

# ŠKODA MAGAZINE

Каталог марки в России

skoda-auto.ru

## ДОЛГОЖДАННЫЙ KAROQ



# В ОЖИДАНИИ БУДУЩИХ ВПЕЧАТЛЕНИЙ



**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 пакетом аксессуаров «Стильная забота о колёсах».  
Планируйте новые маршруты и не беспокойтесь о правильном хранении шин и колёс.

## 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



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

8 800 555 01 01

SKODA-AUTO.RU

# СОДЕРЖАНИЕ



## ЧТО НОВОГО?

### 02 ŠKODA — 125 ЛЕТ

Всё началось в 1895 году с производства велосипедов.

### 04 ЗВЁЗДЫ СОШЛИСЬ В ПЛАНЕТАРИИ

На российском рынке представлены две новые модели ŠKODA — Karoq и Rapid.

### 06 ЛЕДОВОЕ ПОЛЕ ЭКСПЕРИМЕНТОВ

Чешская марка в десятый раз выступила партнёром Кубка Первого канала.

## АВТОМОБИЛЬ

### 12 ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ

Чем хорош Karoq, новый компактный кроссовер ŠKODA.

### 34 В САМЫЙ РАЗ

Товары из коллекции Оригинальных аксессуаров.

## ДОРОГА

### 40 ЖИЗНЬ НЕ САХАР

На ŠKODA Kodiaq по пасакам Башкирии в поисках правды о мёде.

## ТЕНДЕНЦИИ

### 58 КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ

Технические специалисты отвечают читателям.

### 60 ДВИЖУЩИЕ СИЛЫ

История двигателестроения на примере чешского производителя.

## СТИЛЬ ЖИЗНИ

### 68 КОРОЛИ И КАПУСТА

Кухня польская: учимся готовить бигос.

### 72 ЭВОЛЮЦИЯ УСПЕХА

Команда ŠKODA Motorsport подвела итоги раллийного сезона 2019 года.

### 80 ПАРТНЁРЫ МАРКИ

Официальные дилеры ŠKODA.

#чтонового #автомобиль #дорога #тенденции #стильжизни

40

04

72

# НОВОСТИ



## БОЛЬШЕ МИЛЛИОНА МАШИН

ŠKODA подвела итоги 2019 года. Клиентам передано 1,24 млн автомобилей. Шестой год подряд компания реализует более миллиона машин. Продажи незначительно, на 0,9%, снизились относительно 2018 года, что вызвано общей негативной ситуацией на китайском рынке, главным для ŠKODA в последние годы. В остальном мире ŠKODA показала рост на 5,3%, реализовав 960 700 автомобилей. В Германии, втором по величине рынке для ŠKODA, клиентам передано 191 200 машин (+8,3%). Дома, в Чехии, продано 94 200 автомобилей (+0,6% и третье место в общей таблице). Россия сохранила четвертую позицию в рейтинге мировых продаж чешской марки: клиенты получили 88 600 машин (+8,8%). Самая популярная в мире модель чешского бренда — Octavia, за ней следуют Fabia и Kodiaq. В России тройка лидеров по итогам 2019 года такая: Rapid, Octavia и Kodiaq.



## ŠKODA — 125 ЛЕТ!

2020 год — юбилейный для ŠKODA. Марка отмечает свое 125-летие, а также 115 лет с момента запуска автомобильного производства. В декабре 1895 года отцы-основатели компании, механик Вацлав Лаурин и книготорговец Вацлав Клемент, открыли в чешском городе Млада-Болеслав мастерскую по ремонту и выпуску велосипедов. В 1899 году компания Laurin & Klement приступила к производству мотоциклов, а с 1905 года — и автомобилей. Основой дальнейшего развития стало произошедшее в середине 1920-х объединение с индустриальной группой ŠKODA из города Пльзень. В 1991 году автомобильная марка ŠKODA перешла под управление концерна Volkswagen. Об успехе этого союза говорит такой факт: годовой выпуск машин ŠKODA с тех пор вырос в семь раз.



Laurin & Klement Voiturette A, первый автомобиль из Млада-Болеслава. Модель выпускалась с 1905 по 1907 год.

## ВЫБОР ПРОФЕССИОНАЛОВ

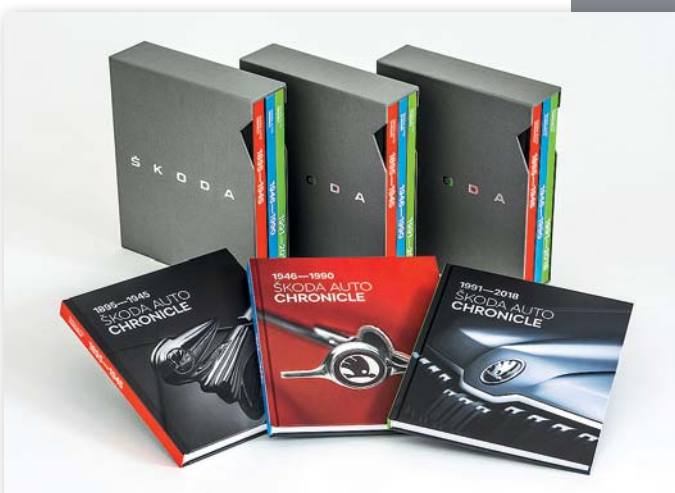
Какие автомобили нужны дорожной полиции? Вместительные, надежные, быстрые. И по разумной цене. В 2019 году ŠKODA передала МВД России 3870 машин модели Octavia. Они будут служить в подразделениях дорожно-патрульной службы во всех федеральных округах страны. Автомобили поставлены в средней комплектации Ambition с самым мощным из предлагаемых для этой модели двигателем — турбированным 1.8 TSI. Оснащенные автоматической коробкой передач 180-сильные «Октавии» разгоняются до 100 км/ч за 7,7 с, имеют максимальную скорость 231 км/ч и средний расход топлива 6 л/100 км. Перед тем как поступить на службу, машины получили соответствующее оформление и необходимое дополнительное оборудование, включая комплекс видеофиксации и сигнальную громкоговорящую установку. ŠKODA сотрудничает с МВД России с 2011 года.

#статистика #дизайн #партнерство #инновации



## КУЛЬТПОХОД ВСЕЙ СЕМЬИ

Семейные ценности — приоритетные для ŠKODA. В преддверии нового, 2020 года чешская марка подготовила сюрприз для клиентов. С 26 по 30 декабря в московских торговых центрах «Авиапарк», «Центральный детский магазин на Лубянке» и «Афимолл Сити» владельцы ŠKODA ждали подарок — семейный сертификат на поход в кино на четверых. Чтобы стать обладателем подарка, достаточно было предъявить оригинал СТС и заполнить анкету, что и сделали более 1300 человек. Они получили возможность сходить всей семьей в кинотеатры объединенной сети «Кино Окко» («Синема Парк» и «Формула кино») или сети «Каро». Также более 1000 сертификатов на четыре билета были подарены семьям постоянных клиентов ŠKODA официальными дилерами марки еще в 28 городах России, в которых представлены кинотеатры сети «Кино Окко». Таким образом, более 2300 семей могли выбрать для себя фильм или мультфильм, а затем сходить на него на продолжительных новогодних праздниках или даже отложить визит на потом — вплоть до 31 января 2020 года.



## СОВСЕМ НОВАЯ OCTAVIA

Модель, которая во многом будет определять продажи ŠKODA по всему миру в ближайшие годы, представили в Праге. Это Octavia четвертого современного поколения. Автомобиль сразу показали в двух традиционных вариантах — в кузове лифтбек и кузове универсал. Машина стала чуть крупнее и просторнее, получила еще более респектабельную внешность и новое, ранее недоступное оборудование, в том числе — проекционный дисплей на ветровом стекле и трехзонный климат-контроль. Первым к производству новой модели приступил главный завод ŠKODA в Млада-Болеславе. Российские продажи должны начаться до конца 2020 года — после того, как будет налажен локальный выпуск, который необходим для того, чтобы сделать автомобиль более доступным. Независимая организация Euro NCAP по результатам краш-тестов и оценки систем активной безопасности присвоила новой «Октавии» максимальную оценку — пять звезд.



## ЗА КРАСОТУ В ОБЩЕНИИ

Red Dot Award, престижную европейскую награду в области дизайна, получила марка ŠKODA по итогам 2019 года. На конкурс Brands & Communication Design было представлено 8700 работ, посвященных «брендам и коммуникациям». Они поступили из 54 стран мира. Жюри из 25 международных экспертов присудило победу в категории «Бренды» компании ŠKODA за совокупность достижений: сайт skoda-storyboard.com (открытый источник на английском языке), рекламную кампанию «То, что движет тобой» (примеры — на канале YouTube по словам For whatever drives you) и исторический трехтонник, показанный на фотографии. Эта награда Red Dot Award стала для чешской марки 13-й по счету. Весной 2019 года ее получила европейская модель ŠKODA Scala за образцовый дизайн продукта.

#продажи #достижения #развитие #производство

# Звёзды сошлись в планетарии

В ДЕКАБРЕ 2019 ГОДА В САНКТ-ПЕТЕРБУРГЕ ПРИ СТЕЧЕНИИ БОЛЬШОГО КОЛИЧЕСТВА ЖУРНАЛИСТОВ И ПАРТНЁРОВ МАРКИ ŠKODA БЫЛИ ПРЕДСТАВЛЕНЫ СРАЗУ ДВА НОВЫХ ДЛЯ РОССИЙСКОГО РЫНКА АВТОМОБИЛЯ — KAROQ И RAPID. НА СТАТУС ЗВЁЗД БУДУЩИХ ПРОДАЖ НАМЕКАЛО МЕСТО, ВЫБРАННОЕ ДЛЯ КРАСОЧНОГО ШОУ, — САМЫЙ БОЛЬШОЙ ПЛАНЕТАРИЙ В ЕВРОПЕ.



Бестселлер ŠKODA в России, лифтбек Rapid, получил передовой дизайн в духе самых последних моделей марки, представленных на взыскательном европейском рынке.



Презентация состоялась под куполом огромного газгольдера XIX века, расположенного на набережной Обводного канала, в помещении, ставшем в наши дни планетарием. Премьера моделей прошла в формате уникального яркого мультимедийного шоу и имела поистине космический масштаб: так, для полной засветки купола было задействовано 39 прожекторов, а для создания эффекта погружения в космос использовались съемки NASA, светодиодные девятиметровые экраны, лазеры и другое новейшее световое оборудование. Более того, специально для мероприятия было написано несколько музыкальных композиций.

Первым на сцену выехал Karoq. Компактному кроссоверу, появление которого в России было анонсировано за несколько месяцев до мероприятия, посвящен главный материал этого номера (стр. 12). Также ŠKODA Karoq был представлен широкой публике в рамках нового шоу всемирно известного Cirque du Soleil, и это неслучайно: компании объединяет близкая идеология, основанная на стремлении к совершенству, использовании

передовых технологий и желании вдохновлять людей и делать каждое мгновение жизни запоминающимся. Чешская марка является официальным партнером Cirque du Soleil с 2017 года.

Показ другого автомобиля под куполом планетария для всех присутствующих, кроме организаторов, стал сюрпризом. Перед публикой предстал новый ŠKODA Rapid, преемник самой продаваемой модели чешской марки в нашей стране. Российская премьера «Рапида» одновременно стала и мировой: до того момента облик машины, изменившейся до неузнаваемости, держался в секрете. Оба автомобиля будут производить в России по полному циклу, со сваркой и окраской кузовов. Karoq — в Нижнем Новгороде, Rapid — в Калуге.

Расширение модельного ряда Ян Прохазка, руководитель марки ŠKODA в России (на фото — в центре), прокомментировал так: «Rapid стал еще более технологичным и современным, сохранив привлекательную цену. Karoq расширяет наше предложение в сегменте SUV. Автомобиль сочетает высокий уровень оснащения и впечатляющую вместительность. Представленные новинки подтверждают: для каждой семьи есть своя ŠKODA».

#компактныйкроссовер #кузовлифтбек



# Ледовое поле экспериментов

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

ŠKODA В ДЕСЯТЫЙ РАЗ ПОДДЕРЖАЛА КУБОК ПЕРВОГО КАНАЛА, ОДИН ИЗ САМЫХ ЗРЕЛИЩНЫХ И ИНТЕРЕСНЫХ ЕЖЕГОДНЫХ ХОККЕЙНЫХ ТУРНИРОВ ЕВРОПЫ, В КОТОРОМ ТРАДИЦИОННО ПРИНИМАЮТ УЧАСТИЕ СИЛЬНЕЙШИЕ СБОРНЫЕ КОНТИНЕНТА — РОССИИ, ЧЕХИИ, ШВЕЦИИ И ФИНЛЯНДИИ. ПОБЕДА ДОСТАЛАСЬ ШВЕДСКОЙ КОМАНДЕ. СБОРНАЯ РОССИИ, ТАКЖЕ ВЫИГРАВШАЯ ДВА ИЗ ТРЁХ МАТЧЕЙ, УСТУПИЛА ШВЕДАМ ОДИН БАЛЛ И ЗАНЯЛА ВТОРОЕ МЕСТО.



**Х**оккейная сборная России своим завершающим 2019 год выступлением на Кубке Первого канала вызвала у болельщиков двойные чувства. С одной стороны, временами команда показывала очень яркий и интересный хоккей, а на «вынесенном» матче в Петербурге, проведенном на огромном футбольном стадионе, в присутствии почти 68 тыс. человек обыграла финнов, нынешних чемпионов мира. С другой стороны, первое место в итоге все равно досталось шведам, одолевшим российскую сборную на старте Кубка Первого канала.

Напомним, что Кубок Первого канала — прямой наследник легендарного Приза «Известий», старейшего отечественного международного турнира. Впервые он состоялся в 1967 году (повод — 50-летие Октябрьской революции), до середины 1990-х годов был самостоятельным соревнованием, а с 1996-го вошел в Европейский хоккейный тур с участием четырех сильнейших сборных континента — российской, чешской, шведской и финской. Стороны по очереди принимают этапы тура, тестируя различные игровые сочетания и как можно более широкий круг кандидатов на попадание в заявку на ближайший чемпионат мира. То есть соль турнира — в экспериментах.

Но на домашних играх эксперименты уходят на второй план, уступая желанию показать результат и порадовать «свою публику» классной игрой.

В случае со сборной России — точно. Каждый год она старается представить на домашнем для нее этапе Евротура — Кубке Первого канала — максимально боевой вариант, составленный из лучших хоккеистов среди доступных в это время года.

## ХОККЕЙ НА ОТКРЫТОМ ВОЗДУХЕ

В ноябре, на первом этапе Евротура-2019, во время розыгрыша финского Кубка Karjala, сборная России под руководством нового наставника Алексея Кудашова — он заменил Илью Воробьева, под чьим началом россияне, получив множество звезд из НХЛ, не справились в майском полуфинале чемпионата мира в Словакии с финской командой, — выступила слабовато: выиграла по буллитам у шведов, от двух других оппонентов потерпела поражения. Но проблемы команды были связаны именно с молодостью и несыгранностью состава. На Кубке Первого канала он оказался совершенно иным. Примерно на треть состав был скроен из игроков, ездивших на словацкое мировое первенство, таких как Кирилл Капризов, Александр Барабанов, Никита Нестеров, Михаил Григоренко, Илья Сорокин. А их партнерами стали очень заметные в Континентальной хоккейной лиге персонажи вроде Вячеслава Войнова, Игоря Ожиганова, Антона Слепышева, Антона Бурдасова, Никиты Сошникова и Дамира Жафярова.





## ŠKODA И ХОККЕЙ

В сезоне 2019 года ŠKODA AUTO Россия в юбилейный десятый раз стала официальным партнером Кубка Первого канала. В рамках поддержки турнира чешская марка традиционно передала Федерации хоккея России автомобили, которые использовались для передвижения спортсменов, тренеров и VIP-гостей. Площадки соревнований украшали ŠKODA Kodiaq Hockey Edition — специальная «хоккейная» версия внедорожника (помимо логотипов особой серии она отличается большим пакетом дополнительного оборудования по привлекательной цене) и обновленный Superb (заметьте, что он был представлен в мае 2019 года как раз на чемпионате мира по хоккею в Братиславе).

Кроме того, перед матчами и в перерывах любителей хоккея ждали развлечения от чешского бренда: конкурсы, игры, раздача сувениров, фотозона в виде стилизованной хоккейной раздевалки; также можно было записаться на тест-драйв интересующего автомобиля. Будучи семейной маркой, ŠKODA не оставила без внимания и маленьких болельщиков: в специальной зоне ŠKODA Family желающим наносили аквагрим, с ребятами работали аниматоры, можно было прокатиться на детских автомобилях.

ŠKODA поддерживает хоккей давно. Вот уже 27 лет марка выступает генеральным спонсором чемпионата мира, это сотрудничество попало в Книгу рекордов Гиннесса как самое продолжительное в истории спортивных дисциплин. С 2010 года ŠKODA является официальным партнером Федерации хоккея России и мужской национальной сборной. Марка активно участвует и в развитии юниорского спорта: с 2012 года проводит собственный юношеский хоккейный турнир — Кубок ŠKODA, который с 2018 года получил статус международного состязания.

Этот состав наводил на мысли о возможном повторении сюжета годичной давности — в 2018 году сборная уверенно выиграла все три матча. Увы, повторения не вышло. Роковую осечку россияне допустили сразу же. В открывавшем Кубок Первого канала матче они позволили шведам создать колоссальный запас прочности, а когда те повели 3:0, ринулись, заменив слегка «поплывшего» вратаря Александра Самонова на более опытного Илью Сорокина, в погоню, но все же не догнали, хотя временами казалось, что гостям, попавшим под жуткое давление, не устоять ни за что. Шведская команда, проявив чудеса терпеливости, взяла верх со счетом 4:3.

В следующем матче, с чехами, полноценно реабилитироваться российской сборной не удалось. В первом периоде она забила два безответных гола в чешские ворота, только вот во втором чехи, тоже приехавшие на Кубок Первого канала с целым рядом известных игроков, равновесие восстановили, а к середине заключительного уже были впереди. Российская сборная отыгралась благодаря голу Ожиганова, но вырвать победу ни в основное время, ни в овертайме не сумела. Вырвала она ее в серии буллитов, однако такой успех приносит не три очка, а два. Победителя же турнира определяют именно баллы.



#великолепнаяпятёркаивратарь #всенаматч #партнёрсборнойРоссии

рвогоканала

#К



На игре с чешской командой московская часть Кубка, проведенная в Ледовом дворце на территории Парка легенд, для сборной России закончилась. Да, стоит уточнить, что сейчас Кубок Первого канала не является чисто столичным турниром, каким он был когда-то. В наши дни регламент предусматривает и так называемые вынесенные матчи. Первый из них в 2019 году состоялся в чешском Пльзене, где хозяева обыграли финнов, а второй, заключительный, прошел в Санкт-Петербурге в новом для современной России формате. Речь идет о хоккейных матчах на открытом воздухе, вернее — на громадных футбольных стадионах, под раздвижными крышами. Этот не совсем обычный формат успел завоевать популярность в Америке и Европе, поскольку позволяет привлечь больше зрителей и вообще взглянуть на хоккей с необычного угла зрения. Впрочем, все новое — это хорошо забытое старое. Когда-то в СССР именно так и играли — за неимением крытых ледовых дворцов.

Первый в современной истории матч на открытом воздухе сборная России провела на петербургской «Газпром-Арене», где квартирует футбольный «Зенит», в 2018 году — как раз в рамках Кубка Первого канала. За тем, как команда расправилась с финнами — игра закончилась со счетом 5:0, —

СБОРНАЯ РОССИИ  
ОДЕРЖАЛА ДВЕ  
ПОБЕДЫ В ТРЁХ МАТЧАХ  
И НАБРАЛА ПЯТЬ  
ОЧКОВ, ЗАНЯВ ВТОРОЕ  
МЕСТО. ПОБЕДИТЕЛЕМ  
ТУРНИРА СТАЛА ШВЕЦИЯ  
С ШЕСТЬЮ БАЛЛАМИ,  
НА ТРЕТЬЕМ МЕСТЕ —  
ФИНЛЯНДИЯ, НА  
ЧЕТВЁРТОМ — ЧЕХИЯ.

#вынесенныйматч #хоккейвместофутбола

#кубокперво



воочию наблюдало рекордное для российского хоккея число зрителей: более 71 тыс. человек.

В 2019-м российская сборная под занавес Кубка Первого канала опять отправилась на «Газпром-Арену» и опять для того, чтобы сыграть с финнами. А принципиальности матчу, за которым теперь наблюдали без малого 68 тыс. человек, добавил контекст. Играли россияне против действующих чемпионов мира, которые к тому же остановили их, признанных фаворитов, по дороге к золоту.

И это был, безусловно, лучший матч сборной России и на нынешнем Кубке Первого канала,

#победилчемпионов #наглазахдесятковтысячзрителей

и за все то время, что ее тренирует Алексей Кудашов. Не такой роскошный, искрометный, как матч годичной давности, но очень-очень качественный. Такой аккуратной, собранной сборную России давно не доводилось видеть. Российские хоккеисты не совершили ни единой более или менее грубой ошибки в защите, а в нападении дождался героя. Им стал Антон Слепышев, который забросил обе шайбы, в первом периоде реализовав большинство, когда подставил клюшку под передачу Вадима Шипачева, а в заключительном метко бросил, не обратив внимание на «висящего на плечах» защитника.

Но эта победа все же не подняла российскую сборную на первое место. На одно очко ее обошли шведы. Впрочем, президент ФХР Владислав Третьяк, кажется, не увидел в этом катастрофы. После окончания Кубка Первого канала, делаясь своими впечатлениями, он обращал внимание на то, что на самом деле игра сборной России не соответствовала итоговому раскладу: «Мы были на голову сильнее шведов». И действительно, российская атака — признанный самым ценным игроком турнира Капризов и другие форварды — по ходу всего турнира, и в том числе в стартовой его встрече, была безумно хороша, остра — куда острее шведской. К этой остроте добавить бы эффективную реализацию многочисленных голевых моментов. А еще — ту крепость в защите, которую россияне продемонстрировали на «Газпром-Арене», — и тогда позиция в таблице была бы на строчку выше. Впрочем, и Третьяк, и Кудашов напоминали: Евротур, как ни крути, даже когда дело доходит до домашних этапов, остается площадкой для тестов, для выявления сильных и слабых сторон. С этой точки зрения Кубок Первого канала должен оказаться для сборной России чрезвычайно полезным.



# АВТОМОБИЛЬ



## КРИСТАЛЛИЧЕСКИЙ ДИЗАЙН

И остальные  
причины полюбить  
ŠKODA Karoq. **12**

## АКСЕССУАРЫ

Аэродинамические боксы, боковые подножки,  
колёсные диски и прочие полезные  
дополнения для новой модели. **34**

#инновации #техника #прогресс



#KAROQ

# Целевая аудитория

ТЕКСТ: Сергей Широков фото: ŠKODA

**В РОССИИ, НА ЗАВОДЕ В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ, НАЧАЛОСЬ ПРОИЗВОДСТВО КРОССОВЕРА ŠKODA KAROQ. ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ ПОМЕНЬШЕ СТАРШЕЙ МОДЕЛИ, ВНЕДОРОЖНИКА KODIAQ, НО СУЩЕСТВЕННО ПРОСТОРНЕЕ СВОЕГО ПРЯМОГО ПРЕДШЕСТВЕННИКА, НОСИВШЕГО ИМЯ YETI. МНОГИЕ ПОКУПАТЕЛИ ЖДАЛИ ИМЕННО ТАКУЮ МАШИНУ. У KAROQ СОВЕРШЕННО ТОЧНО ЕСТЬ СВОЯ ЦЕЛЕВАЯ АУДИТОРИЯ, ЧТО ПОДТВЕРЖДАЕТСЯ УСПЕХОМ, УЖЕ ПРОДЕМОНСТРИРОВАННЫМ НА ЕВРОПЕЙСКОМ РЫНКЕ.**

**Л**юди в состоянии лишь отчасти предсказать контуры будущего. В 1989 году на экраны вышел культовый, как говорят эксперты сейчас, и «зыкинский», как говорили подростки тогда, фильм «Назад в будущее — 2». Создатели ленты попытались перенестись через четверть века, в 2015 год. И что видит зритель? На мусорных площадках лежат никому не нужные, приготовленные к утилизации огромные лазерные видеодиски, дети летают над тротуарами на досках-ховербордах, а в небе тесно от автомобилей. Что показало время? Videодиски размером с виниловую пластинку сошли со сцены еще в начале 2000-х годов, ховерборды и сейчас, в 2020-м, способны парить только в лабораторных условиях, автомобили так и не летают по воздуху — только если недолго, в ралли например. Машины совсем не похожи на космические корабли, какими показаны в кино, и по-прежнему опираются четырьмя колесами на землю, причем увереннее, чем когда-либо. 30 лет назад никто не мог представить, что

на дорогах будут править кроссоверы, или, чуть расширяя это понятие, «спортивно-утилитарные автомобили» — различные модели категории SUV.

## ОДИН НА ВСЕХ

В современном европейском понимании SUV — это нечто среднее между настоящим внедорожником и легковым автомобилем. От первого он взял вместительный тип кузова (большинство внедорожников — пятидверные универсалы), высокую безопасную посадку водителя и увеличенный дорожный просвет, от второго — комфорт, управляемость и экономичность. Если вернуться в конец 1980-х или начало 1990-х годов, то надо признать: езда по городу на среднем внедорожнике никакого удовольствия, кроме морального, не доставляла. Это была большая, тяжелая, прожорливая и неповоротливая машина, которая, правда, вызывала уважение окружающих и с легкостью забиралась на бордюры, если возникала такая

#планетакроссоверов



1. ŠKODA 1101 P (1101 VO) появилась в 1948 году. Сложно поверить, но в основе — двухдверная легковушка 1101 Tudor.  
2. Модель Trekka на базе ŠKODA Octavia выпускали с 1966 года.



необходимость. Современные SUV, заметим, это полезное свойство — вскарабкаться, если надо, на тротуар или сугроб — сохранили.

В России аббревиатура SUV не слишком прижилась, тем более что в русской транскрипции она имеет несколько расшифровок. СУВ, согласно словарям сокращений, это — на ваш выбор — и «самопищец уровня воды», и «скрытное управление войсками», и «световой указатель „выход“». Да и правильно произносить не СУВ, а «эс-ю-ви». Совсем не по-нашенски. Короче, в современном русском языке обычно используется слово «кроссовер», тоже, кстати, заимствованное. Так принято обозначать нечто, находящееся на стыке классов и жанров. «Кроссовером» может быть музыкальный альбом, но мы — про автомобили.

## ПРИШЛИ ИНЫЕ ВРЕМЕНА

Споры о том, кто и когда выпустил первый кроссовер, идут давно. И упираются в основном в отсутствие четких критериев. Например, предтечей нынешних кроссоверов можно считать послевоенную модель ŠKODA 1101 VO (она же 1101 P и Vojoju Tudor), сделанную на базе обычной легковушки с тем же цифровым индексом. Дорожный просвет, внешний вид и геометрическая проходимость были у машины, представленной в 1948 году, как у внедорожника, но под капотом стоял стандартный двигатель объемом 1,1 л мощностью 32 л.с., и привод остался без изменения — задним. Другой яркий эксперимент «на стыке классов» — модель Trekka, которую выпускали с 1966 года в Новой Зеландии на основе ŠKODA Octavia первого исторического поколения. Рецепт тот же: увеличенный клиренс,

новый кузов на готовом шасси, обычный мотор (1,2 л / 47 л.с.) и тот же базовый задний привод. Но возможности у «Трекки» были уже совершенно другие, чем у исходной «Октавии».

Но как бы то ни было, бум кроссоверов случился намного позже. И еще не закончился. Некоторые производители чистокровных спортивных и люксовых машин, державшиеся до последнего, выходят на рынок SUV только сейчас: даже они не могут себе позволить игнорировать очевидные тенденции.

ŠKODA представила свой первый SUV в 2009 году. Модель Yeti, названную в честь мифического снежного человека, в России приняли настолько хорошо, что со временем на заводе в Нижнем Новгороде было организовано локальное производство автомобиля по полному циклу. Собственно, там же, на заводе Группы ГАЗ, и так же, то есть по циклу CKD, со сваркой и окраской кузовов, теперь делают и ŠKODA Karoq.

