



ŠKODA **STYLE**

№ 2 (19) 2012

Анатомия чемпиона Fabia S2000s

Звезды Пекинского автосалона

Новейший лифтбек Rapid

По ту сторону дизайн-центра

Проект «Тепло сердец»





ЗАПРОШУЄМО НА СВЯТО АВТОБЕЗПЕКИ!



Зустрінемося **13-15 липня 2012 року** в РЦ Блокбастер!
Найактивніші їдуть до Чехії на **IRC Barum Rally!**



Сертифіковані дилери: Київ: «Автоцентр Київ», (044) 494 3790, 490 1091 (Нивки); «Автотрейдинг-Центр», (044) 496 0404, 499 3297; «Європа-авто», (044) 451 4534; «Прага Авто», (044) 207 7070 (Петрівка); «Прага Авто», (044) 207 7700 (Кільцева).



* Це розумно



СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

Все на «Драйв-шоу»! 4

Yeti поддерживает «Тепло сердец» 6

Новый лифтбек от ŠKODA 7

Встреча на озере 8

20-летний чемпион мира по хоккею 9

Пекинские «шкоды» 11

АВТОМОБИЛЬ

Шкод да Винчи 14

Место, где наступило будущее 21

ОБЩЕСТВО

Благодаря «Теплу сердец»

мы прооперировали десятки детей 28

Рекомендую «шкodu» всем своим коллегам 31

ТЕХНИКА И СПОРТ

Островное государство 36

Анатомия чемпиона 40

ИСТОРИЯ

Гуляния на водах 43



Все на «Драйв-шоу»!



Забота о безопасности и надежности автомобилей ŠKODA – одна из приоритетных задач чешского производителя, которую поддерживают импортеры марки во всем мире. Ярким примером такого подхода может служить центр безопасности ŠKODA AUTOLAB (www.skodaautolab.pl), открывшийся в мае в польской Познани. Его посетители повышают свои знания о безопасности вождения автомобилей. «Еврокар» также

уделяет значительное внимание вопросу безопасности. С 13 по 15 июля он выступит организатором уникального для Украины праздника «Драйв-шоу ŠKODA», посвященного безопасности за рулем и комфорту в процессе вождения автомобиля. Праздник пройдет в Киеве, на площадке развлекательного центра «Блокбастер» (Московский просп., 34 В) и будет включать множество мероприятий самого разного формата:



Медиапартнеры «Драйв-шоу ŠKODA»:



ПЕРШИЙ АВТОМОБІЛЬНИЙ
ТЕЛЕКАНАЛ



Партнеры «Драйв-шоу ŠKODA»:



автомобильное шоу, тест-драйв всего модельного ряда «шкоды», обучающие упражнения и лекции, посвященные безопасности вождения, развлекательные программы и конкурсы для взрослых и маленьких поклонников автомобилей с подарками от компании «Еврокар» и партнеров мероприятия. Среди участников будут разыграны гран-при драйв-шоу – две путевки на двоих в Чехию на Barum Rally Czech Zlin – этап

чемпионата Европы по ралли и серии IRC, который пройдет 31 августа–2 сентября в моравском Злине. «Еврокар» приглашает всех желающих присоединиться к движению за безопасность на дорогах Украины и посетить «Драйв-шоу ŠKODA».

Регистрируйтесь на тест-драйв и получайте бонусы на сайте <http://skodadrive.com.ua>



Yeti поддерживает «Тепло сердец»



Компания «Еврокар» поддерживает киевскую клинику «Центр сердца» с самого ее открытия. В апреле стартовал очередной этап благотвори-

тельной акции «Тепло сердец» (подробнее читайте на стр. 28-30), организованной «Еврокар» совместно с дилерской сетью ŠKODA в Украине. В рамках социальной акции во всех салонах сети продавались эксклюзивные игрушечные Yeti. Те, кто их приобрел, не только порадовали своих детей или украсили интерьер любимого автомобиля, но и внесли вклад в спасение жизни ребенка. Все вырученные во время акции средства направляются в благотворительный фонд кардиохирургической клиники «Сердце на ладони» на проведение операций детям с пороками сердца из малообеспеченных семей. Более того, теперь каждый неравнодушный имеет возможность присоединиться к социальной инициативе и внести свой вклад в покупку современного оборудования для сложных операций на сердце. Детальной ознакомиться с работой и программой фонда можно на сайте www.serdze.org.ua.

Инновационный флеш-моб

Бренд ŠKODA старается использовать самые нестандартные подходы в своей работе, наделяя знакомые вещи новым смыслом. Например, чтобы продемонстрировать новый дизайнерский ключ бренда и курс на прогрессивные технологии, компания «Еврокар» выбрала не менее инновационный формат презентации. 19-20 мая она провела в крупнейших шопинг-моллах Киева флеш-моб – молодые люди из числа покупателей торговых

центров объединились в поппури-танце, который посвятили чешскому бренду. Шоу вызвало живой отклик у зрителей и на те пять минут, пока шло выступление, парализовало работу некоторых шопинг-моллов.

Видео с интерактивным шоу от «Еврокар» смотрите здесь:

http://www.youtube.com/watch?v=axH83GtUGFM&feature=player_embedded

Трижды миллионер



Не успели в Богемии отшуметь торжества по случаю выпуска 1,5-миллионной Octavia, как у поклонников «шкоды» появился новый повод откупорить шампанское. 5 мая с конвейера главного завода марки в Млада Болеслав съехала 3-миллионная Fabia. Если семейство Octavia в середине 90-х вывело компанию в мировые лидеры, то Fabia зацементировала успех – на сегодняшний день на эту модель приходится четверть всех продаж чешской марки.

Компакт дебютировал в 1999 году и оказался настолько удачным, что за все это время пережил только одно переиздание и небольшой рестайлинг. Тем не менее его продажи продолжают расти: в прошлом году объемы увеличились более чем на 16% – до 267 тыс. автомобилей. Сегодня Fabia выпускается



в версиях хетчбек и универсал в Чехии, Китае, России, Индии и Украине и продается в 103 странах мира.

«Fabia – один из элементов успеха «шкоды» в мире и играет важную роль в нашей «Стратегии роста-2018», – сказал на чествовании юбиляра Председатель правления ŠKODA Винфрид Фаланд. – 13 назад расширение модельной линейки марки стало важным этапом истории развития нашей компании. Нам не просто удалось собрать три миллиона автомобилей Fabia, но и удвоить ежегодный объем продаж всего модельного ряда марки. Этот факт не только говорит об огромном успехе модели на международном рынке, но и подтверждает активный темп развития марки в целом».

<http://www.eurocar.com.ua/ru/novosti/novosti/novostj/v-mlada-boleslav-bila-sobrana-jubilejnaja-skoda-fabia>



Новый лифтбек от ŠKODA

Глобальный ребрендинг марки ŠKODA затронул не только изменения логотипа и тезисов. Согласно «Стратегии роста-2018» через шесть лет чешский концерн должен выпускать 1,5 миллиона автомобилей. Один из способов удвоить продажи – максимальное расширение модельной линейки. Так, планируется каждые полгода выводить на рынок новинки. Более того, младаболеславский бренд взял на себя повышенные обязательства: между презентациями хэтчбека Citigo и лифтбека Rapid прошло чуть больше четырех месяцев. В модельной линейке новинка (длина – 4,48 м, ширина – 1,7 м) займет место между семействами Fabia и Octavia. В настоящее время данный сегмент составляет около 36% продаж мирового авторынка. Эксперты прогнозируют, что к 2020 году продажи моделей этого типа увеличатся вдвое. При выборе целевой аудитории маркетинговый отдел компании ориентировался на семьи, которые предпочитают просторный и качественный первый семейный автомобиль по приемлемой цене. В лучших традициях марки лифтбек привлекает внимание свежим и лаконичным дизайном, просторным салоном, удачным соотношением цены и качества и широкой линейкой двигателей. Первое время Rapid будет предлагаться с пятью бензиновыми и двумя дизельными силовыми агрегатами. «Эта модель показательная для класса компактных седанов: она просторна,

элегантна и в то же время доступна для всей семьи. Среди ее преимуществ – рациональные решения, высокотехнологичные новинки и экономичность. Rapid предлагает за доступные деньги мобильность, комфорт и высокий уровень экологичности. Правильный автомобиль в правильное время», – комментирует выход новинки Председатель правления ŠKODA Винфрид Фаланд.

Официальная презентация лифтбека запланирована на сентябрьском автосалоне в Париже, после чего Rapid появится на рынках европейских стран. В Украине продажи начнутся в 2013 году.

<http://www.eurocar.com.ua/ru/novosti/novosti/novostj/modeljnij-rjad-skoda-rasshirjaetsja-za-schet-novoj-modeli-skoda-rapid>





Встреча на озере

Каждый год в середине мая небольшой городок Райфниц, расположенный в самом сердце Австрии, подвергается самому настоящему нашествию. Вот уже более трех десятков лет на побережье близлежащего озера Вертерзее проходит шоу тюнингованных автомобилей GTI Treffen, во время которого количество приезжих вдвое превосходит число жителей Райфница.

Праздник, который когда-то начинался как пикник владельцев дюжины «горячих» хетчбеков, превратился в товарищеское соревнование между компаниями, входящими в VW Group.

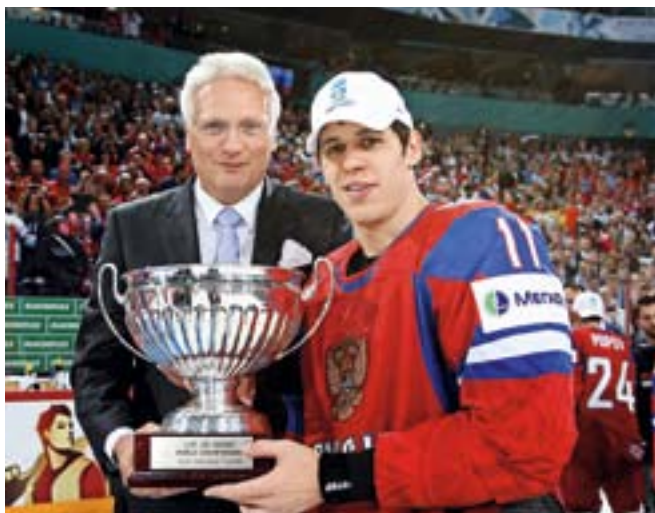
Теперь специально к этому событию каждый из брендов создает шоу-стопперы. В прошлом сезоне ŠKODA удивила всех 4-дверной баркеттой RS2000 на базе раллийной «фабии». На этот раз глава дизайнерского отдела Йозеф Кабан подготовил сразу две новинки, созданные на основе новейшего субкомпакта Citigo. Во-первых, это его раллийная версия, которая несмотря на сверхскромные габариты выглядит не менее грозно, чем непобе-

димая Fabia S2000. Необходимого антуража презентации модели добавляли заводские пилоты Ян Копецки и Юхо Ханнинен, нашедшие время в своем сверхплотном графике – они одновременно стартуют в IRC, ERC и чешском раллийном чемпионате. Кстати, у чешского бренда была крупнейшая на GTI Treffen экспозиция (общая площадь – 600 кв. м), разделенная цветом на две тематические зоны. Зеленая рассказывала о давних раллийных традициях и сегодняшних успехах марки, а белая предназначалась для комфортного и непринужденного отдыха, ведь второй новинкой «шкоды» на Вертерзее стал самый настоящий DJ Car. Благодаря хитроумной конструкции салона и трансформируемой корме он за считанные секунды превращался в полноценный диджейский пульт. По вечерам приглашенные «шкодой» всемирно известные диджеи во главе с Tiesto – хедлайнером модели Citigo – развлекали тысячи гостей зажигательными сетами именно за Citigo-пультом.

<http://www.youtube.com/watch?v=lxKRx54eKSQ>



20-летний чемпион мира по хоккею



Младоболеславский концерн участвует во множестве самых различных спортивных дисциплин. Но помимо обязательных для автопроизводителей моторных видов спорта (ралли, кросс, кольцевые, ледовые, трековые гонки) это еще и олимпийские баскетбол, футбол, велогонки. Отдельную строку в этом списке занимает хоккей на льду – вот уже 20 лет чешский бренд поддерживает самый престижный турнир – чемпионат мира IIHF. В мае этого года ŠKODA даже попала в «Книгу рекордов Гиннеса» с определением «самое долгое спонсорское сотрудничество в спорте».

Основная причина выбора именно этого турнира – колоссальный охват основных европейских рынков. Почти 60% мировых и почти 85% европейских продаж марки приходится на страны, где транслируется чемпионат IIHF. Кроме того, 58% продаж в Европе приходится на десять стран с самой большой долей зрителей турнира, в том числе крупнейшие рынки: Германию, Россию и Чехию.

Логотипы с «окрыленной стрелой» в центре ледовой арены, реклама на бортиках, автомобили на подиумах рядом с ареной, эмблемы и лого на шлемах и джерси хоккеистов – все это укрепляет имидж и популярность марки. Ежегодный рекламный охват чемпионата мира IIHF составляет более 195 тыс. роликов.

Так, на последнем турнире благодаря оригинальным и непрерывно оптимизирующимся рекламным размещениям логотип компании находился на экране в среднем 66,01% эфирного времени в течение всего чемпионата мира. Принимая во внимание общее время вещания, в средствах массовой информации бренд ŠKODA присутствовал 1628,5 часов. Всего же нынешний турнир, прошедший в мае в Финляндии и Швеции, смотрели более 650 миллионов телезрителей по всему миру и 451 тысяча болельщиков на ледовых аренах. Официальный канал YouTube предложил прямые трансляции и связанные с хоккеем игровые приложения, покрытие составило два миллиона посещений по всему

Таким образом компания «Еврокар» премировала самых успешных менеджеров-продавцов дилерской сети по итогам 2011 года



миру. Более 150 тысяч пользователей скачали бесплатное приложение «2012 IIHF WM App powered by ŠKODA» для телефонов и планшетов iPhone, iPad, Android, Windows Phone и BlackBerry.

«Хоккей и ŠKODA – прекрасное сочетание! С начала 90-х годов

участие марки в этом увлекательном спорте стало успешным и сыграло ключевую роль в спонсорской стратегии компании. До сих пор это сотрудничество значительно способствует укреплению имиджа марки и популярности на международном рынке, – говорит Председатель правления ŠKODA Винфрид Фаланд. – Мы планируем расти на международном уровне – и это ключевая задача для достижения наших целей. Следовательно, долгосрочное спонсорство одного из самых известных мировых ежегодных мероприятий – единственное разумное для нас решение». Контракт с промоутером турнира IIHF продлен до 2017 года.

