. Это зимой, вне сезона. Летом — чуть дороже.

ИСТОРИИ ЧЁРНОГО ЛЕСА

Шварцвальд и Эльзас на протяжении веков часто переходили из рук в руки и попеременно попадали в состав разных государств и княжеств. А народы, жившие по обеим сторонам Рейна, смешивались между собой, перенимая привычки, песни, кухню, архитектуру и даже язык друг друга. Отсюда возник такой самобытный регион, в котором и по сей день французы могут общаться на немецком, а немцы предпочитают пиво вино.

#сказочныеместа #тутбылиримляне

Красоты Шварцвальда были известны еще римлянам. Они владели этой областью до IV века и называли ее Silva Marciana, что значит «пограничный лес». Когда границы империи изменились, а алеманнские племена, предки немцев, оформились в народность, лес, темный и мистический, прозвали Шварцвальдом (Schwarzwald в переводе с немецкого как раз и значит «черный лес»). Сами алеманны с V века стали именоваться свевами или швабами. А регион назвали Швабией. В средние века Швабию сотрясали междоусобные войны, власть часто менялась. По итогам Тридцатилетней войны 1618–1648 годов Швабию обязали выплачивать огромную контрибуцию далекой Швеции. При Наполеоне Швабия контролировалась Францией. После объединения Германии Бисмарком в 1871 году регион попал в состав земли Баден-Вюртемберг, названной по именам двух объединившихся суверенных княжеств. После Второй мировой войны юг региона Баден-Вюртемберг был оккупирован Францией, а север — США, и вернулся в состав Германии (точнее, нового государства — Федеративной Республики Германии) только в начале 1950-х.

#ШВАРЦВАЛЬД



1. Пейзажи в Шварцвальде поражают своим величием и воздушностью одновременно.
2. Снег — это в горах. Внизу его нет.
3. Всю дорогу вы будете нырять из тумана и обратно. Если повезет.

1



2

#красота #лепота

3





1



2



3

1.3. Лес не настолько дикий, как может показаться: за его состоянием внимательно следят.

2. Представляете, какой вид открывается из окна этой придорожной гостиницы?

4. Поскольку такие трассы скорее исключение, использование шипованной резины в Германии запрещено.



4

#царстводобройполумглы #ланиболлят #скачутбелки

ПО ДРУГУЮ СТОРОНУ РЕЙНА

История Эльзаса, как и соседнего Шварцвальда, тоже связана с Древним Римом. До покорения этих мест Цезарем Эльзас был населен германскими племенами. А после распада Римской империи (к тому моменту Священной Римской империи) Эльзас раскололся на множество княжеств и свободный город Страсбург. По итогам Тридцатилетней войны Эльзас отошел в 1648 году к Франции, но правительство разрешило эльзасцам сохранить немецкий язык и некую автономию. Наполеон в 1789 году счел такую ситуацию опасной для своего государства, которое только пережило революцию — он провозгласил французский язык единым для всей страны и отменил привилегии для эльзасцев.

Германия получила Эльзас в ходе Франко-Прусской войны в 1871 году, и регион оставался немецким до 1918-го. Третью французов тогда бежала из Эльзаса в другие земли Франции. Между мировыми войнами Франция вернула себе права на Эльзас, а потом вновь должна была отбивать его у Третьего рейха в 1944 году. Окончательно французским регион стал в 1945 году, но до сих пор жители небольших деревень Эльзаса общаются между собой на алеманнском диалекте немецкого, а многие населенные пункты сохранили громоздкие раскатистые немецкие названия. Смотришь на дорожные указатели и не веришь, что находишься во Франции.

НАЦИОНАЛЬНЫЙ ЛЕС

Лучше один раз увидеть, чем сто раз прочитать. Из Штутгарта в Эльзас мы поедем через Шварцвальд по трассе B500 в направлении эльзасского города Оберне (Obernai), который — кто бы мог подумать! — имеет второе, немецкое обозначение: Оберенхайм (Oberehnheim).

Шварцвальд, несмотря на мрачное название, считается одним из самых красивых лесов Европы. Черным его прозвали из-за мистического царящего

МНОГИЕ НАСЕЛЁННЫЕ ПУНКТЫ В ЭТОЙ ЧАСТИ ФРАНЦИИ СОХРАНИЛИ РАСКАТИСТЫЕ НЕМЕЦКИЕ НАЗВАНИЯ.

здесь полумрака: вековые могучие сосны, разбавленные буками и пышным подлеском, мешают свету хозяйничать.

С 2004 года Шварцвальд — национальный парк. Здесь нельзя рвать цветы, разжигать костры, ломать и рубить деревья. Вырубки если и есть, то строго по плану, в рамках оздоровления леса; они проводятся одновременно с посадкой новых деревьев. Посетителям Шварцвальда разрешают собирать грибы и ягоды в лесу, но не в коммерческих целях, а для личного, так сказать, потребления.

По Шварцвальду проходит масса заповедных тропинок, здесь журчат водопады, которые щепетильные немцы подсвечивают по ночам, сверкают озера и даже есть небольшой горный массив с вершиной Фельдберг около 1500 метров высотой. Летом в Шварцвальд приезжают для занятий пешими и велопогулками. Зимой в лесу катаются на лыжах.

Шварцвальд удивительно хорошо сохранился. Настоящий такой лес почти в самом центре Европы. Видимо, он мало изменился с тех пор, когда немецкий писатель Вильгельм Гауф отправлял в Шварцвальд героев своих сказок. Шварцвальд вообще популярен у литераторов, и не только немецких. Здесь разворачивается действие повести «Трое на велосипедах», продолжения книги классика английского юмора Джерома К. Джерома «Трое

#мистическийполумрак #заповедныетропинки #здесьживутгеройсказок

#ШВАРЦВАЛЬД

И ДАЖЕ НАША МАРИНА ЦВЕТАЕВА ПОСВЯТИЛА ШВАРЦВАЛЬДУ ОДНО ИЗ СТИХОТВОРЕНИЙ.

в лодке, не считая собаки». Марина Цветаева посвятила немецкому лесу стихотворение:

Ты, кто муку видишь в каждом миге,
Приходи сюда, усталый брат!
Все, что снилось, сбудется, как в книге —
Темный Шварцвальд сказками богат!
Все людские помыслы так мелки
В этом царстве доброй полумглы.
Здесь лишь лани бродят, скачут белки...
Пенье птиц... Жужжание пчелы...

У Шварцвальда как национального парка есть свой центр, он находится по адресу Schwarzwaldhochstr. 2 77889 Seebach. Здесь можно договориться об экскурсиях, узнать об истории Черного леса, приобрести карту маршрутов.

ВИННАЯ КАРТА

Проехав сквозь загадочный лес, вы окажетесь во Франции, на территории Эльзаса, где все еще много немецкого. Советуем выбрать отель в начале Эльзасского винного пути, который исследуете на другой день. Если хотите шикануть, можем рекомендовать Hostellerie Des Châteaux & Spa в поселке Отротт: тут

бесплатная парковка, спа с бассейном, бистро для быстрых перекусов и ресторан с отменной французской кухней. Стандартный номер на двоих обойдется в €200 за ночь. Дороговато? В окрестностях есть гостиницы с номерами по €60.

В ресторане отеля, как и на всем маршруте, стоит пробовать блюда, отражающие немецко-французский характер региона. К примеру, сыр munster-géromé — как и большинство французских сыров, его отличает изысканный вкус, но аромат — реверанс в сторону немецких вкусов — не такой резкий. Не пропустите и фуа-гра. Эльзасский паштет из гусиной печени считается эталонным, для него используют только страсбургских гусей, а в угоду немецкой тяге к горячим блюдам здесь вам его еще и подогреют. Отдайте должное и пирогам: фламмухену, напоминающему пиццу, и кугельхопфу, который выпекают и соленым, и сладким. Кажется, эльзассцы пироги едят чаще, чем круассаны.

Эльзасский винный путь, на который предстоит вступить следующим утром, считается первым по времени создания официальным винным туром Франции. Его зарегистрировали в 1954 году, и с тех пор он привлекает туристов со всего света. Своей популярностью сегодня эльзасский путь уступает разве что турам в Бордо и Шампани.

Эльзасские виноградники занимают около 15 000 гектаров (в Шампани, для справки, почти вдвое больше), протянувшись с севера на юг на 120 километров. Самые известные вина Эльзаса — это эльзасский мускат, рислинг, пино нуар и пино гри. Однако примечателен маршрут D35 Route des Vins прежде всего своей красотой, которая не оставит равнодушными и убежденных трезвенников. Дорогу дублирует не менее живописная велотрасса — для любителей активного отдыха или активных дегустаций. Впрочем, не стоит забывать, что во Франции и за рулем машины, и за рулем велосипеда можно выпить лишь пару бокалов сухого вина, чтобы алкоголь в крови не превысил допустимые 0,5 промилле.

На Винном пути D35 вам встретятся средневековые деревушки и города, заслуживающие внимания. В Кинцхайме, например, сохранился древний замок и вольер, где издревле выращивают орлов,

#употребление алкоголя может губительно сказаться на вашем здоровье



1



2

#официальныймаршрут



3

1. Урожай собран, виноградники отдыхают.
2. Классическая технология изготовления вин, в том числе и игристых, классические корковые пробки, выставляемые в дегустационных залах.
3. Во Франции закон позволяет сесть за руль после бокала вина. Но увлекаться не стоит, даже на Винном пути.
4. Хорошая дегустация вина подразумевает качественную, тщательно подобранную закуску.



4

#ЭЛЬЗАС



1. Примерно пятая часть витрины сырной лавки.
2. Шедевр готической архитектуры — храм Святого Мартина в Кольмаре.
3. Типично немецкие фахверковые дома во французском городе Кольмаре.

соколов, сов и устраивают представления с ловчими птицами. Если у вас в запасе лишь несколько часов, осмотрите города проездом, но на винодельне Dopff au Moulin «с мельницей на этикетке» побывайте обязательно.

Винодельня Dopff au Moulin — одна из старейших в Эльзасе, ей семейство Допфф владеет аж с 1574 года. Винодельня значится во всех французских путеводителях по Эльзасу, ее продукция регулярно удостоивается призов от престижного издания Le Guide Hachette de Vins. Но кроме почтенного возраста и качества вин Dopff au Moulin славится воистину историческими достижениями.

В начале XX века Жюльен Допфф первым стал производить местное игристое вино по методу шампанского. Кстати, от местных вы не раз услышите, что эльзасское игристое ничуть не уступает («а на самом деле, конечно, превосходит!») настоящее шампанское — из Шампани.

Предприимчивости неугомимого Жюльена виноделы Эльзаса обязаны еще одним нововведением: он разработал и внедрил вытянутые бутылки, прозванные «флейтами». Сегодня практически все белые вина в регионе, кроме игристых, разливают только в такую изящную тару.

МЕСТНЫЕ
ВИНОДЕЛЫ ГОТОВЫ
ПОКЛЯСТЬСЯ,
ЧТО ИХ ИГРИСТЫЕ
ВИНА НЕ УСТУПАЮТ
НАСТОЯЩЕМУ
ШАМΠΑНСКОМУ.

На дегустации в Dopff au Moulin — а они проводятся постоянно — помимо игристого стоит непременно попробовать рислинг и красное сухое пино нуар, с легким ягодным ароматом. На закуску подают традиционные французские сыры, а под немецким влиянием — шварцвальдскую ветчину и соленый пирог кугельхопф. Лучшее время для поездки на дегустации в Эльзас — осень, но маршрут популярен круглый год. Предложения «зайти, попробовать, купить» будут вам попадаться по дороге постоянно. Бутылка вина «на вынос» в среднем стоит от €5 до €15.

КОЛЬМАР, ГОРОД ФАХВЕРКОВ

Путь из винодельни Dopff au Moulin до Кольмара очень живописен, но вишенкой на торте станет сам город, где каждый вид — готовая открытка. Самая запоминающаяся деталь в архитектуре Кольмара — фахверковые дома. И это еще одно забавное смешение культур, потому что такие дома придумали в Германии. Название произошло от немецкого Fachwerk (сооружение из секций). Фахверк — технология каркасного строительства, известная с XII века. Основа конструкции — прочные балки, пространство между которыми заполняется глиной, смешанной с камышом, ветками, соломой и прочим материалом, обеспечивающим теплоизоляцию. Балки обычно делают темными (поэтому хорошо виден их рисунок, один из которых получил название «швабская женщина»), а оштукатуренные стены красят в светлые тона. При должном уходе фахверковые дома служат столетиями (в чем несложно убедиться на улицах Кольмара) и способны пережить даже пожар — известны случаи, когда каркас оставался целым и для восстановления дом надо было всего лишь заново «набить глиной».