Первый опыт ŠKODA в новом для нее классе оказался очень удачным. Yeti, пережив одно существенное обновление — в середине жизненного цикла он лишился дополнительной пары круглых фар, во многом определявших его запоминающийся дизайн, — продержался на конвейере более восьми лет. Он разошелся по миру тиражом свыше 600 тыс. единиц. Примерно каждый восьмой автомобиль нашел себе владельца в России. Другими важными рынками стали Германия и Англия — страны, где точно знают толк в хороших машинах.

Покупатели оценили концепцию Yeti, которой, собственно, следует и Кагоq: компактный, но вместительный кроссовер с трансформируемым салоном и множеством решений Simply Clever, облегчающих ежедневное использование машины. Yeti не боялся легкого бездорожья, а в городе и на трассе вел себя как обычный, даже не обычный, а хороший немецкий автомобиль: родство с другими моделями концерна Volkswagen никогда не скрывалось.

#СкрытоеУправлениеВойсками #настыкеклассов

#KAROQ





**ПОЛНОЦЕННОЕ ЛОКАЛЬНОЕ ПРОИЗВОДСТВО  
ŠKODA KAROQ, СО СВАРКОЙ И ОКРАСКОЙ КУЗОВОВ,  
НАЛАЖЕНО В НИЖНЕМ НОВГОРОДЕ, НА ТОМ ЖЕ  
ЗАВОДЕ, ГДЕ ВЫПУСКАЮТ МОДЕЛИ OCTAVIA И KODIAQ.**



2



1



3

1. Дом у Черной Богоматери (Dum u Černé Matky Boží). Прага, 1912 год. Яркий образец кубизма. Архитектор — Йозеф Гончар. Здание находится в самом центре города, недалеко от Пороховой башни.

2. Хрустальный кубок, награда для победителя «Тур де Франс» 2019 года. Чешская марка поддерживает самую известную велогонку в мире на протяжении 16 лет. Трофей высотой 60 см и массой 4 кг изготовлен по эскизам дизайнера ŠKODA Петера Олаха на мануфактуре Lasvit и подчеркивает уважение автомобильной компании к традиционному для Чехии искусству резки и огранки стекла.

3. Представленный в 2011 году концепт ŠKODA Vision D у галереи «Кубиста», расположенной в Доме у Черной Богоматери. Впоследствии Vision D трансформировался в серийную модель ŠKODA Rapid. Именно этот автомобиль представил покупателям новый «язык дизайна» чешской марки, в котором прослеживались идеи кубизма и «кристалличности» (хрустальности).

czechtourism.com

**ВЛИЯНИЕ ПРАЖСКОЙ АРХИТЕКТУРЫ В СТИЛЕ КУБИЗМ И ТРАДИЦИОННОГО ЧЕШСКОГО ИСКУССТВА РАБОТЫ С ХРУСТАЛЁМ ЯВНО ПРОСЛЕЖИВАЕТСЯ В ДИЗАЙНЕ СОВРЕМЕННЫХ АВТОМОБИЛЕЙ ŠKODA.**



В 2016 году у Yeti появился брат — младший, если смотреть по возрасту, и старший — если ориентироваться на размер. Второй SUV чешской марки получил «медвежье» имя Kodiaq. Марка взяла курс на расширение своего присутствия в сегменте спортивно-утилитарных автомобилей, в наши дни — уже самого большого и динамично растущего класса машин.

А на смену Yeti пришел Karoq. Пришел на рынок, где условия конкуренции стали намного жестче, что потребовало принципиального изменения модели. Преемник Yeti потому и получил новое имя, что олицетворял собой существенный шаг вперед. Кроме того, название Karoq вписывается в единую концепцию имен новых чешских SUV. Как и у модели Kodiaq, первая буква — K, последняя — Q. И происхождение имени похожее. Если Kodiaq созвучен самому крупному в мире подвиду бурых медведей, обитающему на Аляске, на острове Кадьяк, то имя Karoq можно перевести с языка народа алутиик, исторически проживающего в тех самых местах, как «автомобиль-стрела».

Очень образно. Крылатая стрела — главный элемент эмблемы чешской марки.

## ВЗОШЛИ ИНЫЕ ИМЕНА

ŠKODA Karoq — представитель новой, «кристаллической» эпохи дизайна ŠKODA. В основе «кристалличности» — два явления чешской культуры. Первое — искусство огранки хрусталя. Для России понятие «чешский хрусталь» почти сакральное. Редкий человек в нашей стране не видел всех этих рюмок, ваз, бокалов, графинов — если не у себя в квартире, то на полке со столовыми «драгоценностями» у родственников.



1. Высокое расположение противотуманных фар подчеркивает готовность автомобиля к приключениям.

2. У эмблемы на капоте свое место, которое некоторые сравнивают с «кловом». Логично. Стрела-то крылатая!

Второй источник вдохновения дизайнеров ŠKODA — пражская архитектура в стиле кубизм. Этих зданий в столице Чехии не так много, но посмотреть на них, если окажетесь в городе, надо обязательно (самое известное — Дом у Черной Богородицы, где кафе Kubista). Для чехов архитектура в стиле кубизм — не меньший повод для гордости, чем для жителей Российской Федерации — русский конструктивизм. Вы же гордитесь архитектурным наследием братьев Весниных, Моисея Гинзбурга и Ильи Голосова?!

Кристаллический дизайн, несмотря на замысловатое название, был задуман как простой, чистый и понятный любому. Лаконичный, без лишних украшательств и не подверженный сиюминутной моде. Еще одно его определение — «вневременной». В том смысле, что автомобиль, по мнению компании, должен выглядеть свежо на момент своего появления и не смотреться устаревшим через пять или шесть лет, когда первый владелец решит с ним расстаться.

Кристаллический дизайн объединяет Karoq с другими современными моделями ŠKODA, но поскольку автомобиль относится к категории SUV, имеет свои характерные черты. Например, арки колес — как, кстати, и на модели Kodiaq, — специально сделаны угловатыми: это подчеркивает брутальность характера. Противотуманные фары подняты повыше от земли. Так они находятся в зоне меньшего риска на бездорожье. Как говорят дизайнеры ŠKODA, это похоже на человека, закатавшего брюки перед тем, как пойти вброд.

У автомобиля короткие свесы и увеличенный клиренс, что улучшает геометрическую проходимость на бездорожье, если вы собрались с силами и выехали на природу, и работает каждый день в городе: риск услышать скрежет бампера о камень, приткнувшись к бордюру на парковке или при развороте на узкой улице, минимален. Да и заехать на бордюр, если требу-

#KAROQ

#отпервойдопоследнейбуквы #автомобильстрела #приветАляска



1, 2. Светодиоды повсюду: в задних фонарях, в подсветке номерного знака, в проекторе, высвечивающем приветственный логотип на землю.



ется, на кроссовере не составит труда. Только не надо говорить, что так поступать нехорошо. Во-первых, в ряде случаев парковка на тротуаре никому не мешает. Во-вторых, иногда информационные таблички прямо предписывают, чтобы автомобиль — двумя или даже всеми четырьмя колесами — стоял на нем. Как в кино — «старший приказал».

Важный элемент дизайна — защитный пластиковый обвес в нижней части дверей и бамперов. Он не только добавляет кроссоверу мужественности, но и служит вполне прагматичной цели, оберегая кузов от мелких повреждений. Притерлись бампером? Неудачно открыли дверь? Не беда, пластик не боится царапин, не требует покраски и уж точно «за ним не заржавеет». Обратите также внимание, что отделанный пластиком низ дверей прикрывает значительную часть порогов. Это уменьшает вероятность испачкать одежду при посадке и высадке.

Если Karoq оснащен пакетом светодиодной подсветки, то при открывании передних дверей на землю будет проецироваться световой логотип ŠKODA. С одной стороны, это красиво. С другой — дает возможность вовремя разглядеть нечто такое, во что лучше не наступать. Например, грязную лужу.

Дизайн «Карока» совмещает новые и привычные элементы. Например, традиционная решетка радиатора и место расположения эмблемы — в нижней, обособленной части капота.

Сзади принадлежность модели чешской марке выдают С-образные, в форме подковы, очертания фонарей. Они разделены на две части, заходят с крыльев на дверь багажного отделения, и стандартно сделаны светодиодными. Подсветка номерного знака тоже светодиодная: о процедуре замены ламп — самостоятельно или в дилерском центре — можно забыть надолго, если не навсегда.

Примета нового времени — отсутствие круглой эмблемы в задней части кузова, зато дверь багажного отделения украшают крупные буквы, образующие слово ŠKODA. Этот свежий для марки дизайнерский ход выражает гордость компании за выпускаемую продукцию.

## СОВРЕМЕННО И БЕЗОПАСНО

Световые приборы — фонари и фары — наиболее ярко, почти буквально, выражают идею «кристалличности» в дизайне. Их форма, игра света на четко обозначенных внутренних гранях напоминают о хрустале, вернее, готовом хрустальном изделии, прошедшем через руки опытного мастера. Звучит, вероятно, странно, но смотрится органично!

Стандартно Karoq имеет галогенные фары с отдельными лампами H7 для ближнего и дальнего света. Но светодиодные дневные ходовые огни в любом случае — стандарт. На машине «с галогеном» они интегрированы в противотуманные фары, аккуратные полоски из четырех LED-источников.

Более интересный вариант — полностью светодиодные передние фары, которые стандартно положены автомобилям в комплектации Style и опционально предлагаются для версии Ambition. В них LED-источники отвечают за ближний и дальний свет, также в основной блок вмонтированы и длинные полосы дневных ходовых огней. Противотуманные фары на такой машине тоже светодиодные, да к тому же с функцией Corner. Она облегчает движение с малой, до 40 км/ч, скоростью в темное время суток, например во дворах. Если работает ближний свет (а датчик освещенности, автоматически переходящий с дневных ходовых огней на ближний свет, есть на всех машинах), то

#кристаллическийдизайн #традицияисовременность #кубизм

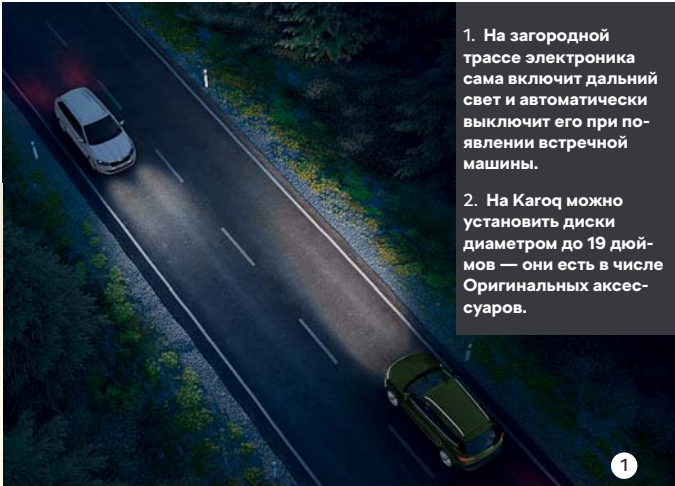
#KAROQ



**В КОМПЛЕКТАЦИИ STYLE АВТОМОБИЛЬ СТАНДАРТНО ПОЛУЧАЕТ ПОЛНОСТЬЮ СВЕТОДИОДНЫЕ ФАРЫ. ИХ РАБОТА АДАПТИРУЕТСЯ К РАЗНЫМ УСЛОВИЯМ ДВИЖЕНИЯ: УЧИТЫВАЮТСЯ СКОРОСТЬ, УГОЛ ПОВОРОТА РУЛЯ И ДАЖЕ СНЕГ С ДОЖДЁМ.**



**ДЛЯ МНОГИХ ГОРОДСКИХ ЖИТЕЛЕЙ ИМЕННО КРОССОВЕР, ТАКОЙ КАК ŠKODA KAROQ, ЯВЛЯЕТСЯ ВОПЛОЩЕНИЕМ СВОБОДЫ. С НИМ ОТКРЫВАЕТСЯ СТОЛЬКО НОВЫХ ДОРОГ!**



1. На загородной трассе электроника сама включит дальний свет и автоматически выключит его при появлении встречной машины.

2. На Karoq можно установить диски диаметром до 19 дюймов — они есть в числе Оригинальных аксессуаров.



при включении указателя поворота или повороте руля загорается противотуманная фара с нужной стороны, ее широкий луч хорошо освещает боковое пространство.

Светодиодные фары оснащаются системой управления AFS (Adaptive Frontlight System), которая адаптирует их работу в соответствии с текущими условиями — скоростью, углом поворота руля, режимом движения и даже погодой (о дожде или снеге сигнализируют включенные щетки стеклоочистителя). Так, при движении по автомагистрали со скоростью 130 км/ч фары будут светить максимально далеко, узким пучком (сектор обзора водителя тоже сужается — так устроен наш мозг). За городом на обычном неосвещенном шоссе акцент несколько сместится на ближний и боковые сегменты, поскольку обочины могут таить неприятности. В плохую погоду система уменьшает эффект ослепления водителя отраженным светом фар собственного автомобиля, «прибивая» свет к земле.

Впрочем, и без интеллектуального управления светодиодные фары обладают массой достоинств. Срок службы ламп сопоставим со сроком службы автомобиля в целом, а яркий и комфортный по своему спектру свет снижает утомляемость водителя при длительном нахождении за рулем. Разница особенно ощутима при длительных ночных перегонах.

А еще светодиодные фары существенно экономичнее галогенных и ксеноновых. Это обеспечивает меньшую нагрузку на аккумулятор и генератор и, как следствие, ведет к небольшому, но все же сокращению расхода топлива. Пустячок, а приятно.

Кстати, Karoq оснащается системой рекуперации энергии торможения. Это означает, что генератор по возможности заряжает батарею в моменты замедления автомобиля, то есть частично утилизирует ту энергию, которая превращается тормозными механизмами в бесполезное тепло. С одной стороны, это ведет к улучшению топливной экономичности, с другой — не отнимает лишние лошадиные силы у двигателя, когда они нужны для движения, например на разгоне.

И заканчивая тему светотехники. Для обоих видов фар, светодиодных и галогенных, предлагается система автоматиче-

ского управления дальним светом. Она служит для более комфортного движения за городом в темное время суток. Камера, установленная в верхней части ветрового стекла, следит за тем, чтобы дальний свет сам включался на скорости от 60 км/ч и выключался тогда, когда он может ослепить встречных или попутных участников движения.

## КОМПАКТНО, НО ПРАКТИЧНО

Длина «Карока» — 4382 мм. Типичному покупателю эти цифры, как правило, мало о чем говорят. Тогда так. Новый кроссовер примерно на 16 см длиннее Yeti, но почти на 30 см меньше нынешней «Октавии» третьего поколения.

Несмотря на свою компактность, Karoq имеет два полноценных ряда сидений: сзади спокойно уместятся трое взрослых, а расстояние от подушки сиденья до потолка — оно не в последнюю очередь определяет комфорт в дальней поездке — составляет 1020 мм. Это больше, чем в «Супербе» или «Кодиаке».

Для пассажиров на втором ряду предусмотрен отдельный регулируемый обогрев сидений — опция, которая проходит сразу по двум категориям: #семья и #зима.

Помимо клавиш управления обогревом сидений на центральной консоли, обращенной ко второму ряду, могут быть разъем USB для зарядки мобильных устройств и две розетки — «автомобильного» формата 12 В и «домашнего» 230 В. При мощности 150 Вт возможностей последней вполне хватает для подключения блока питания ноутбука.

На автомобилях в комплектации Style из спинки сиденья второго ряда извлекается широкий столик-подлокотник с двумя подстаканниками. Даже если подлокотника нет, бутылки объемом до 0,5 л можно поставить в карманы задних дверей.

Карманы в передних дверях еще больше: в них уместятся полторалитровые бутылки, а кроме того, остается



1



2



3

1. Простое кабельное соединение позволит вывести на центральный дисплей онлайн-навигацию.

2. Индукционная площадка заряжает телефон без проводов и усиливает сигнал при разговоре со «свободными руками».

3. В кармане уместились и бутылка, и жилет, а резинка удержит еще и документы.

место для светоотражающего жилета (его по правилам нужно иметь в машине — ради вашей же безопасности) и мини-контейнера для мусора, который проходит по разряду решений Simply Clever. Контейнер со сменными пакетами, предлагаемый в качестве оригинального аксессуара у дилеров марки, решает вопрос, куда деть яблочный огрызок, обертки от конфет и шоколадных батончиков, ненужные чеки и прочий мелкий мусор.

Над передними дверными карманами вы найдете неприметные черные резинки, закрепленные вплотную к пластиковой обшивке. Лучше посмотреть на фотографию наверху, чтобы стало понятно, о чем идет речь. Резинка нужна для того, чтобы в кармане получилось закрепить папку с документами или другие нужные бумаги. Раньше — этот элемент придуман давно — резинка удерживала дорожные карты, да кто теперь их возит с собой?! Как пел герой популярного мультфильма, «телевизор мне природу заменил».

Кстати, штатная информационно-развлекательная система Swing поддерживает функцию SmartLink. Это значит, что, подключив к ней кабелем смартфон «от „Эппл” или «на „Андроиде”», имеющий выход в интернет, вы сможете вывести на центральный дисплей диагональю 6,5 дюйма онлайн-навигацию, а также прогноз погоды, мессенджер и много всего другого. Да, телефон, конечно, можно закрепить под стеклом и смотреть на него, но так удобнее и безопаснее.

Для того чтобы поговорить по мобильному в режиме громкой связи, со «свободными руками», и кабель не нужен: аппарат соединится с системой по беспроводному каналу Bluetooth, микрофон в салоне тоже установлен, это стандартное оборудование «Карока».

В числе коммуникационных опций — индукционная площадка для мобильного телефона Phone Vox. Она обеспечивает беспроводное соединение аппарата с внешней антенной

автомобиля, что улучшает качество сигнала при разговорах и снижает уровень вредного электромагнитного фона в салоне. Это работает практически со всеми аппаратами, даже кнопочными, главное, класть их «спинкой», то есть стороной, где находится антенна, вниз. Кроме того, площадка осуществляет беспроводную зарядку телефона — конечно, при условии, что сам аппарат поддерживает стандарт Qi. Нет — тоже не страшно, рядом в любом случае будут разъемы USB.

## ПРАВИЛО ОТСУТСТВУЮЩЕГО РЫЧАГА

Привычного рычага стояночного тормоза, «ручника», в «Кароке» нет. Вместо него — клавиша электромеханической системы, что намного удобнее. Чтобы «затянуть „ручник”», надо всего лишь потянуть — хоть мизинцем — клавишу вверх. С началом движения, если дверь водителя закрыта и он пристегнут ремнем, тормоз автоматически разблокируется — не надо совершать лишних движений. Предусмотрена даже чрезвычайная ситуация — отказ рабочей тормозной системы, той, что управляется педалью. В этом случае для остановки автомобиля нужно потянуть на себя прямо в движении все ту же клавишу.

Компактное управление стояночным тормозом — никто не будет спорить, что клавиша занимает много меньше места, чем традиционный рычаг, — позволило увеличить размер вещевого отделения между передними сиденьями. «Слоновый ящик» — так можно перевести название отдела Jumbo Vox — способен уместить не только радар-детектор или другой прибор, который лучше не оставлять под стеклом во время вашего отсутствия, но и съемный фирменный пластиковый органайзер,

#решенияSimplyClever #розетка230вольт #вкармане

#KAROKO





**РЕШЕНИЯ SIMPLY CLEVER ВЫ НАЙДЁТЕ ПОВСЮДУ:  
ОТ ПРОЗРАЧНОЙ ЛАПКИ ДЛЯ ПАРКОВОЧНЫХ  
ТАЛОНОВ ПОД ВЕТРОВЫМ СТЕКЛОМ ДО КРЮЧКОВ  
ДЛЯ СУМОК В БАГАЖНОМ ОТДЕЛЕНИИ.**

---



**ВЫВЕРЕННАЯ ЭРГОНОМИКА — ТРАДИЦИОННЫЙ КОЗЫРЬ АВТОМОБИЛЕЙ ŠKODA. УДОБНО УСТРОИТСЯ ПРАКТИЧЕСКИ ЛЮБОЙ ВОДИТЕЛЬ. ДВУХЗОННЫЙ «КЛИМАТ» — СТАНДАРТ. ОБОГРЕВ РУЛЯ — ОПЦИЯ.**



1, 2. Отсутствие рычага стояночного тормоза (его роль выполняет клавиша) позволило максимально эффективно использовать пространство между передними сиденьями.

1



2

в котором есть отделения для пластиковых и бумажных карточек, монет, а также двух стаканов или бутылок. В нижней части подстаканников — по пять круглых выступов. Тоже решение Simply Clever, имеющее собственное название — Easy Open. Оно позволяет отвинтить крышку одной рукой, прижав чуть сильнее бутылку: выступы-пупырышки не дадут ей провернуться. Там же, в органайзере, есть слот для бесконтактного ключа KESSY.

Система бесключевого доступа — серийное оборудование «Карока» в комплектации Style и опция для машин в версии Ambition. С ее помощью простым прикосновением к ручкам передних дверей и двери багажного отделения можно управлять центральным замком, то есть открывать и закрывать автомобиль, не доставая ключа из кармана или сумки. Так же, в бесключевом режиме, осуществляется и запуск двигателя.

Бесконтактные ключи KESSY оснащаются датчиком движения, что затрудняет ретранслирование сигнала, когда ключ находится в состоянии покоя — например, лежит в прихожей квартиры. Эта мера направлена против угонщиков, хотя автомобили ŠKODA и так никогда не занимали первые строчки хит-парада украденных у владельцев транспортных средств.

Сверху, над вещевым ящиком Jumbo Vox, откидной, регулируемый в двух направлениях центральный передний подлокотник. Так же, по вылету и наклону, настраивается руль с электрическим обогревом, стандартным для версии Style.

Рулевое колесо имеет кожаную отделку и клавиши управления медиасистемой с подключением к ней телефоном, а также различными электронными ассистентами водителя, предлагаемыми в качестве опций.

Тут надо уточнить, что Karoq построен на платформе MQB, которая роднит его с моделями Octavia, Superb, Kodiaq и многими другими современными автомобилями концерна Volkswagen. Именно это обстоятельство объясняет, почему

для «Карока» доступно столько систем, более характерных для машин старших или премиальных классов. Одной из целей создания единой платформы, на которую концерн потратил сотни миллионов евро, как раз и было «продвижение в массы» самых передовых технологий: разрабатывать полный комплекс ассистентов для одной отдельно взятой модели экономически невыгодно.

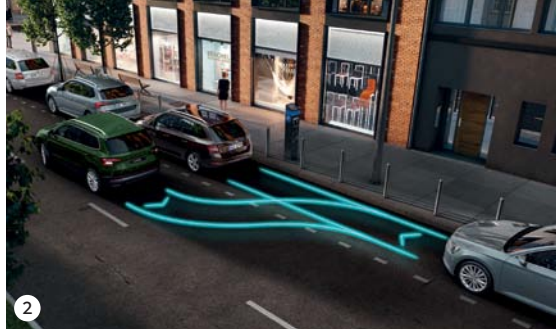
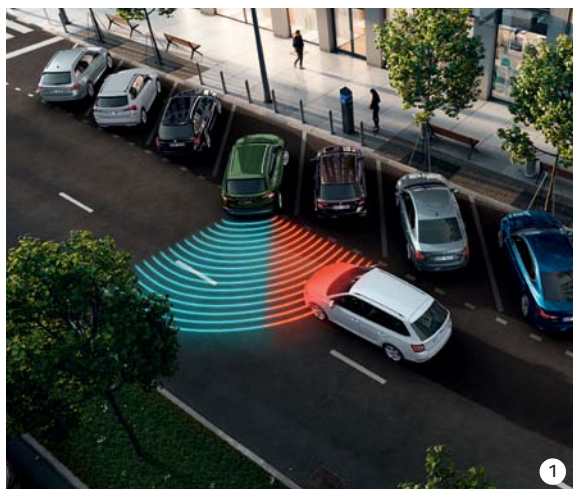
## СОЮЗ СПАСЕНИЯ

Итак, давайте посмотрим, какие электронные системы помощи водителю доступны для «Карока». Lane Assist помогает удерживать автомобиль в выбранной полосе между линиями разметки, которые отслеживает многофункциональная камера под ветровым стеклом. Система способна работать даже на неосвещенных дорогах — при условии, что разметка в свете фар видна отчетливо. Ассистент осуществляет легкое корректирующее подруливание, не позволяя автомобилю покидать занимаемый ряд без включения сигнала поворота. Менять полосу, никого не предупреждая, — моветон, но действия водителя всегда имеют приоритетное значение: преодолеть сопротивление ассистента не составит труда, если по какой-то причине надо совершить резкий маневр. А для того, чтобы отключить систему полностью, даже руки с руля не требуется снимать.

Ассистент перестроения Side Assist контролирует слепые зоны. После того как автомобиль наберет скорость 15 км/ч, радары, установленные в задней части кузова, начинают контролировать пространство, которое плохо или совсем не просматривается с места водителя. Если справа или слева от вашей машины появляется транспортное средство, способное стать

#KAROQ

#бесключевойдоступ #слоновийщипок #платформаMQB #ассистенты



1. При выезде задним ходом радары способны «засечь» приближающийся в десятках метров автомобиль.
2. Автопилот сам найдет «карман» и сам покрутит за водителя руль.
3. Все виды «бортового питания»: 230 В, 12 В и 5 В (порт USB).

помехой при перестроении, в боковом зеркале с соответствующей стороны загорается предупредительный знак. Индикатор начнет мигать, привлекая внимание, если вы включите сигнал поворота, намереваясь, невзирая на предупреждение, совершить маневр. На Kагоq устанавливается последнее поколение радаров, имеющих эффективную дальность действия до 70 м.

При заказе опции Side Assist покупатель получает заодно и ассистент выезда задним ходом Rear Traffic Alert, поскольку обе системы используют одни и те же радары. Польза этого электронного помощника наиболее заметна при выезде задним ходом с параллельной парковки, когда сектор обзора с водительского места ограничен. Радары, установленные в районе багажника, «посмотрят» направо-налево, выявят объект, движущийся наперерез, если таковой имеется, и сообщат водителю. На скорости до 10 км/ч система может прибегнуть к автоматическому торможению — в случае, когда водитель не реагирует на сигналы.

Функцией автоматического торможения обладает на ŠKODA Kагоq и парктроник. Как обычно, ультразвуковые датчики парковки информируют водителя изменяющимся звуком, а кроме того, цветная картина препятствий, окружающих автомобиль, выводится на центральный дисплей. Если человек за рулем игнорирует предупреждения, система может — при условии, что скорость не превышает 8 км/ч, — инициировать экстренное торможение. Функция автоторможения сделана отключаемой: вдруг вам для разворота требуется въехать в высокую густую траву, которую электроника считает непреодолимым барьером. Правда, перед тем, как действовать на свой страх и риск, лучше убедиться, что в действительности риска никакого нет и трава не скрывает валун, принесенный сюда, в чистое поле, десятки тысяч лет назад, в ледниковый период, с единственной целью — испортить ваш автомобиль.

В версии Ambition на автомобиль устанавливается четыре датчика парковки, они встроены в задний бампер. В комплектации Style добавляются еще четыре датчика — в переднем бампере. Максимальная «группировка», формирующая картину препятствий на 360 градусов, состоит из 12 датчиков и входит в состав опциональной системы автоматической парковки Park Assist.

После нажатия клавиши на центральной консоли парковочный автопилот сначала сам найдет подходящее место, расположенное параллельно или перпендикулярно проезжей части, а потом возьмет на себя самое сложное и ответственное — крутить руль. Водителю остается лишь управлять движением машины назад и вперед. При необходимости автопилот может затормозить перед препятствием, если этого не сделает человек. Кроме того, помощник готов «вырулить» из тесного парковочного кармана, находящегося вдоль дороги, когда машину зажали с двух сторон.

На примере «Карока» хорошо видно, как совершенствуются привычные опции. Система двухзонного климат-контроля, к примеру, не просто поддерживает заданную температуру, попутно учитывая влажность воздуха в салоне и интенсивность солнечного излучения, но и имеет отдельный режим Air Care. Он включается вручную, после чего воздух начинает очищаться более интенсивно за счет частичного использования рециркуляции, что позволяет сократить количество потенциальных аллергенов, прежде всего — пыльцы растений.