Кроме всего прочего, чешский бренд является еще и партнером соревнований, предоставляя 40-50 автомобилей для перевозки гостей и в качестве служебного транспорта для должностных лиц. В общей сложности за время сотрудничества «хоккейные» автомобили чешской марки прошли более 5 млн км, то есть 125 раз обогнули земной шар. Причем за все эти годы ни одна поездка не была прервана по техническим причинам.

На финальной игре чемпионата присутствовала солидная команда украинских болельщиков, имевших самое непосредственное отношение к бренду ŠKODA. Именно таким образом компания «Еврокар» премировала самых успешных менеджеров-продавцов дилерской сети по итогам 2011 года. В символическую сборную Украины вошли представители пяти дилерских предприятий: Олег Луцюк и Александр Сурсяков (ООО «Автоцентр Киев», Киев), Илья Кабанов (ДП «Автотрейдинг – Винница», Винница), Олег Трофимов (ООО «АСТ-Комби», Кривой Рог), Сергей Гриценко (ЧП «Талисман», Краматорск) и Владимир Рубинский, (ООО «Атлант – М Алексеевка», Харьков).



Пекинские «шкоды»

Вот уже третий год Китай является не только крупнейшим в мире потребителем автомобилей, но и производителем. Реальность впечатляет не меньше, чем перспективы: 18 млн проданных авто в 2011-м и 30 млн – к 2020 году. Крупнейший автосалон страны – Auto China – показал, что ŠKODA подошла к автомобильному буму во всеоружии: чешский бренд представил весь спектр продающейся в КНР продукции плюс открыл завесу тайны над своей новинкой – моделью Rapid.



Рынок Срединного государства увеличивается вот уже 8 лет кряду. Даже в кризисные 2008-2009 годы он рос словно на дрожжах. И особых причин для замедления спроса, несмотря на многочисленные пессимистические прогнозы, не предвидится. Секрет в колоссальной неудовлетворенности рынка: если сегодня в США на тысячу человек приходится 800 авто, в странах Западной Европы и в Японии – порядка 600, то в Китае только 55. И большая часть ездящих по дорогам 1,347-миллиардной КНР автомобилей – старые развалины или «одноразовые» копейечные фургончики. А поскольку ВВП страны растет огромными темпами, автопарк увеличивается и количественно, и качественно: не только благодаря вновь прибывшим автолюбителям, но и тем, кто активно пересаживается на более современные модели.



Первые поставки младаболеславских автомобилей в Китай датируются 1937 годом. Но только в начале 50-х, после того как власть в стране перешла к Коммунистической партии КНР, экспортные операции перестали носить единичный характер. О популярности марки можно судить хотя бы по тому факту, что культовый даже для сегодняшнего Китая «великий кормчий» Мао Цзедун долгое время ездил именно на «шkode». Сегодня этот представительский седан бережно хранится в экспозиции вождя в одном из пекинских музеев.

Новейшая история марки коротка, но стремительна. Ее выход на китайский рынок состоялся в 2006 году и был инициирован нынешним Председателем правления Винфридом Фаландом, который в то время являлся президентом VW Group of China. Одним из слагаемых успехов чешской марки стал ангажемент на должности топ-руководителей тех специалистов, которые долгое время работали в Китае. То есть разбиравшихся в более чем специфических запросах и законах страны.

Еще одно слагаемое успеха – глобальная рекламная кампания, призванная повысить узнаваемость марки и ее популярность в КНР. За последние четыре года был реализован целый ряд мероприятий по поддержке соревнований уровня пекинских Олимпийских игр и сверхпопулярной велогонки Qinghai Lake Cycle Race. Кроме того, совместно с Чешским посольством ŠKODA всячески способствует культурным связям между двумя странами. Например, широкому студенческому обмену между Шанхайским университетом Тунцзи и младаболеславским университетом ŠKODA Auto.





Поскольку лучше всего о положении дел чешской марки в КНР знает глава подразделения ŠKODA of China Геррит А. Маркс, предлагаем вам блиц-интервью с ним.

– Как давно марка ŠKODA представлена в Китае?

– В 2007 году для нашей компании в КНР началась новая эра. За столь короткий период мы сумели достичь значительных успехов: если за первый год удалось реализовать 27 тысяч автомобилей, то в прошлом – уже 220 тысяч. А это около четверти от общего объема мировых продаж.

– Как внедрение стратегии ŠKODA влияет на повышение объема продаж и узнаваемость бренда? Какое место занимает рынок Китая в стратегии бренда?

– ŠKODA активно внедряет в жизнь «Стратегию роста-2018», и рынок КНР занимает центральное место в глобальном росте марки. В частности, мы планируем увеличить продажи до 1,5 млн. В прошлом году бренд уже установил рекорд продаж по всему миру – 875 тыс. автомобилей. В 2011 году ŠKODA продолжала увеличивать продажи на рынке Китая и достигла цифр, которые превышают средние темпы роста в автомобильной промышленности. На данный момент мы открыли почти 400 сервисных центров в Китае и хотим увеличить их количество до 550.

– Автомобили Octavia, Fabia и Superb были высоко оценены потребителями. А как они воспримут новинку?

– В ближайшее время, как часть нашей глобальной стратегии наступления, мы начнем выпускать седан Rapid – он будет производиться на новом заводе в Жишенге. А следующим летом запустим в производство внедорожник Yeti.

– Возможно ли, что ŠKODA будет разрабатывать модели специально для китайского рынка?

– Мы уже делаем это, ведь наш рынок является крупнейшим. Например, Rapid разработан с учетом местных потребностей и тенденций. Он предлагает оптимальное сочетание пространства и доступной цены: просторный, функциональный автомобиль, который сделает ежедневные поездки по городу проще и удобнее. Yeti, созданный для Китая, будет на 6 см больше оригинала. Уже разрабатывается Fabia Scout – она будет представлена на автосалоне в Гуанчжоу.

Помимо внутреннего пространства, привлекательного дизайна и функциональных особенностей покупатели и правительство ожидают, что у «шкод» будет низкий расход топлива и уровень выбросов. Ведь большие размеры и небольшой расход топлива – наш фирменный почерк. Возьмем для примера наш Superb с двигателем 1.4 TSI: в своем сегменте вряд ли есть лучшее предложение – он обогнал конкурентов благодаря значительному увеличению пространства. Также мы добились уменьшения расхода топлива и уровня выбросов в атмосферу. Китайский раллист Ли Чжи установил новый рекорд экономичности, преодолев на Superb 1.4 TSI DSG 1,2 тыс. км из Шанхая в Пекин на одном баке бензина. То есть средний расход составил 4,5 л/100 км. На прошлогоднем автосалоне в Шанхае мы презентовали версию Green E Line с электродвигателем, созданную на базе Octavia Combi. Благодаря модульной конструкции она идеально подходит для оснащения новыми батареями и электрическими моторами. Мы готовы прислушиваться к требованиям наших клиентов. И стремимся к тому, чтобы автомобили ŠKODA были доступными.



Автомобиль



Шкод да Винчи

Octavia RS vs Fabia RS

Место, где наступило будущее

Дизайн-центр ŠKODA



Перечислить все свои профессии, роли и награды не может и сам Николай Фоменко. Музыкант, актер, теле- и радиоведущий, сценарист, писатель, режиссер, продюсер, гонщик, предприниматель и так вплоть до должностей амбассадора Johnnie Walker и технического директора команды Формулы-1 Marussia F1 Team. А в недавнем прошлом и главного редактора российского журнала «Коммерсантъ-Автопилот». Как и везде, на поприще журналистики Фоменко задержался ненадолго, зато оставил запоминающийся след. Его дерзкие, язвительные, вычурные, порой односторонние, но всегда откровенные тест-драйвы читались на одном дыхании. И поклонниками, и завистниками. На фоне прилизанных, политкорректных и выверенных рекламными отделами статей коллег «фоменки» выглядели откровениями. Не секрет, что не преклоняющийся ни перед какими авторитетами и режущий правду-матку главред умудрился рассорить весьма уважаемый журнал с большинством своих рекламодателей. Тем ценнее для нас его незаангажированный, без купюр взгляд на автомобили ŠKODA Fabia RS и Octavia RS.

История человека-оркестра началась 30 апреля 1962 года. И «не только в том же городе, но и в том же роддоме, что и Владимир Владимирович. Поэтому – повнимательнее!»

Мать – балерина, преподаватель в училище им. Вагановой. Отец – физик-метролог, член-корреспондент Российской академии наук и по совместительству один из изобретателей самонаводящихся ракет. Его имя занесено в список 500 лучших ученых мира и кембриджскую энциклопедию «Выдающиеся люди XX столетия». Мог ли у такой неординарной пары родиться усидчивый, послушный ребенок?

Коля начал петь в два года. В четыре был отчислен из детского сада, в шесть записался на фигурное катание. В первом классе, уже осознанно играя на рояле, поступил в музыкальную школу

на отделение скрипки. В пятом классе к фехтованию и прыжкам в воду добавилась игра в Театре юношеского творчества и дебют в «Ералаше». Заканчивал десятилетку Фоменко мастером спорта по горным лыжам, дипломированным скрипачом и законченным рок-н-рольщиком. Не было только школьного аттестата: несмотря на строжайший запрет, на выпускном вечере он спел со своей группой четыре песни на английском.

Неистовый темперамент и желание заниматься одновременно несколькими одинаково интересными для него вещами – все это из детства. Как и нетерпение к тем, кто не готов соответствовать и жить в похожем ритме.

В Ленинградский государственный институт театра, музыки и кинематографии он поступил вопреки картавости. Вылечить дефект речи помог в том числе созданный с Максом Леонидовым бит-квартет «Секрет», один из самых развеселых советских ВИА второй половины 80-х. Репетиции и выступления продолжались даже в армии, в «самоволках». Затем были театр, написание сценариев и авторство в программах «Кружатся пластинки» и «Утренняя почта», создание первых (шел 1984 год) видеоклипов. Увы, для мамы, через три месяца после того, как ее сын сыграл главную роль в спектакле «Трубач на площади», будущий заслуженный артист России покинул театр ради телевидения.

В лихие 90-е он единственный из немногих питерцев смог сделать шаг вверх. Собственный формат шуток на «Русском радио», авторство в множестве программ, 23 роли в художественных фильмах (и бесчисленное количество в телевизионных) превратили Фоменко в одного из самых востребованных шоуменов СНГ. В 1994 году гуру телевидения Влад Листьев пригласил экс-«секретника» в «команду звезд», выступавшую в «гонках на выживание». Итогом года упорных тренировок стали несколько побед в этой сомнительной дисциплине автоспорта и дебют в куда более серьезных гонках – ралли-кроссе и на «ипподроме». Затем последовали не шибко успешные сезоны в кольцевых автогонках, раскрывшие еще один талант Фоменко – умение обхаживать спонсоров. С помощью нефтеносных ТНК и ЮКОС фронтмен «Секрета» дебютировал в международных гонках. Казалось бы, мы окончательно потеряли его в круговороте гоночной жизни: Rolex 24 hours of Daytona, Porsche 911 GT2, 12 hours of Sebring, Ferrari 550 Maranello, 24 heures du Mans, Aston Martin DBR9... Пока на Фоменко в 2005-м не снизошло прозрение. В китайском Чжухае в квалификации он хорошенько «приложил» свой DBR об отбойник. Британцы запросили за разбитые крыло, фары и бампер 11 тыс. фунтов, причем прислать их к старту они не успевали. Выручило трудолюбивое местное население – из обломков за 8 часов и \$250 кооператив рядом с автодромом воссоздал все необходимое. И на тот момент главред «Автопилота» уверовал в состоятельность проекта собственного суперкара. Сегодня созданная Фоменко на пару с политехнологом Ефимом Островским Marussia Motors является еще и владельцем команды Формулы-1. Чем он займется завтра, Николай не знает и сам.



ШКОДА ДА ВИНЧИ

Тест-драйв ŠKODA Octavia RS vs ŠKODA Fabia RS

Эти две машины, по мнению главного "Автопилота" (текст тест-драйва взят из журнала «Автопилот») страны Николая Фоменко, делались в одном КБ. На втором этаже КБ обитали люди, пылко тоскующие по *role-position*, лаврам и брызгам шампанского. И потому над каждым винтиком Octavia RS они пытели так же вдохновенно, как Господь над сотворением мира. В это же время пролетом ниже другие люди страдали от дефицита творческого энтузиазма. Чтобы как-то его ликвидировать, они поднимались на третий этаж в бар-столовую. Каждый раз по пути они с завистью глядели на своих вдохновленных коллег сквозь стеклянные двери лифта. И однажды зело крепко напряглись и слепили из того, что лежало по углам, Fabia RS. Зато когда пришло время отчитаться перед советом директоров VW, первый этаж бодро рапортовал: "Мы тоже умеем. У нас тоже есть спортивное авто. Ура-а-а!"

ЛУЧШЕ НЕ БЫВАЕТ. За рулем ŠKODA Octavia предыдущего поколения я ездил один раз. И еще много-много-много раз меня транспортировали в ней по разным стершимся в памяти маршрутам и с разными целями. И тем не менее среди клочков смутных реминисценций сохранился и хранится поныне приятный шок от капиталистического шика-блеска быв-

шей социалистической иномарки. На заднем сиденье я еще ездил на ŠKODA Superb, и эта машина – вся такая припудренная, накрученная, намакияженная – вовсе побуждала проводить параллели с «пятеркой» BMW. И давала понять, что качественные продукты ныне доступны и для эконом-класса.

Словом, до недавнего времени в опроснике о ŠKODA Octavia с тремя вариантами оценки: «ерунда», «нравится», «застеснялся с ответом» – я бы машинально выбрал третье, а по зрелому размышлению и с определенными оговорками – второе. Но ŠKODA Octavia RS – это вам не просто ŠKODA Octavia даже исправленного издания. Это нечто. Умрите все вы там, в пресловутом КБ и в Млада Болеславе, лучше, пожалуй, ничего у вас не получится.

От обычной Octavia заряженную версию отличают спортивные сиденья, педали и специализированный обвес. В частности, у версии RS другие бампера и иные противотуманные фары – они, во-первых, круглые, а во-вторых, их размер меньше, чем у обычных моделей Octavia.

Новая модель Octavia RS может быть окрашена не только в откровенно помидорный цвет. В качестве эксклюзива два «металлика» – Race Blue и Sprint Yellow.