Со временем незатейливая, но симпатичная архитектура проникла из Германии во Францию. В Нормандии, на северо-западе страны, такие дома прозвали коломбаж, а в Эльзасе сохранилось название фахверк.



1

В Кольмаре стоит зайти на центральный рынок, торговля на котором идет как снаружи, так и внутри. Фрукты, специи, колбасы, паштеты, вино и, конечно, сыры, десятки видов сыров. Кто там говорил — генерал де Голль или Наполеон?! — о трудности управления страной, в которой сортов сыра больше, чем дней в году. Фермерские продукты на рынке стоят, разумеется, дороже тех, что предлагаются в супермаркетах, зато и вкус имеют более интересный, а приглянувшийся сыр вам без проблем дадут распробовать.

Кольмар — конечная точка маршрута. Из него мы отправляемся в сторону Штутгарта, по короткой дороге. Если вылет вечером, сразу едем в аэропорт, если утром — останавливаемся на ночь в немецком городе Тюбингене. От него до Кольмара около трех часов на машине. Старинный Тюбинген с числом жителей меньше ста тысяч человек известен тем, что до трети его населения составляют студенты местного университета. В городе все еще чувствуется влияние Франции: пиво и колбаски в ресторанах соседствуют с вином и фуа-гра. Дорога от Тюбингена до аэропорта Штутгарта займет 30–40 минут. И это хорошо — ничего примечательного в ней нет.

#тридцатипятилетнего #беспощадно



2

1. Тюбинген ночью. Подсветка отключается еще до полуночи. Зачем тратить электричество, когда большинство горожан уже спит?
2. Таких маленьких лавочек — «зайди, попробуй, купи» — на Винном пути десятки.

ТЕНДЕНЦИИ



ТОЧНО ПО МЕСТУ

Почему так хорошо звучат в автомобилях ŠKODA системы Canton. **44**

КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают на вопросы читателей. **50**

#техника #решения #практика



Правила хорошего тона

ТЕКСТ: Артур Соколов фото: ŠKODA, Canton

ВЫ СЛЫШАЛИ О ТОМ, ЧТО ПОКУПАТЕЛЯМ ŠKODA ДОСТУПНА ОПЦИЯ, НАД КОТОРОЙ НЕСКОЛЬКО ЛЕТ В ЗАКРЫТЫХ ЛАБОРАТОРИЯХ РАБОТАЛИ ЛУЧШИЕ ЕВРОПЕЙСКИЕ СПЕЦИАЛИСТЫ ПО АКУСТИКЕ?! МЫ ГОВОРИМ О HI-FI-СИСТЕМАХ CANTON, ПРЕДЛАГАЕМЫХ ДЛЯ МОДЕЛЕЙ OCTAVIA, SUPERB И KODIAQ. КОРОТКО СУТЬ ЭТИХ СИСТЕМ МОЖНО ОПИСАТЬ ТАК: ОТЛИЧНЫЙ ЗВУК ПО ВЫГОДНОЙ ЦЕНЕ. НЕ ВЕРИТЕ? ПОПРОБУЕМ ОБЪЯСНИТЬ, КАК ТАКОЕ СТАЛО ВОЗМОЖНЫМ.

#громкоговорители #полупроводники #пищалки #транзисторы

Долгие годы развитие автомобильных аудиосистем шло по двум основным направлениям. С одной стороны, массово выпускалось не слишком изысканное штатное оборудование для «озвучки» салона, адресованное тем, кто никогда не поймет, зачем существуют домашние усилители звука ценой в квартиру. С другой стороны выступали энтузиасты Car Audio — профессиональные установщики и их клиенты, готовые часами сравнивать звучание разных колонок, чтобы добиться желаемого результата. Массовая «музыка» для автомобилей всегда стоила не слишком дорого, в то время как цена более или менее хорошей индивидуальной системы, достойной участия в региональном конкурсе Car Audio, начинается примерно от 300 тысяч рублей и не имеет никакого разумного верхнего предела. Сложно поверить, но сделан-

ный из сверхчистой меди, золота и серебра комплект проводов для колонок может стоить миллион рублей. И есть люди, готовые поклясться, что слышат нюансы звука, обеспечиваемые именно этими проводами!

Между этими полюсами была пустующая ниша, которую сейчас взяли заполнить автопроизводители, призвав на помощь экспертов по звуку с мировым именем. Вместе они предлагают продукт для тех, кто не совсем удовлетворен звучанием обычных систем, но совершенно не готов отдавать «за музыку» несколько тысяч евро.

По этому пути пошла и компания ŠKODA, предложив в 2013 году своим покупателям вместе с новой «Октавией» систему Canton, которая отличалась не только хорошим звучанием, но и очень демократичной ценой. Отличный выбор для тех, кто не любит переплачивать, а кроме того, знает: нет более беспро-

blemного в эксплуатации оборудования, чем то, что было установлено на конвейере, когда ничего не требуется «подгонять по месту», а любые неисправности устраняются в рамках заводской гарантии в дилерском центре.

ПРИДУМАНО В ГЕРМАНИИ

Они неслучайно нашли друг друга. ŠKODA — самый популярный иностранный автомобильный бренд в Германии. Canton Elektronik GmbH & Co. KG — ведущий немецкий производитель акустики, который входит в число крупнейших компаний, занятых производством аудиопродукции в Европе. Предприятие основал в 1972 году инженер Гюнтер Зайц. Название образовано от латинского слова cantare («петь» в переводе на русский) и немец-

#акустика #динамическийдиапазон #частоты #звук #эквалайзер

кого ton — «звук». Штаб-квартира Canton находится под Франкфуртом. Поскольку компания работает в кооперации с другими заводами, передав подрядчикам производство корпусов для колонок (этим занимается несколько специализированных фабрик в Германии, Чехии и Польше), ее собственная площадка похожа на элитное учебное заведение или конструкторское бюро. Офис выглядит как вилла, тестовые лаборатории и бюро проектирования располагаются в небольшом особняке, а под сборочно-логистический корпус приспособлено здание бывшей школы. Такое размещение, к слову, характерно и для инженерных компаний, специализирующихся только на научно-исследовательских разработках и конструировании. Но в отличие от них Canton располагает собственной сборочной линией тут же, под Франкфуртом, и заводом полного цикла производства динамиков по собственной технологии — он, кстати, находится в Чешской Республике и покрывает все потребности Canton в громкоговорителях для акустических систем среднего, высокого и референсного, то есть высшего класса.

Некоторые считают Canton узкоспециализированным брендом, занятым почти исключительно выпуском колонок, но это не так. Наряду с акустикой компания в разное время проектировала и вы-



пускала разнообразную аудиоэлектронику: от компактных радиоприемников до ресиверов. Но в Canton всегда отдавали себе отчет в том, что какими бы темпами ни развивалась электроника, качество звучания все равно будет определять конечный элемент — тот, что преобразует электрические колебания в звуковые волны, то есть громкоговоритель, динамик. Так что основное внимание компании, как и прежде, концентрирует на исследованиях в области электроакустики. Например, Canton располагает специальной безэховой лабораторией, в которой показатели динамиков считаются путем лазерной интерферометрии. На вооружении и передовые методики моделирования. Отказ от традиционной схемы разработки с многочисленными прототипами в пользу точных компьютерных расчетов позволяет быстрее развиваться, представляя уникальные продукты, в числе которых — домашние колонки топ-класса Reference K с головками с вольфрамовым и керамическим напылением.

В новейшей истории Canton уже был один совместный проект с автопроизводителем. По заказу Mercedes-Benz компания сделала для дилерских центров акустику, способную реалистично воспроизвести рев моторов серии AMG. Задача усложнялась тем, кто колонки должны были встраиваться в стены. Canton был не первым, кто взялся за ее решение, но единственным, кто добился успеха.

ЗВУК — В ДЕТАЛЯХ

Давайте теперь разберемся, из чего состоят системы Canton, устанавливаемые в автомобили ŠKODA. В основе — цифровой аудиопроцессор (Digital Signal Processor), совмещенный с многоканальным усилителем. Сделать это устройство мощным и одновременно компактным позволила современная технология импульсного усиления. Число каналов соответствует числу громкоговорителей, то есть каждый динамик получает свой сигнал, индивидуально скорректированный процессором по уровню громкости и диапазону частот. Также в сигналы вносятся оптимальные временные задержки, измеряемые миллисекундами, — это необходимо, чтобы акустические волны от излучателей, отстоящих на разном удалении, к слушателю приходили синхронно (приоритетную точку в салоне, где звучание будет оптимальным, пользователь может установить сам через меню настроек). Многоканальный усилитель также борется с дорожным шумом, проникающим в салон: он улавливает его с помощью микрофона и через динамики посылает сигналы в противофазе. Похожая система используется в наушниках с активным шумоподавлением, позволяющим слушать музыку в общественном транспорте, не выкручивая громкость на максимум.

Система Canton включает 10 или 12 динамиков, в зависимости от модели ŠKODA, и каждый громкоговоритель был точно подобран и откалиброван. Это самая сложная и кропотливая часть работы, однако именно она обеспечила главный эффект.

Когда вы покупаете в магазине универсальные колонки для автомобиля, то получаете продукт, рассчитанный на некий абстрактный автомобиль. Конечно, динамики должны учитывать общие





#провода #медь

требования: быть устойчивыми к постоянной вибрации корпуса, спокойно переносить регулярную смену температуры и влажности. Но они не учитывают — да и не могут учитывать — особенности конкретной машины, на которую будут установлены.

Сотрудничество ŠKODA и Canton строилось по другому принципу. Специалисты по звуку получали в свое распоряжение автомобиль, к которому должны были подобрать (вернее, создать) динамики, звучащие наилучшим образом на своем месте с учетом множества факторов: внутреннего объема (например, дверь в автомобиле играет роль корпуса колонки), окружающих деталей интерьера, высоты расположения и тому подобных мелочей. Даже сетка, защищающая динамик от механических повреждений, и та играет роль. В ходе такой работы требуется не только вычислить оптимальные параметры отдельных громкоговорителей, но и добиться того, чтобы они слаженно «играли» вместе. Звучание оценивается как инструментальными способами (с помощью аппаратуры составляются графики, диаграммы, синусоиды), так и с привлечением экспертов с натренированным слухом. Известный факт: нередко система, имеющая идеальные характеристики на бумаге, «играет»

уныло и безжизненно, а та, у которой видны некоторые огрехи при измерении, поражает точным и сочным звуком.

Но это все лирика. Важнее другое. ŠKODA и Canton вместе удалось создать очень достойный продукт по привлекательной цене. Почему? Потому что каждый отдельно взятый динамик — не такой уж и дорогой — будет хорошо звучать только на своем месте, в конкретной модели автомобиля, для которой он разработан. Поясним таким примером: гаечный ключ «на 10», предназначенный только для одного вида операций, справится со своей работой намного лучше, чем универсальный разводной ключ, который стоит в десять раз дороже.

В итоге клиенту, который заказывает новый автомобиль ŠKODA, опция Canton обходится не дороже самого доступного домашнего театра «из коробок», у которого и мощность ниже, и число динамиков меньше. Установить систему уровня Canton в готовый автомобиль обойдется раза в три дороже — не говоря о том, что такие вмешательства грозят проблемами с заводской гарантией.

Свой вклад в конечную стоимость системы Canton вносит и грамотно просчитанная схема производства. Несмотря на то что компания немецкая,

детали в системе, непосредственно сделанных в Германии, практически нет. В Германии очень высокая стоимость рабочей силы, и здесь, как правило, производят вещи экстра-класса. Знаете, сколько стоит пара топовых домашних колонок от Canton, каждая из которых весит 134 кг? Примерно как полноприводная ŠKODA Octavia с двигателем мощностью 180 л.с. И то, в Германии будет осуществляться только сборка, динамики (головки) придут с завода Canton в Чехии.

Динамики для автомобильных систем Canton производятся на партнерских заводах компании, в основном в Польше. Но, как мы уже заметили, важно не место изготовления громкоговорителей, а то, как они спроектированы. Доступные компоненты используют все производители автомобильных аудиосистем с громкими именами. Затраты на производство и «железо» сводятся к минимуму, зато неуклонно растут бюджеты на исследования, разработку, моделирование и тестирование. А в итоге выигрывает потребитель, получающий лучший за свои деньги продукт.