Или такой пример. Kагоq стандартно оснащается круиз-контролем. Зафиксировали вы, допустим, скорость 59 км/ч — так и «пилите» через населенный пункт на трассе, не опасаясь попасть «под камеру». Или установили постоянное значение, чтобы дать отдых правой ноге, убрав ее с педали

#мониторингслепыхзон #парковочныйавтопилот

#KAROKQ



**ПРИВЫЧНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ ПОЛУЧИЛО НОВЫЕ ФУНКЦИИ:  
КРУИЗ-КОНТРОЛЬ ИМЕЕТ РЕЖИМ ОГРАНИЧЕНИЯ СКОРОСТИ,  
А ПАРКТРОНИК СПОСОБЕН ДАТЬ КОМАНДУ НА ТОРМОЖЕНИЕ.**



**СИСТЕМА FRONT ASSIST, РАДАР КОТОРОЙ  
РАСПОЛОЖЕН ПО ЦЕНТРУ РАДИАТОРНОЙ РЕШЁТКИ,  
НАЧИНАЕТ КОНТРОЛИРОВАТЬ ДИСТАНЦИЮ, КАК ТОЛЬКО  
АВТОМОБИЛЬ НАБЕРЁТ СКОРОСТЬ 5 КМ/Ч.**



1, 2. Свет и яркость эстетической подсветки настраиваются за секунды.

3. Адаптивный круиз-контроль поддерживает скорость до 160 км/ч.

газа. Но в городе, где камер намного больше, чем на трассе, обычный круиз-контроль почти бесполезен. Но тут на помощь приходит функция ограничения скорости, стандартная для «Карока». Ее принцип действия другой — она не поддерживает постоянную скорость, а только следит за верхним пределом. Вы вводите лимит — и все, случайно превысить его не получится. Для этого надо решительно нажать педаль газа, преодолев ощутимое сопротивление в конце ее хода: ситуации бывают разные, иногда требуется резко ускориться. После того как скорость упадет ниже установленного предела, система снова активируется. Очень дисциплинирует.

Более сложная и продвинутая система — предлагаемый опционально адаптивный круиз-контроль ACC, который также имеет функцию ограничения скорости. ACC позволяет проехать десятки километров по трассе, не прикасаясь к педалям тормоза и газа: Karoq сам будет ускоряться в пределах установленного лимита, поддерживать заданную водителем дистанцию и притормаживать по мере необходимости. Автомобиль с ACC может не только самостоятельно тормозить, но и трогаться после короткой, в пределах трех секунд, остановки.

Даже когда система не активна, она продолжает следить за обстановкой. Если дистанция сокращается, а водитель не реагирует, электроника может инициировать экстренное торможение. Такая функция называется Front Assist. Ее можно заказать отдельно от адаптивного круиз-контроля. Стоит дешевле, но способна уберечь от распространенного типа аварии: «Я только радиостанцию хотел настроить, кто ж знал, что этот нехороший человек передо мной резко затормозит!»

Забота о безопасности проявляется в конструкции «Карока» в неожиданных мелочах. Например, для автомобиля доступен (опционально для Ambition, стандартно для Style) пакет LED-подсветки, который включает не только проекцию при-

ветственных логотипов на землю, но и освещение пространства для ног на обоих рядах, а еще — тонкие цветные линии на передней панели и передних дверях. Интенсивность работы светодиодных линий и их оттенок можно отрегулировать по своему вкусу и настроению. Однако вне зависимости от вашего выбора светодиодные полосы, расположенные в непосредственной близости от рулевой колонки, с началом движения автоматически погаснут, чтобы не отвлекать водителя.

## ВСЁ СВОЁ ВОЖУ С СОБОЙ

Karoq отлично подходит на роль семейной машины. Единственной или дополнительной. Например, предполагается, что часто такой автомобиль станут покупать «для мамы» — однако понятно, что и папа за рулем «Карока» будет чувствовать себя очень удобно: места достаточно, дизайн — унисекс.

Комфорт и дизайн — важные вещи, а какой конкретный цифровой показатель хорошо описывает семейность автомобиля? Разгон до 100 км/ч? Максимальный диаметр колес? Число доступных вариантов окраски кузова? Нет, конечно. Размер багажного отделения! Съездить в гипермаркет «затариться» на неделю вперед, перевезти семью на дачу, помочь родителям забрать в город урожай, отправиться в путешествие... Ни в одной из этих ситуаций никто не скажет: чего-то багажник какой-то слишком большой.

У ŠKODA Karoq показатель объема багажного отделения — в числе лучших в классе. 500 л, и это до полки, которую можно снять и «запарковать» за спинками задних дверей, и тогда появится возможность грузить хоть до потолка. Иногда такое простое перемещение полки сразу решает вопрос, как

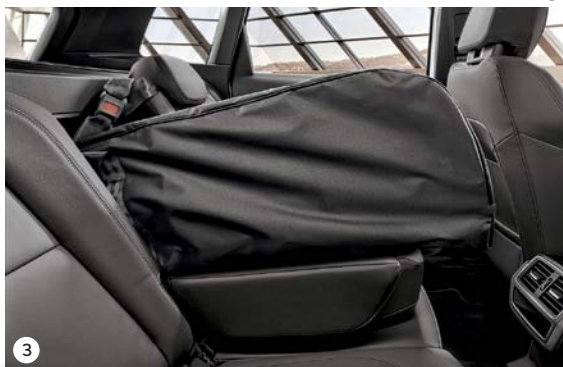
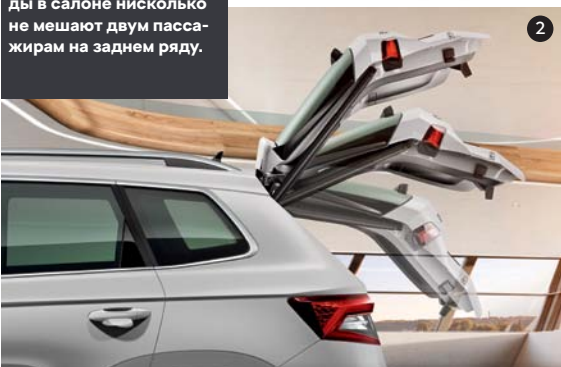
#KAROQ

#давайтеобойдёмсябезштрафов.#адаптивныйкруизконтроль

1. Минимальный комплект подушек безопасности — шесть штук, максимальный — девять.

2. Под багажной дверью можно стоять в полный рост, впрочем, высота подъема настраивается.

3. Лыжи или сноуборды в салоне несколько не мешают двум пассажирам на заднем ряду.



разместить четыре больших чемодана, не притесняя тех, кто находится в салоне.

Во всех автомобилях по частям складываются спинки задних сидений, а в машинах уровня оснащения Style сделать это можно прямо из багажника, для чего там предусмотрены специальные рычаги. Кроме того, в Style есть лючок для перевозки длинномеров — «лыжный лючок». Благодаря ему и откидному подлокотнику появляется возможность использовать в «Кароке» оригинальный чехол для перевозки и переноски лыж. Покупатели автомобилей ŠKODA, как правило, любят активные виды отдыха или как минимум не оставляют надежд найти силы и время заняться ими, так что появление подобного аксессуара неслучайно.

Обратите внимание, что использование лыжного лючка по назначению не препятствует тому, чтобы на втором ряду уместились двое пассажиров. Если же сложить спинки задних сидений полностью, оставив в салоне только двоих человек, то объем грузового отделения вырастает до 1609 л.

И на этом достоинства багажника не заканчиваются — иначе Кагоq не был бы представителем семейства автомобилей ŠKODA. В этом отделении вы в обязательном порядке найдете крючки для сумок и такелажные петли, которые предназначены для фиксации самых тяжелых грузов, а также установки эластичных сеток — они отлично справляются с перевозкой деликатных товаров. Сложно придумать лучшее место для транспортировки коробки с елочными игрушками, чем карман-сетка.

Автомобиль может оснащаться 12-вольтовой розеткой в багажнике (например, для подключения переносного холодильника) и съемным аккумуляторным светодиодным фонариком. Основная задача фонарика — освещать багажник, но простым движением руки его можно извлечь из гнезда и использовать по своему усмотрению. Благодаря магнитному креплению переносной свет несложно установить на кузове, если вдруг придется менять на темной дороге колесо (докатка лежит под полом).

Как и обычно, для моделей ŠKODA предлагается опциональное оборудование, характерное для более высоких и дорогих классов автомобилей. Например, электрический привод двери багажного отделения. Это устройство не просто облегчает процесс, оно позволяет избежать физического контакта с дверью, которая на любом кроссовере в плохую погоду довольно быстро загрязняется — при том, что клавиша электропривода снаружи, конечно же, есть.

С помощью кнопки на ключе или клавиши на водительском месте дверь получится открыть и закрыть дистанционно. Высота подъема настраивается, например, исходя из ограничений на подземной парковке, где вы часто оставляете машину. По вашему желанию электропривод может быть дополнен виртуальной педалью. При ее заказе движения ногой взад-перед под бампером достаточно, чтобы дверь пошла вверх. Естественно, система сначала по бесконтактному ключу KESSY должна узнать хозяина.

#Лыжиедутсами #активныйотдых

#KAROKO





**ВЫ ПОДХОДИТЕ К МАШИНЕ. РУКИ ЗАНЯТЫ.  
ВЗМАХ НОГИ ПОД БАМПЕРОМ — СИСТЕМА  
ЗАФИКСИРОВАЛА ДВИЖЕНИЕ, ОПОЗНАЛА ПО КЛЮЧУ  
ХОЗЯИНА — ДВЕРЬ БАГАЖНИКА НАЧАЛА ПОДЪЁМ.**

НЕСМОТЯ НА СКРОМНЫЕ ГАБАРИТЫ, ŠKODA KAROQ —  
ПОЛНОЦЕННЫЙ СЕМЕЙНЫЙ АВТОМОБИЛЬ С САЛОНОМ,  
РАССЧИТАННЫМ НА ПЯТЕРЫХ ВЗРОСЛЫХ ЧЕЛОВЕК,  
И БОЛЬШИМ 500-ЛИТРОВЫМ БАГАЖНИКОМ.  
БЕЗОПАСНОСТЬ — НА ВЫСШЕМ УРОВНЕ:  
ПЯТЬ ЗВЁЗД В НЕЗАВИСИМОМ РЕЙТИНГЕ EURO NCAP.





Виртуальная педаль избавляет от необходимости совершать цирковые номера с поиском ключа в кармане, когда обе руки заняты вещами, которые надо положить в багажник.

## ТУРБО, НЕПОСРЕДСТВЕННО, ВОСЕМЬ СТУПЕНЕЙ

Как мы уже говорили, среди важнейших достоинств кроссоверов, ценимых покупателями, числятся хорошие динамические показатели при небольшом расходе топлива — чтобы не чувствовать себя грузовиком в потоке машин и уж тем более не «кататься вокруг заправок».

Вариант, предлагаемый для ŠKODA Karoq на старте продаж, уж точно не заставит поступаться ни динамикой, ни комфортом, ни экономичностью. Это обеспечивает связка двигателя 1.4 TSI и новой 8-ступенчатой автоматической коробки передач.

Двигатель 1.4 TSI знаком клиентам чешской марки в России. При относительно небольшом рабочем объеме он выдает 150 л.с. и обеспечивает крутящий момент 250 Нм в диапазоне от 1500 до 4000 об/мин. Средний двухлитровый атмосферный мотор, предлагаемый конкурентами, уступает в этих показателях, что, конечно же, сказывается и на динамике. Однако двигатель 1.4 TSI хорош не только тяговитостью, но еще и низким расходом топлива — в среднем, «по паспорту», 6,3 л/100 км.

Отличные характеристики мотора — прежде всего заслуга двух передовых технологий: непосредственного впрыска

### ŠKODA KAROQ

### 1.4 TSI

Двигатель	рядный 4-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом
Рабочий объем, куб. см	1395
Мощность, л.с. при об/мин	150 / 5000
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	250 / 1500–4000
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,8
Максимальная скорость, км/ч	199
Расход топлива (средний), л/100 км	6,3
Привод	передний
Коробка передач	автоматическая 8-ступенчатая
Объем топливного бака, л	50

и турбонаддува. Другая приятная черта двигателя 1.4 TSI — скорейший выход на рабочую температуру. Летом это не слишком заметно, а зимой вы оцените, как быстро начинает идти из дефлекторов теплый воздух. Прогрев мотора за считанные минуты обеспечивает то, что выпускной коллектор, который раскаляется сразу после запуска, интегрирован в головку блока цилиндров и отдает лишнее тепло охлаждающей жидкости.

Тем, кому и этого мало, стоит подумать о заказе автономного стояночного отопителя с дистанционным управлением. Такая заводская опция тоже присутствует в списке. Морозным утром вы сразу садитесь в теплый салон, причем до этого ваша машина не раздражала соседей молящим двигателем: котел отопителя работает тише и с меньшими выбросами, поскольку его единственная цель, с которой он успешно справляется, — производить тепло.

В паре с мотором 1.4 TSI трудится новая автоматическая 8-ступенчатая коробка передач. Она имеет классическую гидромеханическую конструкцию, что гарантирует мягкость переключений, и широкий диапазон передаточных чисел, что обеспечивает хорошие динамические способности при невысоком расходе топлива.

Со временем для автомобиля будут предложены другие варианты сочетаний двигателей, коробок передач и типов привода. История ŠKODA Karoq на российском рынке только начинается.

**Оборудование автомобилей, описанное в тексте, соответствует комплектациям Ambition и Style по состоянию на январь 2020 года. Возможны изменения.**



# В самый раз

ŠKODA KAROQ — АВТОМОБИЛЬ ДЛЯ ЛЮДЕЙ С «АКТИВНОЙ ЖИЗНЕННОЙ ПОЗИЦИЕЙ». ПОСМОТРИТЕ НА КОЛЛЕКЦИЮ ОРИГИНАЛЬНЫХ АКСЕССУАРОВ. СКОЛЬКО ВСЕГО ПОЛЕЗНОГО ДЛЯ НЕСКУЧНОГО ВРЕМЯПРЕПРОВОЖДЕНИЯ! ВЫБИРАЙТЕ! И НЕ СОМНЕВАЙТЕСЬ: ВСЕ ПОКАЗАННЫЕ ТОВАРЫ ГАРАНТИРОВАННО ПОЙДУТ ДЛЯ ВАШЕГО KAROQ, БЕЗОПАСНЫ В ИСПОЛЬЗОВАНИИ И ПРОСЛУЖАТ ДОЛГОЕ ВРЕМЯ.

## #СТИЛЬНО

**Боковые подножки.** Облегчают посадку и высадку. Помогают управляться с грузом, перевозимым на крыше. Материалы — алюминий, нержавеющая сталь и пластик. Расчетная распределенная нагрузка на одну подножку — до 300 кг.



#аксессуары #отдых

## #аэродинамика

**Бокс на крышу.** Вмещает до пяти пар лыж или четырех сноубордов, может использоваться для перевозки и других грузов. Объем — 380 л, нагрузка — до 75 кг. Доступен в серебристом, черном и белом цветах.

#до75килограммовнакрыше

## #основание

**Поперечные рейлинги.** Выполняют роль базового багажника, крепятся к продольным рейлингам, которыми автомобиль оснащается на заводе. Служат основой для установки специализированных систем для перевозки различного оборудования (например, лыж, как на фото сверху).



## #колёса Легкосплавные диски. Размер — 19", 18", 17" и 16".



VEGA



CRATER



TRINITY



BRAGA



RATIKON



TRITON



NANUQ



CASTOR

## #напороги

Декоративно-защитные накладки на пороги передних и задних дверей. Добавляют стиля и предохраняют лакокрасочное покрытие порогов от случайных повреждений. Алюминий в сочетании с высокопрочным пластиком. Самоклеящаяся основа.



## #прорвёмся

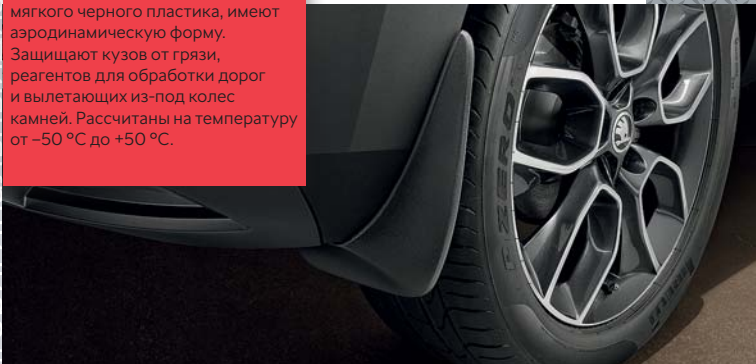
**Цепи противоскольжения.**

Существенно повышают проходимость в тяжелых зимних условиях (снег, лед). Сделаны из нержавеющей стали. Подходят для отдельных моделей дисков с шинами 215/60 R16.



## #чистота

**Передние и задние брызговики.** Сделаны из мягкого черного пластика, имеют аэродинамическую форму. Защищают кузов от грязи, реагентов для обработки дорог и вылетающих из-под колес камней. Рассчитаны на температуру от -50 °C до +50 °C.



## #продукты

**Переносной холодильник.** Питание от сети 12 В (в автомобиле) и 230 В (дома). Объем — 20 л. Имеет систему автоматического отключения при падении напряжения для защиты аккумулятора автомобиля.



#доставка свежей еды #костюм не помнется



## #одежда

**Съемные плечики.** Крепятся на основание передних подголовников с помощью адаптера Smart Holder. Нагрузка — до 3 кг. Ширина — 45 см. Вместо плечиков к адаптеру можно присоединить крючок для сумок.

#протививуговнов

## #несорить

**Мини-контейнер для мусора.** Устанавливается в карманы дверей. При необходимости легко моется. Одноразовые пакеты внутри контейнера выбрасывают вместе с мусором по мере заполнения.



## #верные друзья

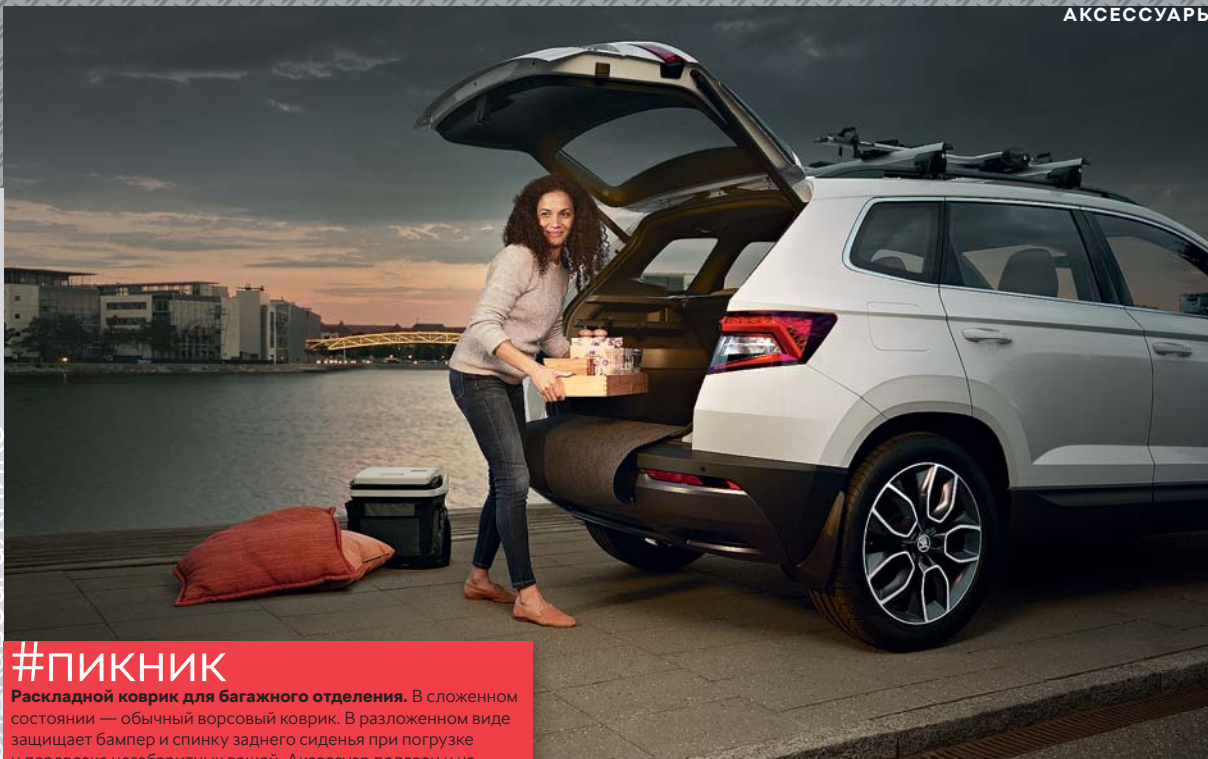
**Накидка на задние сиденья.** Облегчает перевозку собак: влагонепроницаемый материал защищает салон от загрязнений. Благодаря специальным клапанам накидка сочетается с собачьими ремнями безопасности, представленными в четырех размерах, от S до XL.



## #бодрость

**Портативная кофемашина.** Питание от бортовой сети 12 В. Аппарат помещается в подстаканнике или кармане двери. Время приготовления одной порции объемом 50 мл — около 3 мин. В комплекте кейс, две чашки и 25 капсул стандарта E.S.E.

#сделайте перерыв в кафе



## #ПИКНИК

**Раскладной коврик для багажного отделения.** В сложенном состоянии — обычный ворсовый коврик. В разложенном виде защищает бампер и спинку заднего сиденья при погрузке и перевозке негабаритных вещей. Аксессуар полезен и на пикнике.



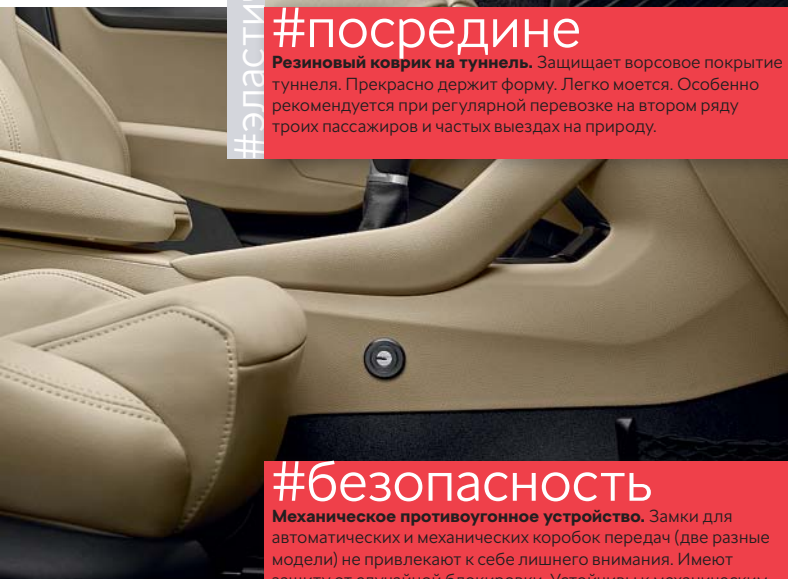
## #посредине

**Резиновый коврик на туннель.** Защищает ворсовое покрытие туннеля. Прекрасно держит форму. Легко моется. Особенно рекомендуется при регулярной перевозке на втором ряду троих пассажиров и частых выездах на природу.



## #нежность

**Эластичные сетки для багажного отделения.** Надежно и очень деликатно удерживают от перемещения во время движения различные грузы. Сетки сделаны двойными: по конструкции они похожи на вместительные карманы.



## #безопасность

**Механическое противоугонное устройство.** Замки для автоматических и механических коробок передач (две разные модели) не привлекают к себе лишнего внимания. Имеют защиту от случайной блокировки. Устойчивы к механическим воздействиям, в том числе высверливанию.



## #разделение

**Пластиковый поддон с высокими бортами для багажного отделения.** Легко моется, устойчив к химическим реагентам. Высота бортов — около 6,5 см. Допускает установку одного или нескольких алюминиевых разделителей.

#эластичные сетки для багажного отделения

#широкий бортовое отделение

# НАСЛАЖДАЙТЕСЬ ЗИМОЙ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Наслаждайтесь зимой за рулём нового автомобиля **ŠKODA!**

Выбирайте **ŠKODA OCTAVIA** с полностью светодиодной оптикой, чтобы увидеть красоту зимы даже ночью. Садитесь за руль **ŠKODA KODIAQ** с полным приводом, чтобы покорить любую зимнюю дорогу. Или станьте владельцем **ŠKODA RAPID** с обогревом лобового стекла, чтобы отправиться навстречу этой зиме без промедления.

Пройдите тест-драйв в дилерских центрах **ŠKODA**.



Оптика Full-LED\*  
в **ŠKODA OCTAVIA**



Полный привод  
в **ŠKODA KODIAQ**



Обогрев лобового стекла  
в **ŠKODA RAPID**

**SKODA-AUTO.RU**

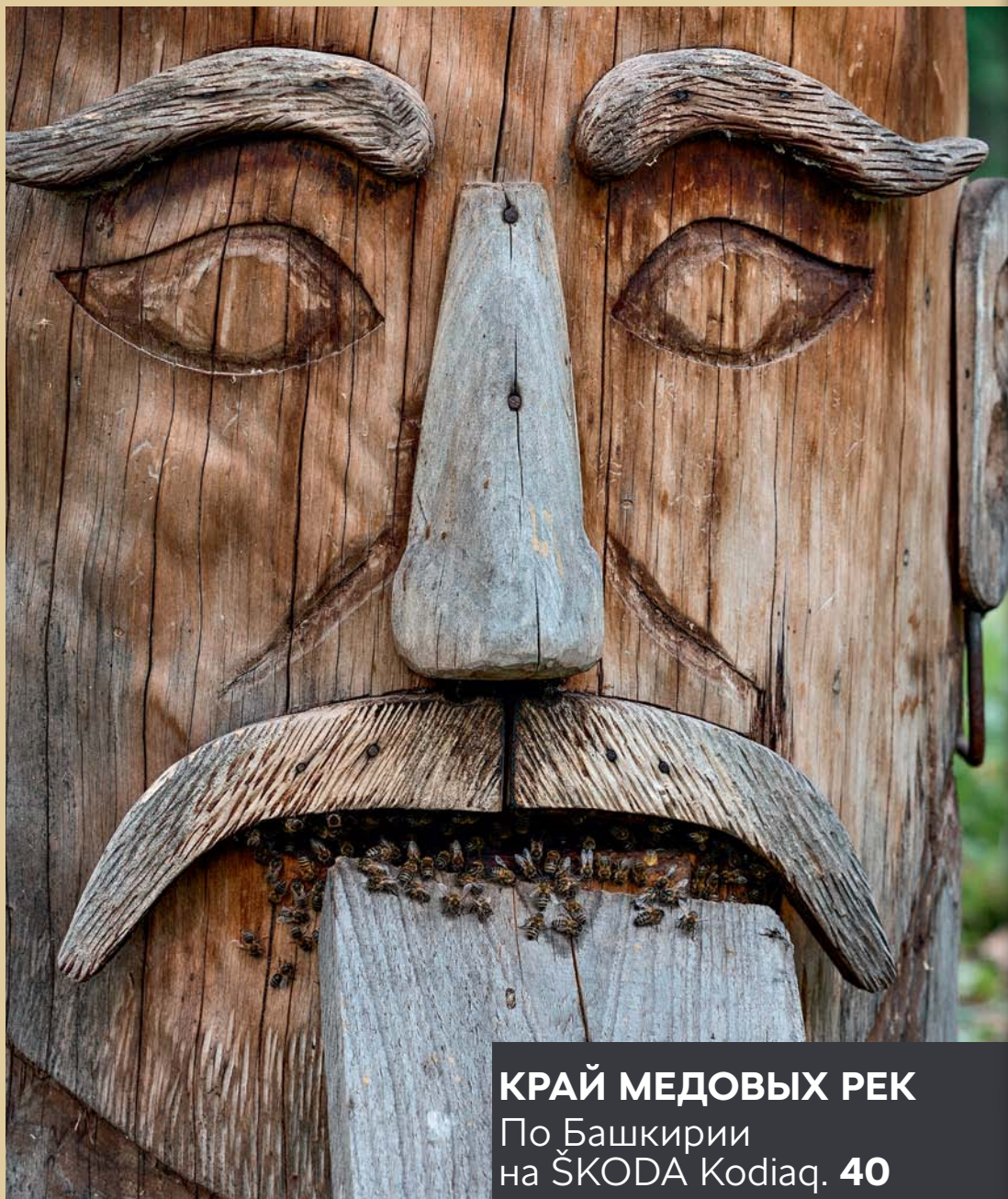
**8 800 555 01 01**

\* Полностью светодиодная.