ВМЕСТО СОЛНЦА - ПЛАМЕННЫЙ МОТОР. Автомобиль Octavia RS, похоже, был сделан по эдакой гелиоцентрической модели. Только вместо солнца здесь – пламенный мотор. Все вертится вокруг него. И все в автомобиле накручено вокруг него. А мотор RS, как солнце, – удивительный феномен. Двигатель не просто хороший. А о-о-очень хороший. Я удивлен, восхищен, тронут, ошеломлен, сбит с панталыку. Его подхват – подхват балеруна из Большого, который если уж взял приму за чресла, так уж ни за что не уронит. Никаких провалов, никаких дырок, никакого чахоточного кашля в его работе нет и в помине.

А главное, не наблюдается распространенной ныне европейской флегматичности, когда на ваши резкие и нервные понукания педали газа следует: «Сейчас-сейчас, подождите минуточку. Не так быстро. Так какую, простите, прикажете передачу? Третью? Ах, вы уже на третьей?! Ну тогда, конечно, конечно. Сейчас все мигом организуем». Этого гена тугодумия мотор RS лишился не иначе как на стадии зачатия.

Под стать мотору и все остальное. Все в этой машине логично. Все адекватно и правильно. Всего в меру. Хотя Octavia RS способна дать больше, чем ты ждешь от колесной техники. За рулем этой машины в любой момент чувствуешь – она может добавить.

Если смотреть на машину в профиль, в глаза бросаются тормозные суппорта, выкрашенные в фирменный зеленый цвет

И запас у нее – будь здоров. Ты подходишь к некой, вроде бы, критической точке и понимаешь, что есть еще более далекий предел. Хочешь ехать очень быстро – пожалуйста. Хочешь еще быстрее – запросто. Смотри только сам не сломайся.

Я, простите за такой глагол, насилую эту машину везде и по-всякому. Быстро и медленно. В левых поворотах и в правых. И что бы я ни вытворял с Octavia RS, все она выдержала достойно. В кру-





тых виражах машина держалась железобетонно, а не болталась, как фруктовое желе на фарфоровом блюде. Ее передняя ось не уносила в космос даже на запредельных нагрузках. Задняя ось и при отключенной системе ESP остается под полным контролем водителя. Это говорит о том, что у машины прекрасная развесовка. И потому на дороге машина ведет себя так же, как полноприводный Evo. И это при том, что резина на испытываемом образце стояла вполне обычная. Можно сказать, бытовая. Та, что обильными партиями продается в Auchan для прилежных хозяек и рачительных домовладельцев.

Важный элемент обвеса – антикрыло. В базовой комплектации RS – 17-дюймовые диски, ксеноновые фары, климат-контроль, 4 подушки и 2 шторки безопасности, а также датчики давления в шинах

«ТРЕШКА»-УДОВЛЕТВОРИТЕЛЬНИЦА. Ящик Petit Chablis на кон – Octavia RS готовят к какому-то чемпионату. И даже если я проиграю сейчас, завтра, увидите, она точно зажжет на каком-нибудь треке. По крайней мере в N-классе, где она, несомненно, будет очень хороша. Вообще, уберите лейбл ŠKODA и со-

трите некоторые фамильные черты – и вы получите автомобиль, над которым будут восторженно цокать языками самые ядовитые зоицы (типа меня, гхе-гхе-гхе) из автомобильной тусовки. С любым другим шильдиком (и мы даже знаем, с каким) этот же RS будет продаваться в полтора раза дороже. На мой



взгляд, среди одноклассников (навскидку: Focus ST, Astra GTS, Golf GTI) Octavia идет первым номером. Вонзаться на этой машине – милое и похвальное дело.

Даже «трешка» BMW, которая тоже где-то в ближайшей весовой категории, проигрывает Octavia. У BMW, по сравнению со «шкодой», обмякшая подвеска и такой же гидроусилитель руля, из-за которого можно легко профукать вход в поворот или выход из него. Не такие мертвые тормоза – у Octavia они изумительные, несмотря на легкомысленный зеленый цвет суппортов. И у «бимерного» двигателя нет такого подхвата, как у RS. Я поймал себя на мысли, что за время короткой гонки по рулежным дорожкам Тушинского аэродрома ни разу не бросил взгляд на спидометр. Все внимание было сосредоточено на тахометре. У Octavia очень короткий отброс. Что вверх, что вниз. Если правильно работать с педалью газа, то с 6500 ты падаешь максимум до 4800. У BMW – до 3000. Дырки появляются что при падении вниз, что при подъеме. Ты нажимаешь педаль газа, держишь ее, переключаешь передачи – вторая, третья, четвертая – и долго ждешь, пока все подкапотные «лошади» впрягутся. В BMW 3 однозначно больше комфорта, но автолюбители, приобретшие Octavia RS, вряд ли будут настолько ущемлены, чтобы тут же, не медля ни секунды, сесть строчить кляузы в адрес Пишетсридера. На мой вкус, в эту машину и не надо записывать телевизор, попный массажер или раскуриватель для встроеного кальяна. В ее интерьере все очень верно. Хотя и все лапидарно.

Мощный автомобиль может быть еще мощнее. Специалисты родственного для ŠKODA подразделения ABT при помощи своей фирменной операции по «прошивке мозгов» предлагают увеличить мощность RS до 240 л.с. Удивительно, что при этом ABT-кудесникам удалось добиться еще и экономии топлива – до 4 л на каждые 100 км пути.

При установке на мотор TFSI турбонагнетателя его мощность возрастает до 270 л. с. Максимальный крутящий момент доходит до 350 Нм. «Сотню» тюнинговая Octavia RS берет за 6,5 секунд.

Вообще, из всего, что сейчас есть спортивного на рынке по этой цене, Octavia RS, безусловно, лучший выбор. Поставь одноклассников в ряд и дай мне команду «По машинам!», я бы, не раздумывая, прыгнул за руль Octavia. Другое дело, что людей с понятием у нас немного, а с предрассудками – пруд пруди. И как-то не поднимается нога лягнуть того, кто громогласно возмутится: «Ага, че это я будут платить тридцать с лишним за «шкоду». Да я лучше за те же деньги корейский паркетник прикуплю». И ему невдомек, что Octavia RS стоит своих денег и каждый цент здесь отбит по-честному. Но что делать, если в незамутненном, как воды Байкала, сознании нашего народа бренд ŠKODA все еще воспринимается на уровне среднеазиатской экзотики. Типа, ну купим лучше «шкоду», чем «жигули». Когда же клиент слы-

шит о 34 тысячах, он впадает в ступор. И совершенно понятно, почему за эти деньги отпрыск богатых родителей вместо Octavia просит BMW. BMW – это понты. А ŠKODA – не понты. И почему дилетант позарится на Mazda. Она краше. И почему эксперт купит Evo VIII. Evo – это полный привод, да и вообще «вещь». При таком мозговом и настроенческом раскладе ŠKODA Octavia RS остаются только мои искренние соболезнования. А жаль.

РЕДКИЙ ТОВАР. Как жаль мне и усилий, потраченных на создание автомобиля Fabia RS. В нем самый выдающийся элемент конструкции – двигатель. Сам факт существования этого турбодизеля лишний раз доказывает, что слабый напор бензина в раздаточных шлангах АЗС наилучшим образом стимулирует подвижность мозговых извилин в среде мотористов. И уже сейчас понятно, что победа дизеля над бензиновой горелкой неизбежна.

У машины с дизелем по определению лучше баланс, и на дороге она ведет себя более предсказуемо. Дружелюбнее, если хотите. Все это так, но это все не совсем верно в отношении Fabia RS –

маленького, короткого автомобиля с узкими игрушечными колесиками. Это чистой воды садизм – вставить малютке такой монстрический аппарат. 131 л.с. в спичечной коробке – немыслимое звер-

ство! Octavia он бы подошел – 100 процентов. Но для Fabia – это чересчур.

Как ездить на такой машине – ума не приложу. «Ох, сейчас что-то страшное произойдет», – говоришь ты окружающим, нажимая на педаль газа. И происходит. Но не столько страшное для окружающих (ведь Луна не упала на землю, а воды Ганга не потекли вспять), сколько страшное для тебя самого. При активном вхождении в поворот срыв передней оси неминуем. И катиться тебе колбаской по всей Большой Спасской. Он, этот двигатель, из другого места сюда поставлен.

Вообще здесь почти все из другого мира. Эти профильные кресла, хром, шильдики RS позаимствованы явно у Audi. В Fabia с этими DTM-

Octavia RS – самый быстрый серийный автомобиль от чешского производителя во всей его истории. Несмотря на это в Млада Болеслав RS рассматривают как продолжение славных спортивных традиций, начатых в середине 30-х годов XX века. Те времена прославили ŠKODA Popular Sport – Monte Carlo и ŠKODA Rapid Six





атрибутами чувствуешь себя глуповато. Зачем было городить весь этот огород? По какой такой маркетинговой необходимости? Видимо, своему появлению на свет Fabia RS обязана пресловутому «авось», распространенному не только среди славянского племени. «А вот у нас там, на складе, осталось 250 лишних моторов. А давайте-ка их куда-нибудь запихнем!» Примерно такой был производственный посыл. И запихнули. Дальше – чистой воды мастерство маркетологов. Быстрее вышивайте букровки RS на сиденьях. «Ура, уважаемые товарищи автолюбители. Мы имеем честь предложить вашему вниманию новый уникальный проект под названием ŠKODA Superjet с дизельным мотором. ŠKODA

Впервые индекс RS был использован в обозначении модели ŠKODA 130 RS – славного спорткара 70-х, добившегося ряда побед в ралли Монте-Карло. Вновь шильдик RS появился на корме и прочих выдающихся деталях автомобиля в 2000 году. Так стала обозначаться модель Octavia 1.8 Turbo (180 л.с.)

Superjet на дизельном моторе – это прорыв. Это уникальное средство передвижения предлагает вам незабываемые ощущения... И все в том же духе. И я вижу, как дилер из автосалона ŠKODA разводит клиента: «О, я вижу перед собой знатока. Вы не прогадали. Это действительно настоящий зверек. Отпад полный. Какая к черту закись азота? Оставьте игрушки пацанам. Но ш-ш-ш. Не будем поднимать шум. Ведь это редкий товар. Осталась только одна машина. Мы ее специально не выставяем в салоне. Давайте деньги, идемте за угол. Я покажу, где она стоит».

Прямо как в старом кино. «Сами понимаете, товар дефицитный – магнитофон импортный».



«Авторевю»:

А вот скромняга Octavia начинает удивлять. Привычный сумрак «шкодовского» интерьера удачно рассеян «алюминиевыми» накладками. Место водителя – пожалуй, самое лучшее. Удобная невысокая посадка, выразительный рельеф жесткого кресла, цепкая обивка – сидишь как влитой! Разве что у невысоких водителей возникают проблемы – подушка давит под колени, что мешает работать длинноходной педалью сцепления. А регулировки угла наклона подушки, увы, нет. Руль лишь немного великоват по диаметру, но по сечению и материалу великолепен. Переключение передач – четкое, с небольшими ходами и идеально подобранными усилиями... Может быть, для «горячего» хетчбека Octavia чуть не хватает живости: ее реакции не очень остры, но при этом очень точны... Да, крепится ŠKODA чуть сильнее других машин. Да, порой заметна легкая раскачка. Но нет и намека на потерю уверенности.

Quattroroute:

Под педалью водитель постоянно ощущает все 200 л.с. Такая мощность близка к предельным показателям для переднего привода, но RS способен «выгрузить» на асфальт всю тягу, скрытую под капотом. Боковая поддержка псевдоспортивных сидений и довольно точное рулевое управление позволяют с большей, чем обычно, скоростью входить в повороты. Тормоза с окрашенными в зеленый цвет суппортами могут нравиться или не нравиться внешне, но выполняют свою задачу на «ура».

Если захочется придрататься, можно попенять на рычаг переключения коробки передач – он слишком высок и обладает чересчур длинными ходами. Но ошибиться при выборе одной из шести передач невозможно. По заявлениям производителя, эта модель обладает умеренным расходом топлива (8 л на 100 км). Если «заиграться» с педалью газа (а это сделать несложно), то ожидайте, что аппетит «придет во время еды».

«Автомобили»:

Строго говоря, Fabia RS подойдет только тому, для кого «Имидж – ничто! Жажда – все!», и прежде всего жажда скорости – но при условии, что вы недавно за рулем. Для «начинающего спортсмена» ощущения скорости хватит с избытком...

Большой аргумент в пользу покупки ŠKODA Fabia RS для начинающего спортсмена – именно дизель, он ощутимо экономит расход топлива. Большинство владельцев спортивных машин не страдают от недостатка внимания и со стороны представителей власти, и со стороны криминала, а вот ŠKODA вряд ли их заинтересует. Так что если вы позавчера получили права, но в ваших снах проносятся раллийные болиды, и вы уже определились со своей дальнейшей карьерой в автоспорте, ŠKODA Fabia RS – ваш выбор.

Gazeta.ru:

Со мной начинают гоняться водители «девяток». Поначалу это немного злит: я больше никому не интересна? Утешает только то, что шансов у них нет. Машина легко скользит между рядов. ŠKODA Fabia RS – лучший инструмент для игры «в шашечки» на дороге. Что начинает задевать владельцев мощных «мерседесов» и BMW. Забавно... На светофорах чувствую себя и девушкой, и супергероем одновременно. Пока горит красный, можно достать пудреницу и увлечься изучением своего носа. Ну а как только мелькнет зеленый – ударить по газам. Лица окружающих водителей (их можно осмотреть, подождав немного на следующем светофоре) впечатляют. Никто не ожидал, что девочка на маленькой машинке может так быстро ездить.

Evo:

Да-да, это замаскированный Golf GTI. В VW Group подобные метаморфозы – обычное дело, хотя испанцам из SEAT в свое время удалось «сориентальничать», сделав ныне снятый с производства Leon Cupra R. Чтобы Octavia RS не сочли очередным клоном, новой «заряженной» ŠKODA недостаточно быть просто хорошим автомобилем, придется продемонстрировать что-нибудь особенное. С другой стороны, как ни крути, а Golf всегда был достойной основой для достойного автомобиля. В данном случае в качестве основы взят 199-сильный двигатель с прямым впрыском и турбонаддувом. Высокая степень сжатия обеспечивает резвую динамику даже на низких оборотах, когда наддув бездействует, а пара балансирных валов сглаживает работу мотора «на верхах». Ну а как насчет чего-нибудь особенного? В придачу к цене прилагается практичность в виде гигантского багажника, который удалось сделать таким большим за счет более длинного заднего свеса Octavia. В ŠKODA надеются, что RS будет привлекать покупателей именно этим сочетанием возможностей семейного автомобиля и хорошего спортивного «драйва».