Такой, как системы Canton в автомобилях ŠKODA.

А вы знаете, что...

...Новые колонки — домашние или автомобильные — почти всегда звучат гулко, зажато и нечетко. Для того чтобы динамики вышли на свои рабочие параметры, им требуется от 20 до 100 часов «обкатки» в средних по мощности режимах.

...Когда настроенная система играет не так, как вы привыкли, скорее всего, причина в слишком высокой или низкой температуре окружающей среды. Ждите, когда салон достаточно охладится или прогреется.

#купол #сигналы

РАЗОБРАТЬ ПО ВИНТИКАМ



Предлагаемая для ŠKODA Superb аудиосистема Canton состоит из 12-канального DSP-усилителя суммарной мощностью 610 Вт, компактного сабвуфера и 11 разнесенных по салону динамиков. Широкополосный 8-сантиметровый громкоговоритель на 25 Вт располагается в верхней центральной части передней панели. Похожие динамики озвучивают средний диапазон из передних дверей. Под ними располагаются 45-ваттные низкочастотники диаметром 17 см, необходимые для формирования «фронтального баса». На втором ряду — пара мощных (100 Вт) низко / среднечастотных динамиков. Четыре канала усилителя специально выделены для размещенных перед первым и вторым рядами сидений двух пар высококлассных купольных «пищалок» (25 мм, 20 Вт). Сигнальная линия между усилителем и медиаблоком сделана из оптоволоконка для защиты от помех. В моделях Octavia, Kodiaq и Кагоq конфигурация несколько проще: упразднены среднечастотные каналы в передних дверях, а вместо 12-канального DSP-усилителя применен 10-канальный (570 Вт). Оставшиеся динамики по классу и составу идентичны флагманской системе. Попутно заметим, что на «Октавию» устанавливается сабвуфер с 17-сантиметровой головкой, а на Kodiaq — с 15-сантиметровой, что объясняет разницу в цене систем.

Тонкая настройка

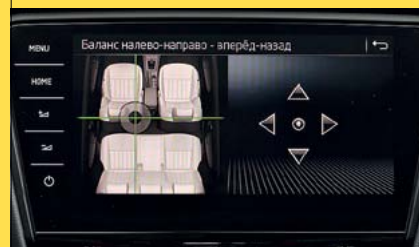
АУДИОСИСТЕМЫ CANTON ДАЮТ БОЛЬШУЮ СВОБОДУ В ВЫБОРЕ ЗВУКОВЫХ РЕГУЛИРОВОК, НО НЕПОДГОТОВЛЕННОМУ ЧЕЛОВЕКУ НЕПРОСТО ВЫБРАТЬ ЛУЧШИЕ. РАЗОБРАТЬСЯ В ЭТОМ ВОПРОСЕ НАМ ПОМОГ ЭКСПЕРТ ЖУРНАЛА «САЛОН АУДИО ВИДЕО» РУСЛАН ТАРАСОВ.

Акустика Canton в модели Superb хороша своей сбалансированностью: гармоничный характер дополняется выразительной динамикой и правдоподобным музыкальным пространством. Но еще сильнее впечатлила система в «Октавии». В профессиональных автозвуковых соревнованиях, на которых мне пришлось работать судьей по SQ (качеству звучания), она легко бы набрала высокие баллы за размер и объем звуковой сцены. Воображаемый «концертный зал» в ней совершенно нежат границами салона, образы исполнителей находятся почти на уровне взгляда и хорошо различимы, верно распределены по ширине и глубине кажущейся сценической площадки.

Но чтобы получить такую «визуализацию», следует задать определенную комбинацию настроек через меню «Звук». В разделе Canton Optimisation выбираем установку «Водитель». В Canton Surround сводим эффект до минимума. Целесообразно установить все настройки в разделах «Эквалайзер Canton» и «Сабвуфер» в нулевое среднее положение (позже к ним еще вернемся). Теперь самое важное: занимаем свое привычное положение за рулем, входим в «Баланс налево-направо — вперед-назад» и, перемещая перекрестие по изображению салона, ищем на слух то единственное положе-

ние, при котором в воспроизведенной сцене перед нами четко сфокусируются все звуковые образы.

Лично у меня в «Октавии» установка, дающая идеальный стереоэффект, нашлась в точке на правом краю спинки водительского сиденья. В «Супербе» — ровно на уровне подголовников передних сидений с легким смещением вправо. Если в ваших экспериментах «ось фокуса» будет другой, ничего страшного. На построение сцены в значительной степени влияет положение головы относительно акустики или, проще говоря, особенности вашей посадки. Главное в этом эксперименте — избегать прослушивания треков с обилием электронных эффектов либо записанных до начала 1970-х годов, в эпоху примитивного стерео. Я для таких целей беру специальный компакт-диск IASCA SQ. Но подойдет и любой студийный альбом Земфиры — она записывается достаточно аккуратно, с внятной стереораскладкой.



#сцена #басы #преобразование #сигналы #сабвуфер #баланс

Теперь разберемся с тональным балансом. Типичной для штатной акустики проблемы ограниченного диапазона нет ни в «Супербе», ни в «Октавии», однако аудиосистемы немного различаются тембральным почерком, когда все регуляторы установлены в нулевом положении. В первой модели звучание акцентировано на нижней части середины диапазона, а его верхняя слегка «затемнена». А систему «Октавии», видимо, настраивали в угоду массовым вкусам — здесь баланс более «светлый», с чуть избыточной искристостью и яркостью.

Привести «заводской» звук к нейтральному несложно. Делается это при помощи «Эквалайзера Canton». В «Супербе» на три «щелчка» поднимаем высокие, на один ослабляем средние и на два — низкие. В Octavia средние не трогаем, на четыре ослабляем высокие и на два добавляем низкие. После этого, скорее всего, вам покажется, что музыка зазвучала менее красиво и не



так басовито (или звонко), но это козни нашего слуха — он еще держит в памяти исходную характеристику за образец и не привык к новой трактовке. Поэтому делайте выводы после трех-пяти минут адаптации. При правильно настроенном тональном балансе тембры инструментов наиболее точны и насыщены обертонами, голоса исполнителей — живые и естественные. Добавлю, что предложенная «нейтральная» настройка заодно является и самой универсальной — под-

ходит практически под все музыкальные жанры.

При поиске оптимальных регулировок для баса следует учитывать влияние громкости. Рекомендованные выше даны для средних уровней. Тем, кто любит слушать музыку на деликатной громкости, стоит слегка прибавить низких и на одно-два деления усилить канал сабвуфера. Любителям оглушительной музыки совет диаметрально противоположный. Наше слуховое восприятие так устроено, что с ростом громкости повышается и чувствительность к низким частотам и «ударной» динамике.

Многие увлекаются эквалайзером: задирают верхние, средние или нижние частоты, а то и все полосы сразу. Так делают те, у кого серьезные проблемы со слухом, или же люди, уверенные, что подобными регулировками они вносят в воспроизведение то, чего ему не хватает. Не заблуждайтесь — все как раз наоборот! Явное выделение какой-то полосы создает мощный маскирующий эффект для остальных. В итоге важных музыкальных нюансов вы и не услышите.

Так же и с surround-эффектом. Умеренная прибавка может быть полезной — создаст уютную иллюзию расширения звукового пространства. Но усиливать этот синтетический эффект до максимума резона нет: он сильно искажает тембры и размывает образы.

Если подбирать индивидуальные настройки кажется делом слишком хлопотным и долгим, берите готовые.



А ВЫ ЗНАЕТЕ, ЧТО...

...Музыка в сжатых форматах вроде mp3, WMA или AAC звучит беднее и жестче, чем оригиналы качества CD. И в системах Canton это достаточно заметно, что вовсе не является недостатком — наоборот, это верный признак высокого класса аппаратуры.

...Современные головные устройства в ŠKODA могут воспроизводить аудиофайлы в форматах FLAC, ALAC и Hi-Res Audio, обеспечивающих лучшее качество звучания. Правда, в этом случае не пожалейте денег на качественные (то есть прежде всего «быстрые») SD-карты и USB-накопители (флешки).

В «Эквалайзере Canton» таких четыре: оригинальный (Canton), Speech, Rock и Classic. Все абсолютно адекватны своему назначению. Первый приближает характер звучания к лучшей домашней акустике Canton (той, что стоит как автомобиль). Второй слегка выделяет область частот, к которой слух наиболее чувствителен — это хорошая установка для прослушивания не только аудиокниг, но и вокального джаза, оперных или хоровых программ. В «роковом» варианте звучание получается более энергичным, что важно для современной музыки, электронного джаза, рока, инди, гранжа и всех «тяжелых» жанров. А «классическая» настройка усиливает часть спектра, которая отвечает за «воздух» концерта и способна подчеркнуть красоту акустических инструментов, канифоль смычковых, блеск оркестровой меди.

В заключение скажу, что аудиосистема с правильным звучанием не утомляет даже при длительном прослушивании на приличной громкости. Если техника звучит эффектно, но отчего-то быстро возникает дискомфорт, значит, вы что-то упустили в настройках.

Спрашивали – отвечаем



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

Действительно ли автомобилю вредно стоять на месте с заведенным двигателем и повернутыми в крайнее положение колесами? Говорят, так можно сломать усилитель руля.

Это проблема минувших дней, по крайней мере для ŠKODA. Дело в том, что раньше на машины ставили гидравлические усилители рулевого управления. Как следует из названия, они помогали водителю крутить руль за счет того, что специальный насос с ременным приводом от двигателя автомобиля создавал давление в системе. Работал усилитель постоянно, то есть масло циркулировало

по трубкам в режиме нон-стоп, а распределением потоков при этом заведовала сложная система клапанов и золотников. Чем сильнее водитель поворачивал руль, тем больше усилий требовалось от насоса. Соответственно, в крайних положениях рулевого колеса напряжение достигало максимума, особенно если человек пытался «сломать» ограничитель, повернув колеса дальше предельного положения, да еще увеличивая обороты мотора. Если так происходило регулярно и подолгу, систему зачастую не могли спасти даже следящее устройство (по сути, механический «мозг» гидроусили-

теля) и предохранительные клапаны, она отказывала — иногда не выдерживал сам насос, в других случаях лопались патрубки. Сейчас на все автомобили ŠKODA устанавливаются электромеханические усилители, более прогрессивные. В них нет жидкости, шлангов, клапанов. Такой усилитель вступает в работу исключительно «по требованию», то есть когда надо сменить курс, повернув передние колеса. Водитель перестал крутить руль — нет помощи и от усилителя. Это, кстати, уменьшает износ и самого устройства. Электрический усилитель имеет меньшую массу, чем гидравлический, и является основой для различных ассистирующих систем. Самый яркий пример — парковочный автопилот, который сам крутит руль, в то время как усилитель с гидроприводом на такие фокусы не способен. Еще электроусилитель помогает экономить топливо, поскольку не отбирает постоянно часть мощности у мотора. Но вернемся к теме вопроса. Доведя колеса до крайнего (или любого другого) положения, электромеханический усилитель моментально выключается, поэтому никаких перегрузок не испытывает. Есть в системе и «защита от дурака» — ограничитель усилия: он срабатывает, когда водитель пытается повернуть руль в ситуации, в которой это сделать невозможно, например колесо стоит вплотную к высокому бордюру или камню. Так что стоять с вывернутыми колесами можно, но стоит держать в голове одно соображение. Не поворачивайте колеса заранее, когда стоите в ожидании возможности совершить поворот налево через встречный поток. Если сзади ваш автомобиль ударит другая машина, вас может неожиданно вынести на встречу.

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



Какую нагрузку выдерживает автомобильная розетка на 230 В, расположенная в салоне на втором ряду? На что хватает ее способностей? И можно ли поставить такую розетку в качестве аксессуара?

В настоящее время розетки на 230 В не предлагаются в качестве оригинальных аксессуаров ŠKODA, а за качество продукции сторонних производителей, предлагающих преобразователи напряжения, марка ответственности не несет. Так что эту опцию надо выбирать при покупке автомобиля. Максимальная мощность установленных в заводских условиях розеток — 150 Вт, чего хватает для питания большинства зарядок, в том числе и для ноутбуков. Только учтите, что гнездо под вилку сделано узким, чтобы не возникало соблазна подключить мощный потребитель типа фена или электрочайника. Так что, возможно, и при подключении некоторых маломощных потребителей (тех же блоков питания ноутбуков) вам потребуется переходник.