Реклама



# ДОРОГА



**КРАЙ МЕДОВЫХ РЕК**  
По Башкирии  
на ŠKODA Kodiaq. **40**

#события #путешествия #встречи

# Жизнь не сахар

текст и фото: **Сергей Шерстеников, Ирина Аксёнова**

**В КАКОМ РЕГИОНЕ РОССИИ ДЕЛАЮТ САМЫЙ ИЗВЕСТНЫЙ МЁД? ЕСЛИ ЗАДУМАЛИСЬ, СПРОСИТЕ У ЛЮДЕЙ ПОСТАРШЕ. КОНЕЧНО, В БАШКИРИИ! ЭТО НЕ РЕКЛАМА, А КОНСТАТАЦИЯ ФАКТА. И САМЫЙ ПОДДЕЛЫВАЕМЫЙ МЁД — ТОЖЕ БАШКИРСКИЙ. МЫ ОБЪЕЗДИЛИ РЕСПУБЛИКУ, НАХОДЯЩУЮСЯ НА ГРАНИЦЕ ЕВРОПЫ И АЗИИ, НА АВТОМОБИЛЕ ŠKODA KODIAQ И ПОСМОТРЕЛИ, КТО И КАК ПРОИЗВОДИТ И ПРОДАЁТ НАМ ЦЕЛЕБНЫЙ ПРОДУКТ. ВПРОЧЕМ, НАСКОЛЬКО ПОЛЕЗЕН МЁД — ОТДЕЛЬНЫЙ ВОПРОС.**

## ЯЧЕЙКА ОБЩЕСТВА

Весной в семье, которая занимает отдельный улей, примерно 15 тысяч пчел (около полутора килограммов живой массы). Летом, в сезон, до 70 тысяч. К осени, перед зимовкой, их число снова уменьшается в три-четыре раза. Зимуют домашние пчелы в специальном помещении, омшанике: в нем нет отопления, но есть вентиляция. Даже в 40-градусные морозы, которые случаются в Башкирии, температура в омшанике чуть выше нуля. Пчелы едят мед и гудят как трансформаторная будка.

#БАШКИРСКИЙМЁД

А

страханские арбузы. Узбекские дыни. Бакинские помидоры. Луховицкие огурцы. Вологодское масло. Индийский чай. Башкирский мед. Были в СССР, да и сохранились до сих пор понятия, в которых географическая привязка как бы свидетельствует о высоком качестве продукта.

«В советское время, когда „просто так“ поселиться хоть в какой-нибудь московской гостинице было почти нереально, приезжих встречали таблички „мест нет“, одна-две жестяные баночки башкирского меда, привезенные с собой из Уфы, открывали все двери. Я жил в отелях для иностранцев», — вспоминает Ришат Галеев, один из первых предпринимателей Башкирии, занявшихся цивилизованной торговлей медом после развала СССР, в конце 1990-х годов. Помимо «цивилизованной» существует и торговля с рук: одни продают с личных пасек и на ярмарках — не самый плохой для покупателя вариант, другие стоят вдоль дорог — и тут о качестве продукта можно гадать.

По образованию Ришат Галеев — биолог, окончил Башкирский университет. Работал научным сотрудником в заповеднике на Южном Урале, не раз видел медведей в естественной среде обитания. Говорит, большой вопрос, кто больше пугается встречи: хищник или человек. Сам наблюдал, как огромное страшное животное приседало и, простите, какалось от страха, завидев безобидного ученого с обязательным в тех местах ружьем за плечами.

Там же, в девственных башкирских лесах, Галеев с товарищами собирали мед диких пчел. По его словам, раньше, еще в XVIII веке, весь мед в России был диким. Пчеловодство в современном виде, с ульями, рамками, обустройством пчел на зиму и прочими хитростями, в Башкирии вслед за Европой получило развитие во второй половине XIX века. А во многих районах республики мед собирали по старинке, лазая по деревьям при помощи сплетенного из кожи ремня, с липовым бочонком-батманом за плечами, до Второй мировой войны. Тот, кто первым находил в лесу заселенное пчелами дупло, то есть борть, метил дерево своим родовым знаком, он же за пчелами ухаживал — например, делал приспособления, мешающие медведям лазить за медом.

Медведи, куницы и непогода — главные враги пчел в лесу. В старину у некоторых семей были сотни бортей, их передавали по наследству. При должном уходе и определенном везении борти служили десятилетиями, а то и веками.

В наши дни дикий мед в более или менее товарном количестве производят не просто в одной части России, в Республике Башкортостан, а преимущественно в одном ее районе — Бурзянском. И масштабы скромные. Тяжелым и опасным занятием, бортьничеством, по оценкам Ришата Галеева, постоянно занимается человек 20, и все, что удается собрать за сезон — от двух до четырех тонн. Для справки: черной икры — только официально, методом аквакультуры, без учета браконьерской добычи — в нашей стране производится в 15–20 раз больше. Отсюда и цены на дикий мед. В магазинах Уфы — от трех с половиной до семи тысяч рублей за килограмм. Самый дорогой массовый мед с пасек, липовый, стоит в 10–12 раз меньше.

Когда-то дикий мед отжимали и фильтровали, чтобы сделать более похожим на тот, что откачивают из рамок. Сейчас толкут вместе с воском, пергой, крылышками и прочими сопутствующими вещами. Так и продают. На мед в его привычном виде, честно говоря, продукт не очень похож. Но цена и фасовка — баночки, как правило, крошечные — говорят, что перед нами эксклюзивный продукт. «Идея продавать дикий мед именно в таком виде впервые пришла в мою голову», — рассказывает Ришат Галеев. — Во-первых, чистый мед получить из борти очень непросто, там же нет рамок с сотами, которые можно поставить в центрифугу, во-вторых, сопутствующие компоненты очень полезны. Чистый пчелиный воск, как считается, проходя через желудочно-кишечный тракт, забирает вредные вещества. В народе дикому меду приписывают невероятные свойства: мне иногда звонят и спрашивают, правда ли, что он способен бороться с онкологическими заболеваниями? Я честно отвечаю: нет, если бы мог, я давно бы стал долларовым миллионером».

Уверен в пользе дикого меда и Сергей Мулюков, создатель и глава компании «Башкирские пасеки», самого крупного промышленного производителя меда в республике — до 450 тонн готовой фасованной продукции в год. «У дикой пчелы особые условия работы, — объясняет он. — Размер борти, как правило, ограничен,

и пчелы очень разборчиво подходят к тому, что брать из медоносов. Что-то принесут в начале лета, что-то в середине, что-то — осенью. Отсюда очень богатый состав. У пчел на пасеке мед постоянно отбирают, они работают в условиях постоянного стресса и не так разборчивы: у них перспектива остаться на зиму без пропитания. Тщательность работы над диким медом подтверждается его высочайшим диастазным числом, которое говорит о количестве ферментов в продукте. До 80 единиц, в десять раз выше минимальных требований ГОСТа.

Кстати, отдельного ГОСТа на дикий мед нет, а по общему стандарту он не проходит: не соответствует по чистоте. «Знаете, что делают мошенники? — спрашивает Ришат Галеев. — Берут обычный мед, добавляют мятые соты, древесную труху, размешивают и выдают за мед диких пчел. Надо знать, где покупать».

## ИМЯ МЁДА

Компания, которую возглавляет Ришат Галеев, называется «Башкирский мед». А бренд, под которым он выпускает продукцию, — «Башкирская медовня». Разница небольшая, но принципиальная, и за ней стоит интересная история. В 2005 году право называть свою продукцию «башкирским медом» было закреплено за единственной организацией — уфимским унитарным предприятием «Центр по пчеловодству и апитерапии». Все участники «медового бизнеса», с которыми нам удалось поговорить, связывают это решение с тем, что таким образом бывший президент республики Муртаза Рахимов хотел пособить своему земляку Амиру Ишемгулову, фактически назначенному главным официальным башкирским специалистом по пчелам.

Избирательное покровительство со стороны государства привело к тому, что крупнейшие игроки лишились права выпускать продукцию с названием «башкирский мед». Ришат Галеев стал продвигать бренд «Башкирская медовня», Сергей Мулюков — «Башкирские пасеки».

Однако по факту, говорят участники рынка, сегодня «медом из Башкирии» не торгует в России только ленивый. Мол, в Уфе липа еще не думает цвести, а в Москве уже предлагают «башкирский липовый мед урожая этого года».

Торговля подделками — удел не только частников на ярмарках, уверен Мулюков: есть компании, которые купят две тонны меда в республике, а расфасуют в условном Новосибирске или Самаре 100 тонн «настоящего башкирского меда». Если надо — документы есть. Или наоборот: фирма может быть уфимской, писать на баночках «Сделано в Башкирии», но дешевый мед закупать где угодно.

Экономически, кстати, это оправданно. «Башкирские пчеловоды очень высоко ценят свой труд, — говорит Елена Габидулина, генеральный директор ООО «Медовые технологии». — Килограмм липового меда они продают в полтора-два раза дороже, чем стоит такой же продукт в соседнем Пермском крае. Потому что башкирский мед в России знают все, а пермский не знает никто».

По мнению Сергея Мулюкова, задача защиты регионального бренда пока не решена. Должно быть как во Франции: если мы видим на полке магазина бордоское вино, шампанское или коньяк, то можем быть уверены — продукт, который скрывается за этим названием, был произведен на строго определенной территории и соответствует жестким региональным стандартам.

Причем предприниматель уверен: Башкирия способна нарастить выпуск меда многократно. По его подсчетам, сейчас собирается всего 1–2% от того, что может дать безо всякого ущерба для себя природа. В республике производят пять-шесть тысяч тонн меда в год. Звучит убедительно, но это всего лишь по 35–40 граммов на среднего жителя России. А можно собирать минимум по два килограмма на каждого россиянина — даже если исходить из предположения, что башкирским пчеловодам в действительности доступна лишь треть ресурсов: на склонах уральских гор не очень удобно вести хозяйство.

ПО СЛОВАМ  
ПЧЕЛОВОДОВ,  
С ГЕКТАРА  
ЛИПОВОГО ЛЕСА  
ЗА СЕЗОН МОЖНО  
ПОЛУЧИТЬ ОТ 700  
ДО 1000 КГ МЁДА.  
САМЫЙ ОБИЛЬНЫЙ  
СБОР ДАЮТ ДЕРЕВЬЯ  
СТАРШЕ 35 ЛЕТ.

## ЛЕГЕНДЫ И МИФЫ СРЕДНЕРУССКОЙ ПЧЕЛЫ

Поведение пчел специалисты в Башкирии описывают по-разному. Одни, например, говорят: пчела может прилететь в улей и танцем показать, на каком расстоянии и в каком направлении находится такой-то медонос. Другие: да, может, только она не объяснит, какое именно растение, а даст попробовать из того, что принесла. Третьи: пчела сама должна полететь и показать остальным, где и что цветет, танцем она только привлекает к себе внимание. Про характер среднерусских пчел мнения также противоположные. Одни настаивают, что «наша пчела летит на липу, даже если лететь далеко, потому что это самый полезный медонос». Другие объясняют иначе: «Липа дает много нектара. Пчеле лень облетать много растений, она хочет прилететь и на одном месте быстро все собрать. Национальная особенность».



1

1. Пасечник Наиль Нургалеев демонстрирует рамку с расплодом. Ранее матка отложила в соты яйца, и теперь рабочие пчелы дают личинкам корм на основе перги, получаемой из пыльцы.

2. Так выглядит мед диких пчел в магазинной упаковке.

2





### ЛИПОВЫЕ СБОРЫ

В Башкирии короткий медосбор: три самые активные летние недели обеспечивают больше половины урожая. У тех, кто занимается только липовым медом, 90% всего сбора приходится на десять дней цветения этих деревьев. Некоторые пчеловоды возят ульи вслед за цветением липы, с юга Башкирии на север республики, существенно увеличивая выработку меда.



Башкирский мед в таких вот жестяных коробках был известен в России и за ее пределами еще до революции.

## ГЛАВДЕРЕВО

Самый известный башкирский мед — липовый. Он же многими покупателями и продавцами считается самым полезным. Правда, с «общественным мнением» согласны не все. На взгляд Сергея Мулюкова, самые ценные виды меда — полифлерные. В них собрано много медоносов: на поляне, где работала пчела, не было какого-то одного доминирующего цветка. И Ришат Галеев поставляет космонавтам на орбиту именно полифлерный луговой сборно-цветочный мед с небольшим добавлением липы — такую смесь он считает лучшей. В год на Бирюлевский экспериментальный завод, снабжающий Международную космическую станцию едой, из Уфы уходит 120 килограммов ароматного башкирского меда.

Но все-таки визитная карточка — именно липа. Сергей Мулюков уверяет, что в республике сосредоточено более 60% всех липовых лесов России.

Несмотря на то что в последние годы пчеловоды борются с массовой вырубкой липовых лесов — из липы делают многослойные панели, — больше половины получаемого в республике меда составляет именно липовый, причем лучший в стране, как считает Мулюков. ГОСТ требует, чтобы содержание пыльцевых зерен липы в липовом меде было не менее 30% от общего числа, а в Башкирии встречаются образцы, в которых липы — до 90%. «Вы понимаете, — объясняет Мулюков, — что, взяв одну часть качественного дорогого липового меда из Башкирии и разбавив его двумя частями дешевого акациевого меда с юга России, вы все равно получите отвечающий ГОСТу липовый мед?» И акация, добавляет Мулюков, не самый плохой вариант. Самый доступный мед в стране — подсолнечниковый. Такой мед — побочный продукт сельского хозяйства, основной — «семечка» для получения растительного масла. Стоит подсолнечниковый мед очень дешево: в хороший год — 50–80 рублей за килограмм, если брать оптом.

Этот мед нередко, по данным Сергея Мулюкова, служит основой для фальсификата: его сначала отбеляют с помощью диоксида титана, придавая продукту молочный цвет, потом подкрашивают и ароматизируют. Спросом пользуется «горное разнотравье»? Сделаем!

## НА ВКУС И ЦВЕТ

Доктор биологических наук, профессор Башкирского государственного университета Айрат Ишбирдин — человек, который может многое рассказать про мед с научной точки зрения. А еще он является сертифицированным дегустатором. Искусству объективной оценки органолептических свойств такого сложного продукта его учила проводившая курсы в Новосибирске итальянка Лючия Пиано, «признанный в мире специалист». Чтобы дать оценку меду, его надо внимательно понюхать, взять немного, перекатать во рту, раскрыть вкус и консистенцию. При выдохе через нос ощутить возникший аромат — пожалуйста, не путайте его с запахом, который оценивается в начале дегустации. Все очень непросто.

Умножая знания, профессор традиционно умножил скорбь. Мало того что европейцы совсем не в восторге от нашей любимой крупы, гречки, так они еще и запах гречишного меда могут оценить как отталкивающий и несвежий. Впрочем, запах и вкус — разные вещи. Рапсовый мед, по оценке Ишбирдина, пахнет «гниющей капустой», а вкус за счет мелкой кристаллизации у него освежающий: при растворении сахара поглощается тепло, возникает эффект холодка.

И гречишный, и рапсовый мед получают там, где целенаправленно высаживают соответствующие культуры. Такая схема популярна во всем мире: сельское хозяйство задает тон производству меда. В Аргентине,

ПЧЁЛЫ СОБИРАЮТ  
НЕКТАР И ДЕЛАЮТ  
МЁД, ПОКА ЕСТЬ  
МЕСТО, КУДА ЕГО  
СКЛАДЫВАТЬ.  
ЧЕЛОВЕК ЗАБРАЛ  
ЧАСТЬ УРОЖАЯ —  
ПЧЁЛЫ ВОСПОЛНЯЮТ  
ПОТЕРЮ, ЧТОБЫ  
НЕ ОСТАТЬСЯ ЗИМОЙ  
ГОЛОДНЫМИ.

например, много донникового меда, потому что донник выращивают на корм скоту. Когда-то, до развала СССР, так было и в Башкирии: почти при каждом колхозе или совхозе существовала своя пасека. И сеяли, и собирали урожай с учетом интересов пчеловодов. А сейчас, как говорят, фермерам и агрохолдингам наплевать на интересы пасечников: если им выгоднее собрать культуру до цветения, они это сделают или же соберут, перемолов зеленую массу вместе с пчелами. Правда, сегодня большая часть полей стоит заброшенной, чем пчеловоды в целом довольны: сорняки тоже служат медоносами, к тому же их никто не обрабатывает «химией», от которой насекомые гибнут или несут отравленный нектар в улей.

Вкус самого массового в нашей стране подсолнечникового меда профессор Ишбирдин описывает как «приторный», сравнивает с начинкой простенькой карамели «Дунькина радость» и добавляет, что в Европе этот продукт используют для кондитерской промышленности, где тонкие оттенки не важны. Липовый мед Ишбирдин ценит высоко, но уточняет, что от эксперта не скроются иногда встречающиеся нотки изовалериановой кислоты, которые человек, далекий от органической химии, сравнит с запахом, исходящим от грязных носков.

Вообще, у знаменитого башкирского липового меда своеобразный вкус и еще более заметное «последствие» — с першением в горле и «анестезией вкусовых ощущений». Сергей Мулюков отмечает, что для большинства иностранцев «такой сильный и ароматный мед» является слишком концентрированным, а Ришат Галеев уверен, что многие российские потребители называют липовый мед своим любимым только потому, что слышали о его исключительности, и приводит такую историю. Проводился опрос студентов. Им дали три меда: липовый, полифлерный луговой и донниковый. В открытой дегустации, когда все было названо своими именами, победил липовый, донник оказался на последнем месте. При слепом тестировании — студенты не видели и не знали, что пробуют, — большинство голосов получил именно

донник. Кстати, если будет возможность попробовать настоящий донниковый мед, не упустите ее. У него освежающий ненавязчивый вкус с ароматом ванили. «Мед, приятный во всех отношениях», — говорит дегустатор Ишбирдин.

## ДЕЛО — ПЫЛЬЦА

Однако главное, чем известен Айрат Ишбирдин, — пыльцевой анализ меда. Пыльцевые зерна, видимые при помощи микроскопа с увеличением 300–400 крат, позволяют установить происхождение продукта. По наличию и сочетанию пыльцы тех или иных растений можно, по уверению профессора, сказать, в какой части республики получен мед. И вообще, в ней ли. «Башкирский мед» с присутствием белой акации или каштана скажет исследователю, что без участия производителей из Краснодарского края дело, скорее всего, не обошлось.

Но, думаете, «химичат» только в новой России, а во времена СССР, когда и солнце было ярче, и трава зеленее, и докторская колбаса в соответствии с названием исцеляла от болезней, не было обмана?! Как бы не так! Ришат Галеев как-то принес на исследование запечатанную банку башкирского меда, сделанную еще при Брежневле, — ту самую банку, что открывала двери номеров московских гостиниц. Провели анализ. А там — кто бы мог подумать — пыльца семейства маревых, к которому, в частности, относится саксаул.

Средняя Азия как она есть!

У Сергея Мулюкова существует объяснение этого феномена: он говорит, что в СССР государственная фасовка меда была налажена только в Башкирии, и сюда его везли со всего Союза. Вероятно, делали купажи. Например, к «слабому и неинтересному» хлопковому меду из Узбекистана добавляли ароматный луговой из Башкирии, которая славится своим разнотравьем.

«КУСАЮТСЯ  
СОБАКИ, А ПЧЁЛЫ  
ЖАЛЯТ», — ГОВОРЯТ  
ПАСЕЧНИКИ.  
К ЗАПАХУ АЛКОГОЛЯ  
НАСЕКОМЫЕ НОР-  
МАЛЬНО ОТНОСЯТСЯ,  
А СИЛЬНЫЙ  
ПАРФЮМ ВЫЗЫВАЕТ  
АГРЕССИЮ.



#БАЛКАРСКАЯ МЕД

Чем дальше пасека от жилья людей и дорог, тем чище мед. Хорошие пчеловоды выбирают уединенные места. И не исключают встречи с медведями.

## МНЕ ВАС ЖАЛЬ

Если пчелы преследуют вас на улице, зайдите в помещение, оставив открытой дверь: насекомые вылетят на свет. Если пчела запуталась в ваших волосах, лучше ее раздавить: она все равно ужалит и погибнет. Одна пчела укусила — другие прилетят ей на помощь, почуяв запах яда, который служит сигналом нападения.



Заметим, что смешиванием (купажированием) мёдов с разных пашек легальные башкирские производители мёда занимаются и сейчас, в чем видят заботу о покупателе, которого одинаково насторожит и слишком сильный, и слишком слабый по вкусу и аромату продукт.

В Башкирии можно услышать про «200–300 мёдоносов», которые встречаются в одном мёде: такая, мол, тут природа — и луговые растения, и степные, и таежные. Профессор Ишбирдин уточняет: он за свою практику не встречал башкирского мёда, включая дикий, в котором были бы следы более 30–40 растений. Обычно — 10–20.

Любопытно, что пыльцевой анализ импортных образцов удается провести не всегда. В Европе и США популярен мёд, из которого все пыльцевые зерна удалены фильтрованием. Чтобы замести следы?! В принципе такая версия имеет право на существование. Наши собеседники уверяют, что найти в баночке, сделанной в Германии или Австрии, мёд из Аргентины, Украины или Китая несложно: страны Евросоюза перерабатывают и фасуют намного больше, чем собирают на своей территории. Но главная задача тонкой очистки — сделать мёд продуктом, которого не боялись бы аллергики. «Реакцию вызывает не сам мёд, а пыльца в нем, — объясняет Сергей Мулюков. — Конкретный человек реагирует на определенные виды пыльцы, если луговой мёд, например, вам не подходит, вполне вероятно, что донниковый не вызовет никаких проблем, ешьте на здоровье».

## О ПОЛЬЗЕ МЁДА

Мёд — целебный продукт. Это всем известно с детства. И от простуды избавляет, и давление нормализует, и организм в целом укрепляет. Но вопрос, кто и когда клинически доказал пользу мёда, как правило, ставит собеседников в тупик. В лучшем случае вам расскажут про доказанные свойства мёда манука, но дело в том, что новозеландцы потратили огромные средства

на исследование и раскрутку мёда чайного дерева исключительно для подтверждения эксклюзивности собственного продукта. Часто можно услышать аргумент, что башкиры с младенчества каждый день едят мёд. Но показатели средней продолжительности жизни в республике мало отличаются от среднероссийских. «Мёд посылают в космос!» Ну так и борщ с рассольником в тюбиках тоже посылают, однако никто не лечится этими супами, только если под водку, которую отдельные

граждане считают лучшим средством от простуды. «Тело Александра Македонского везли несколько недель по жаре, залив мёдом!» — подтверждают бактерицидные свойства мёда знатоки истории, но и они не готовы принимать для укрепления здоровья химические реактивы, сделавшие нетленными останки Владимира Ильича Ленина.

Профессор Алексей Николенко из Уфимского научного центра Российской академии наук, руководитель лаборатории биохимии адаптивности насекомых, еще один известный в республике ученый, связанный с пчеловодством, говорит, что в мёде есть биологически активные компоненты, полезные человеку, но уточняет, что через полгода от них не остается почти никакого следа. Более того: по мнению Николенко, большая часть того, что продается в супермаркетах под видом настоящего мёда, имеет к нему мало отношения: «Правильно приготовленный сахарный сироп, патока и одна только пятая часть натурального мёда с высоким, около 40 единиц, диастазным числом, при тщательном перемешивании дадут вам фальсифицированный продукт, вполне отвечающий государственному стандарту».

Айрат Ишбирдин ест мёд почти каждый день на протяжении всей жизни, но никаких иллюзий не строит: «Мёд — ценный пищевой продукт, который быстро обеспечивает организм энергией за счет комплекса сахаров. Но терапевтических свойств он не имеет. Потогонный эффект оказывает, но это не лекарство. Витаминов в нем мизерное количество. В ложке обыкновенной печной золы микроэлементов в миллион раз больше, чем в целой банке мёда».

ПЧЁЛАМ НА ПАСЕКЕ ДОСТАЁТСЯ ПРИМЕРНО ПЯТАЯ ЧАСТЬ СОБРАННОГО МЁДА. ОСТАЛЬНОЕ ЗАБИРАЕТ СЕБЕ ЧЕЛОВЕК.

#БАШКИРСКИЙМЁД

Проверял профессор Ишбирдин на себе и ранозаживляющие свойства меда, про которые тоже много говорят. Он пытался свести дерматит на пальце: самыми дорогими медами пользовался, в том числе и манука, прикладывал повязки — только хуже. «А купил в аптеке копеечную гормональную мазь — за два дня все прошло».

В своих рассуждениях Айрат Ишбирдин идет дальше: «Я считаю, что дешевый подсолнечниковый и дорогой липовый мед оказывают на организм одинаковое воздействие. Как и хороший фальсификат. Да, если поставить рядом с ульями сахарный сироп, в меде не будет подтверждающей растительное происхождение пыльцы, но соотношение разных видов сахаров и высокое диастазное число пчелы обеспечат, приложив усилия для переработки исходного материала, полученного из свеклы или тростника. Однако на человека эти ферменты не влияют: плюньте в мед — и анализ покажет повышение диастазы за счет амилазы в вашей слюне. Другое дело, что хороший натуральный мед способен доставить ценителю наслаждение. В меде, как и в вине, не все разбираются. Некоторые покупатели, даже имея выбор, предпочтут не лучшие по качеству образцы, возможно, с искусственными „улучшителями“, ориентируясь на свой невзыскательный вкус».

А про уникальность башкирского меда профессор говорит так: уникален любой натуральный мед по своему составу и пыльцевому рисунку. У людей тоже разные отпечатки пальцев, неповторимые. Значит ли, что у Иванава папиллярные узоры лучше, чем у Калимуллина?

## ЗДОРОВЫЙ НАЦИОНАЛИЗМ

Пчеловода Владимира Кугейко нам отрекомендовали как одного из самых продвинутых специалистов-практиков во всей Башкирии. Зооинженер по образова-

нию, Кугейко занимается пчеловодством больше 20 лет, успел без отрыва от производства защитить в 2002 году кандидатскую диссертацию, название которой он вспоминает не без труда — «Морфофункциональные аспекты селекции среднерусских пчел в условиях Республики Башкортостан».

На дворе начало июля, мы едим первый мед урожая текущего года. За столом четыре человека, и все запускают свои ложки в общую миску. «Мед бактериостатичен, — объясняет Кугейко. — Зараза в нем не размножается — консервируется». Владимир ест мед «для профилактики», но придерживается той точки зрения, что если заболел, то лечиться надо настоящими лекарствами.

## АГРЕГАТНОЕ СОСТОЯНИЕ

Мед, который стал твердым, называют севшим. Аккуратный нагрев до 45–50 градусов сделает его на какое-то время снова жидким. Более высокие температуры, как считается, убивают полезные свойства продукта, по этой причине не рекомендуется класть хороший мед в горячий чай, лучше запить его теплой водой. Быстрее всего садится подсолнечниковый мед, дольше всех держится акациевый. Кристаллизация меда и «завихрения», видимые в стеклянной банке, пугать потребителя не должны: это естественные процессы. Расслоение не всегда свидетельствует о плохом качестве продукта: его могли просто долго или неправильно хранить. Другое дело, вспенивание и тем более брожение — это признаки некондиционного товара. Простых домашних способов обнаружить в меде сахар не существует. Чем быстрее вы съедите мед после покупки, тем большую пользу он способен принести: длительная выдержка точно не сделает его лучше.

Пасека Владимира Кугейко находится на лесной поляне. Последние несколько сот метров пути даже летом можно проехать только на серьезном внедорожнике. Мы поехали пешком, оставив на опушке свой ŠKODA Kodiaq, и нас едва не загрызли комары. У Владимира 150 пчелосемей (и соответственно, 150 ульев), которые дают в год четыре-пять тонн меда. «Получить в Башкирии 50 килограммов на улей — это хороший результат, — объясняет пасечник. — В Краснодарском крае тот, кто получает меньше 100 килограммов, разоряется. Но там и мед дешевле».