Нельзя не признать, что тем, кто не обременен лишними деньгами, такой подход придется по душе. Да что там говорить – любому будет приятно потратить меньше на автомобиль, аналогичный Golf, и заодно заявить о своей оригинальности. На этой людской слабости построены все маркетинговые кампании ŠKODA. В конце концов, кто хочет быть конформистом?





Место, где наступило будущее

Дизайн-центр – святая святых любой автомобильной компании. Его секреты охраняются не хуже, чем Форт-Нокс. Именно здесь рождается будущее марки, а тайное становится явным.



С виду это обычное административное здание начала прошлого века, коих в Млада Болеслав предостаточно. Непривычны разве что тщательнейшая реставрация да наглухо зашторенные в одиннадцатом часу утра окна. По ту сторону двухметровых дверей – царство света, простора и тишины. Ощущение Зазеркалья усиливают иллюстрации футуристических авто, марка которых угадывается исключительно по логотипам. Возвращают в реальность эклектичные на фоне пастельно-серых стен и светло-голубых портьер запрещающие знаки.

«Минуточку внимания! – обращается к нам сотрудница с внешностью начинающей Адрианы Скленариковой. – Просим сдать не только фотоаппараты, но и телефоны». Что ж, мобильники запрещены во многих местах. В театрах – чтобы звонки и разговоры не мешали представлению, на экзаменах – дабы исключить подсказки, в самолетах – во избежание помех при работе навигационного оборудования. В дизайн-центре ŠKODA мобильные телефоны вне закона потому, что сегодня они немислимы без фото- и видеокамер. Конечно, к нашему визиту в центре подготовились заранее, но мало ли...

У тех, кто работает внутри, ограничений, запретов и прочих табу поболее, чем у сотрудников НКВД. Например, вне этих стен им запрещено го-

ворить лишнее, рисовать лишнее, лепить лишнее и каким-либо иным способом подавать окружающему миру сигналы о том, чем они заняты с девяти до семи по будням. Вообще-то, рабочий день куда короче, но по фабричному гудку расходиться не принято. Хотя и доказывать начальству рвение не нужно: здесь работают только те, кто фанатично влюблен в свое ремесло. Их одержимость настолько сильна, что, прознай о ее величине бухгалтерия, компания здорово бы сэкономила на зарплатном





и социальном фондах. И дизайн-центр все равно бы функционировал, разве что работники реже уходили домой. Потому что кому в обычной жизни нужны такие фанатики? Но самое пикантное то, что все они считают себя свободными творческими натурами. Состоявшимися, востребованными и причастными.

«Посмотрите на мой телефон, – не без гордости показывает копеечную «моторолу» швед Андерс Йоханссон, один из членов многонациональной дизайнерской команды ŠKODA, – самая простая из тех, что были в магазине. Без камеры, без интернета – ничего лишнего». Андерс и не подозревает, что многомиллионный босс Ferrari Лука де Монтеземело вот уже десять лет ходит с одной и той же моделью Nokia 6310, хотя мог бы себе купить весь Vertu. Не то чтобы дизайнеров подозревают в желании поделиться секретами с конкурентами. Просто страхуют от соблазна вынести с работы частицу большой тайны. Примеров в отрасли предостаточно, особенно трудно себя сдерживать итальянцам, законодателям дизайна. Поэтому в абсолютном большинстве дизайн-центров пользоваться флешками запрещено, а электронная почта не отправит картинку размером больше 50 Кб.

Исторический момент

Административному зданию, в котором расположен дизайн-центр, вот-вот исполнится вековой юбилей. Иссиня черный Superb в топовой версии Lauren&Klement, припаркованный на идеально подстриженном газоне перед фасадом дома, намекает на то, что именно отсюда в свое время начиналась история марки L&K. Шеф-дизайнер марки Йозеф Кабан занимает кабинет, в котором в свое время трудился Вацлав Клемент. Любопытный факт, но не более – от былой обстановки остались разве что окна. А вот для самого Кабана, по его словам,

кабинет – лишнее напоминание об ответственности. Компания выпускает автомобили больше века, и то, насколько она будет успешна в будущем, во многом зависит от словака и его команды. «Мы обязаны смотреть на несколько лет вперед, – объясняет магистр, – предугадывая, а во многом и определяя, что будет нравиться людям». Пан Магистр Королевского колледжа искусств въехал в эти стены четыре года назад, покинув пост главы Департамента дизайнерских разработок Audi.

Один против всех, все на одного

Работа над новым автомобилем начинается лет за пять до начала его серийного выпуска. Причем дизайнеры давно не берут на себя лишнюю маркетинговую работу. Тип модели, ее основные характеристики и даже некоторые стилистические ключи определяются барражированием потребностей рынка, текущих и перспективных. Например, когда в начале века в Европе наметился устойчивый спрос на компактные внедорожники – с легковой управляемостью и экономичностью, но не брезгующие съезжать с асфальта, в дизайн-центр поступил заказ на разработку Yeti. Конечно, всегда есть место для исключений: например, суперудачное название для этой модели предложил Петр Кукурелли, отвечавший за внешний облик одноименного концепт-кара. Но обычно все хлопоты берет на себя маркетинговый отдел.

Любой проект начинается с тендера, точнее, с конкурса идей: несколько дизайнеров одновременно воплощают на бумаге свое видение будущего автомобиля. Рисуют всем: в ходу и карандаши, и ручки, и фломастеры. Но затем все эскизы обязательно переносятся в цифровое поле. По уровню владения графическими планшетами и «фотошопом»



автомобильные дизайнеры заткнут за пояс любого арт-директора киевского издательства. Хотя и получают куда меньшие деньги. «Ты живешь с этой машиной, ты представляешь ее на улицах городов, ночей не спишь, – делится по секрету наш соотечественник Максим Шкиндер, – а побеждает кто-то другой. Такое бывает, и ничего не поделать». Наиболее болезненно на неудачи реагируют, естественно, самые молодые. Ведь они только-только окончили достаточно престижные вузы, где числились гениями и где им предрекалась успешная карьера. «Два-три отвергнутых проекта, – продолжает Кабан, – и у них начинается депрессия. Они задаются вопросом: может, я вообще ни на что не годен? Но понять, чего стоит дизайнер, можно только после пяти или десяти лет его работы в команде». По мнению словака, успевшего за 10 лет поработать в Audi, Bentley и Volkswagen и нарисовать такие шедевры, как Bugatti Veyron, Bentley Continental и Audi A5, «почувствовать» бренд, пропитаться его идеологией быстрее не получится. Даже если ты родился в Чехословакии.

Команда – слово ключевое. Конкуренты, а на стадии разработки проектов иначе дизайнеров и не назвать, мгновенно объединятся, как только будет назван победитель конкурса.

Шеф-дизайнер так формулирует принципы, на которых основывается работа его подопечных, желающих добиться успеха: «С одной стороны, ты должен постоянно находиться в легком состоянии восторга, тогда положительный настрой перейдет в эскиз, в серийный автомобиль и в конце концов

достигнет потенциального покупателя, но заигрываться дизайнер не имеет права. Он может создать яркую, очень модную модель, такую, что непременно «зацепит» людей. Но верить трендам опасно. Модные тенденции уйдут, а что останется? Автомобиль, который невозможно никому продать. Нет, наши модели должны радовать глаз потребителей долгие годы. Быть красивыми, а не приукрашенными». В итоге команда объединяется в работе над финальным проектом, чтобы как можно быстрее получить результат. Каждому отводят свое поле деятельности. Кто-то, допустим, займется поиском оптимальной формы задних фонарей. Они, как и многие другие элементы, обязаны содержать «ДНК марки», то есть обеспечивать преемственность и узнаваемость моделей.

Задние фонари, например, безошибочно узнаются в темноте по светящемуся С-образному контуру. Или фары, которые здесь как-то совсем по-детски называют глазами автомобиля. Fabia, чтобы было понятнее, – это ребенок, он смотрит на мир широко раскрытыми глазами. Superb – совсем иное дело. Он состоялся, он знает себе цену и глядит совершенно по-другому, оценивающе.

Создать объем

Следующая стадия создания автомобиля, пожалуй, еще более архаичная, чем рисование карандашом, – лепка. Через нее прошел и концепт VisionD, послуживший манифестом нового пластического ключа марки. И буквально на наших глазах

превратившийся в серийный Rapid. Но в цеху их два – второй с наглухо затонированными стеклами и разделенный пополам черной лентой. Одна его половина выглядит как настоящая, а вторая точно вылеплена из пластилина. Но не из детского, а из профессионального. Концепт демонстрирует, как «бумажные» и цифровые скетчи обретают объем. Сначала делается рама-остов будущей модели, на нее наносится слой похожей на строительную пены и только потом по периметру наносится толстый слой модельного пластилина. Перед лепкой его для лучшей пластичности разогревают до 60 градусов. Работают с материалом руками, скребками, ножами, терками – представьте, самыми обычными кухонными терками.

Изготовлением глиняных моделей занимается отдельная команда, состоящая в основном из англичан: дизайнерская школа на Островах всегда была лучшей, а после развала тамошнего автопрома многие специалисты остались не у дел. И им рады везде – и в Млада Болеслав, и в Штутгарде, и в Маранелло. Тем более что помимо профессиональных навыков они несут пласт колоссальной британской автокультуры. Всего же в дизайн-центре ŠKODA работают 72 человека 20 национальностей. Костяк – чехи, словаки и немцы. Но на ключевых позициях – именно рожденные в ЧССР.

Пластилиновая модель – не 100-процентная проекция «бумажных» идей. Собственно, она для того и нужна, чтобы в реальном масштабе оценить правильность пропорций и привлекательность проекта. Где не хватает объема, там добавляют пластилина и наоборот. Сначала делается одна половинка, затем по шаблону копируется вторая. Ее могут сде-

лать с нюансами, чтобы сравнить. Для окончательного сходства с настоящим автомобилем на макет наносятся пленки, имитирующие кузовные панели, хром, стекла – они позволяют добиться натуральной игры света и тени. Намоченные водой, они легко и плотно пристаю, а при необходимости так же легко снимаются.

Для просмотра перспективных моделей в условиях естественного освещения предусмотрен специальный двор. Со всех сторон он закрыт высоким забором, так что подсмотреть можно только с помощью спутников-шпионов и Google Earth. Во дворе, где «дают представления» для избранных, установлен вращающийся подиум, чтобы автомобиль удалось рассмотреть на расстоянии со всех сторон. После госприемки – прохождения всех стадий согласования и утверждения начальством – пластилиновая модель снова отправится из мира материального в виртуальный. В случае с VisionD его полноразмерный макет и математическая модель улетели в мекку промышленного дизайна – Турин, где базируется ItalDesign. Формально с 2010 года это инженеринговое ателье принадлежит Lamborghini, но работает сразу на все бренды VW Group. Именно специалисты всемирно известного «кароссери», которое сотрудничало со «шкодой» еще во времена «железного занавеса», и создали данный шоу-кар.

Игра на опережение

«Объемную физическую модель можно посмотреть, пощупать, поместить в аэродинамическую трубу, если угодно, – рассказывает Карел Пушманн, специалист по 3D-проектированию, стоя у огром-





ного, шириной пять метров, экрана для презентаций. – Но сотрудников нашего отдела она интересует в одном качестве – ее можно загнать в 3D-сканер и перевести в облако точек». Оно будет превращено в трехмерную модель, основу будущих презентаций. С помощью мощного компьютера и специальной программы немецкого производства с моделью можно делать все. Вращать в пространстве, рассматривать в любых проекциях. Открывать двери, заглядывать в салон. За долю секунды покрасить в один из 16 миллионов оттенков...

Разработка интерьера, как правило, идет параллельно с работой над внешним видом и тоже не обходится без объемного моделирования. Причем вот что интересно: если внешнюю копию макета допустимо сделать в уменьшенном варианте и основные пропорции будут более или менее понятны, то салон требуется сразу исполнить в натуральную величину.

«Для салона главный показатель – эргономичность, – поясняет Петр Олах, специалист по интерьеру, – а оценить удобство посадки и расположение органов управления можно, только заняв место водителя».

Это, впрочем, общий принцип для всех производителей. Но есть у компании ŠKODA и свои постулаты. Например такой: в автомобилях чешской марки нет главных и второстепенных лиц, «нет пилота Формулы-1». Все, кто находится на борту, – члены одного экипажа. Поэтому не ждите, что на ŠKODA появится центральная консоль а-ля BMW или Infiniti, развернутая в сторону водителя. Другое следствие из этого правила – равные условия для пассажиров обоих рядов. «Часто бывает, что никто не хочет сидеть сзади, потому что там тесно, – поясняет Олах, – мы же стремимся к тому, чтобы борьбы «за место в партере» в наших машинах не было».

Главное – внутри

Дизайнеров по интерьеру немного обижают, что публика находит их работу второстепенной. Между тем, считает Олах, именно от продуманности салона зависит будущее компании, и делится жизненными наблюдениями: «Безусловно, при покупке машины главное – ее внешний вид. Но где вам предстоит впоследствии провести тысячи часов? Правильно, внутри. И если там будет некомфортно, вы ни за что не купите еще один автомобиль этой марки».

«Удобство салона – то, что должно раскрываться со временем, по мере необходимости», – продолжает пан Петр. Для бутылки с водой найдется ниша в двери, для упаковки с компакт-дисками – ящик под сиденьем, а для легких сумок – крючки в багажнике. Про багажное отделение главный интерьерщик говорит с особым воодушевлением. Оно, мол, хоть и скрыто от глаз и эстетикой вряд ли способно кого-то поразить, для семейного автомобиля играет важнейшую роль. И предупреждает: не стоит верить лукавым цифрам полезного объема. Посчитав все закоулки, которыми никто пользоваться не будет, хитрецы получают красивые цифры. Смотрите на форму багажника – все зависит именно от нее.

Пластилиновая модель салона собирается на отдельной тележке, на автомобиль никоим образом не похожей. Позже кокпит тоже будет оцифрован и соединится с внешней оболочкой. Но и после этого пройдут долгие месяцы кропотливой доводки, прежде чем автомобиль приобретет более или менее окончательный вид. Затем начнется подготовка к выпуску. Впрочем, к этому моменту дизайнеры уже будут работать над его рестайлингом. Они всегда работают на опережение. За горизонтом наших ожиданий.