Как работает режим «Снег» на автомобилях ŠKODA Kodiaq, оснащенных системой Driving Mode Selection? Для чего он нужен?

Этот режим подходит для любых скользких покрытий вроде снега или льда, когда даже начать движение — уже проблема. Алгоритм программы нацелен на максимально эффективный старт, чтобы колеса зря не буксовали. Для этого электроника ограничивает обороты двигателя, делает более спокойным отклик на педаль акселератора, автоматическая коробка быстрее переходит на повышенные ступени. Спортивный режим

АВТОМОБИЛИ ŠKODA ПРИ ПРОИЗВОДСТВЕ ПОЛУЧАЮТ НАДЁЖНУЮ ЗАЩИТУ ОТ КОРРОЗИИ, КОТОРУЮ НАНОСЯТ В НЕСКОЛЬКО ЭТАПОВ. ДОПОЛНИТЕЛЬНЫЙ АНТИКОР ИХ КУЗОВАМ НЕ ТРЕБУЕТСЯ.

коробки по этой же причине включить нельзя. Параллельно на автомобиле работают антипробуксовочная система (ASR) и электронная имитация блокировки дифференциала (EDS) — впрочем, как и на всех остальных машинах ŠKODA, оснащенных ESC, вне зависимости от наличия функции выбора режима движения.

Имеет ли смысл проводить антикоррозионную обработку автомобиля ŠKODA? Нового или спустя несколько лет после начала эксплуатации, когда заводская защита уже не так сильна?

Бесполезная трата денег на процедуру, от которой, пожалуй, вреда даже больше, чем пользы, вне зависимости от возраста и пробега автомобиля. Дело в том, что применяемая при производстве автомобилей ŠKODA технология долговременной защиты кузова не предполагает дополнительной «одежды»

поверх штатного покрытия. «Голый» оцинкованный кузов дважды грунтуют полным погружением в специальную ванну с раствором, шлифуют, сварные швы и критичные места обрабатывают герметиком и мастикой. Только после этого панели красят, покрывают лаком и «горячим воском». Итог — 12-летняя защита от сквозной коррозии. А если «облить» машину толстым слоем антикора, то оригинальное покрытие кузова будет работать не в том режиме, на которое оно было рассчитано, и вероятность преждевременного появления ржавчины только увеличится.

Почему педали в современных автомобилях находятся на разном уровне? Это же мешает спортивному стилю управления!

Вы правы: в настоящих спортивных машинах, например раллийных, педали, как правило, находятся на одном уровне. Спортсменам надо переключать передачи за доли секунды, зачастую применяя перегазовки. К тому же умелые пилоты способны не только нажимать на газ пятаком, одновременно носком задействуя тормоз, но и ехать «в две педали», как на карте. И на «гражданской» машине нет никакой технической проблемы сделать педали на одном уровне. Но это противоречит соображениям безопасности. Когда педали находятся на разном уровне, водитель (особенно начинающий) быстрее понимает, что у него под ногой — газ или тормоз. Это серьезно снижает шансы «спутать педали».

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

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

НАСЛАЖДАЙТЕСЬ ЗИМОЙ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Почувствуйте максимальный комфорт за рулём автомобилей ŠKODA в любых погодных условиях и в полной мере наслаждайтесь зимой. Современные технологии ŠKODA — полный привод 4x4, подогрев рулевого колеса, электрообогрев лобового стекла и стояночный отопитель с дистанционным управлением просто созданы для комфортных зимних путешествий!



Подогрев рулевого
колеса



Электрообогрев
лобового стекла



Стояночный отопитель
с дистанционным
управлением

4x4

Полный привод 4x4

8-800-555-01-01

SKODA-AUTO.RU

* Указанные опции могут быть доступны за дополнительную плату и могут быть недоступны для отдельных моделей. Реклама.

СТИЛЬ ЖИЗНИ



ŠKODA 1101

Первая послевоенная модель. **54**

НАШИ ДОСТИЖЕНИЯ

Итоги раллийного сезона 2017 года. **66**

ПОПРОБУЙ САМ

Готовим мидии по оригинальному бельгийскому рецепту. **76**

#история #спорт #культура

По имени «Две двери»

текст: Сергей Канунников, «За рулём»

фото: Сергей Шерстеников, ŠKODA AUTO Corporate Historical Archives

ДЕЛАЙ ЧТО ДОЛЖЕН, И БУДЬ ЧТО БУДЕТ. ВИДИМО, ЭТОЙ МАКСИМЫ ПРИДЕРЖИВАЛИСЬ РАБОТНИКИ ЗАВОДА ŠKODA В ЧЕШСКОМ ГОРОДЕ МЛАДА-БОЛЕСЛАВ, КОГДА ВТАЙНЕ ОТ НАЦИСТОВ РАБОТАЛИ ВО ВРЕМЯ ВТОРОЙ МИРОВОЙ ВОЙНЫ НАД НОВОЙ МОДЕЛЬЮ ЛЕГКОВОГО АВТОМОБИЛЯ, КОТОРАЯ ДОЛЖНА БЫЛА ВЫЙТИ, КАК ТОЛЬКО ЧЕХОСЛОВАКИЯ СНОВА СТАНЕТ СВОБОДНОЙ. АВТОМОБИЛЬ ОНИ СДЕЛАЛИ. СО СВОБОДОЙ ВЫШЛО НЕ ТАК СКЛАДНО.



#перваяпослевоеннаямодель

#17011000R





1

1. В первые послевоенные годы Tudor смотрелся очень свежо и современно на фоне европейских аналогов. Чего стоили одни только фары, встроенные в крылья!

2. Модная девушка и, безусловно, модный автомобиль. Реклама не обманывает, полное соответствие образов.

3. Tudor оснастили четырехступенчатой коробкой с синхронизаторами на двух верхних передачах. Образцовый средний класс.

4. Много позже подобные ручки признают не совсем безопасными. Зато все, что выглядит как металл, металлом и является.

#трвбчатаярама#карданныйвалвтрвбе



2



3



4

#автомобилькоторыйделаливтайне

Этому светло-зеленому кабриолету 70 лет. Он был сделан в 1948 году, ставшем для Чехословакии очень непростым. Страна только более или менее оправилась от последствий страшной войны, а судьба уготовила ей новые потрясения. Но за два года до того, в 1946-м, будущее виделось оптимистичным. Автомобильный завод ŠKODA в Млада-Болеславе представил новую модель. Событие? Еще какое! Попытаемся припомнить американские и европейские новинки первого послевоенного года. На ум приходят лишь две: советская «Победа» да шведский Volvo 444. Другие компании, включая английские, французские, итальянские и даже американские, в лучшем случае продолжали выпуск довоенных моделей, часто — в упрощенных версиях. Со шведами все ясно: нейтральная страна потихоньку могла готовить новый автомобиль и во время войны. А вот работа нашего ГАЗа и чешской ŠKODA вызывает уважение.

Заводу в Млада-Болеславе, полностью подконтрольному рейху, во время войны вроде было совсем не до новых легковых моделей: оккупационные власти перепрофилировали предприятие под нужды вермахта, почти до нуля сократив производство гражданских автомобилей. А в самом конце войны, весной 1945 года, завод подвергся разрушительной бомбардировке. Кто был автором этого ужасного «дембельского аккорда», силы союзников или люфтваффе, до сих пор непонятно. Но трудолюбивые чехи, ставшие наконец свободными, взялись за восстановление завода и уже в 1946 году выпустили первые 250 двухдверных ŠKODA довоенной модели Popular 995. И в том же 1946-м в производство пошла новая разработка — ŠKODA 1101. Именно о таком автомобиле в версии кабриолет и пойдет речь.

НА УРОВНЕ МИРОВЫХ СТАНДАРТОВ

Конечно, принципиально новой модель 1101 не была. Да этого и не требовалось. Взятая за основу конструкция автомобиля ŠKODA Popular имела такой запас «инженерной прочности», что не выглядела архаичной даже в 1950-х. Модель 1101 базировалась на трубчатой (хребтовой) раме. Традиционное для чешской марки решение. У автомобиля был «хребет», выполненный в виде прочной стальной трубы, внутри которой проходил карданный вал. К «хребту» крепились металлические «ребра», на которые устанавливались кузов. Полностью независимые подвески на поперечных рессорах — одна спереди, одна сзади — вполне вписывались в эпоху. Кузов, как и у довоенных моделей, имел деревянный каркас: основную жесткость конструкции задавала рама. Кстати, история показала: качественно сделанный из древесины твердых пород кузов служил никак не меньше цельнометаллического, выполненного без особого старания.

1948 год Тридцать три и одна треть

Американская звукозаписывающая компания Columbia Records представила первую долгоиграющую грампластинку (Long Play), вращающуюся со скоростью 33 1/3 оборота в минуту. Предыдущие стандарты подразумевали скорость вращения 45 и 78 оборотов. Главный выигрыш — увеличение плотности записи и времени звучания, до 40 минут на каждой стороне (ранее — в пределах 8 минут). Правда, новые пластинки могли воспроизводиться исключительно на электропроигрывателях и электрофонах — старые механические устройства (патефоны) уже не подходили.



ŠKODA ВЫПУСТИЛА В 1946 ГОДУ НОВЫЙ АВТОМОБИЛЬ. ДРУГИЕ КОМПАНИИ, В ТОМ ЧИСЛЕ АМЕРИКАНСКИЕ, В ЛУЧШЕМ СЛУЧАЕ ПРОДОЛЖАЛИ ВЫПУСК ДОВОЕННЫХ МОДЕЛЕЙ.

#прибавкавдвесилы #верхнеерасположениеклапанов

Дизайнеры заметно переработали, по сравнению с моделью 1930-х годов, переднюю часть автомобиля. Первые макеты машины появились еще во время войны. Судя по всему, сотрудники предприятия немало думали над тем, с каким автомобилем они встретят мирное время. Насколько немцы были в курсе этих работ, история умалчивает. Скорее всего, у нацистов существовали проблемы поважнее, чем следить за «самодельностью» работников отдельных подконтрольных рейху заводов.

ŠKODA 1101 получила «усатую» решетку радиатора с хромированными горизонтальными брусками и большие фары, встроенные в крылья. Этот стиль появился в США перед самой войной. Именно американцы были тогда законодателями автомобильной моды, под их влияние так или иначе попали очень многие, в том числе именитые европейские компании. В общем, автомобиль смотрелся современно, если не сказать модно.

Модернизировали не только дизайн, но и двигатель. Мощность передового по конструкции

верхнеклапанного агрегата рабочим объемом 1,1 л подняли по сравнению с довоенной версией, устанавливаемой на Popular, на две лошадиные силы. Число «коней», как говорят в Чехии, стало равным 32. Прибавка в две силы для такого мотора — ощутимое подспорье. Кстати, 32 «лошади» на снаряженную массу 940 кг по меркам тех лет — неплохая энерговооруженность. «Москвич-400», советский одноклассник ŠKODA 1101, имел нижнеклапанный мотор мощностью 23 л.с. Напомним, что «в девичестве» наш «Москвич» звался Opel Kadett.

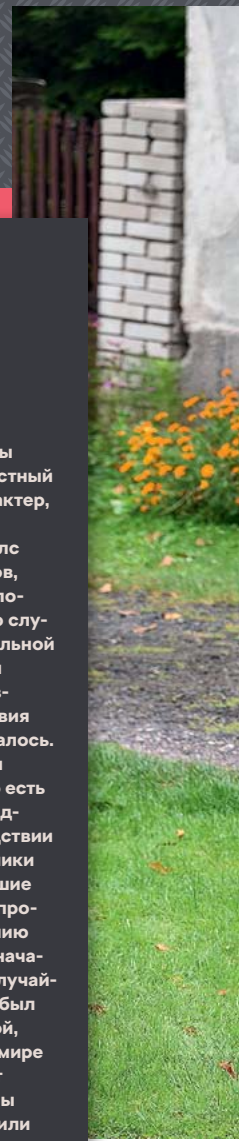
В общем, новый чешский автомобиль смотрелся весьма достойно на фоне европейских конкурентов, что, собственно, вскоре и показали продажи.