С точки зрения закона пчеловоды торгуют излишками и платить налог не обязаны. По таким же правилам играют частники, торгующие «кулубнику, выращенную своими собственными руками». Правда, пасечники должны регистрировать личное подсобное хозяйство, доказав, в частности, что способны обеспечить пчел чистой питьевой водой. Если лето засушливое, а воды нет, пчела полетит куда угодно за влагой — хоть на свиноферму, хоть в выгребную яму. Государство со своей стороны обязуется, чтобы в радиусе трех километров от зарегистрированной пасеки не велось вырубki леса, а сельхозпроизводители предупредили пчеловода о планируемой химобработке полей.

Владимир демонстрирует прозрачную коробку с пчелами, отмеченными яркими маленькими импорт-



### РАДИУС ДЕЙСТВИЯ

Пчела может лететь к медоносу на расстоянии до трех-пяти километров — если ближе ничего привлекательного нет. Правда, чем длиннее дистанция, тем больше нектара на обратной дороге сгорает в качестве топлива для полета. Пчела весит 100 миллиграммов, а при активном медосборе берет 40 миллиграммов, то есть до половины собственного веса. У входа в ульи часто ставят прилетные доски, чтобы измотанным полетом пчелам было проще попасть в леток, соединяющий улей с улицей.



В руках кандидата биологических наук и успешного пчеловода-практика Владимира Кугейко рамка с листом вошины, искусственной основы, которая упрощает пчелам строительство новых сот. После откачки меда рамки с готовыми сотами используются повторно: пчелы без промедления начинают собирать в них мед.

ными метками: «Меня учили, что каждый пчеловод должен заниматься селекционной работой. Смотрите, самая большая особь — это матка, царица. С ней свита, которую назначил я. Брать в свиту можно рабочих пчел только из безматочной семьи, иначе царицу убьют, не признав ее полномочий».

Зооинженер Кугейко — адепт искусственного осеменения пчел, для чего имеет в лесной глуши микроскоп и специальные приспособления, позволяющие выполнять ювелирной точности работу. «Палочкой им в попе ковыряет», — описывают процесс пасечники, приверженные естественному ходу событий. «Пчеловодством в Башкирии занимаются от 60 до 80 тысяч человек, у них примерно 400 тысяч пчелосемей. А людей, занятых искусственным осеменением, можно пересчитать по пальцам, одной руки хватит», — с уважением высказывается о Владимире Кугейко предприниматель Сергей Мулюков.

Процесс размножения пчел любопытен. Все не как у людей. Воспроизводство потомства занимается единственная особь в семье — матка, которую пчелы, приняв коллективное решение, могут сделать из любой оплодотворенной личинки, поместив ее в большую ячейку, маточник, и отпаивая исключительно маточным молочком.

Матка спаривается один раз жизни, но сразу с несколькими трутнями. Происходит это в полете, для чего копулятивный орган трутня (пенис, если так понятнее) имеет специальные захваты. После единственного в своей жизни сокоупления самец погибает из-за фатальных повреждений копулятивного органа. Впрочем, судьба незлобивых трутней — они не способны никого ужалить — в любом случае незавидна. Осенью рабочие пчелы всеми правдами и неправдами избавляются от нахлебников: сначала оттесняют от еды, которую те сами добыть не в состоянии, а потом, уже обессиленных, «за шиворот», как описывают очевидцы, выкидывают из ульев. Матка же, набрав семени в первый месяц после своего рождения, может распоряжаться полученным запасом в течение жизни, которая достигает трех-пяти лет. Это безумно много по пчелиным меркам. Обычно пчела живет дней 40–45,

а на активной фазе медосбора — и того меньше: «быстро изнашивается», как говорят пасечники. Чуть больше везет тем, кто появляется незадолго до зимовки: эти пчелы в полусонном состоянии проживут до весны и откроют новый сезон.

С февраля по сентябрь матка «сеет детку», откладывая до двух тысяч яиц в сутки. Большую часть она сама же и оплодотворяет, пользуясь коктейлем из своей сперматеки, меньшую — нет. Из оплодотворенных яиц получаются рабочие пчелы, самки с недоразвитыми половыми органами, из неоплодотворенных — самцы, трутни. Таким образом, трутень получает генетическую информацию только от матери — биологического отца у него нет вообще.

Спаривание пчел из одной семьи возможно, но крайне нежелательно: оно ведет к вырождению вследствие «близкородственного инбридинга» — речь Кугейко пестрит научными терминами. Матка вылетает на встречу с потенциальными партнерами подальше от своего улья, за пять-семь километров, но все равно исключать инбридинг нельзя. Кроме того, «вдали от дома» матка может встретить трутня другой породы, например кавказской, карпатской или узбекской. «Мы — националисты, поддерживаем только среднерусскую пчелу», — говорит Кугейко, и позже становится понятна рациональная составляющая его шовинизма.

У Владимира 14 генеалогических линий среднерусской пчелы из разных районов Башкирии и соседних регионов. Для спаривания он выбирает представителей лучших семей, причем так, чтобы стороны не состояли в близком родстве, что позволяет получать здоровое потомство в замкнутом коллективе.

На вопрос, как раньше поддерживалось генетическое разнообразие, Владимир отвечает: «Один дед брал хорошую пчелиную семью и вез к другому деду за 25 километров, и они менялись».

Как и многие известные пчеловоды с хорошей репутацией и не слишком большим объемом производства, Кугейко старается продавать мед конечным потребителям сам, а не через посредников: так, естественно, выгоднее.

У ТРУТНЕЙ НЕТ  
БИОЛОГИЧЕСКИХ  
ОТЦОВ. НО СУДЬБА  
ИХ ПЕЧАЛЬНА  
ПО ДРУГИМ  
ПРИЧИНАМ. ДА  
И В ЦЕЛОМ ЖИЗНЬ  
ПЧЁЛ НЕ САХАР.

## УЛЬЕВЫЕ ИГРЫ

Основная масса пчел — рабочие. В течение своей жизни они выполняют несколько ролей: самые молодые занимаются уборкой «помещений», потом вскармливанием личинок, затем приемом и обработкой меда. Это — ульевые пчелы. Самые сильные и активные, на пике формы — летные пчелы. Они собирают нектар по округе и несут на пасеку, где ульевые пчелы превращают сахаристый сок цветков в мед, многократно проглатывая и отрывая массу.

«Мед — удивительная биологическая субстанция растительно-животного происхождения. В переработке сахаров участвуют до 14 видов бактерий, живущих в зобике пчел, и это помимо ферментов самой пчелы», — поясняет Елена Салтыкова, доктор биологических наук, сотрудница Уфимского научного центра РАН.

Кроме того, ульевые пчелы вентилируют мед крыльями, выпаривая из него лишнюю влагу. Масса начального продукта уменьшается примерно на треть. Где-то через неделю, когда мед готов, пчелы запечатывают соты.

Нетерпеливый или ушлый пчеловод может откатать незрелый, незапечатанный мед: так он выиграет и в сроках, и в массе продукта. Получит сегодня — и побольше, а не завтра — и поменьше. Да и пчелы быстрее переключатся на новые объемы. Однако незрелый мед через месяц-другой начнет пениться и бродить, даст о себе знать лишняя влага, в то время как доведенный пчелами до кондиции может сохраняться годами. Лучше всего держать мед в стекле, в прохладном темном месте, герметично закрытый. «Мед прямо-таки тянет влагу из воздуха, так что открытая посуда, да еще и на кухне, где жарко и влажно, — точно неподходящий вариант», — поясняет Сергей Мулюков. Жестяная банка с качественным покрытием внутри также отлично защищает продукт, прежде всего — от солнечных лучей. Но современный покупатель не жалуется металлическую тару: хочет видеть товар лицом.

## ПАКЕТНОЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

Чистота среднерусской породы, за которую бьется Владимир Кугейко, в последние годы приобрела в Башкирии особую актуальность. В республике набирает популярность пакетное пчеловодство.

«Весной человек покупает несколько рамок, пчелы размножаются, собирают мед, осенью у них все отбирают. Самых пчел их либо обрекают на голодную смерть, либо сжигают, — доходчиво объясняет Владимир Малахов, еще один известный и почитаемый в Башкирии специалист-практик. — Современные пчеловоды хотят быстро разбогатеть, а учиться не желают. При грамотном ведении хозяйства постоянные семьи прибыльнее, пчелы всегда отблагодарят того, кто умеет о них заботиться».

Для пакетного пчеловодства, как правило, берут южных пчел. Их описывают как «трудолюбивых, но неразборчивых» — метут весь нектар подряд, «вороватых» — без зазрения совести тащат чужой мед, и неприспособленных к условиям Башкирии, ее холодным и длинным зимам. Среднерусская пчела за всю зиму, шесть или семь месяцев, ни разу не сходит в туалет, все держит в себе, поддерживая чистоту, а южные породы не могут себе этого позволить, не такой емкий у них накопитель.

Профессор Алексей Ниженко уточняет: южные пчелы и первые гибридные поколения, полученные в партнерстве с местными пчелами, работают активно не от хорошей жизни: включаются защитные природные механизмы — организм мобилизуется в условиях стресса. Вскоре это проходит: уже на второй сезон «чужаки» и метисы — работники никудышные.

Но важнее другая проблема: миграция пчел приводит к распространению болезней. Акарапидоз впервые обнаружили в Англии, варроатоз — в Индии, вирус деформации крыла — в Японии, но сегодня их признаки известны и в Башкирии. Названия некоторых инфекций звучат как штампы телевизионной пропаганды. Как вам, к примеру, европейский гнилец? А есть еще и гнилец американский. Но в действительности ничего смешного.

ОТ МОМЕНТА, КАК  
МАТКА «ПОСЕЕТ  
ДЕТКУ», ТО ЕСТЬ  
ОТЛОЖИТ ЯЙЦА,  
ДО ПОЯВЛЕНИЯ  
ПЧЕЛЫ, СРАЗУ  
ГОТОВОЙ К РАБОТЕ,  
ПРОХОДИТ 21 ДЕНЬ.

## ШКИРСКИЙ МЁД



## ОТ ПЕРВОГО ЛИЦА

«Мои пчелы за неделю пять тонн сахара переработают, если надо. И получится пять тонн меда. Но сахар для пчел — яд. Убивает иммунитет, все болезни от него. На хорошей липе можно за десять дней те же пять тонн меда получить. Липа — лучший медонос. До 18 килограммов нектара в сутки на улей! А на клевере те же пчелы соберут только 300–500 граммов», — говорит пасечник Владимир Малахов.

## ПОЖАРНАЯ ТРЕВОГА

Для того чтобы пчелы не жались, например когда требуется открыть улей, их окуривают дымом. Пчелы думают, что начался лесной пожар, набирают в зобик запас меда, самое ценное, что есть у них дома, и лишаются возможности жалить. В специальное приспособление, дымарь, пчеловоды кладут древесные гнилушки. Лучшими считаются вязовые.



Так выглядит рой. Живая масса тысяч пчел, готовых к побегу с пасеки.

#БАЛДЖИР



Пчелы, несмотря на то, что производят целебный, как считают люди, продукт, сами болеют, и еще как. Со многими инфекциями пчеловоды борются с помощью антибиотиков. Тема антибиотиков — очень чувствительная для переработчиков меда в Башкирии.

«Российские стандарты на мед сильно отличаются от европейских и американских, — объясняет Сергей Мулюков. — Уже было несколько скандалов, когда мед из нашей страны «заворачивали» за границей, причем там не просто запрещали ввоз, но и требовали оплатить утилизацию опасного, как им казалось, продукта. Китайцы, и те отказываются от российского меда, потому что тоже ужесточили нормы по антибиотикам. В России практически нет лабораторий, где можно сделать тонкий анализ. Те количества, которые на Западе считаются недопустимыми, у нас просто никто не видит. Мне приходится посылать образцы в Германию, а это 800 евро за одно исследование».

По словам Мулюкова, «ситуация с антибиотиками тетрациклиновой группы» примерно одинаковая по всей России, а башкирским предпринимателям достается больше из-за того, что они активнее остальных лезут на зарубежные рынки. Главная же проблема — низкая культура российского пчеловодства в целом. «Уровень повыше, чем в Индии или Иране, но до Германии и Австрии далеко», — уточняет профессор Алексей Николенко.

«Наши крупные пчеловоды, у которых пятьсот или тысяча семей, по меркам Европы — увлеченные любители, — говорит Елена Габидулина. — За границей есть хозяйства по десять тысяч семей, и там уже другой подход».

Российские пчеловоды в массе своей не слишком образованны и консервативны. «Цинк и алюминий по европейским санитарным нормам не должны контактировать с медом. А у нас в маленьких хозяйствах очень популярна выпускаемая в промышленных масштабах оцинкованная медогонка „Дюймовочка“. Алюминиевые флаги вообще повсеместно используются, и хорошо, если во флагах этих до того хранили только мед, — говорит Сергей Мулюков. — Мы своим поставщикам выдаем пластиковые контейнеры, и они охотно берут,

в основном потому, что очень переживают за сохранность своих флагов».

Работа с поставщиками сродни воспитательному процессу. «Меня пчеловоды знают и не обманывают. У нас на предприятии входной контроль. Кислотный анализ покажет лишнюю влагу, пыльцевой — точно ли мед из того района, в котором находится пасека. Да и по вкусу я могу сам многое сказать», — продолжает Мулюков. По его мнению, проблема антибиотиков — вопрос культуры производства. От начала до конца. Чистые, не

видевшие антибиотиков пчелы могут дать мед, который Европа забракует, потому что микрочастицы вещества перейдут в новый продукт со старых рамок и откаченных по несколько раз сот. Требуется перестраивать всю цепочку производства, а пчеловоды, считает Мулюков, просто идут по самому легкому пути — производитель лекарств говорит им: не хотите проблем, применяйте в такие-то сроки такие препараты, а что это за препараты и как они влияют на качество меда, их мало волнует. Между тем, продолжает предприниматель, при существующих ценах на башкирский мед можно выпускать чистую продукцию — и с нормальной прибылью: «Пчеловоды не понимают, что как только в республике будет решена проблема с антибиотиками в меде, им самим станет лучше — откроются рынки сбыта, где сейчас нас не ждут».

## ПОВЫШЕННОЕ СОДЕРЖАНИЕ АНТИБИОТИКОВ — ПРОБЛЕМА, МЕШАЮЩАЯ ЭКСПОРТУ РОССИЙСКОГО МЁДА.

### СОБСТВЕННАЯ ГОРДОСТЬ

В Башкирии популярны рассказы про уникальных тамошних пчел. Центр по пчеловодству и апитерапии в 2006 году даже получил патент на «башкирскую породу медоносных пчел». Кто-то называет всех местных пчел исключительными, кто-то — лишь диких, живущих в Бурзянском районе. Так и говорят: «Они мелкие и очень злые, выживают на 50-градусном морозе и умеют обогреться от медведей».

Однако немало и противников такой точки зрения. Пасечник Владимир Малахов считает, что «башкирские пчелы — выдумка самих башкир», а между дикой пчелой и домашней нет никакой разницы: «Сегодня

улетел у меня рой, и стали мои домашние пчелы дикими, если найдут подходящее дупло».

Роение пчел — удивительная картина. Представьте: на ветке дерева висит огромная живая груша, состоящая из тысяч пчел общей массой от двух до пяти килограммов. Роение означает, что семья разрослась и разделилась: часть пчел улетает из улья со старой матерью (ну как старой — ей может быть всего год), часть остается с молодой, только народившейся. «Если старая матка не выйдет, например погоды нет, молодая ее просто убьет. Холопы не вправе вмешиваться в королевские бои», — разъясняет внутрицеховые разборки Владимир Кугейко. Задача пчеловода — сначала приманить рой, чтобы он сел на определенное, доступное ему место на пасеке, что делается с помощью специальной мази, а потом — собрать пчел до того, как прилетят разведчики с сообщением, что найден новый дом. Опытный пчеловод стряхивает рой в специальное приспособление, роевник, одним ловким движением руки. Беженцев могут поселить в пустой улей или укрепить ими ослабленную семью. Во втором случае королеву-мать придется убить, пропустив рой через ганемановскую решетку: самая крупная и важная в семье пчела в ней непременно застрянет. Пчелы роятся до активной фазы медосбора, с конца мая до конца июня. «Уходят лучшие, самые сильные пчелы, по несколько роев в день. Зазевался, не поймал — фляга меда улетела в неизвестном направлении», — говорит Владимир Малахов.

Не видит поводов говорить об особой башкирской пчеле и профессор Николенко, который изучает вопрос на генетическом уровне: «Это обычная среднерусская пчела, она же темная лесная, по-латыни *Apis mellifera mellifera*. В Подмосковье такая же есть, в Польше, в Швеции. Только в Швеции ее будут называть шведской коричневой пчелой. В вопросе наименований политики больше, чем науки». Бурзянскую пчелу ученый тоже не считает уникальной. Поймайте, говорит, две пчелы, дикую бурзянскую и пасечную среднерусскую, и никто не скажет, где какая. Дикая, может, чуть мельче окажется за счет того, что соты для выведения потом-

ства используются по многу лет и с годами размер ячеек сокращается.

Славу же Башкирии как главного медового региона России Алексей Николенко объясняет стечением обстоятельств. Здесь в конце XIX века начали производить уникальный для рынка продукт — в жестяную банку клали соты, а сверху заливали жидким медом. Этот товар — «Ароматический уфимский липовый сотовый мед» — и получил знаменитую золотую медаль на Всемирной выставке в Париже в 1900 году. «Удачный маркетинговый ход повлиял на развитие всего региона на годы вперед», — резюмирует Николенко.

Тем не менее профессор считает, что и башкирский мед в существующем виде, и вид пчел *Apis mellifera mellifera* требует защиты. Неконтролируемое и небрежное с генетической точки зрения пчеловодство приводит к тому, что число чистых представителей среднерусской пчелы уменьшается, а именно эта порода лучше всего исторически приспособлена к условиям Башкирии и позволяет производить качественный натуральный мед.

Тот самый продукт, все свойства которого человечество за тысячи лет так и не изучило.

МЁД ТЯЖЕЛЕЕ  
ВОДЫ.  
В ТРЁХЛИТРОВУЮ  
БАНКУ УМЕЩАЕТСЯ  
4,3–4,5 КГ.  
ПЛОТНОСТЬ  
ЗАВИСИТ  
ОТ ВЛАЖНОСТИ.



Благодарим официального дилера марки ŠKODA в Уфе компанию МС Моторс ([msmotors.ru](http://msmotors.ru)) за предоставленный автомобиль.

# ТЕНДЕНЦИИ



**ШЕВЕЛИ ПОРШНЯМИ!**  
История моторов из  
города Млада-Болеслав.  
**60**

**КОМПЕТЕНТНОЕ МНЕНИЕ**  
Технические специалисты отвечают  
читателям. **58**

#техника #решения #практика

# #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.**

**Обратил внимание, что автоматический режим стеклоочистителей не всегда корректно работает в снег — щетки то машут неистово, то, наоборот, слишком долго держат паузу. Как настроить систему?**

Чувствительность фотоэлемента — основного «органа чувств» датчика дождя — регулируется флажком на правом подрулевом переключателе, причем сенсор не различает, идет снег или дождь: для него влага есть влага, похожее загрязнение стекла. При этом надо учитывать, что автоматика стеклоочистителей выбирает паузу между взмахами «дворников» по сложному алгоритму, который изменить нельзя. На этот алгоритм, в частности, влияет скорость автомобиля. Если только что вы толкались в заторе, а потом вдруг попали на свободное шоссе и ускорились, то стеклоочистители при той же настройке чувствительности станут взмахивать чаще, чтобы успевать вытирать влагу с поверхности.

**Нередко вижу, как таксисты, в том числе и на автомобилях ŠKODA, когда стоят в ожидании зелёного сигнала светофора, переводят рычаг автоматической коробки в нейтраль или даже положение «паркинг». Спрашивал, зачем они это делают.**

**Отвечают — для продления ресурса агрегата. Их действия не лишены смысла?**

Хотя таксистов и принято относить к категории профессиональных водителей, копировать их действия нет смысла. Современные коробки передач, используемые на автомобилях марки ŠKODA, в любых вариантах — будь то инновационный агрегат DSG или классический гидромеханический автомат — сами знают, какой режим необходим в конкретной ситуации. И дорожные заторы — не исключение. Например, если остановка затянулась, то трансмиссия незаметно для водителя и без его подсказок может перейти по команде блока управления на нейтральную передачу. Так что «ручная помощь» автоматической коробке — пустая трата усилий, которая ни к чему, кроме как дополнительному износу механизма переключения, не приводит.

**Все чаще встречаю на заправках 100-й бензин. Можно ли заливать такое топливо в бак моей ŠKODA и на какой эффект стоит рассчитывать?**

Да, любую современную модель ŠKODA с бензиновым двигателем разрешено заправлять таким топливом. Если внимательно изучить руководство по эксплуатации, то в нем, как правило,

есть указание только на нижний предел октанового числа. Например, «неэтилированный бензин с октановым числом не ниже 95». Эти же данные повторяются на внутренней стороне лючка заливной горловины бензобака. Нижний порог действительно важен, потому что таким образом производитель исключает детонацию в двигателе — взрывное, неконтролируемое сгорание рабочей смеси, приводящее к серьезным механическим повреждениям. Детонация обычно сопровождается характерным звуком, про который «бывалые водители», не совсем верно понимая суть происходящего, говорят так — «пальцы звенят». Еще можно услышать, что «слишком хороший» высокооктановый бензин вреден мотору: клапана, мол, прогорят. Такое и вправду иногда случалось на двигателях, где угол опережения зажигания корректировался вручную. Теперь же процессом заведует электроника и проблема верхней границы ушла. К бензинам АИ-98 и АИ-100 система управления приспосабливается легко, это штатный режим.

А вот на вторую часть вопроса относительно целесообразности использования самых дорогих сортов бензина дать однозначный ответ не легко. Высокооктановое топливо может положительно повлиять и на расход, и на динамику автомобиля. Не факт, что это произойдет, а эффект будет

ощутим. Более сложные и современные двигатели серии TSI, оснащенные системой непосредственного впрыска и турбонаддува, скорее могут показать заметное улучшение показателей, чем атмосферные моторы серии MPI с распределенным впрыском.

Однако не стоит забывать, что 100-й бензин существенно дороже привычных сортов, что зачастую сводит на нет экономический эффект. Но попробовать можно — вдруг вам понравится, как едет автомобиль? В любом случае, не стоит экспериментировать с заправкой на малоизвестных несетевых АЗС. Именно там есть риск нарваться на суррогат, когда ради быстрой выгоды октановое число кустарно поднимают присадками сомнительного качества, которые вредны для двигателя порой не меньше детонации.

#### **Что будет, если я оставлю машину с включенными фарами? Сядет аккумулятор или предусмотрена защита от забывчивых водителей?**

Электроника современного автомобиля ŠKODA просто не даст вам оставить фары включенными, они погаснут, когда вы выключите зажигание. Сразу — если нет режима «авто», и через несколько секунд — если он есть (функция Coming Home — фары подсвечивают ваш путь к дому).

А вот оставить включенными стояночные огни (их еще называют габаритными огнями и подфарниками) система позволит, пускай и дав предупредительный звуковой сигнал. Вполне вероятно, вы сделали это умышленно, чтобы обозначить машину на темной обочине, и тут на первое место, естественно, выходят соображения безопасности. Кстати, у автомобилей ŠKODA есть режим включения стояночных огней с одной стороны кузова. С правой

## **ИСПОЛЬЗОВАТЬ БЕНЗИН АИ-100 В СОВРЕМЕННЫХ МОДЕЛЯХ ŠKODA МОЖНО. ДРУГОЕ ДЕЛО, НАСКОЛЬКО ОПРАВДАНА ПЕРЕПЛАТА ЗА ДОРОГИЕ СОРТА ТОПЛИВА.**

или с левой — зависит от положения подрулевого рычага, отвечающего за сигналы поворота: после выключения зажигания надо его перевести в соответствующую позицию.

Также «посадить» аккумулятор на стоянке могут приборы, подключенные к розетке 12 В. С одной стороны, постоянно работающие розетки — это удобно: допустим, вы поставили на подзарядку планшет или пауэрбанк и пошли по своим делам. На балансе энергосистемы такие потребители, даже если их оставить на несколько часов, фактически не скажутся. Другое дело — переносной холодильник: он и энергии расходует достаточно, и работает постоянно. Впрочем, этот вопрос тоже может быть решен. В коллекции Оригинальных аксессуаров ŠKODA есть модели холодильников, которые сами отключаются в случае опасного для энергосистемы автомобиля падения

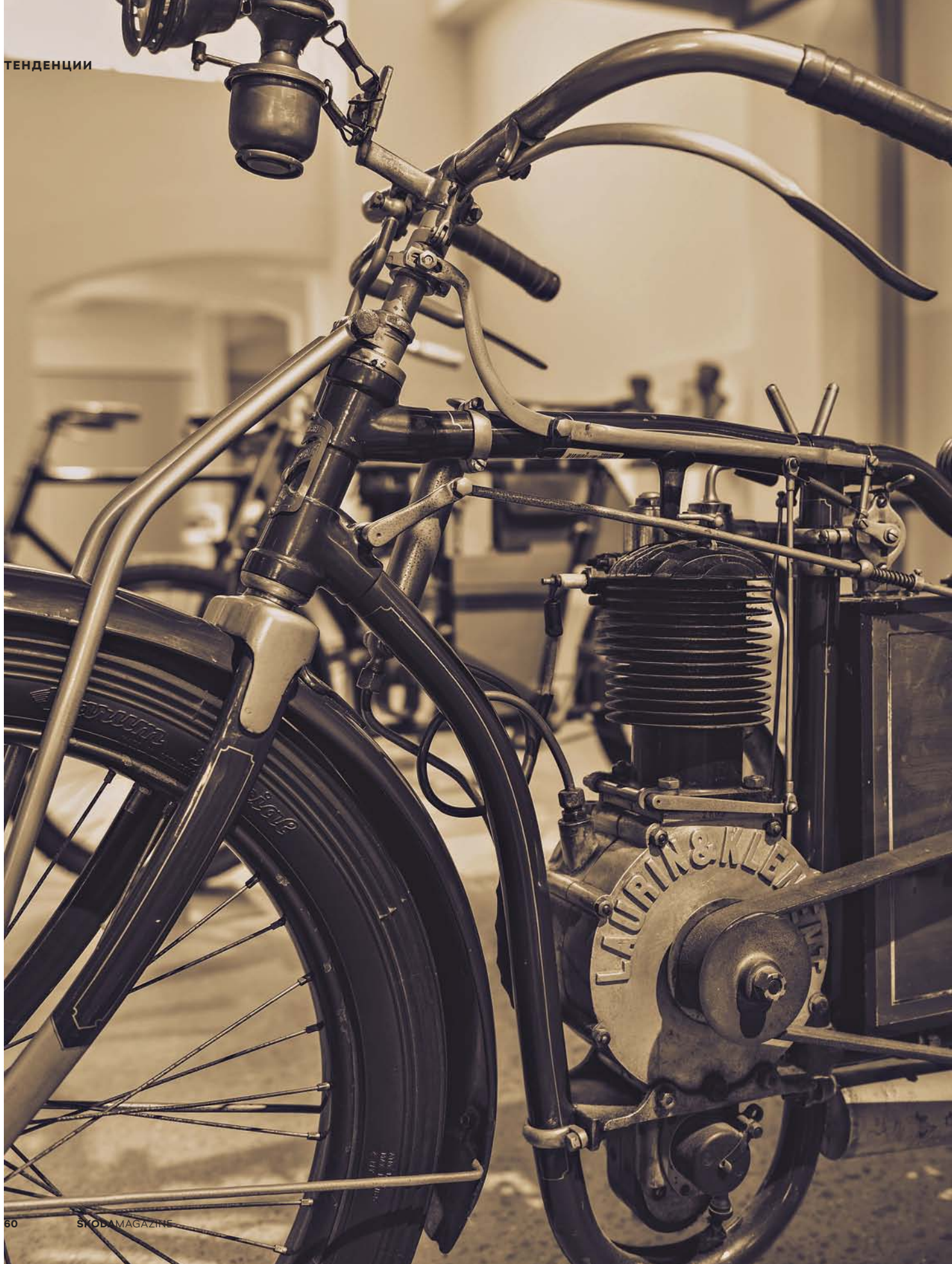
напряжения на клеммах аккумулятора. До этого момента они честно будут выполнять возложенные на них обязанности — сохранять свежесть продуктов во время стоянки.