Общество

Благодаря «Теплу сердец»
мы прооперировали десятки детей

Забота о самых маленьких

Рекомендую «шкodu»
всем своим коллегам

15 вопросов дорогому клиенту



«Благодаря «Теплу сердец»
мы прооперировали десятки детей»

Тодуров Борис Михайлович

директор Киевской городской клинической больницы «Центр сердца»

– Борис Михайлович, «Центр сердца» на фоне абсолютного большинства украинских клиник – остров благополучия: уникальное оснащение, уникальный уровень оказания кардиохирургической помощи. Как такое стало возможным?

– Как говорится, нет худа без добра. У начальника Горздрава случился обширный инфаркт. И поскольку в Киеве ему помочь никто не смог, он вынужден был ехать лечиться в Германию, в мюнхенский «Центр сердца». А вернувшись, убедил мэра нашей столицы Александра Александровича Омельченко построить аналогичную клинику и у нас. Именно по образу и подобию мюнхенской клиники, то есть по всем немецким стандартам: с вертолетной площадкой на крыше, с утилизатором, «правильной» реанимацией, вентиляцией с очисткой воздуха, кондиционированием, с разделением потоков «грязного» и «чистого» белья.

– Правда ли, что у вас проводятся операции в онлайн-режиме?

– Буквально на прошлой неделе у нас была подобная телеконференция с прямой трансляцией из операционной. Я делал полное артериальное шунтирование на работающем сердце, и эту операцию транслировали на пять регионов. Все как положено – с моими комментариями всего того, что делаю, с обратной связью, с вопросами из зала. У камер настолько сильное приближение, что на весь экран было видно все, вплоть до миллиметровых сосудов. Коллеги остались очень довольны, поскольку даже когда они бывают в операционной, то не видят столь мелких «деталей». И сотня кардиологов впервые в жизни увидели, что такое «аортокоронарное шунтирование». Причем смотрели трансляцию, как оказалось, не только кардиологи – присутствовали и хирурги. Для многих из них операции, которые мы делаем, в новинку.

– Вы первым в Украине сделали операцию по пересадке сердца. Во вверенной Вам клинике есть соответствующая лечебная база и оборудование. Почему в «центре» не выполняются трансплантации?

– В общей сложности мы сделали четыре операции. Но, к сожалению, отношение общества к трансплантологии, сформированное во многом журналистами, крайне негативно. Поэтому, как правило, родственники не дают согласия на забор органов, а закон предусматривает обязательное разрешение с их стороны. С трансплантологами вообще неохотно сотрудничают – я имею в виду не только родственников, но и наших коллег, поскольку, как правило, после каждой трансплантации приходят с жесткой проверкой фискальные органы – где брали, куда везли, кому вшивали. Хотя все наши четыре трансплантации абсолютно официальные и были проведены на законных основаниях.

– Почему? Ведь у наших соседей ситуация, мягко говоря, куда лояльней.

– В России лучше, в Беларуси вообще все иначе – там ввели закон о презумпции согласия, то есть априори тело умершего человека принадлежит государству. И оно может распорядиться его органами на свое усмотрение.

– Вы родились в Киеве, учились в Ужгороде, работали в России. Наверняка кардиолога с мировым именем приглашают работать в разные страны?

– Мы можем оперировать и в России, у нас единое медицинское пространство. Сегодня, например, приехали из Молдавии, где прооперировали восьмимесячного ребеночка и взрослого мужчину. В прошлом году в Азербайджане сделали тринадцать операций. За два года прооперировали шестьдесят пациентов в Грузии, я даже стал почетным жителем этой страны. В этом году получил диплом – ведь мы берем самых тяжелых пациентов. Мы летим на несколько дней и в сутки делаем по две-три операции. До этого в Египте два раза оперировали – один раз

шестнадцать больных, в другой раз – девять. В Ираке оперировали, в сербском Косово.

– «Центр сердца» давно перерос

формат городской больницы: в 2011 году на киевлян пришлось только 30% из 2500 сделанных операций. Почему не придать центру всеукраинский статус?

– Я пытался перевести клинику в республиканское подчинение, поскольку видел в этом логику и необходимость, но депутаты заблокировали мою инициативу. Я дважды выступал в сессионном зале Киеврады, отвечал на все вопросы, рассказывал, показывал. Объяснял, что такой переход дополнительно спасет как минимум полторы тысячи жизней в год – и не был услышан. Не мог понять, откуда такое неприятие. Потом выяснилось, что один из депутатов КГГА занимается фармацевтическим бизнесом, контролирует больницы города и ему просто не хотелось упускать рычаги давления на «Центр сердца». Никогда не приходилось сталкиваться с такой примитивной политикой – содержать не можем, но и не отдадим. Это как купить себе дорогой автомобиль, 5 лет в нем ничего не менять – ни масло, ни фильтры, гонять в хвост и в гриву, плюс ко всему заставляя водителя зарабатывать деньги на бензин, и требовать, чтоб машина ездила. Да, пока автомобиль новый – он ездит, но через 5 лет перестанет. Вот и мы сейчас на грани такой остановки.

Я предлагал перевести клинику на бюджет и под юрисдикцию Министерства здравоохранения, поскольку у столичной горгосадминистрации нет денег на ее содержание – чтобы люди могли оперироваться бесплатно, но нет, им нужно держать все в своих руках. Да и потом, есть же какие-то государственные нужды – если этот центр может работать на целое государство, почему он должен работать только на Киев? К примеру, почему житель Быковни,



которая расположена в двух километрах от столицы, должен платить за операцию, а житель Лесного массива – оперироваться бесплатно. Где логика? Но на все наши воззвания к тому, что нужно спасать людские жизни, депутаты никак не отреагировали. Такая вот невеселая история.

– В 2007 году стартовал проект «Тепло сердец». С чего началось ваше сотрудничество?

– Когда центр только открывался, у нас не было никакого транспорта. Мы обратились с просьбой в «Еврокар» – так в нашем распоряжении появилась ŠKODA Roomster. И этот автомобиль здорово выручает нашу клинику. Дело в том, что все эти годы у клиники не было своего ОПК (отделения переливания крови), наша ŠKODA с утра до вечера ездила по городу, собирая кровь для операций по всем донорским пунктам и больницам. Сейчас у нас, конечно, появились еще автомобили, но вместе с тем увеличилось и количество операций плюс расширилась география – приходится много оперировать в регионах.

– Чем проект «Тепло сердец» помог конкретно вашей клинике?

– Благодаря проекту были прооперированы десятки детей. Он получился востребованным, ведь большинство операций сделано сиротам, «детдомовцам» и детям из неполных/малоимущих семей. То есть тем, чьи родители не имеют возможности оплатить дорогостоящее лечение. Например, мы купили окклюдеры, позволяющие при врожденном пороке сердца провести операцию без разреза грудной клетки. По эффективности это такое же хирургическое вмешательство, но гораздо безопаснее и после него не остается шрамов, которые впо-

следствии портят людям жизнь, особенно девочкам. Но стоят окклюдеры весьма недешево – \$3-5 тыс., а при помощи «Тепла сердец» мы провели десятки подобных операций. Также благодаря вашему проекту было закуплено много другого оборудования, например оксигенаторы и ультрафиолетовые лампы для борьбы с желтухой у новорожденных. Поэтому хочу сказать огромное спасибо «Теплу сердец» от имени десятков маленьких пациентов, которым этот проект спас жизнь. И мы очень надеемся на продолжение сотрудничества.





Рекомендую «шкodu»
всем своим коллегам

Денисенко Александр Васильевич

Начальник департамента безопасности и технического обеспечения
компании «Хенкель Баутехник (Украина)»

– «Хенкель» – одна из крупнейших компаний мира. Ее отделения разбросаны по всему миру. Почему при поиске автомобилей для своего корпоративного парка в Украине ее выбор был сделан именно в пользу чешской марки?

– При выборе автомобилей для корпоративного парка мы учитывали буквально все: надежность, технические характеристики, соотношение цены и качества, даже внешний вид. И чешские автомобили отвечают всем перечисленным требованиям.

С компанией «Еврокар» мы сотрудничаем с первых дней открытия нашей компании «Хенкель Баутехник (Украина)» в 1998 году. И нас все настолько устраивает, что на автомобили других марок в ближайшее время мы пересаживаться не собираемся.

– Это был ваш осознанный выбор или на ваше решение повлиял «эксплуатационный» опыт коллег из соседних стран?

– Это совместное решение нашего генерального директора и мое как человека, отвечающего за автопарк компании. Мы объявили тендер и придирчиво выбирали между ŠKODA, Ford, Mazda, Nissan и Toyota. Одно время пробовали работать с Mazda, но, учитывая надежность чешских автомобилей, их цену и эксплуатационные характеристики, в итоге остановили выбор именно на «шкодах».

В ежедневных служебных целях я использую Superb и не собираюсь с него пересаживаться.

Учитывая собственный опыт, могу констатировать: до 100 тысяч км у «шкод» вообще не возникает никаких проблем

– Автомобили каких марок предпочитают ваши коллеги в соседних странах, например в Германии и Польше?

– В основном это, конечно же, немецкие автомобили: в первую очередь Volkswagen и Audi.

– Сколько автомобилей ŠKODA в вашем парке в процентном соотношении?

– По нашим внутренним стандартам весь топ-менеджмент компании ездит на Superb, а менеджеры – на Octavia. В процентном соотношении это 30:70.

– Недавно младоболеславский концерн презентовал две принципиальные новинки: Citigo и Roomster. Рассматриваете ли возможность их использования?

– Касательно Citigo – скорее всего, нет. Нью-анс в специфике нашей деятельности: менеджеры ездят по всей Украине, занимаются продажами – для них автомобиль субкомпактного класса будет слишком маленьким. А вот к Roomster мы присматриваемся. В качестве эксперимента мы покупали схожие автомобили Peugeot Partner и остались ими крайне недовольны. Поэтому, возможно, в этом году будем рассматривать вопрос покупки «румстеров».



– Какие формы собственности для автопарка предпочитает «Хенкель Баутехник (Украина)». Лизинг? Прокат? Приобретение?

– Мы покупаем автомобили, а не берем их в лизинг. Мы все просчитали – для нас лизинг не удобен и невыгоден. Хотя во всех остальных подразделениях компании «Хенкель», включая украинские, их берут в лизинг.

– В чем преимущества и в чем недостатки эксплуатации наших автомобилей?

– Преимуществ множество. Недостатки, наверное, тоже есть. Но я сам езжу на служебной



С компанией «Еврокар» мы работаем с первых же дней открытия, с 1998 года и нас все настолько устраивает, что на автомобили других марок мы пересаживаться не планируем

«шkode» последние 10 лет и очень ею доволен. И, учитывая собственный опыт, могу констатировать: до 100 тысяч километров с ними не возникает никаких проблем. Проблемы появляются только после этого порога, но на общую картину не влияют. Поэтому я считаю, что автомобили ŠKODA – наиболее приемлемый вариант в нашей стране для корпоративного парка.

– Как часто «Хенкель Баутехник (Украина)» обновляет парк?

– Согласно внутренним стандартам норм эксплуатации наш автопарк обновляется каждые 5 лет или 200 тысяч км. Смотря что наступит раньше.

– Какой средний расход топлива и затраты на ТО? К примеру, у «октавий», на которых ездят менеджеры среднего звена?

– В среднем за месяц такой автомобиль проезжает 4-5 тысяч км, учитывая командировки по всей стране. Соответственно, ТО мы делаем раз в квартал, примерно после каждых 10-15 тысяч км.



– Когда вы закупаете «шкоды», уточняете ли, где именно они собраны – в Чехии, Словакии, Украине?

– Я неоднократно был на заводе «Еврокар» в закарпатском Соломоново. И поэтому знаю, что «шкоды» собираются у нас, в Украине.

– Насколько для вас актуальны акции, которые проводит импортер, производитель или местные дилеры, с которыми вы напрямую работаете?

– Конечно, нам интересны все акции. В 2000 году мы даже выиграли «фабию» – они тогда только появились. Мне позвонили из компании «Еврокар» и сказали, что мы выиграли автомобиль. А я в тот момент как раз оформлял ДТП – в мой личный автомобиль сзади въехали. Звонит мне сотрудник компании и поздравляет с выигрышем. Я отвечаю: не шути так, не до того. А он настаивает на своем: мол, не шутка, приезжай, ты выиграл автомобиль!

– Вы говорили, что 10 лет ездите на ŠKODA. То есть имеется опыт эксплуатации чешских авто еще до прихода в «Хенкель Баутехник (Украина)»?

– Я работаю в этой компании с самого первого дня ее существования. В моей трудовой книжке всего три записи: служба в Вооруженных силах Украины, затем в МВД и третья запись – компания «Хенкель». В свое время, когда я был курсантом военного училища, копал окопы на месте нынешнего здания компании, а спустя 10 лет волею судьбы пришел сюда работать.

Сейчас в моем личном автопарке – Volkswagen Multivan, Toyota Land Cruiser 200 и Toyota Tundra, на которой я выбираюсь на рыбалку или перевожу вещи. В выходные дни в основном езжу на «ленд-крузере». Но поскольку расход топлива у него приличный, хочу вместо версии с бензиновым мотором купить дизельную модификацию. А для семейных поездок использую 2,5-литровый турбированный Multivan 2005 года с автоматической коробкой передач. Замечательный автомобиль – мы на нем ездим на отдых и путешествуем: в Крым, Прибалтику, Европу. А в ежедневных, служебных целях, использую ŠKODA и не собираюсь с нее пересаживаться. И рекомендую эту марку своим коллегам.

– Если у вас такой обширный парк автомобилей ŠKODA, то верно ли говорить, что и ваши сотрудники для себя тоже покупают чешские автомобили?

– Да, это верно, многие выбирают для себя автомобили ŠKODA

– Автомобили каких еще марок используются у вас в корпоративном парке?

– У высшего руководства нашей компании Toyota Land Cruiser 200, у заместителей были Toyota Camry и Toyota Highlander. Помимо «шкод» мы закупали Daewoo Lanos и Chevrolet Lacetti, сейчас пробуем работать с Hyundai. «Ланосами» остались довольны, а вот Lacetti – крайне недовольны.

– Где вы обслуживаете и ремонтируете автомобили своего парка?

– У нас заключены договоры с сервисными центрами ŠKODA, и проводить ТО на других станциях просто запрещено.

Техника и спорт

Островное государство

Лидерство в обоих зачетах

Анатомия чемпиона

Все секреты Fabia S2000s

Положение в IRC

Статистика громких побед





Островное государство

Конечно же, это чистое совпадение, тем не менее все пять этапов «межконтинентального вызова» состоялись именно на островах. А вот в лидировании экипажей на «фабиях» ничего неожиданного нет. Удивляет только затянувшаяся полоса невезения главного фаворита серии и действующего чемпиона Андреаса Меккельсена.