КОРОЛЕВСКАЯ ФАМИЛИЯ

Полностью автомобиль назывался ŠKODA 1101 Tudor. Странное слово к британской королевской династии Тюдоров отношения не имело, а являлось очень вольной производной от two doors (две двери). Сократить two doors до tudor первыми додумались американцы, это было в конце 1920-х, чехи же просто использовали термин. Про американские корни, правда, нынче практически все забыли, а с первой послевоенной моделью из Млада-Болеслава имя Tudor ассоциируется прочно.

1948 год Убийство Соломона Михоэлса

Поздно вечером 12 января в Минске были раздавлены насмерть грузовиком известный театральный режиссер и актер, деятель антифашистского движения Соломон Михоэлс и театровед Вольф Голубов, приехавшие в столицу Белоруссии в командировку по служебным делам. По официальной версии это был случайный наезд, а установить скрывшийся с места происшествия грузовик следствию не удалось. Однако сразу же поползли слухи об инсценировке, то есть умышленном убийстве. Подробности всплыли на следствии в 1953 году, когда сотрудники Госбезопасности, готовившие операцию, сообщили, что провели ее по прямому указанию Сталина: смерть вождя и начало расследования — не случайные совпадения. Михоэлс был неугодной властям фигурой, однако его известность в мире служила некой защитой от прямых нападков со стороны государства. И его устранили таким необычным способом.





1. Пять минут — и никакой крыши над головой.

2. Помимо стандартного четырехместного кабриолета в семействе 1101 был двухдверный открытый автомобиль спортивного стиля с посадочной формулой 2+2. Второй ряд в нем почти условный.

3. Еще один родственник модели Tudor — автомобиль для полиции и армии с упрощенным кузовом. Выглядит как настоящий внедорожник, но привод стандартный, задний.

4. В чешском городе Врхлаби выпускали трехдверные универсалы 1101 и санитарные машины на их основе.

#когдакабриолетынесчиталисьроскошью

1

2



3

4



1

1. Максимальная скорость автомобиля — 100 км/ч, крейсерская, комфортная и для машины, и для ездовиков, — не больше 80. Тогда вполне хватало.

2. ŠKODA 1101 — первая раллийная ŠKODA послевоенной Чехословакии, наследница славных спортивных традиций марки.

3. Сиденья обиты добротным сукном. Передние спинки фиксации не имеют и откидываются совсем легко.

4. На задних форточках, открывающихся для вентиляции, простые, надежные и не лишенные красоты замки.



#отседанадокабриолета #рамнаяконструкция



2



3



4

#синхронизаторы на третьей и четвертой #шесть вольт

Две главные версии «Тудора» — двухдверный седан с жесткой металлической крышей и такой вот, как на фотографиях, двухдверный открытый вариант со складывающимся мягким верхом. Отдельно существовал кабриолет: его принципиальное отличие — более спортивный вид кузова и совсем маленький, почти условный, второй ряд (схема 2+2). Помимо того, в семействе 1101 были трехдверный универсал, карета скорой помощи на его основе и даже внедорожники 1101 PO/VO, чем-то похожие на американские «Виллисы», но с приводом на одну только заднюю ось.

Современный верхнеклапанный двигатель «Тудора» работал в паре с четырехступенчатой коробкой передач, имеющей синхронизаторы на третьей и четвертой скоростях. Синхронизаторы в то время были не слишком просты и дешевы в производстве, а потому их внедряли постепенно, особенно на недорогих моделях. Инженеры справедливо считали, что на первой и второй передачах переключиться с двойным выжимом сцепления или просто «поймав» соответствующие обороты двигателя (опытные водители делали это без особого труда) куда легче, чем на высоких скоростях. Позднее появились коробки, где синхронизатора не было лишь на первой передаче, а уж потом — полностью синхронизированные агрегаты.

Автомобили семейства 1101 имели тормоза с гидравлическим (а не механическим, как на некоторых моделях той поры) приводом и даже электрические стеклоочистители. Это сейчас сложно представить что-то другое, а тогда вовсю использовались альтернативные схемы работы «дворников». Скажем, на упомянутом уже 400-м «Москвиче» щетки приводились в движение от распределительного вала, а потому их скорость напрямую зависела от оборотов двигателя. Электрооборудование «Тудора», как и у большинства машин этого периода, было 6-вольтовым.

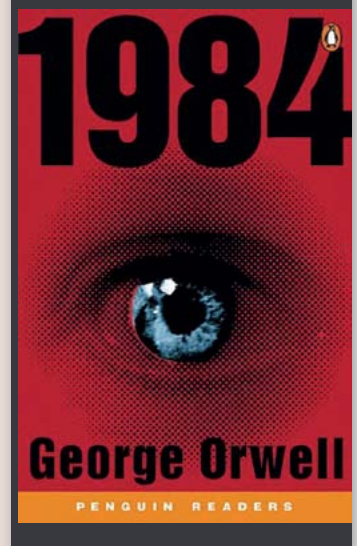
Комфортная для водителя крейсерская скорость «Тудора» — 70–80 км/ч. Можно и быстрее, но не хочется. И даже не потому, что автомобиль начинает «плавать» по дороге. «Плавает» он как раз меньше иных ровесников, и приноровиться к такому поведению несложно. Важнее, что 100 км/ч для такой машины — почти потолок: слышно, что двигатель работает на пределе возможностей. Жалко! К крутым подъемам стоит готовиться загодя, вовремя включать третью, а то и вторую передачу. А уж если горка крутая, а впереди перекресток, на котором, возможно, придется притормозить, — только первую! Все-таки 32 силы не слишком много. Но для конца 1940-х подобные повадки машины — абсолютная норма. Покупателей в послевоенной совсем не богатой Европе куда больше волновала экономичность. А Tudor расходовал в среднем около

ПЕРЕДАЧИ
В КОРОБКЕ НАДО
ПЕРЕКЛЮЧАТЬ
БЕЗ СПЕШКИ:
СИНХРОНИЗАТОРЫ
СТОЯТ ТОЛЬКО
НА ДВУХ ВЫСШИХ
СКОРОСТЯХ.

1948 год

Джордж
Оруэлл, «1984»

Вышел роман-антиутопия британского писателя Джорджа Оруэлла (настоящее имя — Эрик Артур Блэр) «1984». Мелкий британский государственный чиновник, служивший в Бирме, в 1936-м поехал в Испанию, где воевал против фашизма, и вернулся оттуда убежденным антикоммунистом. Книга Оруэлла ярко и образно показывала жизнь в тоталитарном государстве в далеком 1984 году. Роман быстро стал бестселлером и был переведен на многие языки, а потом и экранизирован. На русском роман впервые вышел в 1955-м в эмигрантском издательстве «Грани», расположенном во Франкфурте-на-Майне. В СССР издан лишь в конце 1980-х. Кстати, Оруэлл — автор термина «холодная война». Он применил его в газетной статье 1945 года — задолго до реального «похолодания».



#электрическийприводстеклоочистителей

8,5 л/100 км — совсем немного. Впрочем, вскоре в Чехословакии на автомобилях стали ездить в основном те, кого эксплуатационные расходы волновали в последнюю очередь. Платили не они сами, не их компания. Платило государство.

ПЕРЕВОРОТ БЕЗ ПОДЪЁМА

В 1948 году ŠKODA Tudor обновили: изменили элементы отделки, в частности уменьшили число горизонтальных брусьев решетки радиатора (на показанной «дорестайлинговой» машине она еще прежняя, мелкая). Заодно семейство переименовали: из 1101 оно превратилось в 1102, без уточнения Tudor. И правильно: основным стал четырехдверный автомобиль, который выпускали и в закрытом, и в открытом вариантах. «Фудором» такую машину, к счастью, не назвали. Двухдверки тоже сохранились.

Модернизация основной модели ŠKODA совпала с куда более значимым для Чехословакии событием. 25 февраля 1948 года в стране, по сути, произошел государственный переворот, не слишком старательно закамуфлированный под добровольный выход из правительства представителей всех партий, кроме одной — коммунистической. Покупателей новых автомобилей в небогатой послевоенной Чехословакии было и так очень немного, а когда страну возглавили коммунисты, частников стало еще меньше. Представьте: в 1952 году гражданам страны в личное пользование было передано всего 53 новых легковых автомобиля. При социализме дело обстояло именно так: мало было заработать на нужную вещь, требовалось еще

получить право приобрести ее. Автомобили, произведенные ŠKODA, в основном предназначались чиновникам, армия которых, как часто бывает в государствах, особенно рьяно декларирующих защиту интересов простого народа, стала расти как на дрожжах.

С приходом к власти коммунистов экономическая ситуация в Чехословакии, мягко говоря, не улучшилась. По стране прокатилась волна забастовок. Одна из крупнейших прошла в 1953 году на машиностроительном предприятии ŠKODA в Пльзене. Стране остро нужна была твердая валюта. Товарищи из социалистического правительства получали ее, отправляя на экспорт автомобили ŠKODA, созданные в то время, когда в стране еще был свободный рынок и ненавистный им капитализм.

Можно сказать, что сама Чехословакия выпускаемых на ее территории автомобилей почти не видела. Всего до 1951 года, когда модель сняли с производства, из 66 904 машин семейства ŠKODA 1101 / 1102 более 90% ушло на экспорт!

1948 год Переворот в Чехословакии

25 февраля к власти в республике пришло полностью коммунистическое правительство. Переворот произошел при поддержке Советского Союза и непосредственном участии сотрудников Министерства Госбезопасности СССР. Формально президент республики Эдвард Бенеш оставался на своем посту, но фактически страной уже управляла новая власть во главе с Клементом Готвальдом. Бенеш подал в отставку в июне. История Третьей Чехословацкой Республики, созданной в 1945-м после освобождения от оккупации, на этом закончилась.



МОЖНО СКАЗАТЬ, ЧТО
САМА ЧЕХОСЛОВАКИЯ
ВЫПУСКАЕМЫХ
НА ЕЁ ТЕРРИТОРИИ
АВТОМОБИЛЕЙ ПОЧТИ
НЕ ВИДЕЛА. ГЛАВНАЯ
ЦЕЛЬ — ЭКСПОРТ.



1

1. Интерьер вполне соответствовал лучшим послевоенным автомобилям подобного класса. Зеркало заднего вида поставлено сверху передней панели, поскольку окошко в тенте расположено низко. Кстати, довольно удобно.

2. В салоне полноценные по меркам тех лет четыре места.

3. Открывающиеся назад двери обеспечивают удобство посадки. Отказались от таких дверей потому, что их конструкция не слишком безопасна.

4. Изящная металлическая пепельница, напоминание о тех временах, когда к курильщикам относились с уважением.

#дверисзалнимипетлями #оченьудбно #несколькоопасно



2



3



4

1. В машине вполне приличный по объему багажник. Уложенная туда, а не закрепленная снаружи запаска — признак хорошего тона для 1940-х годов.

2. Оригинальная табличка подтверждает: этот Tudor собрали в Млада-Болеславе в переломном для Чехословакии 1948 году.

3. Бензобак под капотом — нормальная для компактных автомобилей тех лет практика.

#бакподкапотом #затоненуженбензонасос



1



3



2



#переходнаямодель #откапитализмаксоциализму

География поставок была самая разнообразная. Вот данные за 1948 год, когда был выпущен автомобиль, представленный на фотографиях. Из 4859 экспортных машин больше всего получила социалистическая Польша — 2063 штуки. На втором месте Голландия, закупившая 520 машин. На третьем — сами удивлены — Бразилия: туда отправили 498 экземпляров. Франция приобрела 13 машин, Китай — четыре, по одному автомобилю было поставлено в Мексику и США. Советский Союз запросил себе две машины. Скорее всего, для сравнительных испытаний с новыми советскими образцами.

Начало 1950-х годов для завода в Млада-Болеславе было непростым. Государство, которому не давалось управление экономикой, никак не могло определиться с судьбой предприятия: одно время там даже собирали легковые и грузовые автомобили Tatra.