#### **Как часто надо делать сход-развал? Говорят, сложные современные независимые подвески настолько нежные, что регулировка требуется каждый год, да к тому же еще и на задних колесах — если там тоже такая подвеска.**

ŠKODA рекомендует проводить плановую проверку углов установки колес каждые 30 тыс. км, поскольку от правильной регулировки элементов ходовой части напрямую зависят управляемость и устойчивость автомобиля, а в конечном счете — ваша безопасность. Процедуру разумно совместить с очередным плановым техобслуживанием — сэкономяте время. Вполне вероятно, что проверка покажет — все нормально, ничего регулировать не требуется.

Но порой случается, что исправить так называемый сход-развал следует и вне графика ТО. Неравномерный износ шин, жесткий удар колесом в бордюр или о край глубокой ямы, авария, странное поведение машины на дороге: увод в сторону, рыскание — все это весомые поводы оперативно навестить мастеров. Причем, как вы правильно заметили, на многих автомобилях марки ŠKODA (на моделях Octavia, Kodiaq, Superb и Yeti) независимая подвеска может быть и на задней оси. Но про это сотрудники официальных сервисных предприятий ŠKODA и так знают, а рекомендуемые сроки проверки углов установки передних и задних колес совпадают.

**Ждем ваших вопросов по адресу [magazine@skoda-auto.ru](mailto:magazine@skoda-auto.ru)**



# Движущие силы

ТЕКСТ: **Сергей Широков** фото: **автора и ŠKODA**

**В ЧЕШСКОМ ГОРОДЕ МЛАДА-БОЛЕСЛАВ, РОДНОМ ДЛЯ АВТОМОБИЛЬНОЙ МАРКИ ŠKODA, ОТМЕТИЛИ 120-ЛЕТИЕ С НАЧАЛА ВЫПУСКА ДВИГАТЕЛЕЙ ВНУТРЕННЕГО СГОРАНИЯ. НА ПРОТЯЖЕНИИ ТРЁХ ВЕКОВ, С КОНЦА XIX СТОЛЕТИЯ ДО НАШИХ ДНЕЙ, УЖЕ В СОСТАВЕ КОНЦЕРНА VOLKSWAGEN КОМПАНИЯ НЕ ТОЛЬКО ПРОИЗВОДИТ, НО И РАЗРАБАТЫВАЕТ ПЕРЕДОВЫЕ ПО КОНСТРУКЦИИ МОТОРЫ, ОПИРАЯСЬ НА СВОЙ ОГРОМНЫЙ ОПЫТ.**

ŠKODA — одна из старейших автомобильных марок, существующих в наши дни. Не будет преувеличением сказать, что она стояла у истоков автомобилемобилизма и на пути к сегодняшнему успеху честно прошла все ступени развития. Началась история в 1895 году с выпуска велосипедов — очень прогрессивной на тот момент техники, а через какое-то время к транспортному средству, приводимому в движение «мускульной силой человека», отцы-основатели компании Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент решили придумать двигатель внутреннего сгорания.

Вацлав Лаурин, который отвечал в новом предприятии за техническое развитие, при испытании первой «мотоциклетки» потерял контроль над ее управлением, что было делом несложным, упал и лишился двух зубов. Аппарат требовал доработки. Первые прототипы имели калильное зажигание, от горячей трубки. Главным достоинством такой конструкции была одна лишь простота. За более совершенной системой, элек-

трической, на основе магнето, нужно было обращаться к Роберту Бошу, фактическому монополисту в те дни.

Представьте: глава компании, в наши дни известной всем, в конце XIX века лично отвечал из Штутгарта на письма партнеров. Господин Бош попросил 80 марок за каждое магнето — невероятно много, как показалось чехам, — исключил дальнейший торг и отказался предоставить образец устройства на тест. Узел, который вы в современной бензопиле и не заметите, весил 3,5 кг. Одно магнето от Боша все-таки было куплено в Германии, однако запустить с его помощью мотор чехам не удалось. Тогда предприниматели из Млада-Болеслава решили разработать механизм силами своей компании, и все у них получилось: чешское магнето оказалось и проще по конструкции, и легче, и существенно дешевле. В ноябре 1899 года был представлен мотоцикл Slavia с четырехтактным одноцилиндровым бензиновым мотором воздушного охлаждения, который при объеме 184 куб. см выдавал 1,25 л.с. Любопытно, что сцепления на первых

мотоциклах не было: для начала движения использовался педальный привод, а потом запускался двигатель (с толкача, как сказали бы сейчас). Мотор с колесом соединялся посредством кожаного ремня. К цепям в трансмиссии перешли в 1905-м, когда эра мотоциклов Laurin & Klement, продолжавшаяся до 1910 года, достигла зенита: компания выиграла неофициальный чемпионат мира во французском Дурдане.

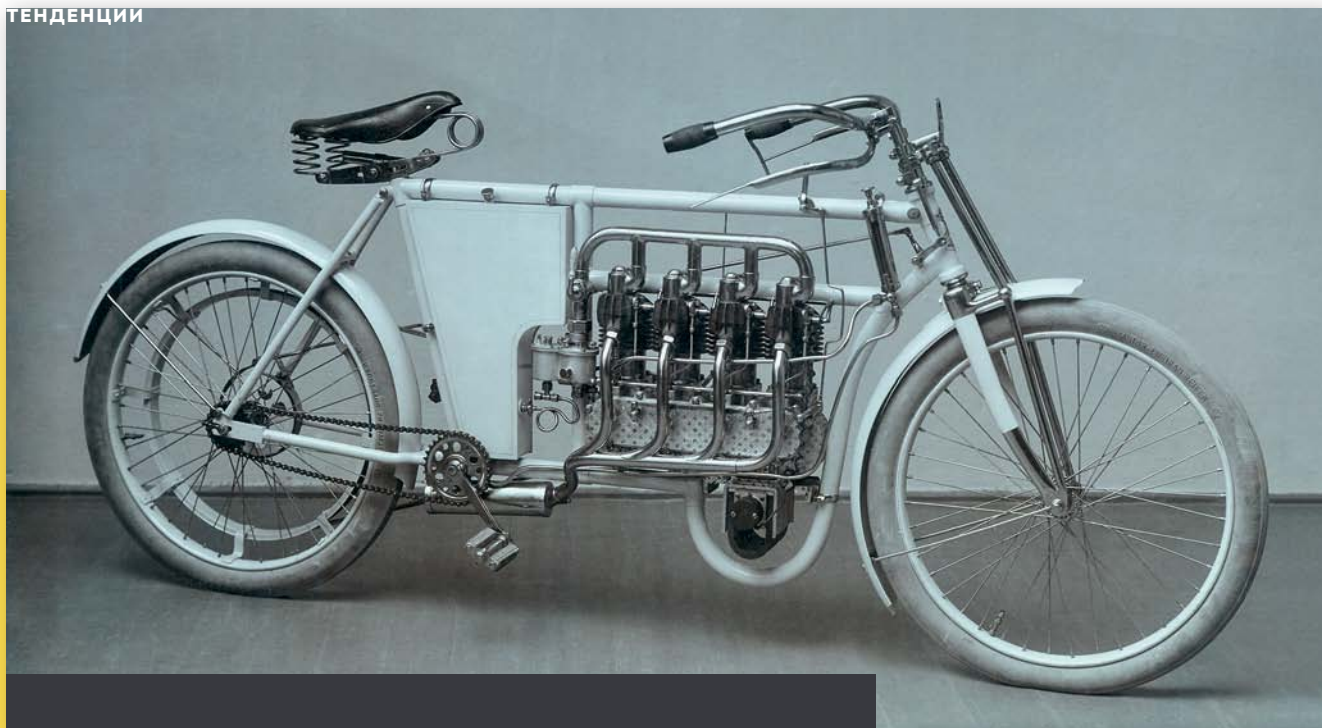
## В ЧИСЛЕ ПЕРВЫХ В МИРЕ

Темпы развития двигателестроения в начале XX века были невероятными: сейчас, если смотреть объективно, все намного консервативнее. Компании, не готовые идти вперед, исчезли быстрее, чем появлялись. В Млада-Болеславе экспериментов не боялись. В 1904 году там собрали один из первых,

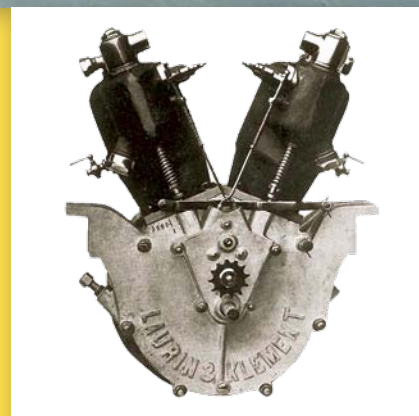


Самый первый мотор из Млада-Болеслава, 1899 год. С колесом мотоциклетки он соединялся кожаным ремнем напрямую, без коробки передач и сцепления.

#двигателивнутреннегогорения #вчислепионеров #найтиискру



В 1904 ГОДУ КОМПАНИЯ ИЗ МЛАДА-БОЛЕСЛАВА СДЕЛАЛА ОДИН ИЗ ПЕРВЫХ В МИРЕ ЧЕТЫРЁХЦИЛИНДРОВЫХ МОТОЦИКЛОВ.



1905 год. Первый автомобильный двигатель Laurin & Klement. V-образная конструкция, доставшаяся от мотоциклов. Motor работал в паре с трёхступенчатой коробкой передач.

а возможно, и первый в мире, четырехцилиндровый мотоцикл с характерным названием СССР (у модели с двумя цилиндрами букв «с» в индексе было вдвое меньше). Рядная силовая установка СССР объединяла четыре одноцилиндровых мотора: инженеры, как сказали бы сегодня, использовали модульный принцип. При суммарном рабочем объеме 570 куб. см агрегат выдавал 5 л.с. Современную копию этого аппарата демонстрировали на торжественном собрании, проведенном в Млада-Болеславе по случаю недавнего юбилея.

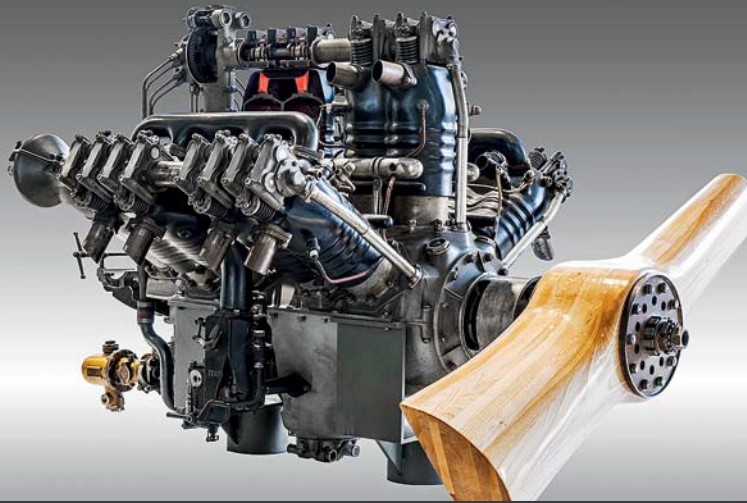
1905 год стал для Laurin & Klement переломным: компания приступила к выпуску автомобилей. На самую первую модель, Voiturette A, устанавливался двухцилиндровый V-образный четырехтактный мотор с жидкостным

охлаждением. При рабочем объеме 1005 куб. см он выдавал 7 л.с., чего хватало для достижения скорости 45 км/ч, максимально разрешенной в Австро-Венгрии, частью которой являлась Чехия. Кто и как мог в то время зафиксировать нарушение на дорогах общего пользования — отдельный вопрос. Но достоверно известно, что уже с 1901 года компания принимала участие в спортивных мероприятиях, где скорость четко фиксировалась. Гонки — успех в них напрямую влиял на продажи — служат важным стимулом развития моторостроения. Только представьте. В 1905 году мощность серийного автомобиля составляет 7 л.с., а уже в 1909-м компания выпускает — пускай и в двух экземплярах — гоночную модель FCR. При объеме 5,6 л двигатель FCR развивал

100 л.с. За счет очень высокого капота, вызванного большим, 250-миллиметровым ходом поршней — цилиндров-то всего четыре! — водитель периодически смотрел на трассу как из кабины паровоза, сбоку, а сам автомобиль получил ласковое прозвище Гроб. Однако первую же гонку, подъем на холм в австрийском Земмеринге, Laurin & Klement FCR с известным гонщиком Отто Иеронимусом за рулем выиграл.

#четыремотораводном #гонкидвигательпрогресса #ходпоршня





Производимый в 1920-х по лицензии двигатель L&K Lorraine-Dietrich 450. Максимальная мощность — 450 л.с. при 1850 об/мин. Расход топлива — 240 г на 1 л.с. в час.

## СВЯЗЬ ВРЕМЁН

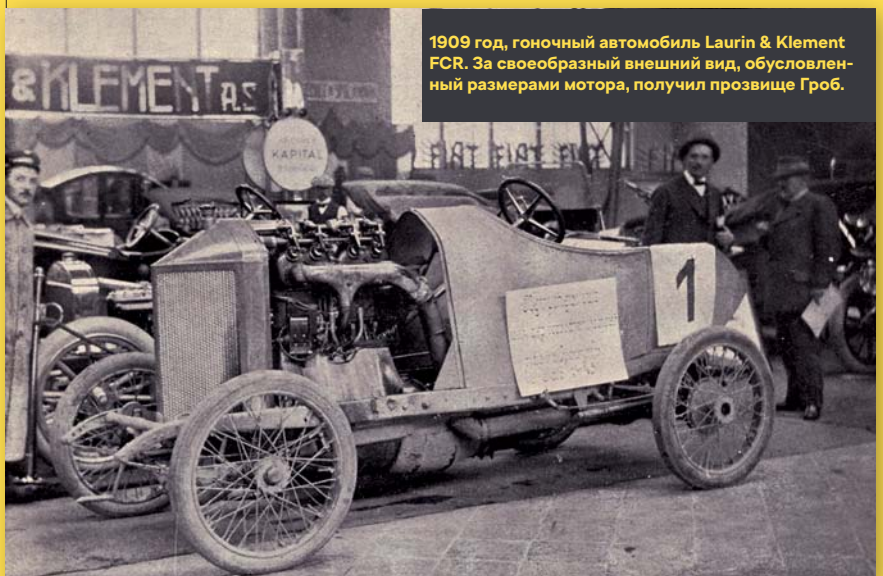
В 1906 году компания из Млада-Болеслава представляет рядный четырехцилиндровый двигатель, в 1907 году — рядный восьмицилиндровый, один из первых в Европе. В 1908 году в сотрудничестве с изобретателем Франтишеком Кршижиком Laurin & Klement создает на базе шасси Type E автомобиль с необычным приводом: бензиновый двигатель вырабатывает электрическую энергию, а колеса приводят в движение два электромотора. Сегодня такие машины называют гибридными.

В 1910 году первый самолет в небо Чехии поднимает мотор (4,5 л/ 50 л.с.), выпущенный на автомобильном заводе в Млада-Болеславе. В 1920-х — как раз в эти годы Laurin & Klement входит в состав большого объединения ŠKODA из города Пльзень — инженеры компании экспериментируют с новыми типами моторов, используя очень перспективную, как казалось тогда, золотниковую систему газораспределения. Чешские конструкторы старались быть на острие прогресса.

Высокая квалификация сотрудников позволила предприятию из Млада-Болеслава на фоне кризиса на автомобильном рынке переключиться в 1924 году на выпуск авиационных двигателей по лицензии французской компании Lorraine-Dietrich. 12-цилиндровый W-образный мотор при объеме 24,4 л выдавал 450 л.с. Также ŠKODA делала двигатели, бензиновые и дизельные, для

грузовиков, автобусов, сельхозтехники и промышленных предприятий, но это отдельная история.

В 1937 году ŠKODA переходит от нижнего (SV) к верхнему расположению распределительных валов (OHV) — тому, которое используется и сейчас. Довоенный флагман модельного ряда даже получил эти буквы в название — Superb OHV. Действительно, было чем гордиться: массовый переход на более легкий, точный и «оборотистый» газораспределительный механизм OHV случился позднее, а некоторые европейские компании держались за явно устаревший «нижний вал» до конца 1970-х. Рядный шестицилиндровый мотор Superb OHV при объеме 3,1 л имел мощность 85 л.с. Вместе с ним выпускался и Superb с 96-сильным двигателем V8, тоже с «верхними валами», но в этом случае в индекс вынесли солидный объем — 4000 (точнее, 3991 куб. см). Кстати, первый верхневальный мотор компания выпустила в 1909 году для описанной выше модели FCR: спортивные программы способствовали внедрению передовых решений.



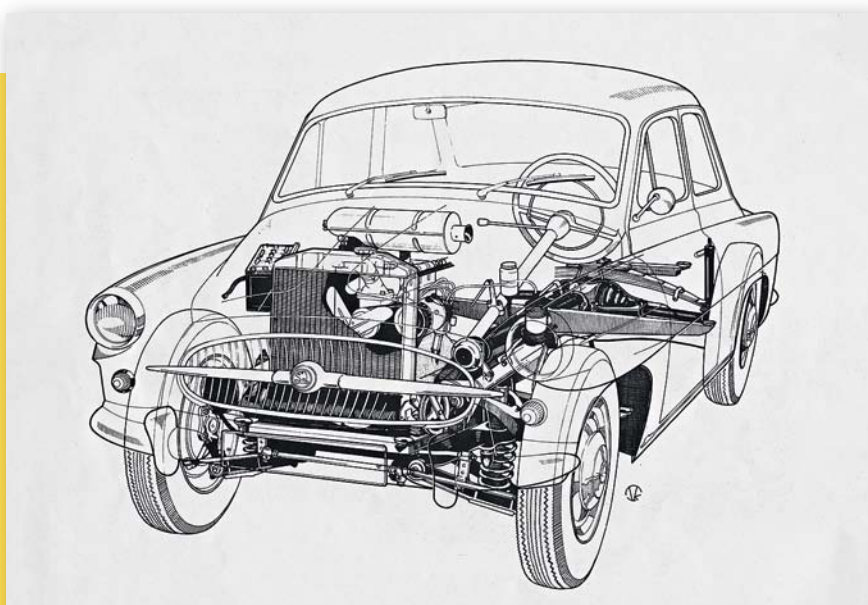
1909 год, гоночный автомобиль Laurin & Klement FCR. За своеобразный внешний вид, обусловленный размерами мотора, получил прозвище Гроб.

#газораспределение #жидкостноеохлаждение #наземле #ивнебе

При этом ŠKODA понимала: устойчивость компании может обеспечить только широкий модельный ряд. Superb при всем техническом совершенстве и некоторой избыточности стоил как хороший частный дом. Для среднего класса требовались массовые машины — проще и дешевле. Тогда же, в 1930-х годах, были сконструированы доступные и очень популярные четырехцилиндровые двигатели объемом около 1 л. Они существовали в разных вариантах и, без всякого преувеличения, пережили свое время, что дает повод поговорить и о связи времен, и о том, что двигателестроение одновременно является и очень передовой, и очень инертной областью конструирования.

Удачные решения живут десятилетиями. Смотрите сами. Довоенные литровые моторы стали базой для моделей ŠKODA второй половины 1940-х годов. Потом, пройдя модернизацию, достались «Октавии» первого современного поколения. Мы уже переместились в 1960-е.

В 1964 году завод выпускает очень важную в своей истории модель — 1000 MB. Цифры — объем мотора, MB — город Млада-Болеслав. Автомобиль получил несущий кузов — у предше-



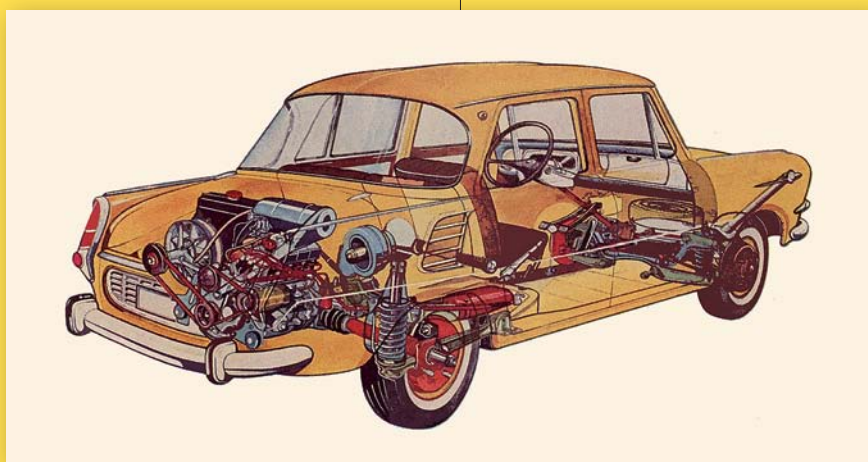
Инженеры ŠKODA всегда были готовы к радикальным обновлениям. Octavia первого исторического поколения, выпуск которой начался в 1959 году, имела рамную конструкцию и переднее расположение мотора. Следующая модель, 1000 MB, представленная в 1964 году, получила несущий кузов, а двигатель переместили назад (нижняя иллюстрация).

ственницы «Октавии» была еще рамная конструкция, мотор имел жидкостное охлаждение, но находился, как у советского «Запорожца», сзади.

Двигатель 1000 MB мощностью 42 л.с. получился очень прогрессивным. Блок цилиндров для него делали не из привычного чугуна, а отливали из

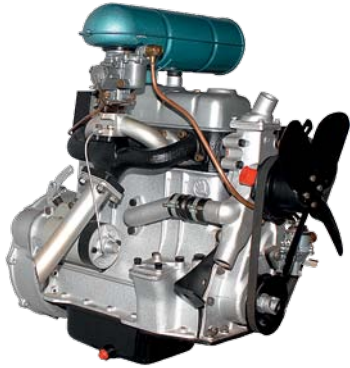
алюминия под давлением, для чего использовалось техническое решение, запатентованное в Чехии еще в 1922 году. Компания опять опередила время: легкие алюминиевые блоки стали массовыми только спустя 10–15 лет. А тогда, в 1960-х, патент на их изготовление капиталистическая компания Renault приобрела у социалистической ŠKODA. Тот, кто немного знаком с историей мирового автомобилестроения, знает, что в те годы копирование обычно происходило в обратном направлении: западные компании задавали тон. Но вот что интересно. В основе двигателя 1000 MB — все те же моторы 1930-х годов. Глубоко модернизированные, но все же.

В 1980-х годах «партия и правительство» Чехословацкой Социалистической Республики поставили перед заводом в Млада-Болеславе задачу сделать новый автомобиль, с передним приводом и передним расположением мотора. Ни времени, ни денег на разработку нового двигателя с чистого листа не было. За



#несущийкузов #лёгкийалюминиевыйблокцилиндров #двигательсзади

Двигатель автомобиля 1000 MB имел прогрессивную для 1960-х годов конструкцию с алюминиевым блоком цилиндров.



основу взяли силовую установку 1000 MB. С моделью Favorit — а речь идет о нем, «чешском „Гольфе“» — компания ŠKODA и попала под крыло концерна Volkswagen. Но это не конец истории! Продолжая совершенствоваться и менять рабочий объем, те самые моторы, над которыми работали инженеры еще до Второй мировой войны, под капотом модели Fabia дожили до 2003 года. Оснащенные системами впрыска топлива и отвечающие новейшим требованиям по уровню вредных веществ в отработавших газах, они служили свидетельством технической эстафеты. Кстати, среди инженеров ŠKODA немало династий. Работать в компании — почетно и престижно, что регулярно подтверждают опросы. Предприятие в Млада-Болеславе — один из самых привлекательных работодателей в стране.

## СИЛА — В ЕДИНСТВЕ

Когда концерн Volkswagen стал владельцем марки ŠKODA, у многих в Чехии были опасения, что их национальная компания, далеко не самый крупный на тот момент игрок на мировом автомобильном рынке, просто



ОТКРЫТЫЙ В 2014 ГОДУ МОТОРНЫЙ ЦЕНТР ОБОШЁЛСЯ В 45 МЛН ЕВРО. ЗДЕСЬ ЖЕ ŠKODA РАЗРАБАТЫВАЕТ КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ. В ЭТО НАПРАВЛЕНИЕ ВЛОЖИЛИ ЕЩЁ 8 МЛН ЕВРО.

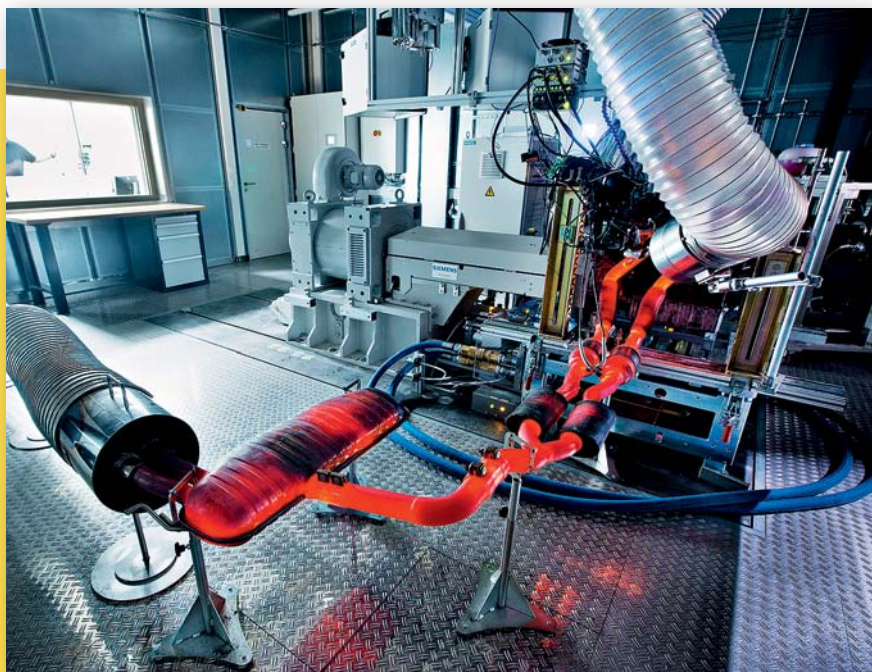
превратится в очередной сборочный конвейер, а инженеры и конструкторы останутся не у дел. Примеры таких «слияний и поглощений» были и есть.

К счастью для чешской марки и города Млада-Болеслав, этого не произошло. Став частью огромной международной корпорации, ŠKODA сохранила свой потенциал, который в русском языке обозначается заумной аббревиатурой НИОКР (научно-исследовательские и опытно-конструкторские работы), а в английском — R&D (Research and Development).

Чешское предприятие вошло в состав Volkswagen Group в 1991 году, а уже в 1997-м завод в Млада-Болеславе поставлял литровый 50-сильный двигатель собственной разработки для других

брендов концерна. В 2001 году ŠKODA начала выпуск оригинальных трехцилиндровых двигателей 1.2 HTP, которые помимо моделей Fabia и Roomster устанавливались на автомобили родственных марок: Volkswagen Fox, Volkswagen Polo и SEAT Ibiza. В 2009 году со стартом производства двигателя 1.2 TSI началась эра новых экономичных, со сниженными показателями выброса вредных веществ, четырехцилиндровых моторов с непосредственным впрыском топлива.

В 2014 году в Млада-Болеславе открылся новый научно-технический центр по разработке двигателей, который только на первом этапе обошелся в 45 млн евро. Техническое оснащение центра позволяет проводить различные испытания, в том числе и ресурсные.



Двигатель раллийной Fabia R5. Турбо, 1,6 л, 288 л.с. Об успехах заводской команды — на стр. 68.

Мотор 1.6 MPI серии EA 211. Разработан в Чехии, выпускается в России.



Сейчас марка вступает в эру электромобильности: осенью 2019 года в Млада-Болеславе налажено производство высоковольтных батарей для plug-in (подзаряжаемых) гибридных моделей. Так что продолжение следует.

## ŠKODA РАЗРАБАТЫВАЕТ, ИСПЫТЫВАЕТ И ВЫПУСКАЕТ МОТОРЫ НЕ ТОЛЬКО ДЛЯ ГРАЖДАНСКИХ, НО И СПОРТИВНЫХ МАШИН.

Центр работает с моторами мощностью до 400 кВт (544 л.с.), что учитывает потребности команды ŠKODA Motorsport. Помимо бензиновых моторов ŠKODA также разрабатывает агрегаты, которые работают на биоэтаноле и сжатом природном газе (CNG).

Очень популярный в нашей стране двигатель 1.6 MPI, устанавливаемый на модели ŠKODA Octavia, ŠKODA Rapid и Volkswagen Polo, который с сентября 2015 года выпускается на заводе в Калуге, был тоже разработан в Чехии. В сотрудничестве с концерном Volkswagen удалось внедрить в классический атмосферный двигатель с распределенным впрыском

(серия MPI — специализация марки) передовые технические решения, например интегрированный в головку блока цилиндров выпускной коллектор. Звучит сложно, а на деле обеспечивает быстрый прогрев моторов в холодную погоду.

Производство двигателей в самой Чехии также сохранилось. Главный завод компании в Млада-Болеславе в день выпускает до 2400 моторов серии EA 211 рабочим объемом от 1 л до 1,6 л, которые устанавливаются на автомобили разных марок концерна Volkswagen, предназначенных для покупателей в странах Европейского союза, Мексики, Индии и Африки.

#альтернативноеопливо #распределённыйвпрыск #сделановРоссии

# СТИЛЬ ЖИЗНИ



**В ЛУЧШИХ ТРАДИЦИЯХ**  
Команда ŠKODA  
Motorsport подвела итоги  
раллийного сезона  
2019 года. **72**

**ПОПРОБУЙ САМ**

Кухня польская: бигос — это вам не солянка. **68**

#история #спорт #культура

# Короли и капуста

текст: Владимир Гридин фото: Дмитрий Лебедев

**ПРОДОЛЖАЕМ ИЗУЧАТЬ КУХНИ СТРАН, В КОТОРЫХ УСПЕШНО ПРОДАЁТ АВТОМОБИЛИ КОМПАНИЯ ŠKODA. СЕГОДНЯ НА ОЧЕРЕДИ ПОЛЬША, КОТОРУЮ ПРЕДСТАВЛЯЕТ БИГОС — БЛЮДО, ПОЧИТАЕМОЕ И КРЕСТЬЯНАМИ, И КОРОЛЯМИ.**

**П**ольский бигос (он же бигус) — традиционное зимнее блюдо для большой семьи или шумного дружеского застолья. Готовят его, как правило, сразу помногу, и есть мнение, что на второй или третий день бигос становится только вкуснее. Рецепту несколько столетий. Старейшие польские поваренные книги упоминают бигос из рябчиков, карпа и даже раков, о чем к настоящему времени все успели забыть.

Блюдо окончательно сформировалось на территории Речи Посполитой, поэтому присутствует в кухнях нескольких стран — Польши, Литвы, Белоруссии и Украины. Само же слово, вероятно, пришло из немецкого языка.

Есть сведения, что в старину бигос считался блюдом знати, где к большому количеству белковых ингредиентов (объединим этим понятием составляющие от свиной вырезки до раковых шеек) добавляли квашеные фрукты, лимоны, изюм и дорогие пря-

ности. Капуста появилась позже, когда рецепт ушел в народ, но за счет своей дешевизны быстро превратилась в основу блюда, став, выражаясь терминами литературоведения, протагонистом.

По поводу бигоса, как и по поводу любого популярного в народе блюда, есть ряд сложных вопросов. Какое мясо лучше использовать и как крупно его резать? Сколько брать квашеной капусты, а сколько свежей? Вопрос не праздный: сочетание двух этих компонентов — фишка блюда, если говорить языком уже далеким от литературоведения. Или такая дилемма. Томатная паста — божественная добавка или от лукавого?

Проще всего решается вопрос о том, как резать мясо. Последние лет триста бигос традиционно готовят на охотах — «капустную» основу берут с собой, остальное добавляют на месте, — а потому мясо рубят по-мужски, большими кусками.

Рецептом бигоса, приведенным здесь, с нами поделился Роберт Кухарски, поляк, который работает в Москве

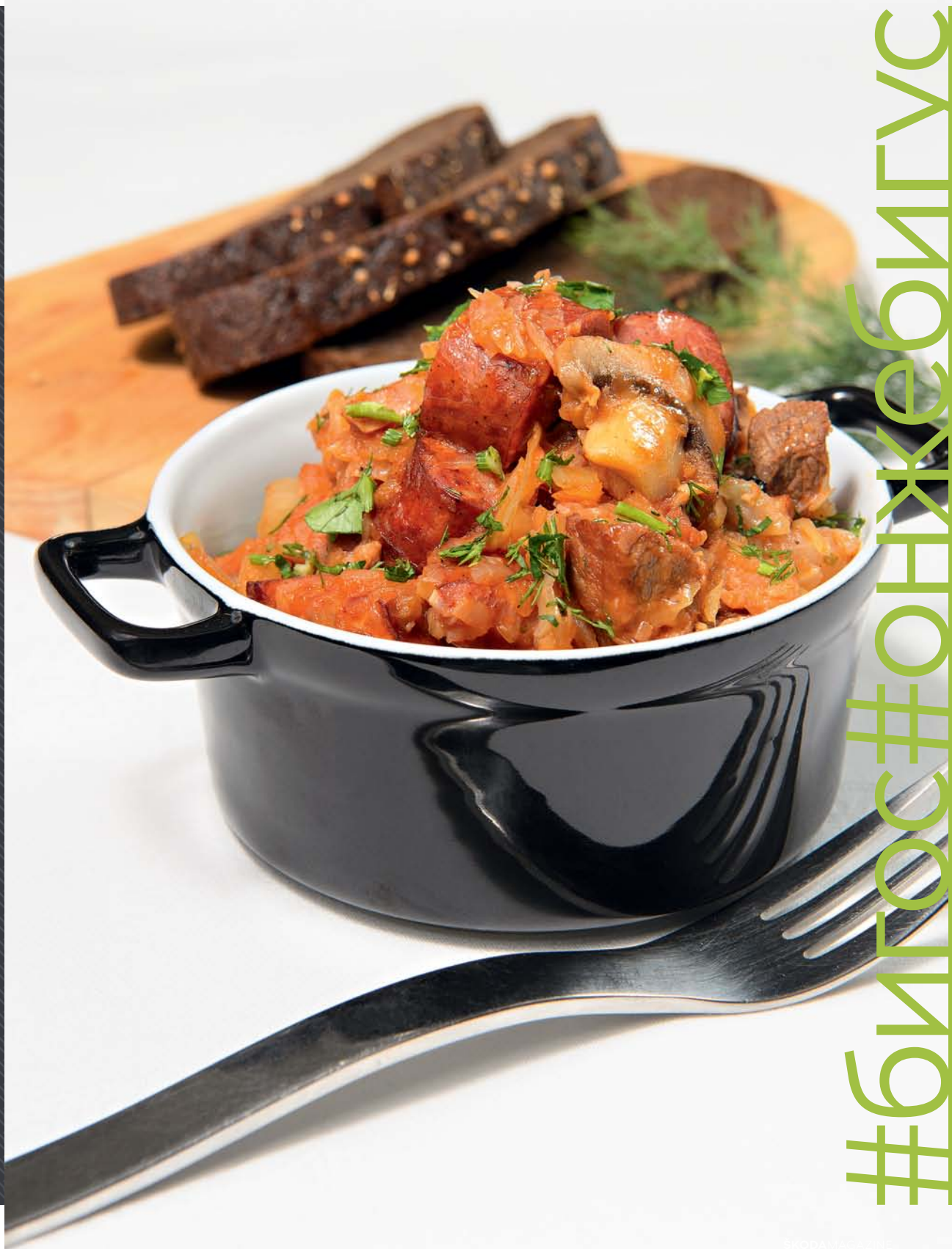
шеф-поваром сети «Шоколадница». Он рассказывает: «Моя бабушка готовила на дровяной печи, и ее бигос был особенно вкусным. В ход шло любое мясо — от свинины и говядины до зайчатины, утки или гуся. Добавляли к ним ветчины и колбасы: чем разнообразнее, тем вкуснее».

Бигос — блюдо, объединяющее весь польский народ, вне зависимости от рода занятий и круга общения. «На первом приеме, который мы дали в Париже в нашей квартире на Монмартре в 1932 году, я решила подать именно бигос», — вспоминала жена всемирно известного польского пианиста еврейского происхождения Артура Рубинштейна Нели. «Утонченным друзьям Артура» блюдо понравилось и вскоре стало фирменным на домашних приемах в семье пианиста.

Принципиальное, пожалуй, отличие бигоса от знакомой всем солянки — упомянутый выше союз капусты в двух «агрегатных состояниях»: свежем и квашеном. Последняя придает бигосу кислую нотку, но, чтобы она не выделялась в общем хоре других вкусов, квашеную капусту польские хозяйки не просто хорошенько отжимают, но еще и промывают под водой. Есть и такая хитрость. Если томить бигос достаточно долго, он приобретет восхитительный карамельный оттенок, и необходимость добавлять в него томатную пасту отпадет сама собой. Глубина вкуса достигается и долгим приготовлением, и временем, когда бигос настаивается. Сразу после готовки вкусы в бигосе еще чувствуются отдельно (и пикантная, чуть пощипывающая язык остринка, и прозрачная кислинка, и легкая сладость), а через день-другой проникают друг в друга, смешиваются и создают восхитительный аромат зимнего застолья.

ПОПРОБУЙ САМ

#БИГЭС#ОНЖЕБИГУС  
#блюдародовмира #союзвухкапуст #охотничьиразсказы #простоноизысканно



ГЛУБИНА ВКУСА ДОСТИГАЕТСЯ И ДОЛГИМ ПРИГОТОВЛЕНИЕМ, И ВРЕМЕНЕМ, КОГДА БИГОС НАСТАИВАЕТСЯ.



## РОБЕРТ КУХАРСКИ

Директор по продукту и бренд-шеф сети «Шоколадница»

Диетолог по первому образованию (окончил Краковскую академию физической культуры), Роберт всегда выступал за то, чтобы люди питались не только вкусно, но и правильно. За 20 лет он прошел путь от рядового повара до шефа. Так, около 15 лет Роберт отдал сети семейных ресторанов Giraffe в Лондоне, куда приезжали поесть Кайли Миноуг, Гвинет Пэлтроу и футболисты «Арсенала». В «Шоколаднице» пан Кухарски отвечает за разработку и усовершенствование меню, соответствующего современным трендам и запросам гостей.

## БИГОС

Ингредиенты для приготовления



**Капуста квашеная**, отжатая от сока и промытая — 1,5 кг

**Капуста белокочанная**, свежая, рубленая — 1,5 кг

**Шампиньоны** сырые (в сезон можно использовать и свежие лесные грибы) — 100 г

**Масло подсолнечное** рафинированное — 20 мл

**Говядина**, мякоть — 350 г

**Свинина**, мякоть — 500 г

**Колбаса краковская** — 500 г

**Копченая грудинка** (с мясом и салом) — 300 г

**Сухое красное вино** — 200 мл

**Лавровый лист** — 3 шт.

**Душистый перец** — 10 зерен

**Черный перец** горошком — 5 г

**Ягоды можжевельника** сушеные — 10 шт.

**Соль** — по вкусу



ЧТО ДА КАК



**1** ■ Тонко нашинкуйте свежую белокочанную капусту. Положите ее в воду и поставьте на огонь. Количество воды зависит от того, как долго вы будете готовить блюдо. Если часа три, то воды испарится много, лишнюю жидкость в крайнем случае можно слить.



**2** ■ После закипания добавьте квашеную капусту и тушите около получаса. Затем положите специи: лавровый лист, душистый и черный перец, ягоды можжевельника. Тушите на слабом огне еще около получаса. Добавьте в рагу вино. Готовьте на медленном огне не менее полутора часов, часто помешивая и добавляя воду по мере необходимости.

#краковскаяколбаса #варимитущим #ягодыможжевельника #капустаккапасте #жаримдокорочки #смачного #авдугостанетсяназавтра #зимнееблюдо



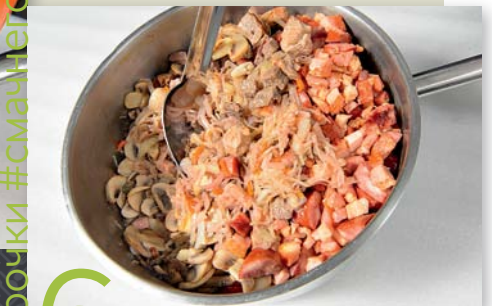
**3** ■ Обжарьте на масле говядину и свинину, нарезанные кубиками среднего размера. Приправьте мясо чайной ложкой соли и половиной чайной ложки свежемолотого черного перца. Готовьте на медленном огне до испарения жидкости, постоянно помешивая, пока мясо не станет золотисто-коричневым. Потом мясо надо добавить к капусте, перемешать и продолжить тушить блюдо.



**4** ■ Порезьте грудинку на кубики и обжарьте до появления хрустящей корочки. Масло не нужно — необходимый для жарки жир даст сама грудинка. Грудинку отправляем в кастрюлю, а на ее место — колбасу, которая после обжарки тоже отправится к капусте.



**5** ■ Промойте, почистите и порежьте грибы. Пожарьте, чуть подсолите, а потом — в бигос. Там им хватит и 10 минут, но можно оставить на час, если капуста не достигла той стадии мягкости, что нужна вам.



**6** ■ Приправьте рагу солью и по необходимости — перцем. Если получится оставить часть приготовленного на следующий день — все не съедят сразу, — оцените, как изменится вкус блюда, которое провело сутки в холодильнике. Должно стать только лучше.

Смачного! Приятного аппетита!

# Эволюция успеха

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

ЕСЛИ ПОСМОТРЕТЬ НА ИТОГОВЫЕ РЕЗУЛЬТАТЫ РАЛЛИЙНЫХ ПЕРИПЕТИЙ 2019 ГОДА, ТО СОЗДАЁТСЯ ВПЕЧАТЛЕНИЕ, ЧТО КОМАНДА ŠKODA MOTORSPORT ВО ВСЕХ ТУРНИРАХ ПОБЕЖДАЛА ОДНОЙ ЛЕВОЙ. ТЕМ НЕ МЕНЕЕ ПРОШЕДШИЙ СЕЗОН ОТНЮДЬ НЕ БЫЛ ЛЁГКОЙ ПРОГУЛКОЙ ЗА КУБКАМИ И ТИТУЛАМИ.



**Н**о для начала — о новом регламенте, по которому предстояло жить на чемпионате мира 2019 года экипажам, выступающим на автомобилях популярной технической категории R5, ярким представителем которой как раз и является раллийная ŠKODA Fabia. В прошедшем сезоне во втором, младшем эшелоне World Rally Championship были зафиксированы две зачетные группы: «просто» WRC 2 и WRC 2 Pro. Первая отдана на откуп «частникам», а во второй, профессиональной, соревнуются заводские коллективы. Для «заводчан», которые помимо ŠKODA Motorsport были представлены коллективами марок Ford и Citroen, по сути, мало что изменилось, а вот «частники» получили возможность выяснять отношения между собой на равных, в их зачете больше не фигурировали экипажи, имеющие мощную финансовую поддержку непосредственно от производителей.

А на техническую поддержку со стороны завода — за отдельную, естественно, плату — частные команды, выбравшие Fabia R5, по-прежнему вправе были рассчитывать. Глава ŠKODA Motorsport Михал Храбанек отметил, что постоянное общение с клиентами в условиях реальных гонок позволяет выпускать еще более конкурентоспособные гоночные машины. Но и без того Fabia R5 — невероятно успешный по меркам мирового ралли проект. Штучный товар — цена автомобиля в Европе только стартует примерно от 180 000 евро — продается десятками экземпляров в год.

## ОРГАНИЗАЦИОННЫЕ МОМЕНТЫ

Главной действующей силой ŠKODA Motorsport в борьбе за титул в категории WRC 2 Pro чемпионата мира 2019 года команда сделала экипаж в составе финнов Калле Рованперы и Йонне Халттунена. Их и делегировали на большую часть этапов мирового первенства. На отдельных ралли к ним присоединялись другие заводские пары гонщиков, например финны Ээрик Пиетаринен — Юхана Райтанен или чехи Ян Копецки — Павел Дреслер.

По регламенту команда автопроизводителя должна принять участие как минимум в семи этапах, в том числе с обязательным выездом за пределы Европы, а полученные за каждый этап очки суммируются. В личный зачет пилотов и штурманов идут восемь (то есть не более восьми) лучших результатов конкретного экипажа.

На первую гонку сезона, Ралли Монте-Карло, в обоих зачетах WRC 2 вышла «чертова дюжина» экипажей, выступающих на ŠKODA Fabia R5, — более трети всех участников, выбравших технику категории R5. И практически все — «частники».

Лед, снег, участки асфальта со следами гравия — это все дороги Ралли Монте-Карло. «Здесь выбор шин часто напоминает лотерею. Но мне нравится это ралли, и я постараюсь использовать прошлогодний опыт», — говорил перед стартом Калле Рованпера, единственный заводской пилот ŠKODA на дебютном этапе WRC 2019.

Несмотря на обстоятельства, в сезоне 2019 года ŠKODA Fabia R5 блистала на любых трассах. На фото — этап чемпионата мира на итальянском острове Сардиния.

#раллиМонтеКарло #горы #всегдалотерея

## ВСЁ БОЛЬШЕ ЧАСТНЫХ КОМАНД ВЫБИРАЕТ ŠKODA FABIA R5. ИЗВЕСТНЫЙ РОССИЙСКИЙ РАЛЛИСТ НИКОЛАЙ ГРЯЗИН ПРЯМО НАЗЫВАЕТ МАШИНУ «ЛУЧШЕЙ В КАТЕГОРИИ».

Молодой Калле — в октябре 2019 года ему исполнилось 19 лет — слывет умением бороться до конца, тем, что финны называют словом *sisu*. И это умение пригодилось экипажу ŠKODA Motorsport уже в самом начале гонки. Поворот с коварной комбинацией снега и льда — и заводская Fabia R5 оказывается в канаве, где к тому же «встречается» с ранее попавшим в аварию автомобилем Теему Сунинена, выступающего в «старшей» категории на автомобиле Ford Fiesta WRC.

На то, чтобы достать «Фабью» и отремонтировать ее в полевых условиях, у экипажа ушло более десяти минут, но самое интересное, что финны нашли силы решительно продолжить ралли. И если сразу после аварии и последующего ремонта Рованпера занимал 84-е место в общем зачете, то за время ралли он сумел отыграть 66 позиций. На финише гонки Калле Рованпера был на втором месте в зачете WRC 2 Pro и заработал важные для себя и команды 18 очков. Напомним, что за победу экипаж получает 25 очков, далее баллы, согласно месту в таблице, распределяются так: 18, 15, 12, 10, 8, 6, 4, 2, 1.

При этом сам гонщик остался не очень доволен результатом, а руководитель команды, напротив, похвалил экипаж за «проявленную волю к победе».

### И СНЕГ, И ЖАРА

Единственным по настоящему зимним, снежным этапом чемпионата мира является Ралли Швеции, на котором цвета ŠKODA Motorsport в сезоне 2019 года представляли два экипажа, Калле Рованперы и Ээрика Пиетаринена, а общее представительство автомобилей чешской марки было еще более внушительным, чем в Монте-Карло, — 16 экипажей из 30 зарегистрированных в категории R5. Калле впервые стартовал в Швеции, и дебют начался с неудачи — автомобиль угодил в сугроб, из которого удалось выбраться только с помощью зрителей. И снова погоня. Показав лучшее время на 14 спецучастках в зачете WRC 2, экипаж занял второе место в категории WRC 2 Pro. Но чемпионат только начинался.

В аргентинском этапе экипажи ŠKODA Motorsport не участвовали, но и здесь ŠKODA Fabia R5 продемонстрировала свои лучшие качества: весь подиум «частного» зачета WRC 2 оккупировали представители марки, а победу одержал экипаж мексиканца Бенито Гурреры. На французском этапе чемпионата мира, ралли Tour de Corse, экипаж Калле Рованперы выступал впервые, но финны сразу захватили лидерство в категории

WRC 2 Pro. К сожалению, за день до окончания гонки в скользком повороте одного из спецучастков их автомобиль налетел на большой камень. На первый взгляд авария не казалась серьезной, но вскоре выяснилось — поврежден каркас безопасности, и это означало снятие экипажа с гонки. Тем не менее и в этом случае на подиуме Ралли Корсики оказались участники, выступавшие на ŠKODA Fabia R5, — победу в зачете WRC 2 одержал экипаж итальянца Фабио Андольфи, а второе место занял дуэт россиян под «руководством» Николая Грязина. Кстати, вот что этот гонщик частной команды SRT говорит про свою машину: «Что касается ŠKODA Fabia R5, то наш выбор был в первую очередь основан на потрясающей надежности этого автомобиля. Это очень важно, так как позволяет мне развиваться в профессиональном плане. Сейчас все больше и больше производителей приходит в R5, но на данный момент Fabia — лучшая в категории».

### ГЛАВНОЕ — НАЧАТЬ!

Чили — новый этап раллийного чемпионата мира, который появился в 2019 году. И на нем Калле Рованпера и Йонне Халттунен в полной мере продемонстрировали, что северное финское *sisu* работает в любой точке мира.

Здесь, в Южной Америке, в заводской заявке ŠKODA Motorsport помимо Калле и Йонне значился экипаж в составе Марко Буласии Уилкинсона (Боливия) и Фабиана Крету (Аргентина). И это ралли стало впечатляющим сражением между Калле Рованперой и Мадсом Эстбергом, выступающим на Citroen C3 R5: от спецучастка

#волякпобеде #поддержкачастныхкоманд #осознанныйвыбор



1

1. Ралли Швеции для экипажа Калле Рованперы прошло не без приключений, но завершилось на второй ступени пьедестала.

2. На Корсике экипаж россиянина Николая Грязина (на фото) пришел вторым в «частном» зачете WRC 2. Первое место — у итальянца Фабио Андольфи, который также выступал на Fabia R5.

#раллиШвеции #раллиАргентины #раллиКорсики



2



3

3. Калле Рованпера и Йонне Халттунен свою первую в сезоне победу одержали в Чили.



1



2

#раллиЧили #раллиПортугалии #раллиИталии



3

1. На канале ŠKODA Motorsport в YouTube можно найти интересный ролик про «искусство прыжков» в ралли.

2. Калле Рованпера и Йонне Халттунен настроены на победу, даже когда обстоятельства складываются не очень.

3. Ралли Германии. Первое место — у чеха Яна Коpecки, ветерана заводской команды. Калле Рованпера финишировал на третьей позиции.



к спецучастку «дуэлянты» обменивались «уколами». Победу в этой схватке одержал Калле. Экипаж Уилкинсона финишировал на четвертом месте. Ралли Чили стало лишь шестым из 14 этапов WRC 2019 года, так что впереди для ŠKODA Motorsport было еще много работы. Тем более что на тропу войны предстояло выйти существенно обновленной версии ŠKODA Fabia R5 evo. Автомобиль получил более прочный и безопасный кузов (видимое отличие — фары со светодиодными дневными ходовыми огнями); двигатель с модернизированными системами охлаждения, смазки и питания стал несколько мощнее; в соответствии с новыми характеристиками изменилась коробка передач и блок управления мотором, главная электронная деталь во всей машине. Напомним, что никаких систем стабилизации и ABS в подобном гоночном автомобиле нет.

Дебютом для чешской новинки в чемпионате мира стало Ралли Португалии — именно здесь в 2015 году впервые стартовала и модель Fabia R5. Вести автомобили на «премьерном показе» предстояло экипажам Калле Рованперы и Яна Копецки. Кстати, Ян Копецки и его штурман Павел Дреслер за неделю до ралли Португалии уже открыли счет побед для «эволюционной» Fabia R5 evo — это произошло на третьем этапе чемпионата Чехии. Гравийные трассы — сильная сторона Калле, и в Португалии он быстро захватил лидерство, хотя никогда не выступал здесь ранее. Итогом стала блестящая победа Калле и Йонне. Прекрасно выступили в Португалии и Ян с Павлом, обеспечившие ŠKODA Motorsport впечатляющий дубль (первое и второе места на подиуме).

Более того, в первой десятке класса WRC 2, абсолютном зачете среди «частников» и профессионалов, на

## В РЕЖИМЕ ГОНКИ РАСХОД БЕНЗИНА У 288-СИЛЬНОЙ ПОЛНОПРИВОДНОЙ FABIA R5 СОСТАВЛЯЕТ ПРИМЕРНО 60 Л/100 КМ.

той гонке оказались семь автомобилей ŠKODA Fabia R5! И еще. Победа в Португалии позволила Калле Рованпере выйти в лидеры зачета WRC 2 Pro. Восхождение началось.

### И ЧИСЛОМ, И УМЕНИЕМ

На этапе чемпионата мира в Италии, на острове Сардиния, был зафиксирован очередной рекорд: из 37 стартовавших в категории R5 автомобилей 21 был собран в специальном цехе в чешском городе Млада-Болеславе и назывался ŠKODA Fabia.

Самыми быстрыми и удачливыми на Rally Italia Sardegna в категории WRC 2 Pro был экипаж Калле Рованперы, а его напарник по ŠKODA Motorsport Ян Копецки финишировал на второй позиции. Второй подряд дубль, после которого ŠKODA Motorsport выходит в лидеры и командного зачета!

Но раллийный чемпионат мира едва перевалил свой экватор, поэтому терять концентрацию внимания было нельзя. А следующей гонкой было Ралли Финляндии, которое Калле всегда очень нравилось: «Это потрясающе: нигде в мире нет ралли, где вы постоянно мчитесь на пятой передаче и столь часто летите по воздуху». У себя на родине Калле и Йонне команду не подвели, одержав победу с большим преимуществом. А на следующем этапе

чемпионата мира, Ралли Германии, уже блистал экипаж Яна Копецки и Павла Дреслера, а Калле и Йонне финишировали в зачете WRC 2 Pro на третьем месте. В то же время ŠKODA Fabia R5 evo продолжала демонстрировать потрясающий потенциал: в «частной» категории WRC 2 выступающие на ней экипажи Фабиана Крейма и Мариана Грибеля заняли в Германии соответственно первое и второе места.

### ВРЕМЯ ПРИМЕРЯТЬ КОРОНУ

Развязка в борьбе за чемпионский титул в зачете пилотов категории WRC 2 Pro наступила на Ралли Великобритании, когда Калле Рованпера и Йонне Халттунен одержали свою пятую в сезоне победу на этапах мирового раллийного первенства. И теперь, за два этапа до окончания чемпионата, у соперников не было даже математических шансов опередить экипаж ŠKODA Motorsport. А Ян Копецки, выступавший на этот раз со штурманом Яном Глоушеком, финишировал на втором месте, принеся важные очки в командный зачет чемпионата. И чемпион среди команд-производителей определился уже на следующем этапе в Испании, когда Ян Копецки — Ян Глоушек и Калле Рованпера — Йонне Халттунен финишировали соответственно на втором и третьем местах, что позволило ŠKODA

#WRC2Pro #SKODAMotorsport #ещёлучше #FabiaR5evo #эволюция

## НА АСФАЛЬТОВЫХ СПЕЦУЧАСТКАХ НА FABIA R5 ИСПОЛЬЗУЮТСЯ 18-ДЮЙМОВЫЕ КОЛЁСА, НА ГРАВИЙНЫХ — 15-ДЮЙМОВЫЕ. СООТВЕТСТВЕННО ОТЛИЧАЮТСЯ И ТОРМОЗНЫЕ ДИСКИ. ШИНЫ — MICHELIN.

Motorsport завоевать чемпионский титул и в командном зачете. Михал Храбанек мог наконец-то подвести итоги: «Вот теперь миссия выполнена. Мы успешно вывели на рынок новую ŠKODA Fabia R5 evo и завоевали оба чемпионских титула. Все это стало возможным благодаря слаженной работе всей команды ŠKODA, для которой автоспорт является важной частью ДНК. А еще я очень рад успехам наших клиентов».

### ПОБЕЖДАТЬ ВЕЗДЕ

Минувший сезон стал самым успешным для чешской марки с 1901 года, когда она начала принимать участие в гонках, сначала — еще на мотоциклах. И про успехи клиентов Михал Храбанек

упомянул не ради красного словца. Если оба титула чемпионов мира ŠKODA Motorsport оформила досрочно, то победитель в «частном» зачете WRC 2 определился лишь на последнем этапе WRC, в Австралии. Но и в этом случае на успех претендовали лишь два экипажа, оба — выступающие на ŠKODA Fabia R5. Они были недосягаемы и, по сути, выясняли отношения только между собой. В результате чемпионами стали французы Пьер-Луи Лубе и Винсент Ландэ. Победитель чемпионата Европы (FIA European Rally Championship) тоже определился на последнем этапе, в Венгрии. Здесь британский экипаж на Fabia R5 в составе Криса Ингрэма и Росса Уиттока вышел победителем в борьбе с действующими чемпионами Европы Алексеем Лукьянкоком и Алексеем Арнаутковым, выступавшими на Citroen C3 R5. Победителями

юниорского зачета чемпионата Европы стали чехи Филип Мареш и Ян Глоушек, также выбравшие Fabia R5.