В прошлом номере мы рассказывали, как экипажи на «шкодовках» в одни ворота выиграли стартовые этапы серии на Азорах и соседних Канарах. После того как, не добившись изменения регламента, «челлендж» покинул Peugeot, у чешской дружины фактически не осталось конкурентов. Раскатавшийся к концу прошлого сезона Proton взял самоотвод, и, начиная с межсезонья, о планах команды ничего не слышно. В таких условиях менеджер команды Михал Храбанек решил перегруппировать усилия. Первый номер заводской команды ŠKODA Motorsport Юхо Ханнинен отправлен завоевывать титул в чемпионате Европы ERC, который со следующего сезона сливается с IRC. Второй номер и главный асфальтовый специалист Ян Копецки командирован на родину за «золотом» чешского чемпионата. В оставшееся от основной работы время финн и чех будут выступать в IRC, страхуя тылы и отбирая очки у конкурентов Андреаса Миккельсена. Пилот дилерской команды ŠKODA UK оставлен в IRC на второй год – отстаивать свой титул. Одновременно он стартует в чемпионате мира на той же Fabia S2000, но уже в составе Volkswagen. Дело в том, что немцы через год возвращаются в высший раллийный дивизион и прецизионно оттачивают конструкцию своего Polo WRC, который многое перенял у «фабии». И, чтобы вернуться во всеоружии, VW параллельно осуществляет разведку боем. 22-летний норвежец же учит трассы чемпионата мира, на которых ему скоро придется защищать цвета заводской конюшни Volkswagen.

Rally Circuit of Ireland

Первым этапом, где Миккельсен, Ханнинен и Копецки сошлись воедино, стал третий этап сезона и 60-й в истории IRC. Про «ирландское кольцо» практически ничего не известно за пределами Соединенного Королевства, а ведь оно – одно из самых великовозрастных ралли мира. Летопись Rally Circuit of Ireland начинается с 1931 года – то есть старше его только Rallye Monte Carlo (1911 г.) и Rajd Polski (1921 г.).

Главная особенность «ирландского кольца» – не только уникально промозглый климат Северной Ирландии, но и необычайно неровный асфальт. Лучшее всех охарактеризовал такое покрытие Копецки: «Видимо, асфальт укладывали прямо поверх земли». Неудивительно, что главный асфальтовый специалист «серии» чувствовал себя на родине «Титаника» (один из допов был назван в честь колосса, который возводили на местной судовой верфи) настолько неуверенно, что так и не смог включиться в сражение за «золото». А вот Ханнинен и Миккельсен устроили на Зеленом Острове красивейшую дуэль. Достаточно сказать, что перед последним днем действующего и экс-чемпиона разделяли 2,3 секунды. Увы, как и на Канарах, все решила помарка норвежца.

Открывал финальную секцию короткий городской доп, петляющий по скрюченным улочкам Лисбурна. Выиграть что-либо существенное на подобных километровых спринтах невозможно, а вот



цена ошибки возрастает многократно, поэтому пилоты стараются на них особо не рисковать. Но стремящийся во что бы то ни стало опередить лидера Миккельсен, по его словам, на секунду «потерял» автомобиль (из-за дождя местами выложенная булыжником трасса была особенно скользкой) и протаранил ограждение из спрессованной соломы. Хотя норвежец приложился правой, штурманской дверью, от удара Андреас на несколько секунд потерял сознание. На этой заминке экипаж потерял 40 секунд и шансы на победу. Но и второе место Андреас не отдал, хотя после финиша с сильнейшим головокружением и головной болью отправился в госпиталь, где врачи диагностировали ушибы ушной перепонки. А для отнюдь не асфальтового гуру Ханнинена триумф в Ирландии стал девятым в IRC. И рекордным – больше нет ни у кого. У другого пилота «шкоды» Фредди Лойкса их семь, у Копецки и у другого ветерана Джандоменико Бассо – по шесть.

Rallye Tour De Corse

Насколько результативно сложилось для подопечных Храбанека Rally Circuit of Ireland (первые три места), настолько же скомканно – «ралли 10 тысяч поворотов». Ведь если в Ирландии стартуют в основном местные гонщики, то «Корсика» собира-





ет гонщиков со всей Европы. Tour De Corse, входивший в обойму чемпионата мира с начала его розыгрыша (сезон-1973) и вплоть до 2009 года, считается одним из самых сложных и престижных ралли мира. И пользуется заслуженной популярностью даже после понижения статуса. Вот и на этот раз на родине Наполеона и Патрисии Каас высадился внушительный десант экипажей и команд из других серий. Все правильно – здесь как нигде важен опыт: гонка задействует почти всю территорию острова. И те, кто ездит здесь «с детства» (французские, итальянские и испанские пилоты), имеют огромное преимущество перед всеми остальными. Так, буквально выросший на местных серпантинах Пьер Кампана признается, что помнит наизусть все повороты – потому что с самого детства гонял по ним на мопеде.

И действительно, в первый день Миккельсен смог выиграть только один спецучасток, два других «отдав» гастролерам Бассо и тому же Кампана. А на СУ4 и вовсе откатился за пределы топ-10, срубив телеграфный столб. Но Андреас по крайней мере остался в игре, в то время как Бассо умудрился сойти на дорожной секции, возвращаясь на сервис. В закрытом повороте, уворачиваясь от встречного автомобиля, двукратный чемпион Европы врезался в придорожные валуны.

Так, не без помощи соперников на первой строчке зачета оказался Даниэль Сордо. Испанец, по его словам, ехал предельно аккуратно, изучая свой новый Mini, для которого Tour De Corse вообще стал боевым крещением. Но, возглавив зачет, он тут же взвинтил темп. И начиная с этого момента и до самого финиша быстрее него на Корсике никого не было. Быстрее и расчетливей – да, кантабриец выиграл только два спецучастка из 14, но именно там и тогда, когда это было нужно для завоевания и удержания лидерства. Копецки первенствовал

в шести, но так и не смог подобраться к Сордо даже на дистанцию атаки. Более того, его позиции всю гонку угрожал Кампана – «Гонза» лишь в последней трети ралли смог отбить у корсиканца «серебро».

Хуже другое, благодаря особому разрешению накануне гонки гастролеру Сордо позволили набирать очки в серии (Mini этого лишен), то есть формально Ян потерял 9 очков, заработав вместо 25 только 16. Пятое место Миккельсена так же можно рассматривать

с разных сторон. С одной, благодаря феноменальному спурту с самого дна норвежец прорвался на пятую позицию. С другой, он явно попал в полосу невезения – последний раз Андреас финишировал вне подиума еще в августе. Более того, действующий чемпион проиграл из-за одного из пожаров, в результате которых дважды останавливали Tour De Corse. Нет, сам норвежец не пострадал, но сгорела «фабия», которую пилотировал Жан-Доминика Матеи. Именно на ней Миккельсен планировал стартовать в следующем этапе. Дело в том, что пятый этап должна была принимать совсем не островная Венгрия. Но из-за

Все идет к тому, что Миккельсен станет первым в истории IRC двукратным (причем подряд) чемпионом серии





финансовых неурядиц организаторы Mecssek Rallye вынуждены были отказаться от статуса IRC. Единственной заменой мадьярской гонке успевала стать Targa Florio Rally Internazionale Di Sicilia. С одним условием – обязательным переносом сроков проведения «тарги» на две недели вперед. Иначе промежуток между сицилийской гонкой и следующим, бельгийским этапом IRC, составлял всего неделю. Но итальянские организаторы наотрез отказались сдвигать гонку, поэтому постоянным участникам «челленджа» пришлось запастись дополнительными автомобилями. Ведь в случае аварии на Сицилии отремонтировать и доставить ралли-кар в Бельгию за два-три дня было бы большим риском. Тем более что рассчитывать на торговый флот не приходилось: из-за забастовки моряков едва не сорвался сам Tour De Corse – организаторам только в последний момент удалось переправить на Корсику гоночное топливо.

Тем не менее все утряслось, и Миккельсен вышел на старт гонки с самой длинной вывеской и короткой дистанцией.

Targa Florio-Rally Internazionale Di Sicilia

Старинный марафон, родившийся задолго до ралли как такового, впервые вошел в календарь межконтинентальной серии. Тем не менее его трассу можно назвать типичной – столь же плохой асфальт, как и в Ирландии, не менее узкие улочки, чем на Канарах, и множество серпантинов и шпилек а-ля Корсика. Но самое важное – на Сицилии участникам IRC снова пришлось отбиваться от атак аборигенов во главе с тем же Бассо, молодых да ранних Маттео Гамбо, Умберто Скандола плюс еще одного аксакала – пятикратного чемпиона Италии и шестикратного победителя «тарги» Паоло Андреуччи.

Гонка не заладилась с самого начала: организаторы буквально перед стартом изменили

конфигурацию первого спецучастка, проходившего по улочкам Палермо. И многие пилоты, путаясь в стенограмме, вынуждены были разворачиваться или сдавать задним ходом. В результате лучшее время показал самый дальний клиент ŠKODA, дубаец

Рашид Аль-Кетби, умудрившийся на 1,5 км дистанции более чем на три секунды опередить и Копецки, и Миккельсена. Ошибка была очевидна – арабский гонщик

в самом начале допа вылетел с трассы, вынужденно «срезав» связку поворотов. Тем не менее судьи довольно долго продержали его в лидерах, что также добавляло нервозности.

Перед последней, субботней секцией Миккельсена и Копецки, выигравших все предыдущие спецучастки (а ведь оба раньше не были на Сицилии даже в качестве туристов), разделяли 4,5 секунды. Но первый же доп финальной секции закончился трагедией: Peugeot 207 S2000 ирландцев Крейга Брина и Гарета Робертса буквально наделся на рельс отбойника. 22-летний пилот в шоковом состоянии был доставлен в госпиталь, 24-летний штурман умер на месте. Ралли остановили и вывели зачет по результатам тех, кто успел финишировать на том злополучном спецучастке. И оказалось, что Копецки, разом отыгравший у лидера 5,3 секунды, выиграл «таргу».

С одной стороны, Миккельсен в очередной раз проиграл. С другой – набрал солидную порцию очков. Ведь чемпионами многоэтапных серий становятся именно так, стабильно коллекционируя баллы в каждой гонке. С третьей – выступающий от случая к случаю Копецки фактически догнал норвежца. А учитывая то, что из восьми оставшихся гонок шесть – асфальтовых, у вице-чемпиона IRC трех последних лет есть отличная возможность наконец-то добиться высшего титула. А у нас – насладиться перипетиями увлекательного и полного борьбы сезона.

После победы на Сицилии ŠKODA сравняется по количеству выигранных этапов с Peugeot. И это притом, что французы выступают в IRC с самого начала, с 2006 года, в то время как чехи только с сезона-2009

Анатомия чемпиона

Чехи запрягают быстрее других. Дебют серии International Rally Challenge состоялся в 2006-м, а ŠKODA провела самые первые, «установочные» тест-драйвы своего ралли-кара Fabia S2000 только в середине июня 2008 года. Гоночный дебют состоялся еще позже, тем не менее за три последних сезона «фабия» успела стать самым успешным ралли-каром в IRC: на сегодняшний момент на ее счету в серии больше побед, чем у кого бы то ни было.

В отличие от товаров для ледовых гонок и ралли-кросса, построенный по регламенту S2000 автомобиль максимально приближен к серийному исходнику. В этом и скрыта сакральная тайна популярности ралли: болельщикам приятно осознавать, что они могут пойти в шоу-рум и купить фактически такой же автомобиль, который выходит на старт престижных соревнований. И действительно, правила жестко ограничивают переделки и экипажи выступают фактически на той же технике, на которой приезжают на ралли зрители. Процесс превращения серийного автомобиля в раллийный не является секретом и не требует колоссальных затрат. Для базиса достаточно приобрести одну из «разозленных» версий, например Fabia RS, установить в нее необходимый минимум (каркас безопасности, гоночные сиденья, руль и топливный бак, замки, системы пожаротушения и выключения массы), и ралли-кар готов. Конечно, это начальный уровень, т. н. группа N. У болидов, борющихся за титул чемпиона мира по ралли, переделок больше, но они так же имеют под собой серийную основу. Класс S2000 находится посередине – в свое время он создавался как замена сверхдорогому WRC, но в конечном счете вылился в самостоятельный класс. Более того, класс оказался настолько популярным, что с прошлого сезона на его основе создан новый регламент WRC: болиды этих категорий по большому счету разнятся типом двигателей (1,6-литровые с турбонаддувом вместо 2-литровых атмосферных) и более изощренным аэродинамическим пакетом.

Помимо IRC автомобили категории S2000 соревнуются в европейском чемпионате ERC и чемпионате мира WRC, где для них предусмотрен отдельный зачет.

В отличие от кольцевых автомобилей, у раллийных потрясающая ремонтопригодность. Ведь от того, сколько времени механики потратят на замену подвески, турбины или коробки передач, зачастую зависит не меньше, чем от возможностей машины или таланта пилота. Более того, поскольку в календарь IRC то и дело попадают «убойные» этапы в Кении, Бразилии, Аргентине и промежутки между сервисами составляют 3-4 спецучастка, часто экипажам приходится проводить отнюдь не профилактический сервис, а самый настоящий ремонт. От замены колес вплоть до замены рычагов подвески. А поскольку посторонняя (даже зрительская) помощь запрещена, замена пробитого колеса у сложенного экипажа занимает 1,5-2 минуты. В зависимости от сложности спецучастка вес ЗИПа может составлять 30-50 кг: туда входят 1-2 запасных колеса, гайковерты, набор инструментов и т. д.

Топливный бак с пористым наполнителем вмещает 75 л. Чтобы минимизировать неизбежные в ралли отливы, вызываемые прыжками, ездой боком и т. д., бак разделен на две камеры, в каждой из которых имеется свой насос. Средний расход топлива: 60 л/100 км на спецучастке и 15-20 л/100 км – на дорожной секции.

Раллийный автомобиль лишается всего, что не работает на максимально быстрый разгон или остановку. Удаляются обшивка салона, фрагменты приборной панели, дверные карты, звукоизолирующие материалы, антикоррозийная мастика – все вплоть до голого металла. Где позволяют правила, стальные детали (бамперы, капот, крылья) заменяются пластиковыми и кевларовыми.