А модель Tudor так и вошла в историю как последняя капиталистическая и первая социалистическая. В каком-то смысле — переходная модель. ◀

ŠKODA 1101 Tudor (тип 938)

Размеры, мм	4050 / 1500 / 1520
Двигатель	бензиновый 4-цилиндровый рядный, с верхним расположением клапанов и нижним расположением распредвала, жидкостного охлаждения (с принудительной циркуляцией за счет помпы)
Рабочий объем, куб. см	1089
Мощность, л.с. при об./мин.	32 при 4000
Максимальная скорость, км/ч	100
Расход топлива, л/100 км	8
Коробка передач	механическая 4-ступенчатая (синхронизаторы на 3-й и 4-й скоростях)
Тормоза	барабанные на всех колесах, с гидравлическим приводом
Привод	задний
Снаряженная масса, кг	930

1948 год Итальянский неореализм

В Италии вышел фильм режиссера Витторио де Сики «Похитители велосипедов». Незамысловатая история и непрофессиональные актеры в сочетании со своеобразным киноязыком неожиданно принесли картине международный успех. В 1950-м фильм даже получил премию «Оскар». Эту картину справедливо принято считать одной из первых снятых в рамках направления, которое позднее стали называть неореализмом.



Подавляющее превосходство

текст: **Станислав Шустичкий** фото: **ŠKODA Motorsport**

ЗАКОНЧИЛСЯ РАЛЛИЙНЫЙ СЕЗОН 2017 ГОДА. ДЛЯ ЗАВОДСКОЙ КОМАНДЫ ŠKODA MOTORSPORT И ЧАСТНЫХ ЭКИПАЖЕЙ, ВЫБРАВШИХ FABIA R5, ОН ЗАВЕРШИЛСЯ БЛЕСТЯЩЕ. ЗА 492 ГОНКИ — 219 ПОБЕД И 477 ПОДИУМОВ! ПЕРВЫЕ МЕСТА ПО ИТОГАМ ЧЕТЫРЁХ РЕГИОНАЛЬНЫХ И 14 НАЦИОНАЛЬНЫХ СОСТЯЗАНИЙ. И ГЛАВНОЕ — ЗВАНИЕ ЧЕМПИОНОВ МИРА В ЗАЧЁТЕ WRC 2.



Ралли Португалии 2017 года в зачете WRC 2 выиграл экипаж Понтуса Тидеманда и Йонаса Андерссона. Примечательно, что их автомобиль ŠKODA Fabia R5 прошел боевое крещение за два года до того именно на этом этапе чемпионата мира.

#раллимонтекарло #горы #раллишвеции #снег #раллимексики

Ралли — особенный вид гонок. Красный сигнал стартового устройства меняется на зеленый, время начинает измеряться с точностью до сотых долей секунды, жизненное пространство ограничивается шириной дороги, а единственный указатель в хитросплетении трассы — голос штурмана в наушниках шлема.

В ралли, в отличие от других дисциплин автомобильного спорта, трассы специально не готовятся для обеспечения безопасности участников. Это обычные дороги общего пользования. Так и было изначально задумано. Потому и права на ошибку здесь нет. В лучшем случае ты окажешься медленнее соперников, а в худшем... Но об этом лучше не думать, ибо буквально в метре-другом от той, идеальной, траектории, следование которой позволяет оторваться от соперников, находятся деревья, скалы, края пропасти. Что нужно для того, чтобы победить в этом сложнейшем виде состязаний? Не так много: пара талантливых гонщиков, то есть связка из пилота и штурмана, а еще — идеальный автомобиль. У заводской команды ŠKODA Motorsport все это есть. Причем с запасом, позволившим в течение 2017 года выступить сразу на нескольких фронтах.

ВЫБОР ЦЕЛЕЙ

Главное событие раллийного сезона — чемпионат мира. ŠKODA Motorsport традиционно сосредоточила свои усилия в зачете WRC 2, втором по значимости в мировом первенстве после абсолютного «королевского» зачета WRC.

В чемпионате мира 2017 года было 13 этапов, и экипаж, располага-

ющий автомобилем, подходящим для WRC 2, мог принять участие во всех них, но в зачет в любом случае шли не более семи лучших результатов. Для соискателей чемпионского титула в категории WRC 2 в сезоне 2017 года были определены три обязательные гонки: Ралли Португалии, Ралли Германии и Ралли Уэльса. За звание победителя в зачете WRC 2 состязались десятки команд: только «в очках» сезон чемпионата мира завершили 40 пилотов (очки, напомним, по результатам отдельных гонок получает лишь первая десятка экипажей).

Зачет WRC 2 включает в себя автомобили нескольких технических категорий, но тон задавали машины класса R5, к которым относится и раллийная ŠKODA Fabia.

Дебют ŠKODA Fabia R5 состоялся в середине сезона 2015 года на Ралли Португалии, которое экипажи ŠKODA Motorsport, возглавляемые Эсапеккой Лаппи и Понтусом Тидемандом, завершили на подиуме. Ралли Италии — и снова подиум. На этот раз его завоевал Ян Копецки, а на Ралли Польши экипаж в составе Эсапекки Лаппи и Янне Ферма принес ŠKODA Fabia R5 первую победу на этапе чемпионата мира. Всего за неполный сезон было одержано четыре победы и завоевано 12 подиумов. Этот успех обеспечил интерес к автомобилю со стороны частных команд. Отличным примером этого может служить тот факт, что первую победу в зачете WRC 2 сезона 2016 года одержал на Ралли Мексики «частник» Теему Сунинен, выступавший на ŠKODA Fabia R5. Более того, буквально до последнего этапа в сезоне экипаж Теему Сунинена и Микко Марккулы претендовал на победу в чемпионате! Но триумфатором этого сезона стал экипаж ŠKODA Motorsport в составе Эсапекки Лаппи и Янне Ферма, а Теему Сунинен и Микко Марккула стали вице-чемпионами.

ОДНАЖДЫ СОРОК ЛЕТ СПУСТЯ

Чемпионат мира 2017 года открывался культовым Ралли Монте-Карло. Эта гонка имеет богатую историю: достаточно сказать, что сам термин «ралли» для обозначения нового когда-то класса автомобильных состязаний возник в начале XX века именно здесь. Гонка известна непредсказуемостью результатов, как и игра в казино Монте-Карло. Судите сами: сухой асфальт на побережье, а чуть выше — снег и обледенелые горные серпантины. Плюс традиционные ночные спецучастки.

Ралли проходит в январе, но зимним его не назовешь: это некий коктейль, рецептуру которого разгадать по силам далеко не каждому экипажу. В общем, рулетка. Но на этот раз сыграли ставки ŠKODA: победу в зачете WRC 2 одержал экипаж Андреаса Миккельсена и Андерса Джагера, призванный в ряды ŠKODA Motorsport на несколько этапов. Примечательно, что ровно за 40 лет до того, в январе 1977 года, победу на Ралли Монте-Карло в классе автомобилей с двигателями до 1300 кубических сантиметров праздновали чехи Вацлав Блахна и Любислав Хлявка, выступавшие на ŠKODA 130 RS. Второе место в классе занял экипаж Милана Западло и Йиржи Мотала на такой же машине. Чешской марке давно хотелось этот триумф повторить.

В январе 2017 года ŠKODA Motorsport это удалось: вторая ступень подиума тоже была за заводской командой, она досталась экипажу Понтуса Тидеманда и Йонаса Андерссона. А двумя неделями позже Тидеманд и Андерссон стояли на верхней ступени подиума зачета WRC 2 Ралли Швеции. В 2016 году Понтус Тидеманд, уступив победителю

#жара #раллифранции #тамобрывтутпропасьть #раллиаргентины

лишь 14,7 секунды, финишировал здесь на втором месте, и вот сейчас он сумел одержать первую победу у себя на родине. И вновь Понтус был не единственным представителем ŠKODA на пьедестале: третье место занял экипаж «частников» Оле Кристиана Вейби и Стига Руне Шаермуна, так же, как и Тидеманд, выступающий на ŠKODA Fabia R5.

ТАМ, ГДЕ НЕТ ЛЁГКИХ ПУТЕЙ

Почти каждый этап чемпионата мира можно назвать «одним из самых сложных ралли сезона». И ошибки не будет. Легких гонок в календаре нет. Судите сами: только что участники WRC мчались по ледяным, обрамленным сугробами лесным трассам Швеции, словно по бобслейному желобу, при температуре минус 20, а спустя три недели под колесами тех же автомобилей — пыльные грунтовки Мексики и 30 градусов жары.

Кроме того, спецучастки мексиканского этапа нередко проходят на высоте свыше 2700 метров над уровнем моря. Согласитесь, суровое испытание для людей и техники. И лучшим на этом этапе вновь был Понтус Тидеманд. Наверное, из всего вышесказанного складывается впечатление, что Понтус выигрывал гонки, что называется, «в одни ворота». Куда там! В Мексике шла отчаянная борьба между Тидемандом и Эриком Камилли, выступающим на Ford Fiesta R5, и в ходе гонки лидерство неоднократно переходило из рук в руки. В такой ситуации и речи не могло быть о тактической игре — только езда по принципу «газ в пол», езда на грани, не жалея ни себя, ни автомобиль. И экипаж, и ŠKODA Fabia R5 выдержали и победили. Вот что сказал об этой победе глава ŠKODA Motorsport Михал Храбанек: «Это было ралли не для слабоноврвных.

Наши парни сохранили головы холодными. И выиграли».

Или взять ралли Tour de Corse, проходившее на французском острове Корсика. Какое тут может быть право на ошибку, когда большинство спецучастков характеризуется предельно лаконично: узкая полоска разбитого асфальта, с одной стороны — скала, с другой — пропасть?! Вот и заставь себя не снимать ногу с педали газа. Пилот заводской команды Андреас Миккельсен, похоже, смог себя заставить. Итог показателен: он был на минуту быстрее ближайшего из соперников. В автогонках, где порой победителя от проигравшего отделяют доли секунды, это космический разрыв.

А в Аргентине на тропу войны вновь вышел экипаж Понтуса Тидеманда. Вышел и одержал третью победу в сезоне. Почин заводского дуэта ŠKODA в Аргентине с успехом поддержали представители «клиентского цеха» — вторым на подиуме стоял мексиканский экипаж Хуана Карлоса Алонсо, а третьим — мексикано-испанский дуэт во главе с Бенито Гуэрра. Так что и в Аргентине бал правили те, в чьем распоряжении оказались ŠKODA Fabia R5.

И опять необходима ремарка: все победы добывались с трудом и с изрядной долей риска, а выход на старт даже за рулем, казалось бы, безупречной Fabia R5 отнюдь не обещал финиша «в призах». Так, на Ралли Португалии буквально до последнего спецучастка зачет WRC 2 возглавлял экипаж Андреаса Миккельсена, но в тот момент, когда преимущество над соперниками превышало безумные три минуты, Андреас допускает небольшую ошибку — автомобиль ударяется о камень, и лидер оказывается вне игры.

Тем не менее на верхней ступени подиума Ралли Португалии все равно стоял экипаж ŠKODA Motorsport — вот что значит мощная команда! Понтус Тидеманд и Йонас Андерссон одержали

свою четвертую победу в сезоне. «Я счастлив, что победил, но я сочувствую Андреасу. Что ж, наш спорт иногда бывает очень жестоким», — сказал после гонки Понтус.

ПЛЕЧО ТОВАРИЩА

Остров Сардиния. Представляя раллийные трассы итальянского этапа чемпионата мира, как не вспомнить штамп, о котором говорилось выше, — «одно из самых сложных ралли сезона». И действительно, гравийные дороги этой гонки постоянно меняются: при первом прохождении автомобилей они покрыты смесью песка и гравия, но затем все больше обнажается скользкая каменная поверхность, нашпигованная булыжниками. Добавьте сюда жару за тридцать и вы получите прекрасный тест на выносливость — как для людей, так и для автомобилей. Вот в таких непростых условиях Ян Копецки и Павел Дреслер привели свой ŠKODA Fabia R5 к победе в зачете WRC 2 на Rally Italia Sardegna. Эта победа стала для Яна третьей в карьере за время участия в WRC 2 и первой — на гравии в рамках чемпионата мира. А компанию на финишном подиуме им составили Оле Кристиан Вейби и Стиг Руне Шаермун, финишировавшие на второй позиции. Вновь победный дубль для ŠKODA Fabia R5!

В Польше в борьбе за чемпионский титул в зачете WRC 2 снова включается Понтус Тидеманд. Кстати, включается, имея в своем активе впечатляющую сумму 100 очков, в то время как его ближайший преследователь Теему Сунинен, выступающий на Ford Fiesta R5, к этому моменту набрал лишь 54 балла. И Понтус блестяще провел гонку, но на финише был лишь вторым. Тем не менее на верхнюю ступень по-



#очки #раллипортугалии #секунды #раллииталии #грунт

1, 2. Победители зачета WRC 2 шведские гонщики Понтус Тидеманд (пилот, слева) и Йонас Андерссон (штурман), звезды раллийного сезона ŠKODA в 2017 году. Победа на Ралли Уэльса (фото внизу) стала вишенкой на торте их чемпионства.