В африканском чемпионате (FIA African Rally Championship) победу праздновали Манвир Синх Барьян (Кения) и Дрю Старрок (Великобритания), в раллийном первенстве Северной и Центральной Америки (FIA NACAM) лучшими стали Рикардо Тривино (Мексика) и Марк Марти (Испания). Это, так сказать, мировые достижения экипажей на ŠKODA Fabia R5. А еще на счету этого автомобиля — в обеих версиях, Fabia R5 и Fabia R5 evo — 23 национальных чемпионских титула по итогам 2019 года! Их экипажи стали лучшими в Чехии, Финляндии, Чили, Литве, Германии, Польше, Португалии, Франции, Италии, Швеции...

Всего же по состоянию на декабрь 2019 года клиентам ŠKODA Motorsport было передано более 320 автомобилей ŠKODA Fabia R5 и ŠKODA Fabia R5 evo — это выбор 126 команд из 63 стран. С 2015 года на счету этих машин 6407 стартов, из которых 985 были победными в категории, а 2345 завершились на подиумах.

И точку в этом списке ставить рано.

## #оружиепобеды #успешныйкоммерческийпродукт

Основа	ŠKODA Fabia третьего поколения
Длина / ширина, мм	3994 / 1820
Минимальная масса, кг	1230
Двигатель, тип / объем, см <sup>3</sup>	бензиновый, турбированный / 1620
Максимальная мощность, л.с.	288
Максимальный крутящий момент, Нм	425
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
Объем топливного бака, л	82,5



ŠKODA Fabia R5 evo





1



2

#раллиФинляндии #раллиГермании #раллиВеликобритании

1. Механики ŠKODA Motorsport — полноценные соавторы побед.
2. «Моментом истины» для экипажа Калле Рованперы стало Ралли Великобритании.
3. Сложнейшее Ралли Турции Ян Копецки и его штурман Павел Дреслер завершили на подиуме, на втором месте.



3

# Официальные дилеры ŠKODA

**МОСКВА И МОСКОВСКАЯ ОБЛАСТЬ**

**АА МЭЙДЖОР АВТО**  
Цветочный пр-д, 4  
(495) 737 8998  
www.autocity-sk.ru

**АВТОМИР БОГЕМИЯ БАЛАШИХА**  
Энтузиастов ш., вл. 1а  
(495) 223 5511  
www.bogemia-sk.ru

**АВТОМИР БОГЕМИЯ ДМИТРОВКА**  
Дмитровское ш., 98, стр. 1  
(495) 956 1991  
www.bogemia-sk.ru

**АВТОМИР БОГЕМИЯ НОВОРЯЗАНКА**  
Новорязанское ш., 5в  
(495) 234 8866  
www.bogemia-sk.ru

**АВТОМИР БОГЕМИЯ ЯРОСЛАВКА**  
129337, Москва,  
Ярославское ш., д. 7  
(499) 688 9461  
www.bogemia-sk.ru

**АВТОПРАГА ВОСТОК**  
ул. Б. Семеновская, 42/2, стр. 4  
(495) 308 9020  
www.autopraga.ru

**АВТОПРАГА МКАД**  
МКАД, 3-й км, Феутов  
(495) 308 9020  
www.autopraga.ru

**АВТОПРАГА СЕВЕРО-ЗАПАД**  
ул. Коптевская, 71  
(495) 308 9020  
www.autopraga.ru

**АВТОПРАГА ЮГ**  
1-й Дорожный пр-д, 4  
(495) 308 9020  
www.autopraga.ru

**АВТОРУСЬ**  
Подольск, пр-т Юных Ленинцев, 1И  
(495) 717 2424  
www.skoda-podolsk.ru

**АВТОРУСЬ БУВОВО**  
Чечерский пр-д, 1  
(495) 717 2424  
www.skoda-avtoruss.ru

**АВТО СИТИ**  
Новорязанское ш., 9 км от МКАД  
(495) 737 7778  
www.autocity-sk.ru

**АВТОСПЕЦЦЕНТР ВНУКОВО**  
Киевское ш., 5 км от МКАД  
(495) 135 0912  
www.autoskd.ru

**АВТОСПЕЦЦЕНТР КАШИРКА**  
Каширское ш., 45  
(495) 135 1381  
www.autoskd.ru

**АВТОСПЕЦЦЕНТР МАРЬИНО**  
ул. Марьинский Парк, 1  
(495) 135 1621  
www.autoskd.ru

**АВТОСПЕЦЦЕНТР НА ТАГАНКЕ (СЕРВИСНЫЙ ПАРТНЕР)**  
Сибирский пр-д, 2, стр. 43  
(495) 780 8780  
www.autoskd.ru

**АВТОСПЕЦЦЕНТР ХИМКИ**  
Ленинградское ш., вл. 14, стр. 1  
(495) 151 1249  
www.autoskd.ru

**АТЛАНТ-М ТУШИНО**  
Строительный пр-д, 7а, корп. 11  
(495) 780 9780  
www.atlant-motors.ru

**АЦ КУНЦЕВО**  
МО, с. Немчиновка,  
ул. Московская, 61 (ул. Горбунова, 14 — на «Яндекс.Картах») (495) 933 4033  
www.skoda-kuntsevo.ru

**ВЕНТУС**  
ул. Мосфильмовская, 68  
(495) 234 3913  
www.ventus.ru

**ОРЕХОВО-АВТОЦЕНТР**  
с. Орехово-Зуево,  
Комиссарятский тупик, д. 1  
(495) 115-35-11  
www.skoda-orekhovo.ru

**РОЛЬФ ВЕШКИ**  
85-й км МКАД, внешняя сторона,  
пересечение с Алтуфьевским ш.  
(495) 241 4028  
www.skoda-veshki.ru

**РОЛЬФ МАГИСТРАЛЬНЫЙ**  
2-й Магистральный тупик, 5а  
(495) 980 5959  
www.rolf-skoda.ru

**САНКТ-ПЕТЕРБУРГ**

**АВТО ПРЕМИУМ**  
ул. Руставели, 25, корп. 2, лит. А  
(812) 702 1002  
www.skoda-ap.ru

**АВТО ПРЕМИУМ**  
ул. Хасанская, 5, корп. 2  
(812) 326 2679  
www.skoda-ap.ru

**АВТО ПРЕМИУМ**  
пр-т Энгельса, 35, корп. 1, лит. А  
(812) 326 9770  
www.skoda-ap.ru

**ГРИФИН-АВТО**  
ул. Симонова, 14  
(812) 441 3939  
www.griffin-auto.ru

**НЕОН-АВТО**  
ул. Оптиков, 3а  
(812) 323 1111  
www.skoda-wagner.ru

**ПУЛКОВО-АВТО**  
ул. Стартовая, 5  
(812) 331 7773  
www.skoda-wagner.ru

**РОЛЬФ ВИТЕБСКИЙ**  
Витебский пр-т, 17, корп. 6  
(812) 777 5558  
www.skoda-vitebskiy.ru

**СИГМА ВАСИЛЕОСТРОВСКИЙ**  
пр. Большой В.О, д. 98, литер А  
(812) 4332292  
www.sigma-skoda.ru

**СИГМА СЕРВИС**  
пр-т Маршала Блюхера, 69а  
(812) 327 0088  
www.sigma-service.ru

**ТАЛЛИНСКИЙ-АВТО**  
Таллинское ш., 157, лит. А  
(812) 331 7770  
www.skoda-wagner.ru

**АБАКАН**

**МЕДВЕДЬ-АБАКАН**  
квартал Молодежный, 2в  
(3902) 217 588  
skoda.medved-abakan.ru

**АРТЕМ**

**СУМОТОРИ-АВТО**  
ул. Тульская, 2  
(423) 260 0007  
www.skoda-sumotori.ru

**АРХАНГЕЛЬСК**

**АВТО БРАВО**  
ул. Октября, 33, корп. 1  
(8182) 462 525  
www.avto-bravo.ru

**АСТРАХАНЬ**

**КОЛЕСО**  
ул. Н. Островского, 148  
(8512) 238 014  
www.skoda-koleso.ru

**БЕЛГОРОД**

**МОРАВИЯ МОТОРС**  
пр-т Богдана Хмельницкого, 2056  
(4722) 357 474  
www.moravia-motors.ru

**БРЯНСК**

**КРОНА-АВТО**  
ул. Крыловская, 35  
(4832) 312 302  
www.krona-auto.ru

**ВЕЛИКИЙ НОВГОРОД**

**АВТОН**  
ул. Парковая, д. 23, корп. 3  
(8162) 739 914  
www.avton.ru

**ВЛАДИМИР**

**МЛАДА-АВТО**  
ул. Лавина, 1а  
(4922) 527 777  
www.mlada-auto.ru

**ВОЛГОГРАД**

**АГАТ ВИКТОРИЯ**  
пр-т Ленина, 1186  
(8442) 781 888  
www.agat-viktorija.ru

**ВОЛГА-РАСТ-ОКТАВА**  
ул. Карла Либкнехта, 19а  
(8442) 685 235  
www.skoda.volga-rast.ru

**ВОРОНЕЖ**

**АВТОМИР БОГЕМИЯ ВОРОНЕЖ**  
ул. Космонавтов, 6  
(473) 233 0130  
www.bogemia-vrn.ru

**РИНГ СЕВЕР**  
7-й км автодороги  
Воронеж — Москва  
(напротив ТЦ «Сити-парк град») (473) 233 3388  
www.ringsever.ru

**ЕКАТЕРИНБУРГ**

**АСМОТО СЛАВЯ**  
ул. Сибирский Тракт, 57  
(343) 310 0003  
www.asmotoslavia.ru

**ЕВРОПА АВТО**  
пр-т Космонавтов, 6  
(343) 373 7272  
www.euroapa-avto.ru

**ИВАНОВО**

**РАДАР ХОЛДИНГ**  
ул. Фрунзе, 90  
(4932) 587 722  
www.radar-holding.ru

**ИЖЕВСК**

**АСПЭЖ ЛИДЕР**  
ул. Холмогорова, 9  
(3412) 908 080  
www.aspec-lider.ru

**ИРКУТСК**

**РОССО СК**  
ул. Ширямова, 23  
(3952) 707 077  
www.rosso-sk.ru

**ИОШКАР-ОЛА**

**ТРАНСТЕХСЕРВИС**  
Ул. Кирова, 26  
(8362) 681 612  
www.skoda-tts.ru

**КАЗАНЬ**

**ТТС-КАЗАНЬ**  
ул. Даурская, 18  
(843) 526 7501  
www.skoda-tts.ru

**ТРАНСТЕХСЕРВИС АЗИНО**  
пр-т Победы, 194  
(843) 519 4871  
www.skoda-tts.ru

**КАЛИНИНГРАД**

**ОТТО КАР**  
Московский пр-т, 205  
(4012) 577 997  
www.otto-car.ru

**КАЛУГА**

**АВТО-СЛАВИЯ КАЛУГА**  
ул. Автономная, 2  
(4842) 926 060  
www.avtoslavia.ru

**КАМЕНСК-УРАЛЬСКИЙ**

**ЕВРОПА АВТО КАМЕНСК (СЕРВИСНЫЙ ПАРТНЕР)**  
ул. Каменская, 90  
(3439) 396 363  
www.euroapa-auto-kamensk.ru

**КЕМЕРОВО**

**АВТОЦЕНТР СЛАВИЯ**  
Октябрьский пр-кт, 2а  
(384) 252 2266  
www.autocenter-slavia.ru

**КИРОВО**

**МОТОВАТО**  
ул. Московская, 106а  
(8332) 628 000  
www.skoda-motorauto.ru

**КОСТРОМА**

**МИЛЛЕНИУМ-АВТО**  
ул. Галицкая, 106  
(4942) 358 080  
www.milleniium-avto.ru

**КРАСНОДАР**

**ЮГ-АВТО ЦЕНТР КРАСНОДАР**  
ул. Дзержинского, 102  
(861) 260 0301  
www.skoda.yug-avto.ru

**ЮГ-АВТО ЦЕНТР**  
Адыгея, г. Яблоновский,  
ул. Краснодарская, 3  
(861) 260 03 01  
www.skoda.yug-avto.ru

**АВТОПОРТ-КЛЮЧАВО**  
ул. Крылатая, 12/2  
(861) 266 1919  
www.skoda.keyauto.ru

**КРАСНОЯРСК**

**ГРАНАДА-ЦЕНТР**  
ул. Маеркача, 109/1  
(391) 219 9950,  
www.skoda-granadacenter.ru

**МЕДВЕДЬ-ВОСТОК**  
ул. 9 Мая, 72  
(391) 212 8728  
www.skoda.medved-vostok.ru

**КУРСК**

**ЧЕШСКИЕ АВТОМОБИЛИ**  
ул. Энгельса, 173а, оф. 1  
(4712) 730 303,  
www.cze-auto.ru

**ЛИПЕЦК**

**ЛИ РИНГ**  
ул. 50 лет НЛМК, стр. 24  
(4742) 325 555  
www.l-ring.ru

**МАГНИТОГОРСК**

**ОПТИМ АВТО**  
ул. Зеленый Лог, 57  
(3519) 490 404  
www.optimavto.ru

**МИАСС**

**РАДА АВТО**  
Тургорское ш., 3/19  
(3513) 255 100,  
www.radaavto.ru

**МИНЕРАЛЬНЫЕ ВОДЫ**

**СТРЕЛААВТО**  
Старополоский край,  
Минераловодский р-н,  
автодорога «Кавказ», 347-й км  
(87922) 653 53  
www.strela-avto.ru

**МУРМАНСК**

**СЕВЕР-АВТО**  
ул. Марата, д. 1  
(8152) 554 207,  
www.sevavto.ru

**НАБЕРЕЖНЫЕ ЧЕЛНЫ**

**ТТС-ЧЕЛНЫ**  
пр. Хасана Туфана, д. 3В  
(8552) 392 999  
www.skoda-tts.ru

**НИЖНИЙ НОВГОРОД**

**АВТОМИР БОГЕМИЯ НИЖНИЙ НОВГОРОД**  
Нижегородская обл., Кстовский  
р-н, д. Афонина, Казанское ш., 25  
(831) 211 3911  
bogemia-nn.ru

**АВТОЦЕНТР ЗЛАТА**  
пр-т Ленина, 93  
(831) 233 1111  
www.zlata-nn.ru

**АГАТ НА КОМСОМОЛЬСКОМ**  
Комсомольское ш., 7в  
(831) 299 9393  
www.agat-skoda.ru

**НИЖНИЙ ТАГИЛ**

**ЕВРОПА АВТО ТАГИЛ**  
Черноточинское ш., 68/1  
(3435) 471 201  
www.euroapa-auto-nt.ru

**НОВОКУЗНЕЦК**

**АРЕНА МОТОРС**  
ул. Орджоникидзе, 24  
(3843) 920 202  
www.arena-motors.ru

**НОВОРОССИЙСК**

**НОВОКАР ЮГ**  
с. Цемдолова, ул. 5-я  
Промышленная, 3  
(8617) 308 800  
www.novocar-skoda.ru

**НОВОСИБИРСК**

**АВТОМИР БОГЕМИЯ НОВОСИБИРСК**  
пр-д Энергетиков, дом 4а  
(383) 210 5979  
www.bogemia-nsk.ru

**АЛЬТ-ПАРК**  
ул. Петухова, 4/2  
(383) 200 3600  
www.alt-park.ru

**ОМСК**

**ЕВРАЗИЯ МОТОРС**  
ул. 31-я Рабочая, 1а  
(3812) 330 330  
www.eurasia-skoda.ru

**ФЕНИКС АВТО**  
ул. Суворова, 93  
(3812) 512 010  
www.skoda.fenix-auto.ru

**ОРЕЛ**

**ВОЗРОЖДЕНИЕ СЕВЕР**  
д. Хардиново, ул. Лесная, 1а  
(напротив ТЦ «Рио»  
на Московском ш.) (4862) 495 465  
www.skoda-vozrojdenie.ru

**ОРЕНБУРГ**

**АВТОСАЛОН ЕВРАЗИЯ**  
ул. Траспортная, 2/2  
(3532) 404 900  
www.autoevrazia.ru

**ПЕНЗА**

**АВТОЛОЦМАН**  
пр-т Победы, 536  
(8412) 939 111  
www.loctan-skoda.ru

**ПЕРМЬ**

**КАМСКАЯ ДОЛИНА**  
ул. Спешилова, 105а  
(342) 214 8494  
www.skoda-ld.ru

**ПРАГА МОТОРС**  
Космонавтов ш., 361  
(342) 214 4000  
www.praga-motors.ru

**ПЕТРОЗАВОДСК**

**КМ-ЦЕНТР**  
Лесной пр., 55  
(8142) 593 3999  
www.km-auto.ru

**ПСКОВ**

**АВТОТИМ**  
ул. Леона Поземского, 111  
(8112) 441 111  
www.alva-skoda.ru

**РОСТОВ-НА-ДОНУ**

**ААА МОТОРС ЦЕНТР**  
Театральный пр-т, 606/341  
(863) 305 0000  
www.aaamotors-skoda.ru

**Л-МОТОРС**  
ул. Вавилова, 636  
(863) 237 2377  
lmotors-skoda.ru

**ЭСКАДРА**  
ул. Шолохова, 237  
(863) 306 7575  
www.eskadra-auto.ru

**РЯЗАНЬ**

**ЧЕХИЯ АВТО**  
ул. Есенина, 16  
(4912) 955 558  
www.chehia-auto.ru

**САМАРА**

**АВТОМИР БОГЕМИЯ САМАРА**  
пр. Хасанова-Овсенко, 46  
(846) 331 0111  
bogemia-smr.ru

**ГРАД-АВТО**  
Южное ш., 14  
(846) 331 1777  
www.skoda-gradavto.ru

**САРАНСК**

**САРАНСКМОТОРС АВТО**  
ул. Васенко, 21  
(8342) 777 755  
www.skoda.saranskmotors.ru

**САРАТОВ**

**АВАНГАРД АВТО**  
Усть-Курдюмское ш.,  
4-й км, стр. 1  
(8452) 218 218  
www.skoda-avangard.ru

**КАРСАР**  
ул. Орджоникидзе, 131а  
(8452) 489 999  
www.carsar.ru

**СИМФЕРОПОЛЬ**

**БЛИК-АВТО**  
ул. Киевская, 1656  
(978) 815 4477  
www.blik-auto.ru

**СОЧИ**

**КЛЮЧАВО НА КИПРИСОУТТО**  
ул. Кипарисовая, 16, стр. 1  
(862) 279 4636  
www.skoda-sochi.keyauto.ru

**СМОЛЕНСК**

**С-АВТО**  
пр-т Гагарина, 53  
(4812) 535 353  
www.skoda-s-auto.ru

**СТАВРОПОЛЬ**

**АРТА-М-ЮГ**  
ул. Октябрьская, 204, стр. 1  
(8652) 500 026  
www.arta-ug.ru

**СТАРЫЙ ОСКОЛ**

**МОРАВИЯ-БЕЛГОРОД**  
пр-т Алексея Угрова, 9  
(4725) 390 547  
www.moravia-motors.ru

**СТЕРЛИТАМАК**

**МС МОТОРС ЮГ**  
ул. Элеваторная, 39  
(3473) 200 220  
www.msmotorsyug.ru

**СУРГУТ**

**ВМ СУРГУТ**  
ул. Профсоюзов, 49/1  
(346) 245 0600  
www.vmsurgut-skoda.ru

**СЫКТЫВКАР**

**КВЕТА-АВТО**  
Сысольское ш., 47  
(8212) 314 3333  
www.kveta-auto.ru

**ТАМБОВ**

**АВТОРИТЕТ**  
ул. Кавалерийская, 18а  
(4752) 726 472  
www.skoda-avtoritet.ru

**ТВЕРЬ**

**ИНТЕР КАР**  
пр-т 50 лет Октября, 5  
(4822) 656 562  
www.interkar.ru

**ТОЛЬЯТТИ**

**ПРЕМЬЕРА-ЦЕНТР**  
ул. Спортивная, 22  
(8482) 501 501  
www.skoda.primjera.ru

**ТУЛА**

**АВТОИМПОРТ**  
ул. Октябрьская, 320  
(4872) 571 000  
www.ai-sk.ru

**ТЮМЕНЬ**

**ДИНА ПЛЮС**  
ул. Феодюнского, 51/1  
(3452) 522 322  
www.dinaplus.ru

**ВОСТОК МОТОРС ТЮМЕНЬ**  
ул. Алешевская, 11  
(345) 252 1777  
www.skoda-vostokmotors.ru

**УЛЬЯНОВСК**

**МТМ-АВТО**  
ул. Октябрьская, 51  
(8422) 271 177  
www.skoda.mtm-avto.ru

**УФА**

**БАРС-АВТО**  
ул. Рязанская, 16  
(347) 246 5252  
www.barsavto-ufa.ru

**МС МОТОРС**  
ул. Травяная, 1/5  
(347) 226 0222  
www.msmotors.ru

**ХАБАРОВСК**

**ФОРТУНА КАРС (СЕРВИСНЫЙ ПАРТНЕР)**  
ул. Морозова Павла  
Леонтьевича, 79  
(4212) 474 702  
www.vn-fortuna.ru

**ЧЕБОКСАРЫ**

**ТТС-ЧЕБОКСАРЫ**  
Маршальское ш., 29, стр. 1  
(8352) 240 670  
www.skoda-tts.ru

**ЧЕЛЯБИНСК**

**ЛЕГИОН МОТОРС**  
Колыбельное ш., 88/9  
(351) 799 7996  
www.legion-motors.ru

**ЧЕШСКИЙ ДОМ**  
ул. Братьев Кашириных, 126/1  
(351) 211 3400  
www.che-dom.ru

**ЯРОМИР АВТО**  
Свердловский тракт, 5р, стр. 1  
(351) 211 4411  
www.yaromiravto.ru

**ЧЕРЕПОВЕЦ**

**ПРАЙМ МОТОРС**  
д. Солманское,  
ул. Центральная, 13в  
(8202) 490 098  
www.prim-motors.ru

**ЯРОСЛАВЛЬ**

**АВТОМИР БОГЕМИЯ ЯРОСЛАВЛЬ**  
Ленинградский пр-т, 33  
(4852) 587 058  
www.bogemia-yar.ru

ŠKODA Magazine (артикульный номер 419.SKD.MAG.75)  
Клиентская брошюра подразделения ŠKODA  
ООО «Фольксваген Груп Рус», Российская Федерация,  
248926, Калужская обл., г. Калуга, ул. Автономная, д. 1,  
тел.: +7 (499) 957 0000, e-mail: magazine@skoda-auto.ru  
Предпечатная подготовка, верстка и цветоделение:  
ООО «АЛФ Медиа»  
Шеф-редактор выпуска: Сергей Шерстенников.  
Дизайн: Михаил Капранов.  
Печать: ООО «Первый полиграфический комбинат».  
Все права на логотипы и торговые марки ŠKODA принадлежат  
издателю. Перепечатка допускается только с письменного  
согласия издателя. Распространяется бесплатно.

Информация, касающаяся описания, комплектации и технических характеристик автомобилей, их стандартного и дополнительного (опционального) оборудования, в том числе и предлагаемого в качестве оригинальных аксессуаров, приведена по состоянию на момент подготовки брошюры к печати. Возможны изменения. Компания не несет ответственности за возможные ошибки и опечатки в тексте. Типографская печать не всегда точно воспроизводит цвета кузова и материалы отделки. Автомобили на изображениях могут быть показаны с дополнительным (опциональным) оборудованием, поставленным за отдельную плату. Компания не гарантирует доступность описанных комплектаций, кузовов и материалов отделки, в случае элементов комплектации и аксессуаров не только в разные, но и в одной и той же стране. Актуальную информацию — Дилеров ŠKODA и на сайте skoda-auto.ru

# ŠKODA HOCKEY EDITION ЯВНОЕ ПРЕИМУЩЕСТВО



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Со специальной серией **ŠKODA Hockey Edition** преимущество\* тебе обеспечено.

Видишь цель? Не теряй её из виду. Оптика Full-LED\*\* в **ŠKODA KODIAQ** обеспечивает отличный обзор ночью. Захватил инициативу? Не упускай её из рук. Руль с кожаной отделкой в **ŠKODA RAPID** позволяет держать всё под контролем. Идешь в атаку? Не останавливайся. Легкосплавные диски **ŠKODA OCTAVIA** помогают улучшить динамику и управляемость автомобиля.

Успей воспользоваться специальным предложением на **ŠKODA Hockey Edition**. Подробности в салонах официальных дилеров **ŠKODA**.



Легкосплавные диски  
в **ŠKODA OCTAVIA**



Руль с кожаной отделкой  
в **ŠKODA RAPID**



Полностью светодиодная оптика  
в **ŠKODA KODIAQ**

**SKODA-AUTO.RU**

**8 800 555 01 01**

\* В сравнении со стоимостью опций, включённых в пакет Hockey Edition (хоккейная серия) для модели ŠKODA KODIAQ, при приобретении данных опций по отдельности. Количество автомобилей ограничено. Автомобили, изображённые в рекламе, могут отличаться от моделей, предлагаемых в рамках данной рекламы. \*\* Оптика Full-LED — полностью светодиодная.

Реклама

# ВПЕЧАТЛЯЮЩЕ ВЫГОДНО ŠKODA KAROQ ЗА 9999 РУБ./МЕС.\*



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



Куда бы ни лежал ваш путь, с новым ŠKODA KAROQ\*\* он пройдёт комфортно и принесёт множество открытий всей семье. По программе SIMPLY CLEVER решиться на новое теперь особенно выгодно — ваш ежемесячный платёж составит всего 9999 рублей. Примените умный подход к жизни SIMPLY CLEVER, и вы увидите, что совершать невероятные открытия вместе с близкими — просто.

Узнайте подробности у официальных дилеров ŠKODA.

**SKODA-AUTO.RU**

**8 800 555 01 01**

\* Ежемесячный платёж по кредиту в сумме 9999 руб. означает величину затрат клиента, взявшего кредит по программе кредитования ООО «Фольксваген Банк РУС» (далее — «Банк») на покупку нового автомобиля ŠKODA KAROQ с расчётной розничной ценой 1 500 000 руб., на срок 36 мес., с первоначальным взносом 750 000 руб. (50% от стоимости автомобиля), остаточным платежом 523 290 руб. (34,89% от стоимости автомобиля) и процентной ставкой 6,9%. Указанный расчёт ежемесячного платежа действителен в случае подключения клиента к Программе по организации страхования от несчастных случаев и болезней, а также на случай недобровольной потери работы заёмщиком. Страховая сумма не включена в сумму кредита. Данная информация не является офертой Банка, расчёт является приблизительным. Полная стоимость кредита и конкретные параметры кредита будут рассчитаны на основании Анкеты клиента, направляемой в Банк для одобрения кредитной заявки. Основные условия кредитования на покупку нового ŠKODA KAROQ по продукту «Кредит с остаточным платежом на приобретение нового автомобиля»: валюта кредита — рубли РФ; сумма кредита от 120 тыс. до 3,4 млн руб. Процентная ставка при сроках 24–36 мес. — 6,9% при первоначальном взносе (далее ПВ) от 50% (включительно) и оформлении договора личного страхования, заключаемого в отношении заёмщика. При отказе заёмщика от заключения договора личного страхования процентная ставка составит при сроках 24–36 мес. — 10,9%. Минимальный размер остаточного платежа (далее ОП) в % от стоимости автомобиля — 20%; максимальный размер ОП при сроке кредита 24 мес. — 45%, при сроках 25–36 мес. — 40%. Условия кредита действительны на 01.01.2020 и могут быть изменены Банком. Информация по телефону Банка 8-800-700-75-57 (звонок по России бесплатный). Лицензия ЦБ РФ № 3500. 117485, г. Москва, ул. Обручева, д. 30/1, стр. 2. [www.vwbank.ru](http://www.vwbank.ru).

\*\* Автомобиль, изображённый в рекламе, оснащён оборудованием, которое устанавливается за дополнительную плату. Автомобиль, изображённый в рекламе, может отличаться от модели, предлагаемой в рамках данной рекламы. Реклама.