ŠKODA Fabia Super 2000s построена на базе гражданской «фабии» второго поколения и имеет практически сходные габаритные размеры: 3992 мм длины и 2486 мм колесной базы. Оригинальными остались только крыша и стойки – все остальные кузовные панели подверглись аэродинамической оптимизации или облегчению. Ради максимального охлаждения агрегатов (двигатель, КПП, тормозные системы) увеличена площадь воздухозаборников и воздухоотводов. Форма бамперов, самих каналов и организация воздушных потоков в подкапотном пространстве дорабатывались в аэродинамической трубе.

Несущей конструкцией является не кузов, как на серийных автомобилях, а трубчатый скелет и включенный в его силовую схему двигатель, коробка передач и трансмиссия. Поскольку регламент не позволяет перемещать двигатель, ради лучшей развесовки аккумулятора перенесен из подкапотного пространства в багажник, а крепления кресел перенесены в район средних стоек. Тем не менее основная масса 1,2-тонного болида приходится на переднюю ось.

Любой гоночный автомобиль – компромисс между надежностью и облегчением. Fabia S2000 начисто лишилась всего того, что делало езду на ее дорожной разновидности приятной и безопасной. Вместо комфортабельных передних сидений и заднего дивана – специальные сверхтонкие и жесткие «ковши» из углепластика для пилота и штурмана. Кондиционер заменяется простейшей системой обогрева, позволяющей сохранять прозрачность стекол при любых перепадах температур. Деактивируются все системы пассивной и активной безопасности: от фронтальных и боковых подушек вплоть до антиблокировочной и противобуксовочной систем.

Помимо своих прямых лоцманских обязанностей штурман следит за множеством параметров, поэтому перед правым креслом своя приборная панель. Штурманский компьютер, трип-мастер, датчики температуры мотора, охлаждающей жидкости, давления в покрышках. Он же отвечает за работу он-борд камеры.

Поскольку каркас забирает достаточно много места, кресла максимально опущены и разнесены, чтобы спортсмены не сталкивались локтями.

Разрешено применять специальные коробки передач. У Fabia S2000 она 6-ступенчатая, с секвентальным (последовательным) переключением передач и двумя механическими дифференциалами. Двухдисковое металлокерамическое сцепление диаметром 184 миллиметров разработано AP Racing. Его ресурс – максимум два ралли, после чего превентивно меняются и диск, и маховик с корзиной.



Размерность колес также дифференцируется в зависимости от типа покрытия: 8x18" для асфальта и 7x15" для гравия и грунта. Покрышки для заводской команды (в IRC частные экипажи на «фабиях» используют еще и BF Goodrich, Bridgeston, Dmack, Hankook, Pirelli, Yokohama) уже третий год поставляет Michelin.

Наиболее востребованные на сегодня классы автомобилей в ралли – В, В+ и С. Но поскольку не все они располагают модификациями 4x4, технический регламент позволяет заимствовать полноприводные трансмиссии у старших семейств той же марки. В случае с Fabia S2000 она была позаимствована у Octavia 4x4.

Изменения в конструкции двигателя жестко ограничены: только серийный блок, наддув запрещен, максимум 2000 куб. см рабочего объема. Гоночные моторы готовит ателье Oresca. Благодаря доработке головки блока, установке облегченных поршней и иных распредвалов, распределительного впрыска и гоночной системе управления Magneti Marelli французские специалисты «выжимают» из 16-клапанной рядной «четверки» 276 л. с. при 8250 об./мин. И 250 Нм/7250 об./мин.

Схема подвесок, как того и требует регламент, повторяет серийную архитектуру: она независимая со стойками McPherson спереди и многорычажной схемой сзади, двойными рычагами и длинноходными амортизаторами, разработанными совместно с Reiger. Тормоза на всех колесах дисковые, вентилируемые, производства Brembo. Во время асфальтовых гонок допускается использование на передних колесах диаметром 355 мм против обычных 300-миллиметровых.



Rally Circuit of Ireland

3-й этап, 6-7 апреля, Арма (Северная Ирландия)

15 СУ протяженностью 221,47 км (из них 25,29 км отменены)

Победители СУ: Ян Копецки: СУ1, Андреас Миккельсен: СУ2, 6, 9, 11, 14.

Юхо Ханнинен: СУ3, 4, 7, 8, 10, 12, 13, 15

Стартовало 35 экипажей, классифицировано 25

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Ю.Ханнинен/М.Марккула	ŠKODA Fabia S2000s	1:58.21,8
2	А.Миккельсен/О.Флоэне	ŠKODA Fabia S2000s	+44,2
3	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	+1.39,5
4	М.Арзено/Р.Жаму	Peugeot 207 S2000	+4.01,6
5	К.Брин/Г.Робертс	Peugeot 207 S2000	+4.53,8
6	Р.Баррабл/Д.Коннолли	ŠKODA Fabia S2000	+5.14,5
7	З.Виганд/Т.Готтшальк	ŠKODA Fabia S2000s	+6.15,9
8	Г.Дженнингс/Б.МакНалти	Mitsubishi Lancer IX	+8.27,9



Targa Florio-Rally Internazionale Di Sicilia

5-й этап, 14-16 июня, Палермо (Сицилия, Италия)

Состоялось 8 СУ протяженностью 101,55 км

Победители СУ: Ян Копецки: СУ1, 6. Андреас Миккельсен:

СУ2-5,7. Джандоменико Бассо: СУ8,

Стартовало 43 экипажей, классифицировано 29

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	1:04.59.1
2	А.Миккельсен/О.Флоэне	ŠKODA Fabia S2000s	+0,8
3	Д. Бассо/М. Дотта	Ford Fiesta S2000	+2.5
4	У.Скандола/Г. д'Аморе	ŠKODA Fabia S2000	+23.5
5	П.Андреуччи/А. Андреусси	Peugeot 207 S2000	+33.3
6	М.Гамба/Э. Инглези	Peugeot 207 S2000	+54.4
7	З.Виганд/Т.Готтшальк	ŠKODA Fabia S2000s	+1:08.7
8	А.Перико/Ф. Каррара	Peugeot 207 S2000	+1:18.3



Rallye Tour De Corse

4-й этап, 10-12 мая, Аяччо - Bastia (Корсика, Франция)

14 СУ протяженностью 318,23 км

Победители СУ: Джандоменико Бассо: СУ1, Андреас Миккельсен: СУ2, 4.

Пьер Кампана: СУ3, 10. Дани Сордо:

СУ6, 7. Брайан Буффье: СУ5, Ян Копецки: 8, 9, 11-14

Стартовало 45 экипажей, классифицировано 30

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Д.Сордо/К.дель Баррио	Mini JCW S2000	3:22.01,6
2	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	+17,9
3	П.Кампана/С.де Кастелли	Peugeot 207 S2000	+32,4
4	Б.Буффье/К.Пансери	Peugeot 207 S2000	+53,5
5	А.Миккельсен/О.Флоэне	ŠKODA Fabia S2000s	+4.19,0
6	К.Брин/Г.Робертс	Peugeot 207 S2000	+5.28,7
7	Ж.-М.Манзаголь/Э.Патрон	Peugeot 207 S2000	+6.22,1
8	З.Виганд/Т.Готтшальк	ŠKODA Fabia S2000s	+6.54,8

Личный зачет после пяти

	Экипаж	Автомобиль	Очки
1	А. Миккельсен/О. Флоэне	ŠKODA Fabia S2000s	89
2	Я. Копецки/П. Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	83
3	Ю. Ханнинен/ М. Марккула	ŠKODA Fabia S2000s	43
4	З. Виганд/Т. Готтшальк	ŠKODA Fabia S2000s	40
5	Б. Буффье/К. Пансери	Peugeot 207 S2000	27
6	Д.Сордо/К.дель Баррио	Mini JCW S2000	25
7	К.Брин/Г.Робертс	Peugeot 207 S2000	18

Зачет производителей после пяти этапов

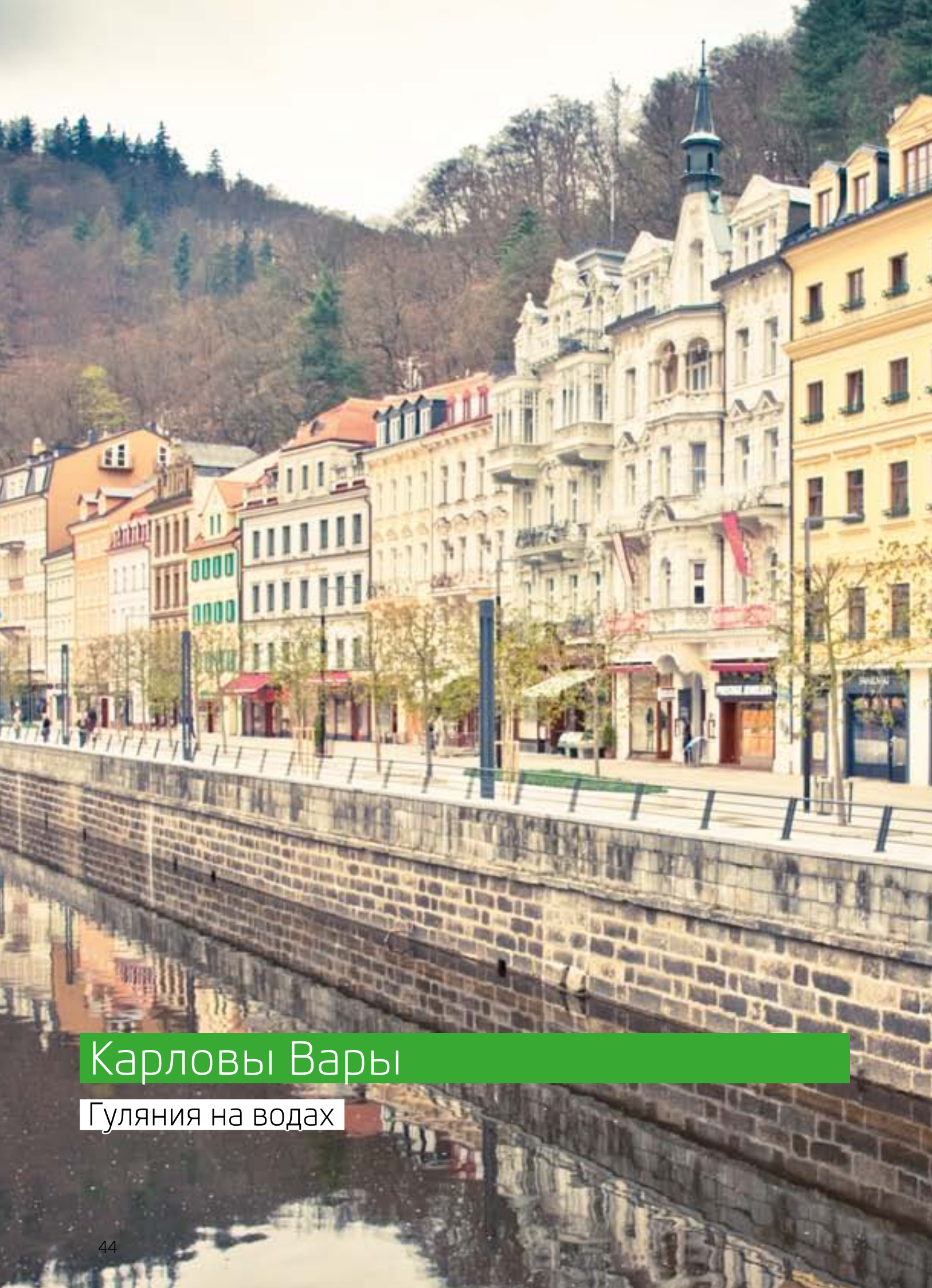
	Марка	Очки
1	ŠKODA	209
2	Peugeot	124
3	Renault	51
4	M-Sport (Ford)	39
5	Subaru	31
6	Honda	22

История



Карловы Вары

Гуляния на водах



Карловы Вары

Гуляния на водах



В Карловых Варах время течет неторопливо. Не стоит спешить и вам. Хотите поправить здоровье? Приготовьтесь провести в городе не меньше двух недель

«Целыми днями ничего не делаю: пью с утра до вечера, гуляю в свое удовольствие». Такое письмо могло прийти в XIX веке, и такое же SMS-сообщение – сегодня. Откуда? Конечно же, из Карловых Вар, самого знаменитого чешского курорта.

Это маленький, но весьма специфический город, с особым темпом и укладом жизни. За день-другой нет шансов проникнуться его истинной атмосферой. Вечером ощущение такое, что курорт не просто вымер, а приготовился к бомбежке: ни людей на улицах, ни света в окнах. Все объясняется просто: отдыхающие приезжают сюда не разбазаривать здоровье в пьянках и гулянках, а собирать растраченное годами по крупицам. Здесь никто никуда не спешит. По крайней мере, в историческом центре, конфетно-пряничном городе.

Место, где расположены Карловы Вары, как минимум мистическое. Или сказочное, если хотите. Сам город окружен холмами, а вокруг него, как в сказке, дремучие леса. Трудно представить, что такие вообще можно найти в центре Европы. Когда мы рассказали экскурсоводу, как случайно остановились в близлежащем лесу, где деревья стоят так плотно, что не то что человек, заяц с трудом проскочит, он несколько не удивился. Мол, а что вы хотите – королевские охотничьи угодья. Сюда без разрешения монарха никто сунуться не смел ни с топором, ни с ружьем.

Монархов в Чехии давно нет, а этот край по-прежнему дик и прекрасен. Соотношение площади лесов к пахотным землям – рекордное для Чехии. Естественно, в пользу нетронутой природы. До XIV века на территорию, где сегодня расположены Карловы Вары, официально, с упоминанием в летописях, не ступала нога человека. Да и открыли эти места, если опять-таки безоговорочно верить письменным источникам, случайно. Карл IV, император Священной Римской империи, а по совместительству и король Чехии, охотился со свитой. Собаки «подняли» оленя, и животное, спасаясь от погони, стало ломиться сквозь чащу. Впереди обрыв, под ним – речка. Олень с ходу сиганул, ему терять нечего. Мгновение – и он на другом берегу. Собаки за оленем. И тут лес наполнился визгом. Свора, как ошпаренная, бросилась обратно...

По-хорошему охотникам стоило развернуться – вокруг серой попахивает, явный признак дьявольщины, собаки поджали от страха хвосты, но неутомимые исследователи родного края решили выяснить, в чем дело. И сделали интересное открытие. В речке течет кипяток. Прорыв теплотрассы? Не совсем, но похоже – горячий источник, гейзер. Температура воды – около 73 градусов... Конечно, вряд ли Карл IV охотился с термометром в руках. Да и шкала Цельсия появилась лишь через четыре века после описываемых событий. Но в одном ученые



уверены. Если и есть незыблемые вещи в Европе, то к их числу, безусловно, относится не стабильность английского фунта, а температура местных источников. Будете гулять по Карловым Варам – обратите внимание, что температура воды в источниках указана не мелом на грифельной доске, как пишут про море на курортах, а отлита в металле, на века.