3. Гонщики — лицо команды, но победу обеспечивает огромное количество людей, в том числе техники. Интересный факт: переброска автомобилей и всего необходимого оборудования для участия в Ралли Мексики заняла целый месяц — контейнеры на другой конец света шли морем.





1. Мы — чемпионы мира! Победа была завоевана досрочно, на Ралли Германии.
2. Ралли Швеции — симбиоз скорости и сложных погодных условий.
3. Все этапы Азиатско-Тихоокеанского чемпионата (APRC) были выиграны экипажами команды ŠKODA Team MRF.

1



2



ŠKODA Fabia R5

Основа	ŠKODA Fabia третьего поколения
Длина / ширина, мм	3994 / 1820
Минимальная масса, кг	1230
Двигатель, тип / объем, см³	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

#раллигермании #досрочнаяпобеда



3

#раллииспаниии #skodamotorsport #раллиавстралии #fabiaR5

диума вновь взошел экипаж, выступающий на ŠKODA Fabia R5. Оле Кристиан Вейби и Стиг Руне Шаермун одержали свою первую в карьере победу на этапе чемпионата мира! Кроме того, и третье, и четвертое места на Ралли Польши заняли экипажи, выступавшие на автомобилях ŠKODA.

Девятый этап чемпионата мира 2017 года проходил на грунтовых трассах Финляндии, страны, где ралли — культовый вид спорта. В свое время этот этап чемпионата мира красиво назывался Ралли «1000 озер», но зрители, журналисты, да и сами спортсмены уже давно окрестили эту гонку Ралли 1000 трамплинов или «„Формула-1“ в лесу». Все эти определения полностью соответствуют финскому ралли. Пилоты ŠKODA Motorsport этот этап пропустили, но как же совсем без ŠKODA на этом «всем ралли — ралли»? И представительство ŠKODA на Ралли Финляндии было не номинальным — победу в WRC 2 одержал экипаж команды Printsport в составе Яри Хаттунена и Антти Линнакетто, который принес ŠKODA Fabia R5 12-ю подряд победу на этапах чемпионата мира начиная с октября 2016 года. Причем десять побед одержали «заводчане», а две подряд записали на свой счет клиенты ŠKODA Motorsport. «Это было потрясающе! — радовался на финише гонки Яри Хаттунен. — Когда-нибудь я хочу сделать то же самое, что и Эсапекка». Говоря это, Яри имел в виду чемпионский титул 2016 года в зачете WRC 2 своего соотечественника — пилота ŠKODA Motorsport Эсапекки Лаппи.

МЫ — ЧЕМПИОНЫ!

Ралли Германии — как вы, наверное, уже догадались — тоже «одно из самых сложных в чемпионате мира». Асфальт этой гонки коварен и непредска-

зуем, особенно в условиях меняющейся погоды, а спецучастки могут кардинально отличаться качеством покрытия — вот и попробуй в таких условиях оптимально настроить автомобиль и правильно подобрать шины. «Какой позор! Я мог выиграть это ралли! Но не заметил, как мы пробили колесо», — сказал Ян Копецки после гонки, получив достойное второе место. Его коллега по команде Понтус Тидеманд, также не избежавший прокола, закончил ралли на третьей позиции.

Потрясающая серия ŠKODA Fabia R5 — 12 первых мест подряд! — была прервана, но стоит ли из-за этого огорчаться: на Ралли Германии Понтус Тидеманд и Йонас Андерссон досрочно стали чемпионами WRC 2, а второе и третье места экипажей ŠKODA Motorsport обеспечили марке победу в командном зачете. Глава команды ŠKODA Михал Храбанек подвел итог серии выступлений в WRC 2: «Я счастлив». Но одним только чемпионатом мира участие ŠKODA в раллийном сезоне 2017 года не ограничилось.

ПО СТРАНАМ И КОНТИНЕНТАМ

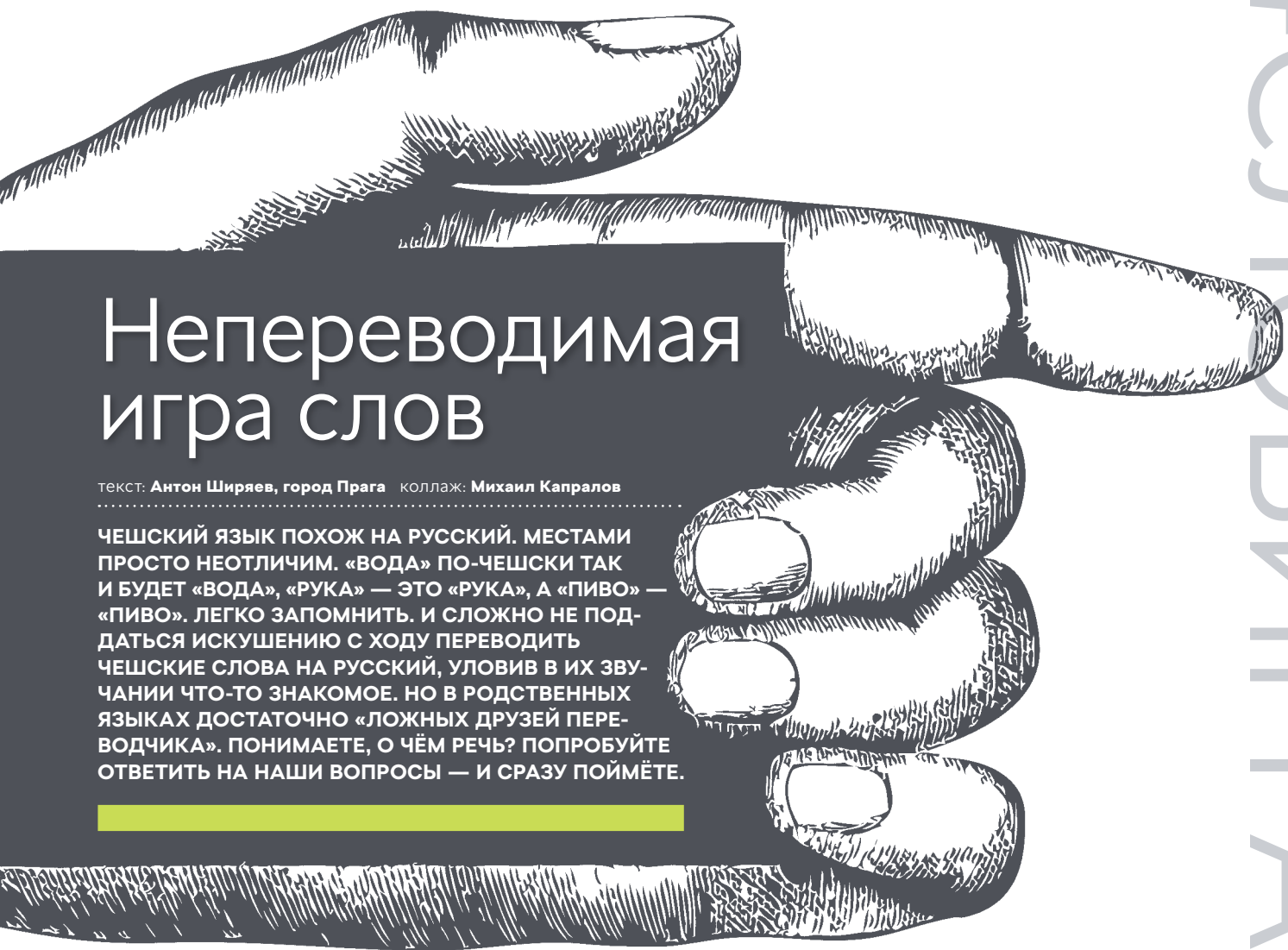
ŠKODA Fabia R5 — очевидно, лучший автомобиль в своем классе, и этот факт подтверждается не только количеством первых мест и подиумов, но и статистикой продаж машин частным гонщикам. В их руки передано более 170 раллийных «Фабий»! Не так мало, учитывая, что стоимость одного экземпляра — от 180 тысяч евро. И этот автопарк демонстрирует высокие результаты на трассах всего мира.

Новая Зеландия, Австралия, Малайзия, Япония и Индия — места баталий Азиатско-Тихоокеанского чемпионата (FIA APRC), сезон которого вылился

в сражение двух экипажей на ŠKODA Fabia R5: Гаурава Гилла — Стефана Прево и уже знакомых нам по выступлениям в чемпионате мира Оле Кристиана Вейби — Стига Руне Шаермуна. В Новой Зеландии побеждает Гилл, а Вейби финиширует вторым. В Австралии победу празднует Вейби, Гилл — второй. Такой же порядок сохраняется и по окончании этапа в Малайзии, а в Японии, где победу одержал Гилл, Вейби был вынужден сойти из-за аварии. На этом же предпоследнем этапе Asia-Pacific Rally Championships марка ŠKODA досрочно одержала победу в командном зачете, а этап в Индии должен был расставить все точки над і в зачете пилотов. В итоге чемпионский титул у себя на родине завоевал Гаурав Гилл, ставший (не без помощи ŠKODA — автомобиля и заводской команды) трехкратным победителем FIA APRC. «Пример образцового выбора скорости и стратегии», — так охарактеризовал очередную победу экипажа Гилла — Прево директор ŠKODA Motorsport Михал Храбанек.

Но и этим список побед, одержанных за рулем ŠKODA Fabia R5, не ограничился. Густаво Саба в очередной раз победил в South American Championship (CODASUR), Манвир Сингх Бариян — лучший в FIA African Rally Championship, победителем юниорской категории U28 в чемпионате Европы стал Марьян Грибель... И конечно же, просто потрясающим было доминирование экипажей, выступавших на ŠKODA Fabia R5 в национальных чемпионатах, в победном списке которых — Чехия, Латвия, Ливан, Голландия, Финляндия, Польша, Бельгия, Венгрия, Греция, Турция, Германия и Кипр.

Раллийный сезон 2017 года завершен, но уже стартует сезон-2018. Станут ли в нем результаты, показанные ŠKODA Fabia R5 в прошлом году, еще выше? Ведь предела совершенству нет. ◀



Непереводимая игра слов

текст: Антон Ширяев, город Прага коллаж: Михаил Капралов

ЧЕШСКИЙ ЯЗЫК ПОХОЖ НА РУССКИЙ. МЕСТАМИ ПРОСТО НЕОТЛИЧИМ. «ВОДА» ПО-ЧЕШКИ ТАК И БУДЕТ «ВОДА», «РУКА» — ЭТО «РУКА», А «ПИВО» — «ПИВО». ЛЕГКО ЗАПОМНИТЬ. И СЛОЖНО НЕ ПОДДАТЬСЯ ИСКУШЕНИЮ С ХОДУ ПЕРЕВОДИТЬ ЧЕШСКИЕ СЛОВА НА РУССКИЙ, УЛОВИВ В ИХ ЗВУЧАНИИ ЧТО-ТО ЗНАКОМОЕ. НО В РОДСТВЕННЫХ ЯЗЫКАХ ДОСТАТОЧНО «ЛОЖНЫХ ДРУЗЕЙ ПЕРЕВОДЧИКА». ПОНИМАЕТЕ, О ЧЁМ РЕЧЬ? ПОПРОБУЙТЕ ОТВЕТИТЬ НА НАШИ ВОПРОСЫ — И СРАЗУ ПОЙМЁТЕ.

#СТОПОВИГРА

Anamnesis



01. Что скрывается за чешским словом «стул»?

- а** стол
- б** стул
- в** пень
- г** это медицинский термин
- д** постамент для памятника



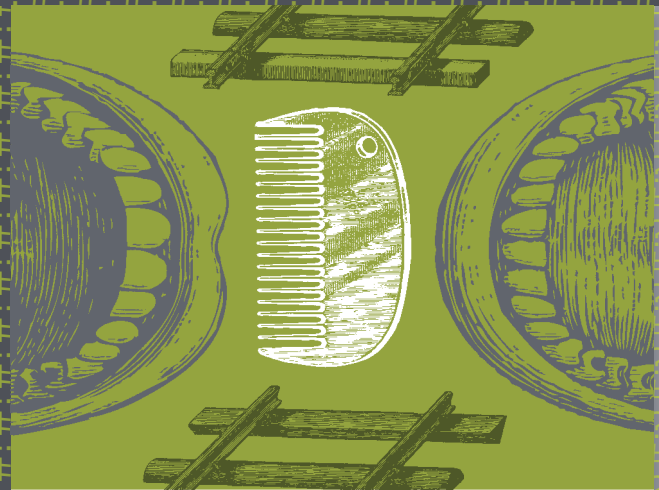
02. Как перевести на русский язык с чешского «позор»?