Что без конца меняется в крае – так это погода. Не спешите раньше времени радоваться солнцу или огорчаться дождю. И то, и другое может закончиться очень быстро. Посещение источников располагает к философствованию. Карл Маркс, величайший, как нас учили не так давно, мыслитель, бывал здесь неоднократно. Много гулял, еще больше пил. В мировом масштабе – глыба, а посмотришь – обыкновенный отдыхающий со своими проблемами. При социализме факт посещения города Марксом всячески подчеркивался. Даже памятник ему воздвигли, вполне рукотворный, до сих пор стоит. Хорошо, что никому в голову не пришла идея город переименовать в его честь. А что, удалось бы сохранить преемственность названий. Карло-Марксовы Вары. Звучит?

Рассказывают, что время от времени в Карловых Варах можно услышать такой разговор двух пожилых немецких туристов: «Видишь дом? На первом этаже у дяди Ульриха была кондитерская, а наверху – квартира». «Да, было время»

Как на вулкане

Шутки шутками, а названий у города фактически два. В XIX веке, когда курорт кишел европейскими аристократами, его знали как Карлсбад. Вот отрывок из письма самого русского из украинских писателей Николая Гоголя, датированного 1845 годом: «Пишу к вам все еще больной из Карлсбада, куда отправлен теперь лечиться. Помогут воды или нет, это в воле божией».

Карлсбад – немецкое название. Карл – понятно без перевода, в честь короля-охотника, бад – ванная, купель. Отсюда до границы с Германией – ровно 47 километров. Кроме того, до Первой мировой войны Чехия входила в состав Австро-Венгрии, империи, где главным был язык Гете. Автор «Фауста», между прочим, регулярно ездил на курорт на протяжении трех десятков лет и чувствовал себя настолько бодро, что в возрасте 74 лет сватался к 19-летней барышне. Та отказала, о чем, рассказывают экскурсоводы, как будто были тому свидетелями, жалела до конца своих (а не только Гете) дней. В двадцатых годах XX века четыре из пяти жителей Карловых Вар считали родным языком немецкий.



Дорога

Вам и сегодня покажут балкон, с которого в 1938 году Гитлер обращался к «соотечественникам». Желающие могли после этого получить немецкий паспорт. Итог мы помним из истории. Уже на следующий год немецкие войска вошли в Карловы Вары для «защиты своих граждан» и стояли там до конца войны. От немцев – жителей, не солдат – город очистили за двое суток. Никакого национализма. Гражданин Германии? Очистите помещение.

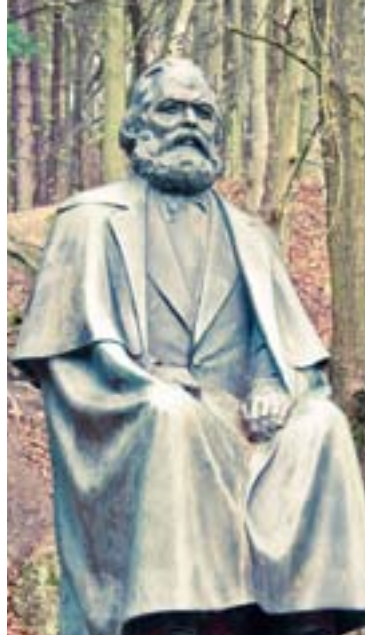
Кондитерскую мы упомянули не зря. Их в городе всегда было много, как, впрочем, и других заведений общественного питания. Отдыхающие, как правило, накапливают в Карловых Варах не только массу впечатлений, но и массу тела. Прогулки на свежем воздухе и, следуя рекомендациям доктора, прием некоторого количества воды из источника за полчаса до еды способствуют аппетиту. А добавьте к этому чешскую кухню, где вы открываете меню, и печеная утка начинает борьбу за место в вашем желудке с нежнейшим карпом, которого, и отнюдь не в силу опечатки, здесь называют карпом... Но вы еще не дошли до раздела со спиртным. Паньки будут сливовицу? Или «Бехеровку», что пьется в охлажденном виде как компот, стопка за стопкой, а потом накрывает девятым валом Айвазовского?



Вода живая и мертвая

Большая часть источников доступна публике круглосуточно и совершенно бесплатно. Мы, к примеру, отправились по пустому городу к одной из колоннад в двенадцатом часу ночи и напились по-простецки, из прихваченных в гостинице стаканов. Ну, чисто варвары. На следующее утро нам объяснили, что пить воду надо по назначению врача, по системе, из специальных поильников. И для на-





ступления эффекта провести в городе требуется не меньше двух недель. Дистанционного варианта лечения не предусмотрено. Остывшая вода уми-
рает, и разливать ее по бутылкам, потом разогреть содержимое в кастрюльках и микроволновках нет никакого смысла.

Немецкий поэт Гете посещал Карловы Вары на протяжении десятков лет. И в 74 года с одобрения лечащего врача решил жениться. Избраннице было всего 19

Может, оно, конечно, и не так, да кто из местных сознается? Пить воду надлежит не из стаканов и прочих емкостей, а из специальных поильников с длинным носиком: так содержимое дольше сохраняет температуру – раз, зубы не пожелтеют от минерального налета – два. Но, думается, главный смысл, конечно, в том, что здесь все надо делать вдумчиво. Торопыга умрет на этом курорте за две недели от скуки. Скажем честно: молодежи среди отдыхающих мы практически не видели. Сюда приезжают люди, успевшие понять: жизнь коротка, но спешкой мы лишь ускоряем ее бег. Расслабьтесь и получайте удовольствие. Для этого созданы все условия.

Термальные источники, которыми и прославился город, являются следствием подземной вулканической активности. «Живем как на вулкане» – это про карловарцев. Но, стоит уточнить, местные вулканы давно, десятки тысяч лет назад, вышли на пен-

сию и максимум, на что способны, – нагреть воду. Зато делают это с избытком. Производительность главного источника, «Вржидло» (по-нашему – гейзер) – до 2 т воды в минуту. И именно 73-градусной. Пить можно, а отапливать помещения – нет: быстро забивает трубы налетом.

Температура, заметим, измеряется на поверхности. Какова она на глубине 2 км, откуда поднимается этот столб, остается только догадываться (а что еще, скажите, написать, если ответа на этот вопрос найти не удалось?).





Целебными в Карловых Варах считаются 12 источников. А 13-й, то есть «Бехеровка», не лечит, но исцеляет, – это дежурная курортная шутка. Все источники, кроме, опять же, «Бехеровки», идут от одного подземного ствола, а потому часто сравниваются с ветвями дерева. Разницы в химическом составе нет, вода различается степенью ионизации, насыщенности углекислым газом и температурой (минимум 43 градуса). Что и как пить, подскажет доктор. Водой лечат три основных типа заболеваний: желудочно-кишечного тракта (есть у каждого второго), опорно-двигательного

Петр I и Карл Маркс – малая часть списка известных посетителей чешского курорта. Памятников, правда, удостоились немногие

аппарата (тут много героев спорта) и нарушения обмена веществ (к примеру, ожирение).

«Бехеровка», настоящий на травах ликер с секретной рецептурой (ее мы приоткроем в одном из следующих номеров ŠKODA Style Magazine), – еще одна здешняя гордость. Примечательно, что этот ликер делают на самой обыкновенной – обыкновенной для курорта – водопроводной воде. Проверено лично: она действительно очень вкусна, как вода из-под крана в детстве, хотя никакого отношения к целебным источникам не имеет. Они – дар свыше. Но поднимаются из глубин.

Карловы Вары, как уже было сказано, делятся на две части: туристическую и административную. Отдыхающим нечего делать в современной части города (только если посетить музей «Бехеровки»), как и карловарцам, не связанным с туристическим бизнесом, – в исторической части. Въезд и парковка в курортной зоне – по специальным пропускам. И это правильно. К чему шум, пыль и выхлопные газы, когда в руках у вас поильник с горячей водой, вкусом напоминающей содовое полоскание для горла, через полчаса – сытный обед, а впереди – вся оставшаяся жизнь, продлением которой вы в дан-





ный момент и занимаетесь? Конечно же, некоторые ограничения на движение автотранспорта – еще не повод отказываться от машины. Путь от аэропорта и обратно, что занимает около двух часов в одну сторону, мы проделали на компактном универсале с огромным багажником Fabia Combi.

Мечта путешественника, действительно скитающегося часто и потому считающего деньги: тут вам и разумная цена при покупке, и минимальные расходы при эксплуатации.

Всюду наши

Будет вам приятен этот факт или нет, но здесь полно наших соотечественников. В некоторых гостиницах – больше, чем в отелях Хургады или Анталии. Кругом объявления на русском: здесь продается колбаса, тут – часы, а там – квартира. Цены на недвижимость заоблачные, то есть ниже, чем в Киеве, но выше, чем в Берлине, в чем, опять же, винят

Объявления на русском языке встречаются повсюду. Здесь продается колбаса, тут – часы, а там – квартиры. По слухам, бизнесмены из экс-СССР скупили чуть ли не половину города

граждан из экс-СССР, что в былые годы «перегрели рынок», сметая без разбора все подряд. Теперь покупатели ушли, а цирк с ценами остался. Прогуляйтесь

по городку с кем-нибудь из местных, и вам назовут массу громких фамилий, якобы прикипевших к городу не только душой, но и квадратными

метрами. В их числе – главный советский певец, поразительно успешная женщина-предприниматель и маститый режиссер, которому, впрочем, в Карловы Вары требуется ездить по работе, на ежегодный фестиваль, что проходит в июле.

Тогда, говорят, на улицах можно увидеть звезд Голливуда. Они предпочитают гранд-отель Rupp, роскошь которого позволила перенести в него действие фильма «Казино Рояль». Англичанин Даниэл Крейг, исполнивший роль Джеймса Бонда, пополнил бесконечный список знаменитостей, побывавших на прославленном чешском курорте, где только из наших – Петр I, Шолохов и Гагарин. Да и сам Rupp в советское время назывался «Москвой».



ŠKODA Octavia.

Лідерство визначає майбутнє



* Це розумно

Сертифіковані дилери: Київ: «Автоцентр Київ», (044) 494 3790, 490 1091 (Нивки); «Автотрейдинг-Центр», (044) 496 0404, 499 3297; «Європа-авто», (044) 451 4534; «Прага Авто», (044) 207 7070 (Петрівка); «Прага Авто», (044) 207 7700 (Кільцева); **Бердичів:** «Ладасервіс», (04143) 4 2861; **Біла Церква:** «Транс-фер», (04563) 5 3455; **Бровари:** «Паритет Моторс», (044) 355 0870, 355 0865; **Вінниця:** «Автотрейдинг-Вінниця», (0432) 55 2030; **Горлівка:** «Автосіті», (0624) 52 1225; **Дніпропетровськ:** «Автоцентр - Дніпропетровськ», (056) 790 5999; «Віамон», (0562) 34 0134; «Автоцентр-Україна плюс», (056) 376 2020; **Донецьк:** «Автоцентр Донецьк» (062) 349 4545; «Тоніка» (062) 306 2020; «Автоцентр Оптима», (062) 388 7077; **Житомир:** «Опад», (0412) 41 9330; **Запоріжжя:** «Агротехкомплект», (061) 289 1534; «Альфа-Плюс», (061) 289 0579; «Інтеравто-Плюс», (061) 220 0883; Івано-Франківськ: «Карпати Лада», (0342) 71 5536; **Кіровоград:** «Авто-Шанс», (0522) 35 1535; **Краматорськ:** «Талісман», (06264) 6 6777; **Кременчук:** «Автоцентр-Кременчук-2012», (0536) 7 7785; **Кривий Ріг:** «АСТ-Комбі», (0564) 90 2760; **Луганськ:** «Автоленд», (0642) 42 8113; **Луцьк:** «Промтехсервіс», (0332) 78 7388; **Львів:** «Автотрейдинг-Львів», (032) 294 9294; «Галич-Авто», (032) 270 2420; **Маріуполь:** «Автоцентр Маріуполь», (0629) 58 2890; **Миколаїв:** «Експрес-Авто», (0512) 55 4580; **Мукачеве:** «Форвард Автоцентр», (03131) 3 1332; «Закарпат-Авто», (03131) 5 2444; **Херсон:** «Автоцентр-Херсон», (0552) 29 9063; **Нова Каховка:** «Елвіс», (05549) 4 5495; **Одеса:** «Автотрейдинг-Одеса», (048) 734 3662; «Авто-Європа», (048) 741 1091; **Полтава:** «Ауді Центр Полтава», (0532) 68 7272; **Рівне:** «Вік-Експо», (0362) 28 8934; **Сімферополь:** «Автодом Сімферополь», (0652) 22 6459; «Блік-Авто», (0652) 54 3444; «Богдан - Авто Сімферополь», (0652) 60 5500; **Суми:** «Автоцентр-С», (0542) 64 1340; **Тернопіль:** «Джерман Авто Центр», (0352) 47 0007; **Харків:** «Автотрейдинг-Харків», (057) 760 1470; «Атлант-М Олексівка», (057) 773 2266; **Хмельницький:** Торговий Дім «Євромоторс», (0382) 71 5000; **Черкаси:** «Автогор», (0472) 65 7252; **Чернівці:** «Авто-Форвард», (0372) 56 7056; **Чернірів:** «Метек», (04622) 4 1133.

Сертифіковані дилери - сервіс: Київ: «Автосоюз», (044) 207 0700; «Атлант-М Дніпровська набережна», (044) 536 9536; «Авторесурс», (044) 467 8941; «РВ Сервіс-плюс», (044) 451 4082; **Бровари:** «Паритет Моторс Сервіс», (044) 596 0091; **Дніпропетровськ:** «Автоінтерсервіс», (0562) 68 1572; «Металл», (0562) 32 6840; «РК-Дніпро», (056) 790 5991; **Запоріжжя:** «Альфа Сервіс», (0612) 89 9686; **Краматорськ:** «Талісман Сервіс», (06264) 6 6777; **Львів:** «Галант Авто», (0322) 27 6282.





Mobil 1



**Mobil 1 – світовий лідер
серед синтетичних моторних масел***

*За оцінкою загальносвітового попиту на синтетичні мастильні матеріали
(дослідження Klein & Company, 2010 р.).

Mobil 1