- а** постыдный поступок
- б** внимание
- в** наблюдатель
- г** увеличительная труба
- д** позер, притворщик



03. Красивую девушку в Чехии назовут:

- а** ужасной
- б** красавкой
- в** червонной
- г** заглядой
- д** одпадой



04. Значение слова «зубы» в чешском языке:

- а** расческа для волос
- б** забор
- в** зубы
- г** железнодорожные шпалы
- д** пила

#СЛОВНИК



05. Когда в Чехии говорят про «лежак», то имеют в виду:

- а** оборудованное место на пляже
- б** спальный вагон
- в** берлогу
- г** пиво низового брожения (лагер)
- д** диван для отдыха



06. Что может скрываться за понятием «повидла»?

- а** доска
- б** повидло
- в** повивальная бабка
- г** собачий вой
- д** женщина, которая много повидала на своем веку



07. Чешское слово «одпад» на русский язык переводится как:

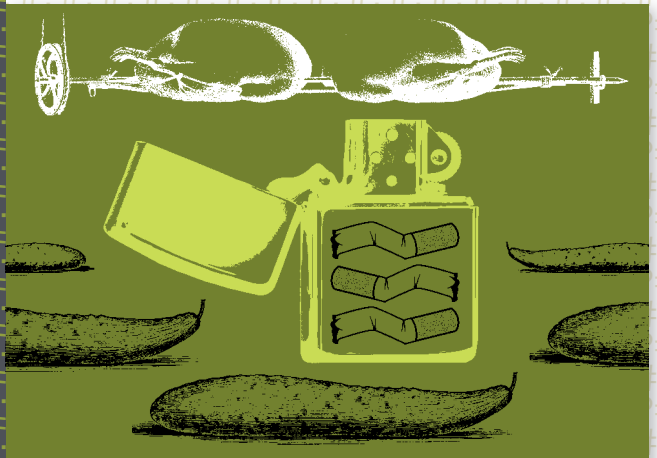
- а** комната отдыха
- б** невероятная новость
- в** плод (например, фруктового дерева)
- г** мусор
- д** атмосферные осадки (снег или дождь)



08. Вам требуется найти в чешском магазине женские духи. Вы спросите у продавца:

- а** смердявки
- б** запашки
- в** аромки
- г** пахуньки
- д** вонявки

СВОБОДА



09. Что означает в чешском языке слово «херна»?

- а блошиный рынок
- б нелепица
- в казино
- г крест
- д да это просто ругательство

10. «Окурки» — это по-чешски. А по-русски значит:

- а цыплята
- б зажигалки
- в ароматические палочки
- г огурцы
- д остатки сигарет, папирос, сигар

ПРАВИЛЬНЫЕ ОТВЕТЫ



6 (внимание)

а (стул)

01.



а (ужасно)

02.



б (зубы)

03.



г (пар)

04.



6 (повидло)

05.



б (плод)

06.



д (воняки)

07.



б (казино)

08.



г (огурцы)

09.

10.

Сливки общества мидий

текст: Игорь Черский фото: Дмитрий Лебедев

ПРОДОЛЖАЕМ ПУТЕШЕСТВИЕ ПО КУХНЯМ ТЕХ СТРАН, ГДЕ ПРЕДСТАВЛЕНА И УСПЕШНО ПРОДАЁТ СВОИ АВТОМОБИЛИ КОМПАНИЯ ŠKODA. ЧЕШЬ КОРОЛЕВСТВА БЕЛЬГИЯ ОТСТАИВАЮТ ДВУХСТВОРЧАТЫЕ МОЛЛЮСКИ — МИДИИ.

М

oules frites — национальное блюдо Бельгии. Оно представляет собой порцию картофеля фри и мидий, приготовленных разными способами. Например, à la marinière (в собственном соку), à la crème (в сливочном соусе), hot circus (в остром соусе), à la bière (в пивном соусе) и т.д. Мидии испокон веков служили бельгийцам отличной закуской к пиву, неоднократно упоминаются в «Легенде об Уленшпигеле» и, конечно, являются классическим примером «пищи бедняков»: если не получалось поймать или купить рыбу, мидий всегда можно было надрать с причала или днищ кораблей. Осталось узнать, как и где их выбрать в России, чтобы не пожалеть.

Бренд-шеф сети ресторанов «Жаровня» Иван Кравец рекомендует: «Если вы не живете у моря и покупаете мидий морожеными, льда на них не должно быть много. И лед должен быть прозрачный, а не желтоватый или коричневый — такие цвета говорят о том, что сроки и условия хранения продукта были далеки от идеальных. Осмотрите раковины: сколы и трещины не допускаются. Обычно мидии сортируются по размеру, как креветки. Цифры 40/60 говорят вам о примерном количестве мидий в килограмме. Самые большие и вкусные — это мидии-киви в зеленоватых раковинах, в которых сам моллюск занимает 2/3 объема. У других разновидностей он может занимать половину раковины или меньше. А не в сезон можно нарваться и вообще на пустые створки. Поэтому даже опытным поварам приходится очень тщательно выбирать поставщиков. Так что я рекомендую сначала купить одну упаковку на пробу. Но лучше всего — если есть такая возможность — нырнуть в море с маской и нарвать мидий самому. Они распространены по всему миру, от южных морей до северных».

#еда #бельгия #моллюски #брюссель #когдаодеабедняков #ракушки

#МІДИМ



ИВАН КРАВЕЦ

бренд-шеф сети ресторанов «Жаровня»

За годы, отданные профессии, Иван успел поработать в московском заведении Cristal Room Vassarat с известными поварами Давидом Эмерле и обладателем трех звезд гида Michelin Эриком Фрешоном. Любимые направления Кравца — это мясо в разном виде, блюда на гриле и кухня стран Азии. Руководствуясь собственным хештегом #жаримвсе, в «Жаровнях» отправляют в гриль-хоспер классические и альтернативные стейки, рыбу и морепродукты, овощи и ароматный пряный хлеб.



БЕЛЬГИЙЦЫ ЗНАЮТ НЕ МЕНЬШЕ СПОСОБОВ ПРИГОТОВЛЕНИЯ МИДИЙ, ЧЕМ ГЕРОИНЯ ФИЛЬМА «ДЕВЧАТА» — БЛЮД ИЗ КАРТОШКИ.



МИДИИ В СЛИВОЧНОМ СОУСЕ

Ингредиенты для приготовления одной порции

Мидии голубые в раковинах

(размер 40/60) — 200 г

Лук-шалот — 10 г

Лук-порей — 10 г

Вино белое сухое — 30 мл

Сливки 33% — 150 мл

Укроп и петрушка — 10 г

Лимон — 3–4 ломтика

Пармезан

(или другой доступный твердый сыр) — 10 г

Соль, перец — по вкусу

Рафинированное оливковое масло — 2 ч.л.

Хлеб белый (лучше всего чиабатта) — 200 г

ЧТО ДА КАК



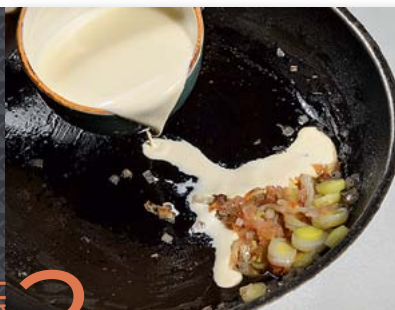
1

■ Нарезаем лук-шалот и лук-порей.



2

■ В сотейник наливаем масло и обжариваем лук до золотистого цвета. Добавляем белое вино и тушим до выпаривания примерно 2-3 минуты.



3

■ Заливаем лук сливками. Солим и перчим соус по вкусу.



4

■ Кладем в сотейник с соусом предварительно размороженные мидии, перемешиваем, накрываем крышкой и готовим 5-10 минут.



5

■ Режем хлеб, который потом будем макать в соус. Для аромата его лучше слегка поджарить на сковороде или в тостере.



6

■ Режем укроп и петрушку, трем на терке сыр, выкладываем мидии на тарелку, поливаем соусом, посыпаем сыром и зеленью, добавляем дольки лимона.



Eet smakelijk!

Приятного аппетита!

#мидии #голубые #лукшалот #сливки #лукпорей #пармезан #лимон #петрушка #чиабатта #белыйхлеб #оливковоемасло #сольперец

ŠKODA OCTAVIA

ВСЯ СЕМЬЯ В СБОРЕ!



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



ŠKODA OCTAVIA просто создана для семейной жизни. Вы оцените её непревзойдённую динамичность и управляемость, современный дизайн, просторный салон и вместительный багажник. Благодаря ассистентам водителя, таким как система автоматического торможения, система контроля слепых зон, адаптивный круиз-контроль и ассистент движения по полосе, ŠKODA OCTAVIA контролирует любую ситуацию на дороге. С помощью Smartlink* легко всегда оставаться на связи с близкими. Пассажиры по достоинству оценят два USB-разъёма сзади.

ŠKODA OCTAVIA — не просто автомобиль, это член семьи!

Запишитесь на тест-драйв в ближайшем салоне официального дилера ŠKODA.



ПОЛНОСТЬЮ
СВЕТОДИОДНАЯ ОПТИКА



НЕВЕРОЯТНО
ПРОСТОРНЫЙ САЛОН



САМЫЙ БОЛЬШОЙ
БАГАЖНИК В КЛАССЕ
(558 ЛИТРОВ)**



СИСТЕМА КОНТРОЛЯ
ДИСТАНЦИИ СПЕРЕДИ
FRONT ASSIST

* Смартлинк — система отображения функционала смартфона. ** Границы класса установлены производителем по собственной методике и могут отличаться от классификации других производителей. Указанные опции могут быть доступны за дополнительную оплату и могут быть недоступны в стандартных комплектациях. Реклама.

8-800-555-01-01

SKODA-AUTO.RU

ŠKODA SUPERB ЗА 15 900 ₺ В МЕСЯЦ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



Зима новых впечатлений!

Не отказывайте себе в привычном уровне комфорта и наслаждайтесь любимыми зимними приключениями с новым **ŠKODA SUPERB!** Успейте воспользоваться выгодным кредитным предложением на **ŠKODA SUPERB** за 15 900 рублей в месяц и начните свою череду удивительных впечатлений!

**В КРЕДИТ
ОТ 8,9 %***

* Ежемесячный платеж по кредиту в сумме 15 900 р. означает величину затрат клиента по программе кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее Банк) «ŠKODA SUPERB, KODIAQ Simply Clever» на покупку нового автомобиля ŠKODA SUPERB с расчетной розничной ценой 1 300 000 р., на срок 36 мес., с первоначальным взносом 400 730 р. (30,83 % от стоимости автомобиля), остаточным платежом 520 000 р. (40 % от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 8,9 % годовых при предоставлении полного пакета документов. Данная информация не является офертой Банка, расчет является приблизительным. Полная стоимость и конкретные параметры кредита будут рассчитаны на основании анкеты клиента, направляемой в Банк для одобрения кредитной заявки.

Основные условия кредитования Банка в рамках продукта «ŠKODA OCTAVIA, YETI, SUPERB, KODIAQ Simply Clever»: валюта кредита — рубли РФ; сумма кредита — от 120 000 до 4 000 000 р. при предоставлении полного комплекта документов и до 1 200 000 р. при предоставлении двух документов, минимальный размер первоначального взноса — 30 % от стоимости автомобиля и суммы страховой премии в случае финансирования за счет кредита. Процентная ставка при предоставлении полного пакета документов: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 мес. — 8,9 % годовых. Процентная ставка при предоставлении двух документов: при сроках 12, 18, 24, 30, 36 мес. — 11,9 % годовых. Минимальный размер остаточного платежа составит 20 % от стоимости автомобиля; максимальный размер остаточного платежа: 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 01.01.2018 по 31.01.2018.

Условия предоставления кредита действительны на 01.01.2018 и могут быть изменены Банком. Телефон: 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500, 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 1, www.vwbank.ru. Реклама.

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU