



ŠKODA Style

№1 (46) 2019



ŠKODA SCALA

Новая высота

Тест-драйв

На что способна новая ŠKODA FABIA в украинских условиях

Сервис

Как подготовить автомобиль к лету и к предстоящим поездкам на природу

Бизнес

Мировые продажи ŠKODA побили все рекорды. Что стало драйвером роста?

Технологии

Как из обычных гражданских хэтчбэков делают раллийные болиды

БУДЬ СТИЛЬНИМ. ЯК ŠKODA ŠKODA FABIA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LIKE
ŠKODA



«Гаряча» інформаційна лінія: 0 800 500 023

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

eurocar.com.ua

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

Природные достижения

Говорят, что мост между целями и результатами строится из кирпичиков ежедневных усилий. Мы же, наблюдая результаты ŠKODA в дизайне, пробуем понять, из чего состоят эти кирпичики и как они складываются. Именно об этом мы говорили с главным дизайнером чешской марки Оливером Стефани. Создатель нового образа марки поведал о своих источниках вдохновения и приоткрыл завесу будущего — теперь мы можем представить, как будут выглядеть автомобили завтрашнего дня.

Но не дизайном единым сильна ŠKODA. Результаты продаж растут от года к году с весьма впечатляющей по мировым масштабам скоростью. Продать за год 1,25 миллиона автомобилей, улучшив свой же результат на 4,4%, не так-то просто. Что же стало драйвером роста? Ответ на

этот вопрос тоже есть на страницах журнала.

А еще мы заглянули в будущее — разработка новой платформы, на которой будут строиться все электромобили концерна, движется полным ходом. Через несколько лет мы наверняка будем тестировать новые электрокары наравне с бензиновыми и дизельными авто, а сейчас у нас есть прекрасная возможность следить за процессом их создания.

Ну а пока лучшие умы человечества решают проблему сохранения природы, мы с вами вполне можем насладиться ею, предварительно подготовив свой автомобиль. Первая в этом году вылазка на природу может стать настоящим праздником не только для вас, но и для вашего автомобиля, нужно лишь все тщательно продумать.

«Шкода Стайл»
№1 (46), 27.02.2019

Учредитель:
ООО «Еврокар», 03062, Украина,
г. Киев, пр-т Победы, 67,
тел.: (044) 490-10-71,
www.skoda-auto.ua,
info@eurocar.com.ua,
горячая линия: 0-800-500-023

Руководитель проекта:
Алеся Андрияш

Редакционный совет:
Марина Яковлева,
Елена Кубышина,
Алеся Андрияш,
Дмитрий Гаевой

Главный редактор:
Евгений Гудуцан

Дизайн и верстка:
Алина Михайлова

Над номером работали:
Лариса Мищанчук, Сергей
Лавриненко, Сергей Иванов

Адрес редакции:
03124, г. Киев, ул. Радищева,
10/14, корп. Ю, 3-й этаж.
Телефон: (044) 490-83-63

Отпечатано
в типографии
PrintStore Group,
г. Киев, ул. Д. Щербаковского, 4,
тираж 4000 экз., заказ № 16336

Редакция не несет ответственности за качество рекламируемой продукции (услуг), за неточность, недостоверность или некорректность материалов, предоставленных рекламодателем. Рекламодатель несет полную ответственность за содержание предоставленных материалов, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие информации о соответствующих сертификатах и лицензиях, за получение прав и всех необходимых разрешений для публикации. Рекламодатель

передает редакции рекламные материалы и право на изготовление, тиражирование и распространение рекламы. Претензии по срокам публикации и качеству рекламы принимаются в течение 10 дней с момента выхода материалов из печати. Кредиты и услуги по страхованию предоставляются организациями, которые имеют соответствующие лицензии. Редакция не несет ответственности за содержание сообщений информантов и может публиковать статьи, не разделяя точку зрения автора. Цены, приведенные в редакционных статьях,

являются ориентировочными, уточняйте их в салонах дилеров. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Стиль, оформление, дизайн и все содержание являются объектом авторского права ООО «Еврокар» и охраняются законом. Перепечатка или иное их использование без письменного разрешения редакции не допускаются и влекут за собой ответственность, предусмотренную законодательством.



6

НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA

8

СЕКРЕТЫ ЧЕШСКИХ МАСТЕРОВ

Как сделать настоящий гоночный автомобиль из стандартного хетчбэка?

34



14



12

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ БОМБА

Будущее приближается семимильными шагами — совсем скоро модельный ряд ŠKODA пополнится электромобилями

14

ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA FABIA

Проверяем, на что способен компактный хетчбэк в суровых украинских условиях

18

18 НОВАЯ ВЫСОТА

Новый подход к дизайну
и к технике — все загадки
и разгадки ŠKODA SCALA

**22 ГРАНИ
ДИЗАЙНА ŠKODA**

Где черпает вдохновение
главный дизайнер ŠKODA

26 МОСТ-ГИГАНТ

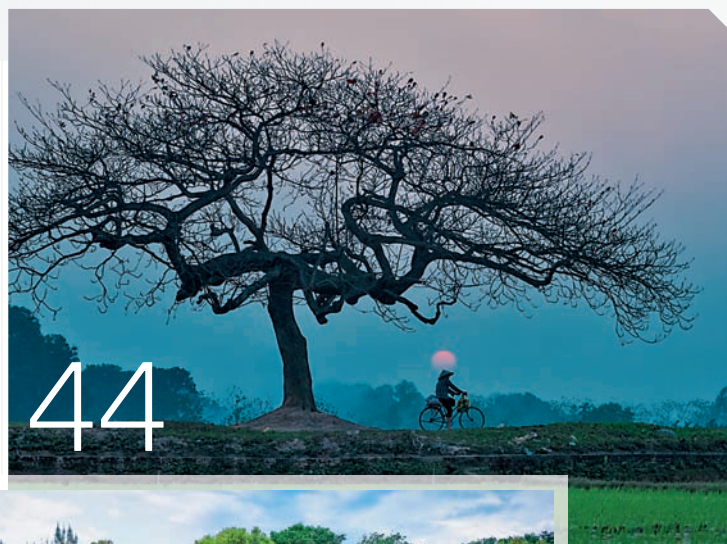
Самый большой мост в мире
был построен всего за не-
сколько лет — в чем секрет?

**28 ОТДОХНУТЬ
БЕЗ РИСКОВ**

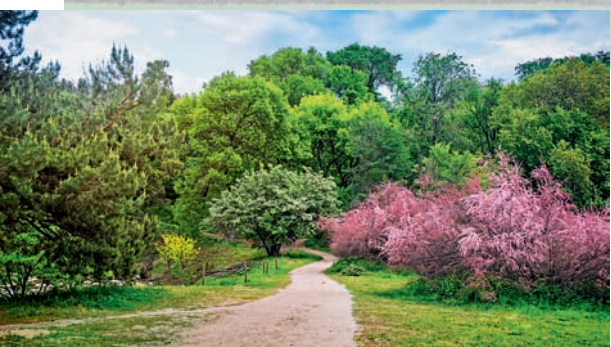
Вылазка на природу —
испытание для автомобиля.
О чем стоит позаботиться?

**30 ПРОДАЖИ ŠKODA
БЬЮТ РЕКОРДЫ**

Ежегодный рост продаж
только на первый взгляд
кажется легкой задачей



44



50

**32 СМЕНА СЕЗОНА:
ДА ЗДРАВСТВУЕТ ЛЕТО!**

Летний режим эксплуатации имеет свои
нюансы, которые желательно учитывать

34 ИСТОРИЯ

Некоторые инновации, внедренные на заводах
ŠKODA в 60-е годы, актуальны до сих пор!

40 СПОРТ

Чем занимается гоночная команда ŠKODA
Motorsport в межсезонье

42 ХОРОШИЙ ПРИМЕР

Когда взаимоотношения бизнеса
и государства строятся по системе
взаимовыгодного сотрудничества

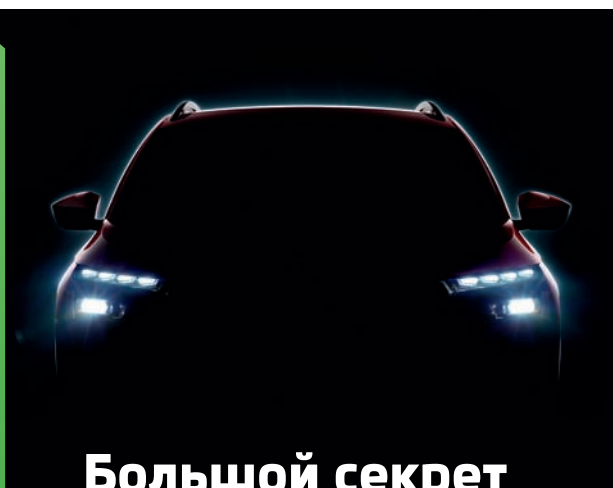
44 ПУТЕШЕСТВИЕ

Азия — загадочный мир для европейского
менталитета. Попробуем его понять

50 ДОСУГ

Куда съездить в ближайшие выходные —
лучшие парки Украины

ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ



Большой секрет

1/ К Женевскому автосалону ŠKODA готовит новый SUV. Чешский производитель распробовал вкус успеха: после победоносного шествия KODIAQ и его

младшей ипостаси KAROQ по мировым рынкам ŠKODA продолжает развивать семейство SUV. Новая модель получит имя KAMIQ. Она будет построена на модульной платформе MQB, которую широко использует концерн Volkswagen Group. По идеологии и габаритным размерам новинка будет соответствовать классу городских кроссоверов, в оформлении экстерьера будет широко использована LED-технология, а в интерьере не обойдется без решений Simply Clever.

ŠKODA SCALA вся в баллоне

2/ ŠKODA SCALA превратилась в одну из достопримечательностей Праги. Художники изобразили новую модель чешского бренда на знаменитой «Стене Леннона» (Lennon's Wall), органично вписав современный автомобиль в стилистику модного города.



Через КОНТИНЕНТ

3/ ŠKODA совместно с Volkswagen Group India открыла новый технологический центр. Индия входит в число важных стратегических направле-



ний развития марки на мировом рынке. Именно ŠKODA AUTO отвечает за успешное внедрение платформы MQB в локальное производство автомобилей в Индии.

Новый научно-исследовательский центр, в создание которого было вложено более 250 миллионов евро, будет основным подспорьем в этой миссии для чешской марки.

Где твой дом, моя ŠKODA?

4/ ŠKODA смогла стать мировым брендом, рожденным в Чехии. Автомобили с летящей стрелой продаются более чем в 100 странах, а производственные предприятия расположились едва ли не на всех континентах. Украина входит в число стратегических партнеров ŠKODA.



KODIAQ RS в руках чемпиона

с 0 до
100 км/ч
за 6,9 с



221
км/ч



5/ Самый мощный кроссовер марки, KODIAQ RS, прошел серию испытаний. Его пилотом стал чемпион мира по ралли в зачете WRC 2 чех Ян Копецки. 240-сильный автомобиль показал максимальную скорость в 221 км/ч, разогнавшись до «сотни» всего за 6,9 с — и это при габаритах полно-размерного семейного SUV!

е-Удовольствие



6/ ŠKODA проанализировала, какие факторы становятся решающими для покупателей электромобилей. И какие из приоритетов придется учитывать производителям, чтобы эффективно развивать этот рынок. Выяснилось, что наряду с экономичностью обслуживания и пополнения запаса батарей ключевую роль в выборе играет и удовольствие от вождения. А значит — никаких компромиссов.

ŠKODA OCTAVIA уже 60 лет

7/ В этом году самая популярная модель марки ŠKODA празднует свое шестидесятилетие. Первая OCTAVIA была выпущена в январе 1959 года. Ее оснащали 1,1-литровым двигателем мощностью 40 л.с. С таким мотором она могла разогнаться до 110 км/ч и потребляла всего 7,7 л бензина на 100 км. С тех пор немало воды утекло, менялись поколения, производились рестайлинги, но OCTAVIA всегда оставалась локомотивом продаж. Сейчас это самая продаваемая и самая распространенная в мире модель чешского бренда.





СЕКРЕТЫ ЧЕШСКИХ МАСТЕРОВ

Посетив новый цех ŠKODA motorsport, мы узнали, как гражданские хэтчбеки FABIA превращаются в раллийные болиды

Новая штаб-квартира гоночного подразделения ŠKODA Motorsport открылась в ноябре близ завода марки в чешском городе Млада-Болеславе. Причем это не какой-то бокс на задворках завода, где группа энтузиастов колдует над серийными машинами. Чешские мастера доработки получили в свое распоряжение целый комплекс

площадью 16 400 м², где уже кипит жизнь.

Помещение разбито на секторы, в каждом из которых серийный хэтчбек ŠKODA FABIA становится на шаг ближе к грозному раллийному болиду FABIA R5. Начинается все, естественно, с кузова. Его усиливают и поэтапно нашлифовывают разнообразной начинкой. Двигатель

гоночной ŠKODA — это произведение искусства, а разглядывать его компоненты, разложенные подобно экспонатам в отдельном «моторном» помещении, сродни посещению выставки. Базовый агрегат не поражает характеристиками: его объем — 1,6 л, а мощность — 285 л.с., но за дополнительную плату специалисты ŠKODA готовы предложить и другие варианты.



◀ В ЦЕРЕМОНИИ ОТКРЫТИЯ новой штаб-квартиры участвовали первые лица чешского бренда, в том числе и Бернхард Майер, председатель совета директоров ŠKODA Auto (на фото слева).

✓ НА РАЛЛИЙНЫЕ ŠKODA FABIA ставят кованые колесные диски, которые способны перенести прыжки с трамплинов.





ЧЕМПИОНСКАЯ ŠKODA Яна Копецки и Павла Дреслера, на которой экипаж выиграл мировое первенство, стоит прямо при входе в штаб-квартиру.

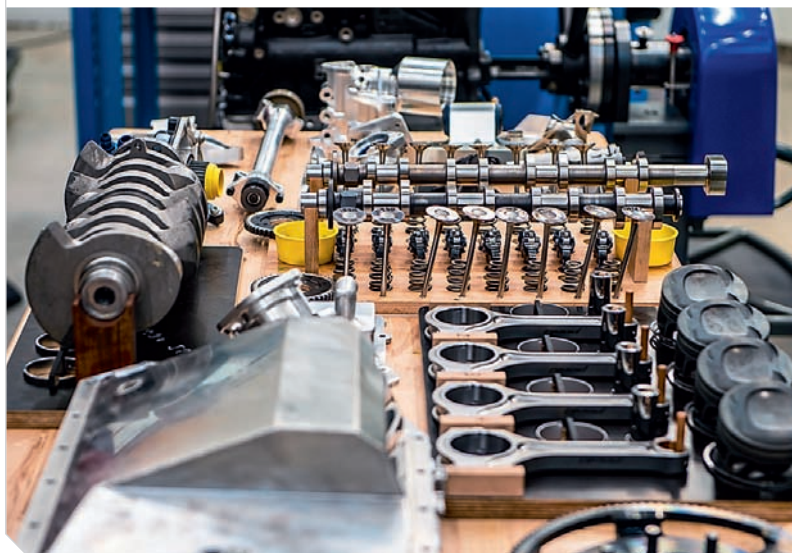


Мощность двигателя базовой версии FABIA R5 — 285 л.с., привод — полный. Коробка — 5-ступенчатая секвентальная



ПОД БАМПЕРОМ боевой FABIA скрывается огромный радиатор интеркулера.

КОМПОНЕНТЫ МОТОРА, разложенные на столе, — это не только красиво, но и познавательно.



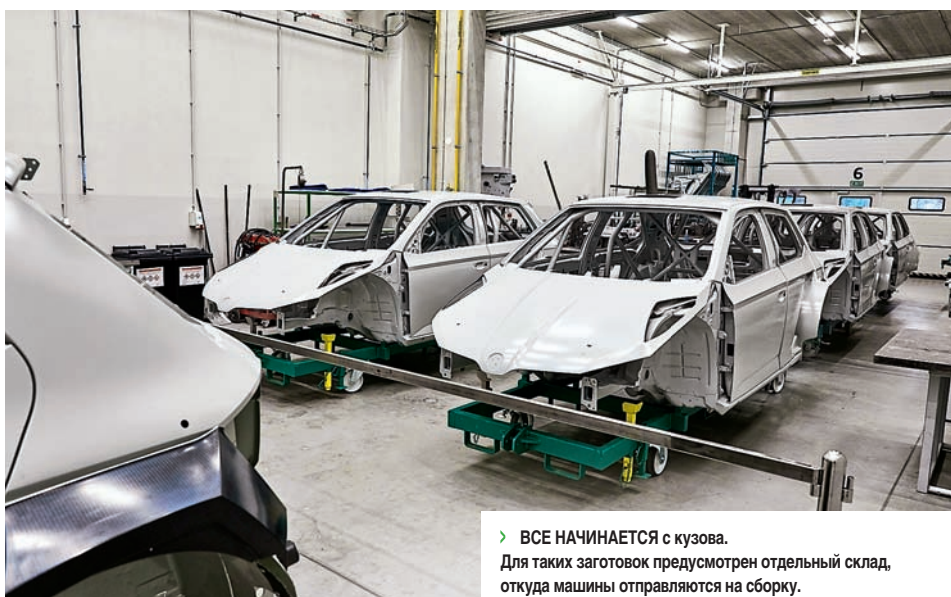


Эта схема работает в отношении многих деталей. Так, клиент волен выбрать амортизаторы, сиденья, колесные диски и множество других элементов по своему вкусу. Базовая же машина обойдется примерно в 100 000 евро.

При этом покупателей у ŠKODA Motorsport в достатке, по всему миру продано уже 250 экземпляров FABIA R5. Причина популярности в том, что автомобили Škoda отработывают вложенные деньги, регулярно принося своим пилотам титулы. 2018 год не стал исключением — чехи Ян Копецки и Павел Дреслер на R5 выиграли чемпионат мира по ралли в зачете WRC 2. Кроме того, в 17 национальных первенствах по ралли трофеи достались экипажам, выступавшим на гоночных FABIA.

В шоуруме по соседству можно подробно изучить болид R5, причем как в собранном, так и в разобранном виде. Общего с серийной FABIA у этой машины неожиданно много — например, технологии, определенные решения и элементы. Это и неудивительно, ведь в ŠKODA спортивные машины и гражданские тесно связаны.

Клиент волен выбрать **амортизаторы, сиденья, колесные диски** и множество других элементов по своему вкусу



➤ **ВСЕ НАЧИНАЕТСЯ** с кузова. Для таких заготовок предусмотрен отдельный склад, откуда машины отправляются на сборку.

у ŠKODA **FABIA R5** и обычной FABIA общего больше, чем кажется

VOLKSWAGEN
I.D. R
PIKES PEAK

ЭЛЕКТРИЧЕСКАЯ БОМБА

Число компаний, отказывающихся от дизельных моторов, становится все больше, а электрокары готовят крупномасштабное наступление

Удивительное будущее, как говорится, рядом: VAG, всегда нацеленный на массовое производство, находится в первых рядах среди европейских концернов, продвигающих электрокары. Тот факт, что в прошлом году мировые продажи электромобилей составили 1,3% от общего числа, никого не пугает. Оптимизм внушает Китай, скупивший за тот же период более половины произведенной на планете автомобильной электротехники. А это примерно 600 тысяч единиц. Основная причина хорошего спроса — приятные цены произведенных в Поднебесной электрокаров, забота об экологии и поддержка программ

всеобщей электрификации со стороны государства. Первый фактор и лег в основу маркетинговой стратегии VAG. В концерне заявили, что цены на их новые электромобили будут не выше, чем на дизельные машины. Это возможно лишь при масштабных объемах выпуска, поэтому концерн строит и переоборудует под производство электрокаров четыре завода — в Цвиккау, Брауншвейге, Зальцгиттере и Касселе, инвестируя порядка 6 млрд евро. Для будущих моделей уже разработана новая платформа. А первый серийный образец обещают построить уже к концу 2019 года.

Своя архитектура

До конца 2022 года на платформе MEB построят 27 моделей.

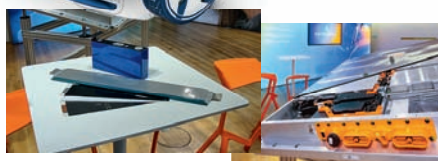
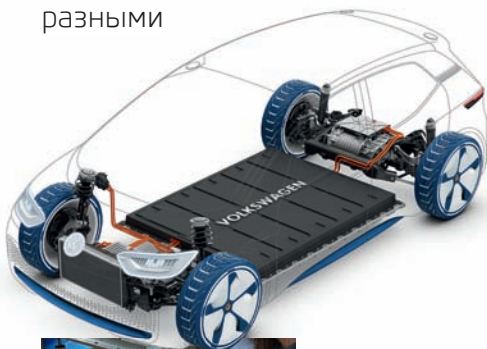


Адаптация платформы автомобиля с ДВС для электрокаров — компромисс. Построенная в итоге конверсия получается дорогой и не самой эффективной. Поэтому у нового поколения электромобилей будет своя уникальная архитектура с блоком батарей в фундаменте.

Смонтированные на полу аккумулятора определяют более высокую, чем в обычной машине, посадку. Зато короткие свесы позволяют сделать салон просторнее.

Конструктор

Емкость батарей, колесная база и привод могут быть разными



Главная особенность платформы MEB заключается в том, что батареи не встраиваются в общую конструкцию, а являются ее основой. Собранные воедино блоки аккумуляторов образуют прочный и жесткий пол кузова. Так же как и MQB, новый «скелет» позволяет делать автомобили с разной колесной базой. Привод — по умолчанию задний. Это помогает заведомо более тяжелому электрокару эффективнее разогнаться. Кроссоверы, в свою очередь, получают дополнительный мотор на передней оси. Заявленный минимальный пробег на одной полной зарядке — 330 км, с применением батарей большей емкости он может быть увеличен до 550 км. Гарантийный срок службы аккумуляторов — 8 лет.



Стеклопанельная Мануфактура

Впечатляющее здание в Дрездене — это и завод, и культурно-выставочный центр под одной крышей. С 2002 по 2016 год здесь выпускали представительский седан, а сегодня в ручном режиме собирают электрический хэтчбек гольф-класса. Спрос на такие электромобили растет с каждым днем.



Сила тока

Зарядить будущий электрокар можно и от обычной розетки

Развитие инфраструктуры — одна из основ электрификации автомобильного транспорта для любой страны мира. В комплекте каждого электромобиля есть провода для подключения к бытовой электросети с напряжением 220 В. Но чтобы от такого источника досыта накормить батарею мощностью 125 кВт, понадобится не менее 10 часов. Купив за 300 евро фирменный на-

стенный зарядер Wallbox (на фото справа), можно сократить время зарядки втрое. Для его эффективного использования требуется трехфазная сеть.

В то же время партнерствующая с VAG компания Ionity развивает в Европе сеть собственных быстрых зарядок, способных восполнить силы электрокара на 80% буквально за полчаса.



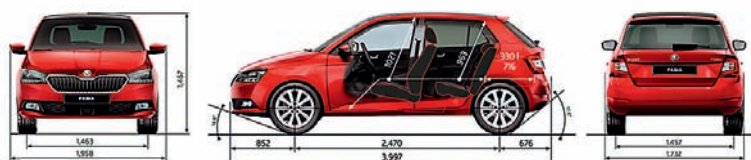
По нарастающей

VAG не сворачивает выпуск машин с ДВС, но тем не менее доля электрических моделей в портфеле марки и объемы их производства будут интенсивно расти. На 2020 год запланировано начало продаж хэтчбека и кроссовера. В 2022-м к ним присоединятся минивэн и седан. На платформе MEB планируется выпустить порядка 10 миллионов автомобилей.



КРИСТАЛЬНАЯ ЭВОЛЮЦИЯ

Внешне новая FABIA отличается от предшественницы разве что «огранкой». Но по ощущениям от вождения разница весьма существенна — теперь компактный хэтчбэк активнее помогает водителю и дает ему гораздо больше свободы.



Популярность FABIA в Европе сложно переоценить — хороший дизайн, оптимальное оснащение, адекватная цена, высокая ликвидность. Все эти факторы делали чешский компакт весьма востребованным на

рынке. Именно поэтому задача по обновлению была для дизайнеров, инженеров и маркетологов очень непростой.

Очевидно, что дизайнеры осторожно подходили к процессу обновления — отличить новинку от предшественницы

ФАКТЫ

↓ 1

Главные изменения — технические. Появилось множество современных систем, призванных повысить уровень безопасности комфорта. Активные фары, мониторинг слепых зон и система избегания столкновений с впереди идущим авто. Все это выводит FABIA на новый уровень.

↓ 2

Изменилась и моторная линейка. В ней нет дизельных моторов, зато остался проверенный временем 1,6-литровый атмосферник, работающий в паре с классическим гидромеханическим автоматом — прекрасный тандем для украинских условий.

↓ 3

Новая FABIA предлагает внушительный перечень дополнительных опций и необходимый набор базового оборудования. Благодаря такому подходу можно легко выбрать нужные опции без лишних переплат. Индивидуализация вышла на новый уровень.



Кардинальных изменений в дизайне не произошло, но отличия от предыдущего поколения все же заметны. Новые бамперы, передняя оптика, решетка радиатора, колесные диски — все это здорово оновило внешний облик.



можно разве что интуитивно, по едва заметным штрихам. Инженеры тоже действовали аккуратно. Технических изменений не много, но они существенны.

Новая FABIA избавилась от дизельных двигателей — основу моторной линейки составляют литровые трехцилиндровые агрегаты. Но самая приятная новость в том, что для Украины (в отличие от Европы) доступен проверенный временем четырехцилиндровый 1,6 MPI. С таким мотором можно не бояться наших АЗС и быть абсолютно уверенным в весьма приличном моторесурсе.

Для литрового двигателя предусмотрена механическая коробка передач или DSG. А для 1,6 MPI — только классический гидромеханический автомат. Пусть он на несколько килограммов тяжелее продвинутых современных «роботов» с двумя сцеплениями, зато от него точно не стоит ожидать сюрпризов.



Для задних пассажиров предусмотрено два USB-разъема и даже специальные держатели для планшетов.



Сзади места вполне достаточно, по меркам хэтчбеков В-класса, разумеется. Водитель ростом 178 см легко помещается сам за собой.



Новая оптика активна и может автоматически снижать интенсивность дальнего света.



В багажнике 330 литров полезного объема и полноразмерная запаска.



Руль кнопками не перегружен — тут управление звуком и бортовым компьютером. Круиз-контроль управляется кнопками в торце переключателя поворотов.

Бонус максимум

А вот в чем FABIA изменилась сильнее всего, так это в уровне оснащения. Теперь для нее доступна система контроля мертвых зон, новый механизм управления



светом для комфортного ночного вождения (Auto Light Assist), система предотвращения столкновений с впереди идущим авто (Front Assistant) и множество других высокотехнологичных и весьма полезных современных решений.

Не забыли о приятных мелочах из фирменного набора Simply Clever: двухсторонний коврик багажника, скребок для льда в лючке бензобака, органайзер багажника... Благодаря им пользоваться самой маленькой для нашей страны ŠKODA очень приятно.

Для наших условий

Весьма достойно в борьбе с отечественными дорогами показала себя подвеска. Мелкие и средние неровности легко перевариваются в недрах пружин и амортизаторов, а крупные ямы легко объехать благодаря прекрасной настройке рулевого управления.

Динамики 1,6-литрового мотора вполне достаточно для уверенного перемещения и в городе, и на трассе. Но чувствуется, что это шасси легко справится с силовым агрегатом гораздо большей мощности. После нескольких минут активного драйва приходит понимание, почему раллийные болиды ŠKODA строят именно на основе FABIA.

Классический 6-диапазонный автомат работает очень плавно и способен очень быстро адаптироваться под стиль вождения. Особо порадовал спортивный режим — никаких толчков или пинков и при этом практически постоянное удержание стрелки тахометра в районе максимального крутящего момента. Вот только расход топлива в таком режиме почти в два раза превышает паспортный.

Но стоит переключиться с агрессивной манеры вождения на размеренный ритм, и бортовой компьютер показывает вполне приемлемые для переполненного автомобилями города 6,2 литра на сто километров пробега.



ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

➤ Длина/ширина/высота, мм	3992/1732/1467
➤ Колесная база, мм	2470
➤ Снаряженная масса, кг	1150
➤ Объем багажника, л	330/1150
➤ Дорожный просвет, мм	133
➤ Объем двигателя, см³	1598
➤ Макс. мощность, л.с.	110
➤ Макс. момент, Нм (об/мин)	155
➤ Тип привода	передний
➤ Коробка передач	автомат 6
➤ 0–100 км/ч, с	11,1
➤ Макс. скорость, км/ч	188
➤ Расход (смеш.), л/100 км	5,9



^ Косметических изменений в салоне немного, а вот технические имеются. И пожалуй, главное из них — крупный экран мультимедийной системы, на который выводятся изображения с камеры заднего вида.

Мал золотник

Напоследок, заглядывая в прайс-лист, можно заметить, что FABIA и более крупный RAPID очень близки по цене. Но поверьте, у этих автомобилей совершенно разное назначение.

Убедиться в этом элементарно — просто попросите менеджера автосалона провести для вас тест-драйв сначала одного, а затем другого авто. После этого все встанет на свои места, и сомнений не останется вовсе.

НОВАЯ ВЫСОТА



Внешность нового хэтчбека ŠKODA наконец рассекречена. Более того, теперь мы знаем практически все подробности о новинке

ŠKODA долго сохраняла интригу — появлению первых официальных изображений хэтчбека SCALA предшествовала долгая череда тизеров. И вот наконец публике показали, как же будет выглядеть новинка. А заодно рассказали, что за автомобиль такой — ŠKODA SCALA.

Внешне новинка практически полностью копирует представленный

ранее концепт Vision RS. И это здорово, ведь автомобиль получился очень интересным и запоминающимся. А что же внутри? Не будет ли тесно? Удивительно, но нет. ŠKODA SCALA построена на «компактной» платформе A0 MQB, что никак не отразилось на вместительности автомобиля. Производитель заявляет, что по запасу свободного пространства в салоне SCALA практически ничем не усту-

пает более крупной OCTAVIA. Так, пространство для коленей второго ряда сидений составляет 73 мм — столько же и у OCTAVIA, а ширина салона лишь на 24 мм меньше, чем у «старшей» модели. Колесная база небольшая — всего 2649 мм. А вот в багажном отсеке свободного пространства в достатке — со сложенными сиденьями второго ряда его объем достигает целых 1410 л.

ŠKODA SCALA — ЭТО НОВЫЙ ВЗГЛЯД НА ПРАКТИЧНОСТЬ



По габаритам **ŠKODA SCALA** меньше, чем RAPID, но по запасу места в салоне может потягаться даже с OCTAVIA





Поккупателям новой ŠKODA SCALA за доплату предложат 10,25-дюймовую цифровую приборную панель. Кроме того, в списке опций и самый большой в сегменте дисплей мультимедийной системы — с диагональю 9,2 дюйма.



Как у взрослых

В линейке доступных для новинки моторов три бензиновых агрегата мощностью 95, 115 и 150 л.с., один дизель с отдачей 115 л.с. и новый двигатель 1.0 G-TEC, работающий на сжатом природном газе. Последний, правда, появится в Европе лишь в следующем году. Коробки передач: две «механики» — 5- и 6-ступенчатая, и «робот» DSG-7. А еще ŠKODA SCALA нашпиговали модными ассистирующими системами, которые мы привыкли видеть на автомобилях более высокого класса. К примеру, есть тут





БУДЕТ ЛИ У НАС?

Да, будет! Причем уже во втором полугодии 2019-го. Пока, правда, неизвестна моторная гамма и комплектации для нашего рынка, но мы знаем, что SCALA заменит в линейке ŠKODA модели RAPID Spaceback и FABIA Combi.

Во втором ряду тесно не будет — запаса свободного пространства здесь почти столько же, сколько у «старшей» ŠKODA OCTAVIA. ➤

система предупреждения о приближающихся автомобилях Side Assist, адаптивный круиз-контроль, работающий на скорости до 210 км/ч, радар, отслеживающий препятствия перед автомобилем, и система автоматической парковки. Неплохо, да?

Кроме того, автомобилем можно управлять дистанционно с помощью мобильного телефона. Через специальное приложение водитель может заблокировать или разблокировать двери автомобиля, обновить карты навигационной системы и многое другое.



ГРАНИ ДИЗАЙНА ŠKODA

Дизайн автомобилей — совершенно особая сфера деятельности. От него зависит имидж бренда, его продажи и эффективность бизнеса в целом. Даже незначительная ошибка дизайнера может привести к катастрофическим последствиям. Именно поэтому те, кто проектирует внешность будущих автомобилей марки ŠKODA, действуют с высочайшей осторожностью. Как это происходит, нам рассказал главный дизайнер ŠKODA **Оливер Стефани**



◀ КОМАНДА ДИЗАЙНЕРОВ ИНТЕРЬЕРА

Слева направо: Норберт Вебер, Питер Олах, Мартин Лепренс, Димитриос Даркудис, Жюльен Петитсеньер.

при проектировании фар и задних фонарей, где мы можем разместить кристаллические элементы, усиливая соответствие новым традициям ŠKODA. В интерьере мы отражаем симметричные структуры экстерьера и создаем новую фиксированную точку с плавающим, высоко расположенным центральным дисплеем. Внешним символом нового языка дизайна является надпись ŠKODA заглавными буквами на задней части транспортных средств.

— Что является для вас решающим аспектом в новом языке дизайна ŠKODA?

— Функция и эмоции. Потому что с эмоциями вы можете вдохновить людей на что-то и, как правило, получить большое количество поклонников. Дизайн часто является наиболее важной причиной, по которой мы выбираем, покупать конкретный автомобиль или нет.

— Как вы вызываете такие эмоции?

— Внешностью, которая вызывает желание. Отличительные детали, такие как решетка радиатора, фары в форме стрелки, плавные линии

Команда дизайнеров Оливера Стефани очень интернациональна, в нее входят более 150 сотрудников из 28 стран. Каждый из них вносит свой вклад в создание новых автомобилей, это позволяет получить продукт, который будет нравиться людям, унаследовавшим совершенно разные культурные ценности.

— Господин Стефани, мы долго наблюдаем за изменениями в дизайне автомобилей марки ŠKODA и ни разу за последние десятилетия не видели революционных изменений. Почему вы избираете путь эволюции вместо революции?

— В последние годы ŠKODA сделала очень позитивные шаги в области дизайна, обоснованно сосредотачиваясь на преемственности. Изменение тренда при каждом обновлении модели — это не то, что отличает наш бренд. Скорее, ŠKODA остается верным своей линии, создавая чувство надежности. Сначала гладкие, чистые формы подчеркнули преимущества практичности и показали суть бренда. Второй шаг включал в себя четко расположенные контуры и кри-

сталлические элементы, создающие новые акценты и чувство автономии. Чтобы еще больше укрепить их, нам нужно было лишь внести небольшие изменения, чтобы сделать наш дизайн еще более ярким и современным.

— Какие особенности характеризуют новый стиль?

— Мы дали четкую перспективу, показав ŠKODA VISION RS в Париже. Внешние линии становятся более спортивными, еще более динамичными и лаконичными. Мощно сформированные поверхности с плавными линиями усиливают динамичный внешний вид. Новая светодиодная технология расширяет нашу гибкость

КРИСТАЛЛИЧЕСКИЙ ДИЗАЙН опирается на богемскую традицию хрустального искусства, символизируя резкость и точность. >



Во всем, что мы делаем,
мы стремимся вызывать
эмоции, а не быть
посредственными.

и сбалансированные пропорции, гарантируют, что автомобиль создает впечатление динамичности, выделяется из потока и приятен глазу. Это можно увидеть на примере новой ŠKODA SCALA. Мы также перенесли это первое визуальное впечатление в интерьер. Приборная панель отражает внешние линии, подчеркивая ощущение пространства, характерное для ŠKODA. Центральный дисплей расположен высоко и в поле зрения водителя создает приятную симметрию. В то же время сенсорный экран с элегантной стеклянной передней частью и свободно плавающим расположением создает очень качественный и современный вид.

— Какие еще есть важные аспекты дизайна интерьера?

— Помимо внешнего вида, все сводится к используемым материалам и их обработке. Это включает в себя высококачественную обивку, например изготовленную из микрофибры или кожи, которая дополнительно усилена контрастной строчкой, и мягкие вспененные поверхности панели приборов и дверных панелей. Мы создали их со специальным зерном, которое основано на кристаллических структурах. Эта отличительная поверхность также будет характеризовать интерьер автомобилей ŠKODA в будущем.

— Как вы предлагаете новые идеи в процессе проектирования?

— Наша команда дизайнеров насчитывает более 150 сотрудников из 28 стран, и только это гарантирует пул



КОМАНДА ДИЗАЙНЕРОВ ŠKODA. Слева направо: руководитель отдела экстерьера Карл Нойхольд, главный дизайнер ŠKODA Оливер Стефани, руководитель подразделения Color & Trim Андреа Йенсен, руководитель отдела дизайна интерьера и цветов и отделки Норберт Вебер.

идей, некоторые из которых принадлежат к совершенно разным культурам. Моя работа состоит в том, чтобы позволить этим людям мечтать и дать их идеям пространство, в котором

они нуждаются, чтобы расти. Мы черпаем вдохновение в динамичном сотрудничестве многих личностей, приятной рабочей атмосфере в наших дизайн-студиях в Млада-Болеславе,



ОТЛИЧИТЕЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ, такие как решетка радиатора и фары в форме стрелки, плавные линии и сбалансированные пропорции, гарантируют, что автомобиль выделяется из потока.



Праге и Шанхае, и не в последнюю очередь в давних, уникальных традициях бренда ŠKODA и чешской культуре. Богемское хрустальное искусство, например, предлагает гораздо больше возможностей, которые мы можем реализовать в будущем.

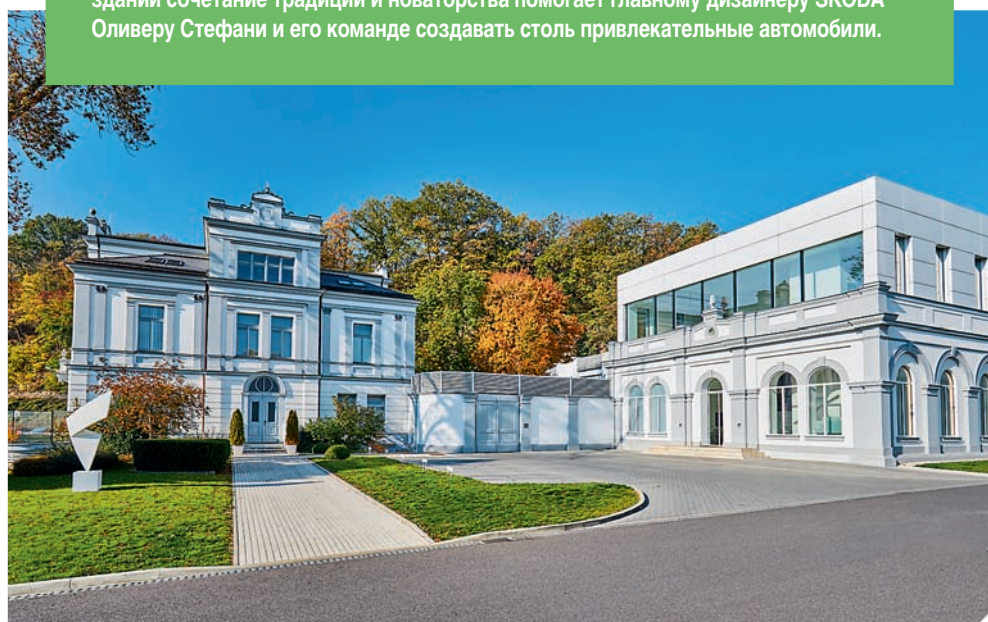
— Что делает хорошего дизайнера?

— Любопытство ко всем аспектам жизни и хорошее чувство вкуса. Все, что вы находите интересным, может служить источником вдохновения. Для меня это в основном самолеты, а также лодки, архитектура, мода и кино. Иногда я просто наблюдаю за людьми вокруг меня в кафе. Дизайнеры должны распознавать тенденции на раннем этапе и предвидеть то, что придет позже. Конечно, у нас нет хрустального шара, но у нас особое чувство тренда, которое очень важно. Но поскольку дизайн всегда субъективен, никогда не бывает определенного черного или белого, вы должны быть достаточно настойчивыми, чтобы

убедить других в своих собственных чувствах. Если это вызывает у людей реакцию — положительную или отрицательную — значит, что-то достигнуто: осознанность, внимание. Любой ответ лучше, чем «мне все

равно». Во всем, что мы делаем, мы стремимся вызывать эмоции, а не быть посредственными. Когда люди, которые впервые видят новый дизайн, улыбаются, это радует дизайнеров. И это очень приятное чувство.

ЗДАНИЕ ŠKODA DESIGN — это вилла, построенная в 1890 году на реке Йизера в районе Чесана Млада-Болеслава. Вне всяких сомнений, сосредоточенное в этом здании сочетание традиций и новаторства помогает главному дизайнеру ŠKODA Оливеру Стефани и его команде создавать столь привлекательные автомобили.





МОСТ-ГИГАНТ

Новость, облетевшая все мировые информагентства:
в Китае построили самый длинный в мире надводный мост,
который связал Гонконг, Чжухай и Макао

Похоже, для китайцев на этой планете не осталось никаких преград. Они меняют под себя среду обитания с настырностью и прагматизмом муравьев, каких бы издержек это ни стоило. Идея соединить крупнейшие мегаполисы региона автомобильной дорогой впервые

была озвучена еще в конце 80-х годов прошлого века. В 2003 году правительство Китая распорядилось приступить к предварительным подсчетам и разработкам проекта.

К проектированию были привлечены сотни научно-исследовательских организаций. Число зарегистриро-

ванных патентов, задействованных при строительстве, превысило тысячу. И только в 2009 году началось реальное воплощение идеи строительства моста-гиганта в жизнь. Последнюю опору нового супероружия установили летом 2016 года. Еще некоторое время ушло



**Общая длина сооружения — 55 км.
Сюда входит 22,9-километровый главный
мост и три секции вантовых мостов
с пролетами длиной от 280 до 460 метров**

на достройку тоннеля и надвижку пролетов. Вес конструкции превышает 400 000 тонн. Мост должен прослужить до 120 лет и рассчитан на то, чтобы выдержать сильнейший тайфун со скоростью ветра свыше 300 км/ч, а также землетрясения магнитудой до восьми баллов.

Общая длина сооружения — 55 км. Сюда входит 22,9-километровый главный мост и три секции вантовых мостов с пролетами длиной от 280 до 460 метров. Важным элементом конструкции стал 6,7-километровый подводный тоннель, проложенный между насыпными островами на глубине 48 метров. Благодаря ему удалось в прежнем объеме сохранить судоходство по дельте Жемчужной реки.

Если принять во внимание стоимость проекта (а это более \$20 млрд), видимый экономический эффект от появления Y-образного моста может показаться не столь очевидным. Время в пути между Гонконгом и Чжухаем (городской округ на южном берегу китайской провинции Гуандун) сократилось с трех часов до получаса.

Однако помимо функции важной транспортной магистрали мегамост несет значительный общественно-политический смысл. Это своего рода символ, связывающий две разные общественные и политические системы — два специальных

административных сектора и континентальную часть страны, от которой Гонконг по-прежнему отделяют пункты миграционного контроля, оборудованные на специальных площадках моста.

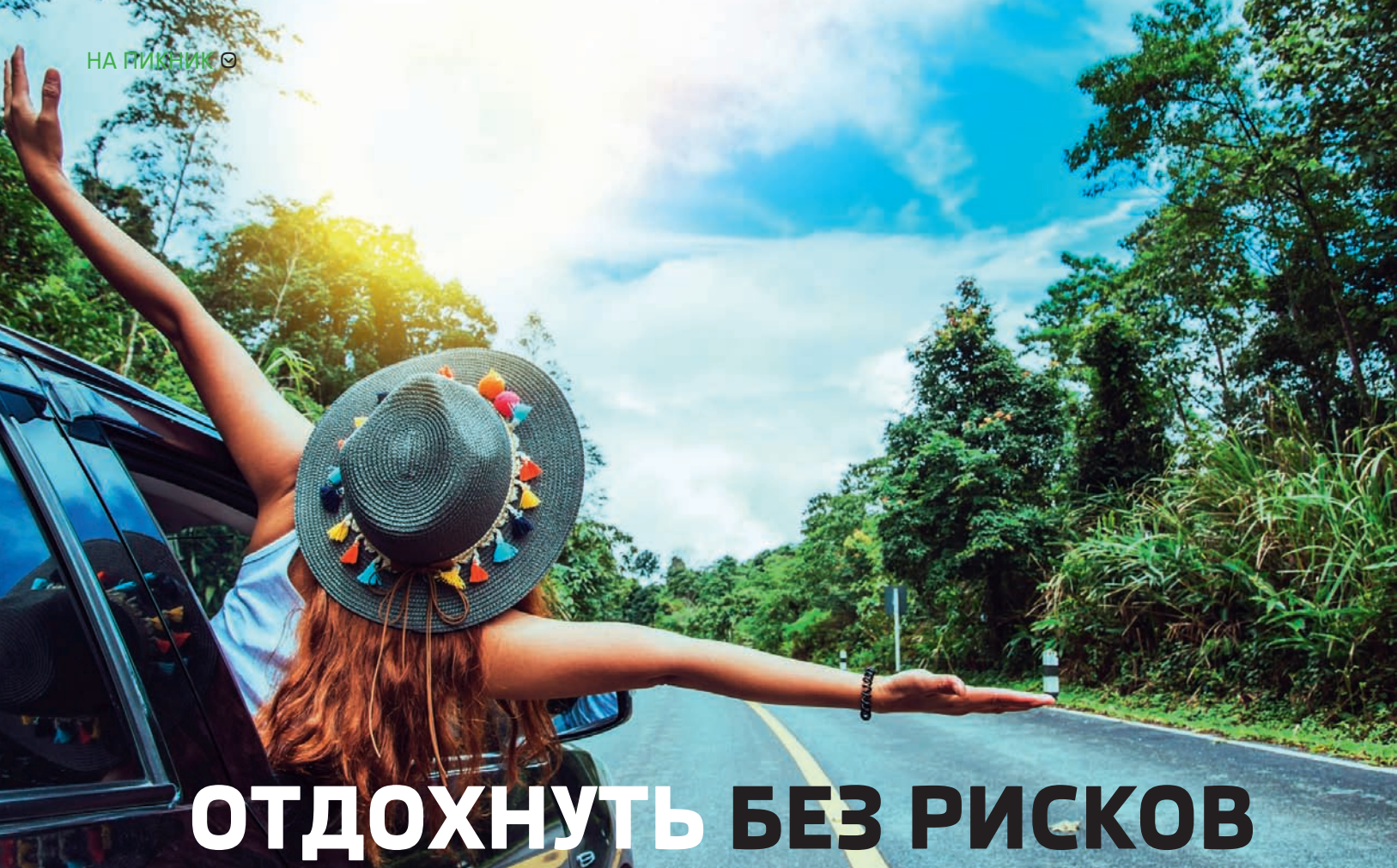
Строительство моста шло трудно и мучительно. Были сложности с финансированием, подрядчиков обвиняли в перерасходе средств, во время работ происходили даже несчастные случаи... Стройка не раз прерывалась. Более того, уже после окончания работ выяснилось, что ряд отчетов и документов о безопасности был сфальсифицирован, отчего проверки начинались снова, а открытие моста в очередной раз переносилось.

Быть может, в том числе и поэтому (помимо ограниченной пропускной способности пунктов миграционного контроля) существует ряд ограничений при эксплуатации моста. Преимущественно мост будет использоваться автобусами. Въезд для такси запрещен, а жителям региона предстоит побороться за специальные пропуска на мост, которых крайне мало: квота Гонконга — 10 000, для Макао — всего 300. Всем прочим придется оставлять машины на парковке и пользоваться автобусами. Но это только пока, поскольку конструкторы предполагают, что к 2030 году по мосту ежедневно будет проезжать 29 000 машин, включая и те, что с большими грузами.



КСТАТИ

Обладателем звания самого длинного моста в мире по-прежнему остается 165-километровый Даньян-Куньшаньский виадук в Китае. Он, правда, по большей части проходит над сушей и является частью скоростной железнодорожной ветки Пекин — Шанхай. А самым длинным мостом через водную преграду до сих пор считался Циндаоский мост опять же в Китае. Его длина составляет порядка 42,5 км.



ОТДОХНУТЬ БЕЗ РИСКОВ

Это только у неопытных туристов весь отдых расписан по сезонам — летом море, зимой горы. А вот у истинных активно отдыхающих всегда в приоритете короткие загородные вылазки. И тут надо держать ухо востро. Это вам не all-inclusive!

Нужно признать, что единственный человек, которому толком и не светит отдохнуть в вылазке на природу, — это водитель. На драйвере всегда лежит особая ответственность за всю компанию: доставка отдыхающих, смотреть за чем-то забытым. Да еще и машину при этом желательно не покалечить.

Маршрут

Если вы водитель, вам нужно принять участие в планировании мероприятия. Не обещайте безоговорочно доставить вашу компанию туда, где вы сами никогда не были: возможно,

на месте откроются препятствия, физически непреодолимые для вашей машины. Поэтому заранее предусмотрите запасной вариант локации для отдыха или, к примеру, несколько вариантов пути к ней.

На проселочной или лесной дороге к некоей замечательной поляне, где совсем недавно бывал кто-то из вашей компании, может приключиться и такая оказия: ваш автомобиль в принципе сможет проехать, но при этом будет слегка поврежден. Царапины от веток на дверях или ободранный о камни бампер... Если вы видите, что автомобиль цепляет

неровности на дороге бампером, порогом или глушителем, придется попросить пассажиров выйти из салона.

Но даже если дорога «туда» покажется вам сносной, не забывайте о направлении «оттуда» — это часто не одно и то же. Например, не всякий водитель сможет преодолеть крутой подъем на извилистом проселке с глубокими колеями и промоинами. Особенно если автомобиль присел под весом хорошо отдохнувшей компании. Усложнит преодоление подобных препятствий темнота или неожиданный дождь. Поэтому, выбирая место для отдыха на природе, оцени-

те локацию и на предмет того, каково будет вечером выбираться. Особенно остерегайтесь влажных низин, крутых глинистых спусков, извилистых лесных дорог вплотную к деревьям.

Откуда это?

Загородные прогулки — настоящий стресс для автомобилей, привыкших к городской жизни. Царапины на бортах, в том числе вертикальные, появляются после контакта с ветками и даже с высокой травой. Самые зловерные ветки могут прочертить весь кузов вдоль, причем не каждую из царапин можно удалить полировкой. Если нет возможности объехать выступающий на узкую дорогу куст, не поленитесь остановиться на минуту и выйти из машины, чтобы убрать угрожающие вам ветки.

Еще одна «травма» — боковой порез шины, невесть откуда взявшийся после поездки на природу. На самом деле его несложно сделать даже на проселочной дороге об одинокий камень, выступающий в пыльной колее, не говоря уже о каменистой дороге где-то в предгорьях Карпат. Секрет в том, что камни в дикой природе часто имеют острые края — в отличие от отполированных колесами булыжников на более-менее популярных дорогах. Избегайте буксования и заносов на каменистой дороге, трогайтесь плавно, особенно если дорога мокрая от дождя или тумана.

Вмятина на пороге кузова вызывает у владельца искреннее недоумение: как, откуда, он же такой прочный?! Да, порог — один из силовых, несущих элементов кузова, но он прочный на излом в целом, поскольку имеет коробчатое сечение и внутренние усилители. А сама по себе внешняя оболочка легко мнется, если чиркнуть по бревну, выступающему камню или краю жесткой колеи.

Задиры и царапины на нижней кромке переднего бампера тоже не возникают из ниоткуда. На многих проселочных дорогах посередине есть

горб, на котором растет трава. Далеко не всегда она зеленая и мягкая, порой в ней попадаются грубые стебли, которые при наезде царапают бампер.

На деталях выхлопной системы порой можно найти просто поразительные разрушения — вырванные клочья оплетки эластичных элементов (так называемой гофры), смятый металл «бочек», сплюснутые трубы. Дело в том, что вся выхлопная система хорошо изолирована от кузова резиновыми подвесками и эластичными соединительными элементами, так что ее контакт с дорогой часто или остается не замеченным водителем, или не представляется серьезным. А зря!

Такелажные работы

Не доверяйте чужим людям погрузку в машину припасов и снаряжения, ведь среди такого багажа почти всегда присутствуют предметы, которые могут повредить обивку автомобиля: мангал, шампуры, складная мебель, походная посуда — и не пустая. Все должно быть надежно упаковано, причем с оглядкой на то, что на проселочной дороге поклажа может сместиться. Выступающие углы дополнительно изолируйте — курткой, пледом. По этой же причине старайтесь не

размещать громоздкие остроконечные предметы в салоне, это просто опасно.

Для безопасного и комфортного размещения пикникового имущества рекомендуется еще из дому запастись каким-либо защитным материалом, например прочным пледом, старым одеялом. Полезными могут оказаться и пара-тройка больших полиэтиленовых пакетов: в них можно и мусор сложить, и неудобный груз запаковать.

Комплектации автомобиля перед выездом на природу вообще стоит уделить особое внимание. Нужно взять то, что пригодится вам как водителю, а также всей компании: саперную (или подобную ей) лопатку, топорик, зажигалку, салфетки или немного ветоши, запас чистой воды, аптечку, перчатки, возможно, прочную водонепроницаемую обувь. Буксировочный трос всегда должен быть в машине, на природе он может пригодиться с большей долей вероятности.

Коротко говоря, если вы хотите отдохнуть на природе качественно и без полученных «на память» отметин на автомобиле, найдите время на подготовку автомобиля. Это гораздо проще и намного дешевле, чем потом устранять последствия возможных приключений.



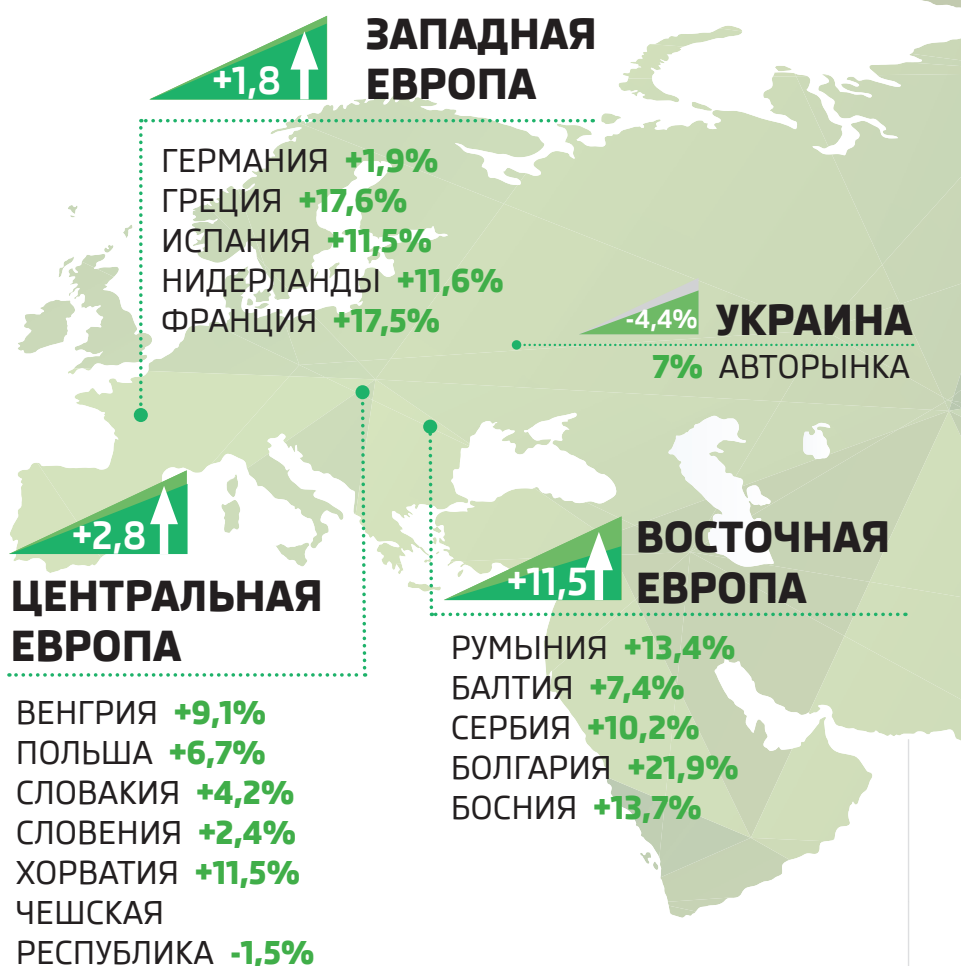


ПРОДАЖИ ŠKODA БЬЮТ РЕКОРДЫ

В 2018 году мировые продажи ŠKODA выросли на 4,4% и составили 1,25 миллиона проданных автомобилей. Это лучший показатель за всю историю марки. Попробуем разобраться, что же стало драйвером такого роста.

ŠKODA достигает рекордного количества продаж уже пятый год подряд. В прошлом году компания зафиксировала сильный рост продаж в Европе (4,9%) и на растущих рынках Китая (4,9%) и России (30,7%). Модели внедорожников KODIAQ и KAROQ продолжают оставаться одними из важнейших факторов роста, а ŠKODA OCTAVIA остается бестселлером бренда.

Генеральный директор ŠKODA AUTO Бернхард Майер говорит, что полученный результат вполне закономерен: «В 2018 году мы поставили больше автомобилей, чем когда-либо прежде. Этот результат демонстрирует, что стратегия ŠKODA 2025 является эффективной — наша кампания развивает свою силу по всему миру. ŠKODA растет устойчиво и управляемо, несмотря на то, что в 2018 году возникли многочисленные проблемы для всей отрасли, включая переход на WLTP (новые стандарты сертификации транспортных средств).



388,200



OCTAVIA

191,500



RAPID

190,900



FABIA

В этом году мы расширим наш модельный ряд несколькими новыми предложениями, такими как SCALA, производственная версия VISION X и другие. В то же время мы запускаем электрические технологии с нашим первым Plug-in (подзаряжаемым) гибридом и первым полностью электриче-

ским автомобилем. Это особый момент в 124-летней истории нашей компании».

Ален Фавей, член правления ŠKODA AUTO по продажам и маркетингу, добавляет: «Отчет о продажах показывает, что мы смогли привлечь новые группы клиентов для наших автомобилей

в 2018 году. Огромное спасибо всем дилерам ŠKODA — они снова отлично выступили, внося значительный вклад в успех компании благодаря их ежедневной работе».

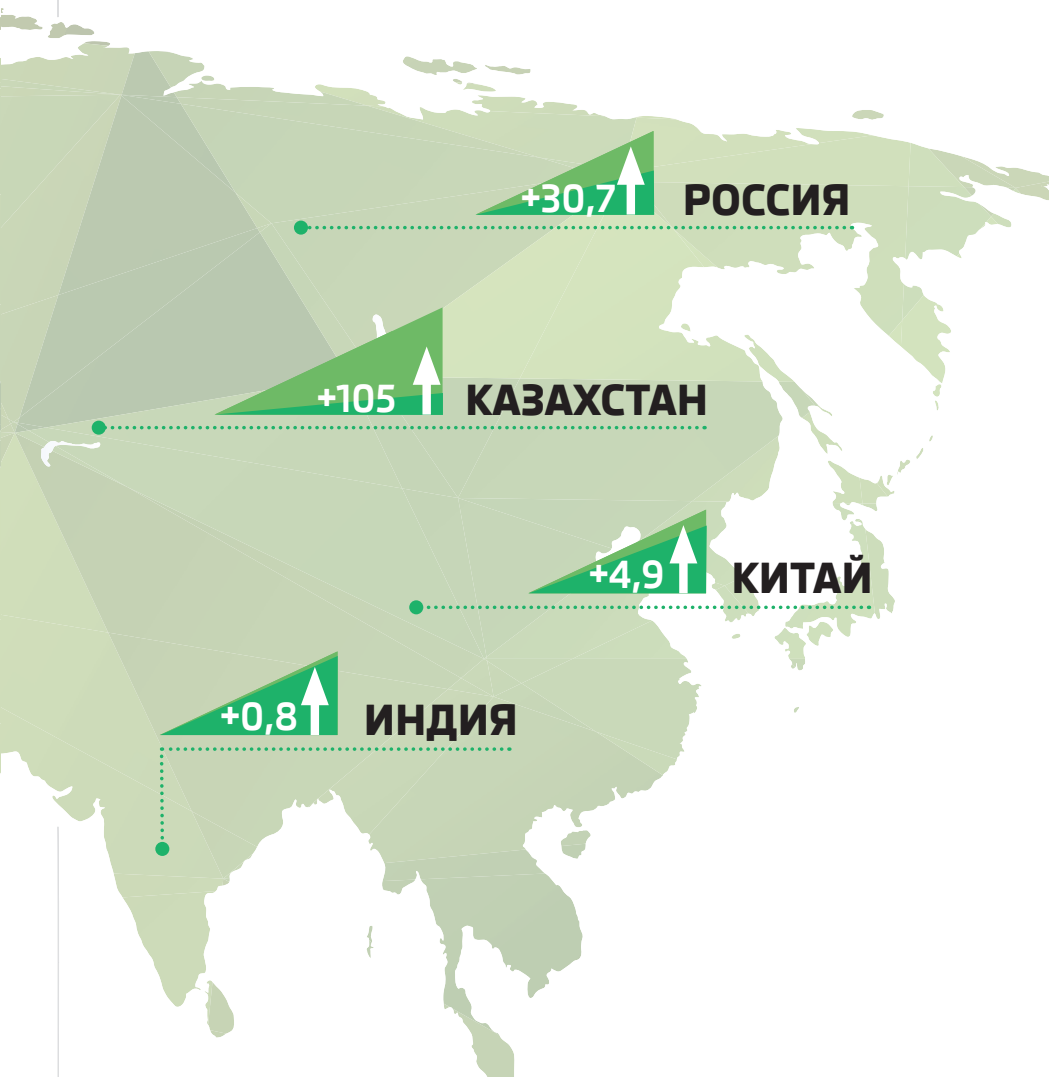
В Западной Европе продажи ŠKODA увеличились на 1,8%. На рынке Германии ŠKODA выросла, продав на 1,9% больше автомобилей. Во Франции рост составил 17,5%, в Испании — 11,5%, Нидерландах — 11,6% и в Греции — 17,6%.

В Центральной Европе рост составил 2,8%. На внутреннем рынке Чешской Республики компания зарегистрировала на 1,5% меньше сделок, зато в Польше производитель автомобилей увеличил продажи на 6,7%. Поставки ŠKODA также увеличились в Словакии (4,2%), Венгрии (9,1%), Словении (2,4%) и Хорватии (11,5%).

Поставки в Восточную Европу, исключая Россию, увеличились на 11,5%. Компания также добилась роста в Румынии (13,4%), в странах Балтии (7,4%), в Сербии (10,2%), Болгарии (21,9%), Боснии (13,7%). Самый впечатляющий рост в Казахстане — 105%.

На крупнейшем в мире рынке сбыта в Китае поставки чешского производителя выросли на 4,9%. В Индии ŠKODA также выросла и превзошла предыдущий год на 0,8%.

В Украине ŠKODA уже второй год удерживает 7% украинского рынка, занимая 4-ю позицию в рейтинге продаж.



149,200



KODIAQ

138,100



SUPERB

115,700



KAROQ

39,200



CITIGO

27,900



KAMIQ



СМЕНА СЕЗОНА: ДА ЗДРАВСТВУЕТ ЛЕТО!

Подготовка авто к весенне-летнему сезону неразрывно связана с визитом в сервисный центр. Но есть несколько операций, которые можно сделать самому еще до визита на СТО.



коврики



уровни
жидкостей



светотехника



убрать все
лишнее



срок годности
огнетушителя

Хлопоты, связанные с подготовкой авто к весне, можно с чистой совестью назвать приятными. Ведь использование автомобиля в теплое время года намного проще и доставляет куда больше радости, а подготовка автомобиля к лету не требует много усилий и средств.

Сделай сам

Многие водители используют два комплекта ковриков салона — резиновые зимние и текстильные летние. Начать подготовку автомобиля к лету можно именно с них. Убирая зимние коврики, обязательно обратите внимание на состояние покрытия

под ними. Если пол автомобиля мокрый или влажный, нелишним будет его просушить. Сделать это можно, включив на полную мощность обогрев салона и слегка приоткрыв окна. Примерно за час салон должен просохнуть. Либо, если погода позволяет, можно оставить автомобиль



Чтение кодов неисправностей в электронных блоках — процедура, необходимая для выявления возможных неисправностей на ранних стадиях.

на солнце с открытыми настежь дверями и крышкой багажника.

Обязательно нужно заглянуть под капот и проверить все уровни рабочих жидкостей. Моторное масло должно быть однородное, темного цвета и не должно содержать никаких твердых частичек или примесей. Проверку этих факторов легче всего выполнить, вытерев масляный щуп чистой бумажной салфеткой. На ней должно остаться однородное темное масляное пятно. Менять моторное масло нужно строго по регламенту, указанному в сервисной книжке. Сезонная смена для современных масел неактуальна. Также под капотом следует проверить уровень охлаждающей жидкости, тормозной жидкости и жидкости гидроусилителя. Если какой-то из них не хватает, обращайтесь в сервис для поиска утечки.

Самостоятельно можно проверить светотехнику — визуально проконтролировать исправность ближнего и дальнего света, указателей поворотов, стоп-сигналов и противотуманок (сзади у авто европейского производства, как правило, только одна противотуманка, интегрированная в левую блок-фару).

Также из авто следует убрать лишний груз — щетки и скребки для снега, цепи противоскольжения, трапы для выезда из глубокого снега, лопату и прочие атрибуты, необходимые при



Совет: После зимы желательно проверить состояние ходовой части — от исправности ее элементов зависит безопасность движения

зимней эксплуатации. Кроме того, нелишним будет проверить срок годности аптечки и огнетушителя.

Закажи на сервисе

На сервисе, само собой, следует сменить зимнюю резину на летнюю. Конечно, это лучше делать на специализированной СТО. Там же следует заказать диагностику ходовой части — после зимы некоторые ее элементы могут потребовать замены. Не поме-

шает также проверка углов установки колес (развал-схождение).

В списке рекомендуемых операций — проверка аккумуляторной батареи, диагностика состояния системы кондиционирования, замена фильтра салона (независимо от регламента), визуальный осмотр колесных арок и днища на предмет очагов коррозии, радиатора охлаждения двигателя — не забит ли он грязью, и компьютерная диагностика всех систем.



НА ПОРОГЕ КОСМИЧЕСКОЙ ЭРЫ

В 60-е годы объемы производства в Млада-Болеславе существенно выросли. Компания ŠKODA внедрила множество новых технологий в процесс серийного выпуска автомобилей, включая изготовление блока цилиндров и картера двигателя, а также корпуса коробки передач методом литья под давлением. А первым автомобилем, примерившим все эти инновации, стал седан ŠKODA MB 1000

Работы по созданию нового поколения автомобилей ŠKODA начались в конце 50-х годов прошлого века.

После всестороннего анализа и испытаний разнообразных опытных образцов было принято решение о создании четырехдверного седана с несущим кузовом и задним расположением двигателя с водяным охлажде-

нием. В 1962 году была изготовлена партия из 50 предсерийных машин, которые подверглись всесторонним испытаниям в различных климатических и дорожных условиях. Спустя два года компания ŠKODA наладила массовое производство новинки, получившей обозначение ŠKODA 1000 MB.

Новому авто — новый завод!

Принципиально новая конструкция ŠKODA 1000 MB требовала радикального пересмотра всей технологии производства. Поэтому в 1960 году в Млада-Болеславе взялись за постройку нового производственного комплекса по выпуску легковых автомобилей нового поколения. Параллельно с этим инженеры и конструкторы компании посещали заводы конкурентов, чтобы изучить зарубежный опыт производства. Завод начал свою работу в 1964 году. Для того времени это было самое современное предприятие в Европе по выпуску легковых автомобилей!

Старые производственные цеха были задействованы для вспомогательных нужд, в том числе изготовления инструментов, ремонта оборудования и станков, а также для выполнения мелких работ. Новый завод представлял собой предприятие полного цикла. На территории 80 гектаров расположились 40 цехов и зданий, а внутренние дороги насчитывали 13 км. Здесь же располагалась товарная станция с подъездными путями протяженностью 10 км. Станки и оборудование для нового завода поступили от 134 компаний из 14 стран мира.

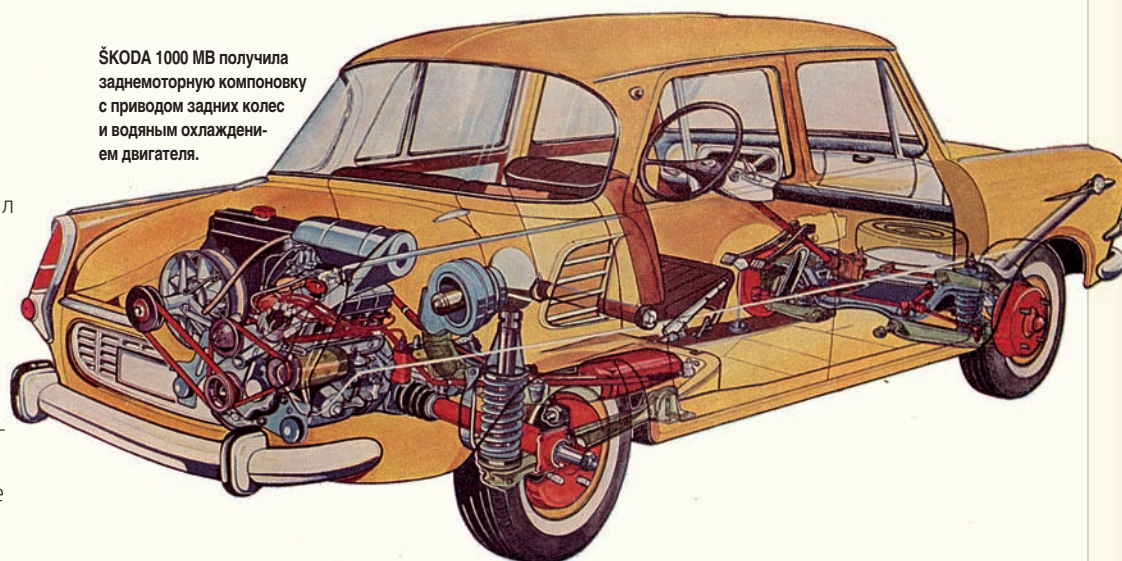
В результате ежедневный объем производства пред-

НОВЫЙ ЗАВОД ŠKODA, оснащенный самым современным оборудованием, позволил увеличить производство автомобилей в пять раз!



На территории 80 гектаров расположились 40 цехов и зданий, а внутренние дороги насчитывали 13 км

ŠKODA 1000 MB получила заднемоторную компоновку с приводом задних колес и водяным охлаждением двигателя.



приятия увеличился в пять раз — с 120 экземпляров ŠKODA OCTAVIA до 600 новеньких ŠKODA 1000 MB! В 1964 году

изготовили 18 331 автомобиль нового поколения, а уже в 1967 году с конвейера сошли 95 688 легковушек.

Вариации на тему

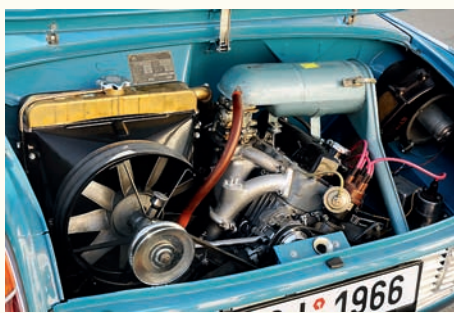
Первые экземпляры ŠKODA 1000 MB появились в продаже в 1964 году по цене 44 тыс. крон. При средней зарплате на уровне порядка 1 тыс. 500 крон на покупку машины потребовалось 30 месячных зарплат. Для сравнения: OCTAVIA стоила 38 тыс. крон, а кабриолет ŠKODA FELICIA и универсал ŠKODA 1202 оценили в 44 тысячи.

Первоначально ŠKODA 1000 MB оснащалась 42-сильным 4-тактным мотором с водяным охлаждением, расположенным за задней осью. При объеме 988 см³ он обладал мощностью 42 л.с. Спустя два года семейство было расширено. Во-первых, базовая версия обзавелась форсированной модификацией 1000 MB de Luxe, которая развивала мощность 48 «лошадок». Во-вторых, появилась «спортивная» версия 1000 MBG de Luxe, у которой за счет увеличения степени сжатия и установки двух карбюраторов Jikov мощность удалось увеличить до 52 л.с. А в 1967 году гамму дополнили седаном 1100 MB de Luxe. Под его капотом расположился 1,1-литровый 52-сильный мотор. Независимо от мощности и объема все двигатели работали в паре с 4-ступенчатой механической коробкой передач.

Важно сказать, что ŠKODA стала первым европейским производителем, изготовившим блок цилиндров двигателя из алюминия методом литья. Корпус четырехступенчатой коробки передач также производился с использованием этого метода. Таким образом ŠKODA усовершенствовала процесс, впервые описанный еще в 1922 году чешским инженером Йозефом Полаком, главным преимуществом которого стало существенное сокращение времени производства. И именно ŠKODA 1000 MB стала первой моделью марки, которая получила такие двигатель и коробку передач в свое распоряжение!



НОВИНКА КОМПАНИИ ŠKODA нашла немало поклонников в странах Западной Европы, Австралии и Новой Зеландии.



В ПРОЦЕССЕ ЭВОЛЮЦИИ МОДЕЛИ мощность 1-литрового мотора выросла с 42 до 52 л.с.



ŠKODA 1000 MB получила современный дизайн торпеды с приборами, объединенными в общем корпусе.

ŠKODA 1000 MB также внесла заметный вклад в процесс популяризации бренда в 60-е годы. Более половины продукции нового завода в Млада-Болеславе отправлялось на экспорт, причем не только в соседние Венгрию и ГДР, но и в Западную Европу, Австралию и Новую Зеландию. Поэтому вскоре после запуска модели 1000 MB возник вопрос о расширении и модернизации семейства. В КБ велись разработки нескольких

вариантов. Например, был построен опытный образец 5-дверного универсала, но заднемоторная компоновка сводила на нет все преимущества подобного кузова. Еще одной оригинальной конструкцией был родстер-кабриолет, но несущий кузов машины не обладал необходимой жесткостью. А вот идея создания двухверной модели была успешно реализована...

Именно ŠKODA 1000 MB стала первой моделью марки, которая получила блок цилиндров двигателя из алюминия методом литья

Опытный образец
универсала
ŠKODA 990.



Четырехдверная
ŠKODA 1000 MB.



ŠKODA 1100 MBX
с двухдверным
кузовом.



Две двери

История двухдверных моделей MBX начинается в 1960 году, когда были собраны два прототипа ŠKODA 990 Tudor. Специальная конструкция кузова с заметно отклоненными назад задними стойками, переходящими в панорамное заднее стекло, и двумя дверями с безрамными окнами, была создана на заводе в Квасинах. Каркас кузова сохранил внушительное пространство оригинального седана, улучшив при этом боковой обзор. Опускающиеся боковые окна перестали быть привилегией только водителя и переднего пассажира: пассажиры заднего ряда также получили возможность опускать небольшие боковые окна сзади. Кроме того, открывающиеся треугольные «форточки» в боковых стеклах помогли улучшить вентиляцию салона.

ŠKODA 1000 MBX de Luxe была впервые представлена публике на открытии Женевского автосалона 10 марта 1966 года. Модель покорила посетителей выставки оригинальностью своих форм. Сияющие лакированные поверхности двухдверного автомобиля создавали ощущение отсутствия средней кузовной стойки. На самом деле средняя стойка заканчивалась ниже линии боковых окон, а ее зауженная верхняя часть могла быть опущена вместе с задними боковыми стеклами. Это позволяло пассажирам наслаждаться великолепными видами и просторным вместительным интерьером.

ŠKODA 1000 MBX оснащалась четырехцилиндровым бензиновым двигателем объемом 988 см³ с мощностью 52 л.с. при 5 тыс. оборотов в минуту. Автомобиль весом 815 кг и грузоподъемностью 375 кг достигал максимальной скорости 127 км/ч. Потребление топлива составляло 7,8–8,0 литров бензина на 100 км пути. В стандартную комплектацию входили два карбюратора Jikov.

Производство модели ŠKODA 1000 MBX, которое требовало много ручного труда и занимало больше времени, началось в октябре 1966 года в отдельном цехе завода в Млада-Болеславе, чтобы не замедлять темпы производства на основной сборочной линии. Последние 12 из 1403 моделей однолитровой версии MBX сошли с конвейера в начале 1968 года.

В ноябре 1967 года модельный ряд чешского бренда пополнился динамичной версией 1100 MBX de Luxe. Мощность силового агрегата осталась прежней, тогда как его объем увеличился до 1107 см³, что выразилось в лучшей тяговитости двигателя — 81,4 Нм по сравнению с исходными 75,5 Нм. Прочие изменения включали более мощный масляный насос и усовершенствованную систему охлаждения. Всего было изготовлено 1114 экземпляров 1100 MBX de Luxe, а общее количество двухдверных машин составило 2517 единиц.

Несмотря на относительно небольшие объемы производства по сравнению с четырехдверной 1000 MB (443 156 авто), модель MBX привлекла внимание к марке ŠKODA за рубежом.



^ ŠKODA 1000 MBX de Luxe была впервые представлена на открытии Женевского автосалона в 1966 году и покорила посетителей выставки оригинальностью своих форм.

Рабочая лошадка

В конце 50-х годов на заводе в городе Врхлаби производились разнообразные коммерческие версии моделей ŠKODA 1201 и 1202. Но эти машины не могли в полной мере удовлетворить растущие потребности чехословацких потребителей. В первую очередь в более крупных автомобилях нуждались различные государственные структуры. Закупать подобные машины за рубежом было нецелесообразно, ведь для этого требовались валютные средства.

Государственный заказ был сформулирован предельно просто: разработать легкий вместительный автомобиль коммерческого назначения. Конструктивные возможности хребтовой рамы уже полностью себя исчерпали, поэтому необходима была совершенно иная концепция. Опыт европейских соседей подсказал единственно правильное решение — это должен быть микроавтобус с однообъемным цельнометаллическим кузовом вагонной компоновки. Для снижения себестоимости машину необходимо максимально унифицировать с уже выпускающимися моделями ŠKODA.

В 1956 году начались работы по созданию микроавтобуса, который бы соответствовал всем предъявляемым требованиям и задачам. А уже к концу года были готовы три первых прототипа модели, получившей заводской индекс ŠKODA 979, с различными типами кузовов и бензиновым четырехцилиндровым мотором объемом 1221 см³. Чуть позже опробовали опытный образец с более мощным 1,5-литровым двигателем (заводской индекс 987).

Концепцию будущего автомобиля утвердили в 1962 году, а готовая к серийному производ-

Микроавтобус
ŠKODA 1203
дебютировал
в 1968 году.



Государственный заказ был сформулирован предельно просто: разработать **легкий вместительный автомобиль** коммерческого назначения

ству машина получила фирменный индекс ŠKODA 1203. Были построены несколько предсерийных образцов с кузовами микроавтобус, автомобиль скорой помощи и машина с грузовой

платформой. Но начать выпуск этого семейства удалось лишь шесть лет спустя. Это объясняется технологическими трудностями по перепланировке имеющихся заводских площадей



С 1968 по 1981 год на заводе во Врхлаби изготовили 69 727 экземпляров ŠKODA 1203 с различными кузовами.

для параллельного производства универсалов ŠKODA 1202 и машины совершенно иной конструкции. Для изготовления ŠKODA 1203 требовалось переоборудовать конвейер, освоить новые кузовные штампы, модернизировать оборудование и т. д.

В 1962 году параллельно велись работы по созданию легких утилитарных машин для сельскохозяйственных нужд, производить их планировали на мотоциклетном заводе Ceska Zbrojovka (CZ) в городе Страконице. Опытная модель ŠKODA 998 Agromobile представляла собой легкий развозной грузовик с двухместной кабиной и платформой для перевозки людей и грузов. В автомобиле использовались узлы и агрегаты ŠKODA 1203, но конструкция его кузова была необычной — с мягким брезентовым тентом и тремя откидными бортами. При необходимости двери, рамка лобового стекла и металлический каркас легко снимались. В рамках данного проекта было изготовлено 13 ходовых прототипов, но наладить производство этой оригинальной модели так и не удалось.

В конце 1968 года из ворот завода во Врхлаби выехал первый серийный экземпляр микроавтобуса ŠKODA 1203. Фактически с начала работ над новым семейством прошло двенадцать лет. Новинка имела элегантный однообъемный кузов с 64-сильным бензиновым мотором объемом 1221 см³, унифицированный с другими моделями марки ŠKODA. Доступ к нему осуществлялся из салона. Собственная масса машины составляла 1170 кг, а грузоподъемность достигала 1 т.

Первым начали выпускать развозной фургон с двухместным салоном, отделенным от грузового отсека перегородкой. Далее наладили производство восьмиместного микроавтобуса. Со временем линейку модификаций расширили за счет 5-местной версии комби, развозного грузовика с бор-



Прототип утилитарного ŠKODA 998 Agromobile был создан на узлах и агрегатах ŠKODA 1203.

« Было изготовлено 13 ходовых прототипов ŠKODA 998 Agromobile, но наладить производство этой оригинальной модели так и не удалось

товой платформой, скорой помощи, машины ритуальных услуг и рефрижератора. Кроме того, существовали специальные версии для ветеринарной службы, подразделений пожарной охраны и полиции. Автомобили семейства ŠKODA 1203 стали незаменимыми помощниками для нескольких поколений жителей Чехословакии.

В начале 70-х в конструкторском бюро велись работы по дальнейшей модернизации семейства 1203. Так, в 1972 году был построен опытный образец цельнометаллического развозного фургона ŠKODA 778. Автомобиль имел более совершенный дизайн кузова, большое лобовое стекло, обеспечивающее лучшую обзорность, а главное — более мощный 1,5-литровый бензиновый двигатель. Но этой машине так и не суждено было стать на конвейер.

В 1973 году выпуск ŠKODA 1203 наладили параллельно на автомобильном заводе TAZ в городе Трнава, а с 1981-го производство модели перевели полностью на это предприятие. Всего с 1968 по 1981 год на заводе во Врхлаби изготовили 69 727 экземпляров ŠKODA 1203 с различными кузовами.

После обретения Чехией и Словакией независимости в январе 1993 года автомобили семейства 1203 выпускались под маркой TAZ. Последний экземпляр сошел с конвейера в 1999-м. Машины образца 90-х оснащались 5-ступенчатой механической коробкой передач, а объем двигателя был увеличен до 1440 см³. Но конструктивно это был все тот же мотор, который сконструировали еще до Второй мировой войны для ŠKODA Popular 1100 OHV.



FABIA R5

НАС НЕ ВЗЯТЬ НА СЛАБО!

Команда ŠKODA Motorsport не теряет времени в межсезонье, развлекая своих пилотов (а заодно и миллионы поклонников!) необычными спортивными состязаниями, в которых принимает участие непобедимая на раллийных трассах FABIA R5

Как говаривал великий барон Мюнхаузен, нам всем нужно почаще улыбаться. Да и разве можно провести межсезонье без огонька, если у тебя — самая успешная команда в мировом раллийном зачете WRC 2, самая быстрая раллийная машина FABIA R5 и самые талантливые молодые пилоты? Судя по такому набору вводных, у ŠKODA Motorsport и за пределами основного чемпионата мира найдется чем развлечься.

В ŠKODA Motorsport решили устроить для FABIA R5 сразу три необычных челленджа. Примечательно, что за руль автомобилей сели горячие финские парни — участник мирового чемпионата по ралли Калле Рованпера и Юусо Нордгрэн.

Кто первый?

Первым испытанием стал драг-рейсинг — популярная в США автомобильная дисциплина, которая совсем недавно вошла в статус официаль-

ного автоспорта. По сути своей — это просто гонки по прямой, разве что разворот в конце этой прямой доставляет пилотам дополнительную сложность, а зрителям дарит море впечатлений. Зато FABIA R5 смогла продемонстрировать свои мощностные характеристики.

Вторым испытанием стал... автомобильный футбол. Попробуйте, управляя раллийным болидом, загнать в ворота соперника легкий гигантский мяч! На что способна FABIA R5 в руках



В КОМАНДНОЙ ПОЛИТИКЕ ŠKODA Motorsport уже много сезонов подряд привыкли зажигать молодые звезды. В команду берут даже очень молодых гонщиков, был бы потенциал! Финские пилоты считаются одними из самых быстрых в мире, ведь они воспитываются и растут на финских уникальных трассах. А в ŠKODA Motorsport они получают огранку своего мастерства.



пилота мирового класса? На виртуозную управляемость и точнейшие реакции рулевого управления. Гол!

Ну и третьим вызовом стали гонки масштабных моделей, а пилоты команды еще раз доказали, что все мальчишки любят игрушечные машинки. Кстати, не спешите удивляться: знаете ли вы, что радиомодельный спорт является серьезным делом, а опытные спортсмены в этом направлении посвящают тренировкам времени едва ли не столько же, сколько заводские пилоты?

Выносите приз!

Да, все самое настоящее, с медалями, кубками, призовыми очками и решающими секундами будет происходить для ŠKODA Motorsport на мировых раллийных трассах весь год до самого ноября. А пока команда просто воспользовалась случаем прогреть хорошенько азарт и эмоции перед решающим сезоном. И мы считаем — правильно сделала!

КОНКУРЕНЦИЯ ВНУТРИ КОМАНДЫ — обычное дело для серьезных структур, к которым относится и ŠKODA Motorsport.



И ТЕМ БОЛЕЕ ПРИЯТНО, когда пилотам выпадает шанс размяться в ближнем бою без риска проиграть.



КАК ŠKODA СОТРУДНИЧАЕТ С ГОСУДАРСТВЕННЫМИ СТРУКТУРАМИ: ПРИМЕР ДЛЯ ПОДРАЖАНИЯ

Сотрудничество автомобильных компаний и государственных структур существует во всех странах, где есть автомобильное производство, но структура совместной работы не всегда строится по продиктованным властью шаблонам. Пример ŠKODA AUTO и Млада-Болеслава показывает, что осознанность компании может принести намного больше пользы как компании, так и окружающим

С помощью недавно созданного благотворительного фонда ŠKODA AUTO помогает улучшить привлекательность Млада-Болеслава, Космонаси и окружающих общин. Богдан Войнар, член правле-

ния ŠKODA AUTO по человеческим ресурсам, подробно представил проект вместе с представителями города Млада-Болеслава, Космонаси и Союза KOVO. Он считает, что компания в состоянии позаботиться об

уровне жизни граждан и может финансировать инфраструктурные проекты: «Благодаря новому целевому фонду мы сможем сделать важные инвестиции и оказать устойчивую поддержку государственному сектору

в улучшении инфраструктуры. Млада-Болеслав является домом нашей компании, и ŠKODA AUTO осознает свою социальную ответственность. По этой причине мы помогаем улучшить качество жизни наших сотрудников, а также всех жителей региона Млада-Болеслава».

ŠKODA AUTO подчеркивает свою связь с родным городом компании и обязуется всесторонне улучшить привлекательность региона Млада-Болеслав. Подробности сотрудничества были озвучены на круглом столе в Млада-Болеславе. Кроме Богдана Войнара там присутствовал Йиржи Бушка (первый заместитель мэра Млада-Болеслава), Робин Повшик (заместитель мэра Млада-Болеслава), Йиржи Мюллер (мэр Космонаси) и Эдуард Масарчик Кос (заместитель мэра Космонаси).

Благотворительный фонд ŠKODA AUTO составляет 30 миллионов евро. В ближайшие три года предполагается направить инвестиции в Млада-Болеслав и прилегающие районы. Для этого ŠKODA AUTO тесно сотрудничает с партнерами из политики, администрации и гражданского общества. Производитель автомобилей сотрудничает, в частности, с правительством Чехии, городскими властями Млада-Болеслава и Космонаси, администрациями близлежащих городов и населенных пунктов, а также с областью Центральной Богемии. ŠKODA AUTO также стремится мотивировать другие коммерческие организации в регионе к участию в программах фонда.

Представители компании ŠKODA AUTO провели немало бесед с различными заинтересованными группами в целях подробного выяснения потребностей жителей региона. Богдан Войнар представил результаты опроса на круглом столе. Итоги исследований показали, что большинство жителей хотели бы повысить уровень безопасности в городе и регионе,



«Благотворительный фонд ŠKODA AUTO составляет 30 миллионов евро. В ближайшие три года предполагается направить инвестиции в Млада-Болеслав и прилегающие районы.

улучшить жилищные условия, оптимизировать транспортную сеть и расширить спектр досуга.

ŠKODA AUTO также демонстрирует свою открытость к новым решениям. На сайте www.noveboleslavsko.cz для этого создан опрос, который может собрать и структурировать конкретные предложения по проекту «Десять недель для региона Млада-Болеслав». Таким образом, жители могут предложить, какие другие проекты могут быть рассмотрены в 2019 году.

Следует отметить, что благотворительный фонд — это не первый проект ŠKODA AUTO в регионе. В 2018 году ŠKODA AUTO подарил автомобили нескольким колледжам в регионе, а также муниципальной полиции Млада-Болеслава. Муниципальная полиция также получила чек на два миллиона чешских крон. Кроме того, ŠKODA передала четыре автомобиля нескольким колледжам, в которых есть свои автошколы.

Важнейшей миссией компании является обеспечение долгосрочной и стабильной работы на главном

заводе ŠKODA AUTO в Млада-Болеславе. С этой целью ŠKODA AUTO постоянно работает над развитием перспективных технологий, таких как электромобильность. В дополнение к электромобилям завод в Млада-Болеславе также ориентируется на производство электрических компонентов для моделей нескольких марок Volkswagen Group.

Кроме того, ŠKODA AUTO также продвигает технологии будущего для городского движения. Совместно с городскими властями и поставщиком энергии ŠKO-ENERGO производитель автомобилей построил станцию быстрой зарядки для электромобилей мощностью 50 кВт в музее авиации в аэропорту Млада-Болеслава. Для продвижения электромобилей ŠKODA AUTO запустила крупнейшую инвестиционную программу в своей истории. В течение следующих пяти лет производитель автомобилей намерен инвестировать около двух миллиардов евро в электромобильность и связанные с ней новые технологии.

ИЗ ХАНОЯ В ХАЛОНГ

Бухта Халонг — это одно из тех мест на нашей планете, которые определенно стоит посетить. Ее пейзажи способны очаровать даже самого заядлого путешественника



Как добраться



Из Украины во Вьетнам — только на самолете, хотя это недешево. А вот передвигаться по самому Вьетнаму можно разными способами. От Ханоя до Халонга проложена вроде бы не такая длинная дорога — всего 170 км. Но пускаться по ней в путь на автомобиле или мотоцикле стоит только очень опытным путешественникам — движение во Вьетнаме, мягко говоря, сложное. Есть еще местные автобусы, а безопаснее всего присоединиться к туристической группе.

О тправной точкой нашего путешествия по Вьетнаму стал Ханой. Отсюда до Халонга всего 170 километров. Для посещения Вьетнама гражданам Украины нужна виза. Оформить ее можно заранее в посольстве либо в аэропорту по прилете, но для этого нужно иметь так называемое Invitation letter — пригласительное письмо.

Ханой — столица, второй по численности населения город страны после Хошимина. И города эти совершенно не похожи друг на друга. Оба в свое время были столицами Французского Индокитая, но Хошимин — всего лишь около пятнадцати лет, а Ханой — целых пятьдесят, до середины прошлого века, что весьма ярко сказалось на стилистике архитектурных сооружений. Особенности «индокитайского стиля» — разнообразие форм крыш, небольшие балкончики, декор, заимствованный из зодчества Вьетнама, Индии, Камбоджи, Лаоса и Китая. Обязательно уделите Ханю хотя бы два дня. Ведь просто гулять по его улочкам — уже огромное удовольствие.

Как перейти дорогу?

Что пешеходом, что водителем здесь быть совсем не просто. Выйдя из отеля, я сразу вспомнила слова из увиденной когда-то телепередачи: «Вьетнамский город — кипящий котел хаоса». Движение, кажется, не прерывается ни на мгновение. Чтобы перейти дорогу, нужно... просто ступить на проезжую часть и лавировать между скутерами, мотоциклами, машинами и велосипедами. Никто не уступит и не снизит скорость (благодаря абсолютно сумасшедшему трафику она невысокая). На небольших перекрестках все едут и идут одновременно во все стороны, да еще и зачастую уткнувшись при этом в телефоны. А на больших, даже при наличии светофора, стоит смотреть не на цвет его сигнала, а на транспорт на дороге и действовать по ситуации.

Взять в аренду скутер можно повсеместно. В среднем это стоит 7 американских долларов в день (во вьетнамских донгах предлагают цену в 180 000), паспорт оставляете в залог, и двухколесный транспорт

✓ НА БЕРЕГАХ ОЗЕРА ТЭЙ исторический облик города пересекается с современным, и красуются новые районы с симпатичными высотками.



^ ВЬЕТНАМСКИЙ ГОРОД — кипящий котел хаоса. На дорогах — бесконечный поток скутеров, мотоциклов, машин и велосипедов.



ваш. Еще нужно будет оплатить бензин (17 530 донгов за литр). Но вы правда к этому готовы?

А вот на вопрос про автомобиль в четырех пунктах проката мне сказали «нет», а в пятом, что это будет дорого и бесполезно из-за пробок. И сотрудники проката правы. В пределах центра города местные предлагают подвезти туристов на своих мотоциклах или, покрутив педали, докатить вас до нужного адреса. Естественно, за денежное вознаграждение. А большинство машин на улицах — это такси.

Объясняем на пальцах

Если вы не владеете вьетнамским, общаться в Ханое придется на языке жестов: тут мало кто знает английский. И даже те, кто выучил пару слов, произносят их с таким акцентом, что проще всю суть дела показать на пальцах. Но это только придает поездке свою изюминку. Ведь люди во Вьетнаме в основном радушные. Забегая вперед, скажу, что Северный Вьетнам оказался душевнее и безопаснее Южного.

В Ханое мы жили у озера Возвращенного Меча. Легенда гласит, что именно здесь волшебная черепаха подарила вьетцу Ле Лою меч, который помог ему победить китайскую армию. После войны он был провозглашен императором и основал династию Ле. А черепаха забрала меч обратно, когда однажды Ле Лой плыл на лодке по озеру.

Другие достопримечательности отсюда в шаговой доступности. Каждый турист в Ханое приходит к мавзолею Хо Ши Мина, первого президента Демократической Республики Вьетнам.








Вереница узких жилых улиц в центре Ханоя, по которой проходят поезда, — это диковинка для туристов и обычное течение жизни для местных

Рядом — президентский дворец и буддийская «Пагода на одном столбе». А по дороге к ним можно посмотреть на Ханойскую цитадель и Храм Литературы — комплекс пагод с парком, посвященный Конфуцию, где когда-то функционировал первый вьетнамский университет.

Самое невероятное, что есть в центре Ханоя, — это вереница узких жилых улиц, по которой проходят поезда! На карте просто отмечены железнодорожные пути, а на деле буквально в метрах двух от них стоят домики и живут люди. Сидят на стульчиках прямо у рельс, готовят, едят, болтают с соседями, сушат белье, паркут велосипеды и скутеры. И прячутся, когда идет поезд.

СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ, грн.

	Билет на самолет Киев — Ханой — Киев	25 000
	Билет Ханой — Халонг — Ханой, с проживанием 1 ночь в Халонге и питанием	3100
	Гостиница в Ханое (сутки)	350
	Питание в Ханое (сутки)	300
	ИТОГО*	32 650

* Цены указаны на 1 человека, поездка 7 дней

Мост или озеро?

Среди достопримечательностей также отмечен мост Лонг Бьен через Красную реку (Хонгха), построенный более 100 лет назад. Ржавые конструкции внушительных размеров выглядят колоритно, но мутные воды реки и трущобы на берегу вызывают не самые приятные эмоции.

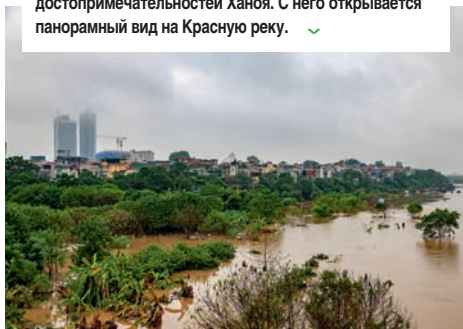
Лучше целый день погулять вдоль озера Тэй (оно же Западное озеро), где исторический облик города пересекается с современным. На его территории находится старейшая пагода Чанкуок, а вокруг на берегах «растут» новые дорогие районы с симпатичными высотками. Здесь можно взять напрокат катамаран и полюбоваться панорамами с воды. Очень красиво и на закате особенно романтично.

Там, где дракон разбил горы

Выезжаем из Ханоя рано утром. Примерно четыре часа пути — и мы у заветной цели. Бухта Халонг, расположенная в Тонкинском заливе Южно-Китайского моря, — объект всемирного наследия ЮНЕСКО. Легенд о ее возникновении несколько, и все они связаны с драконом: своим могучим хвостом он разбил горы на 3000 мелких скалистых островов, а может быть, все это — сам гигант, спящий в море.



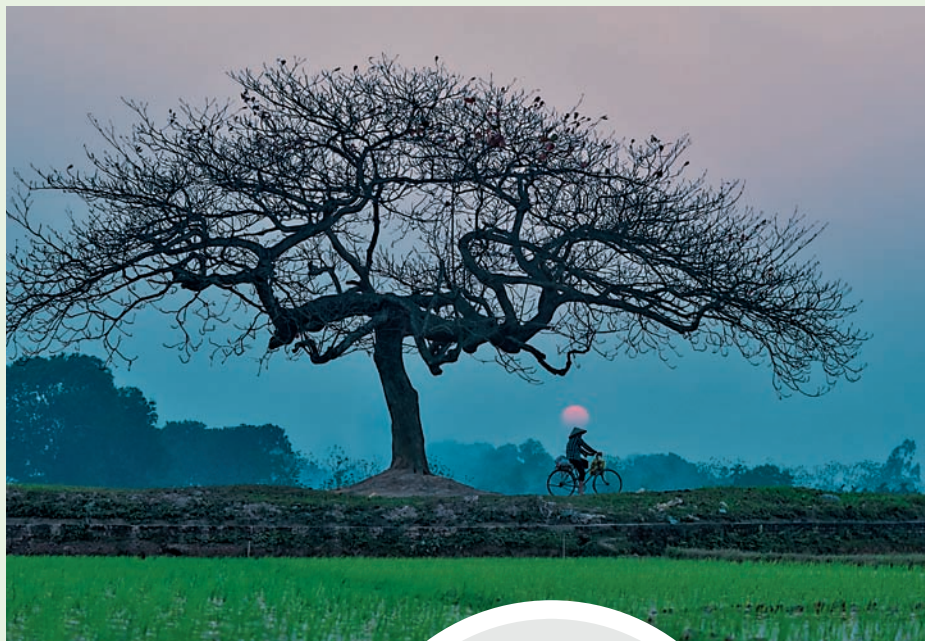
^ МОСТ ЛОНГ БЬЕН отмечен среди основных достопримечательностей Ханоя. С него открывается панорамный вид на Красную реку. ^



^ МАВЗОЛЕЙ ХО ШИ МИНА, визитная карточка города. ^

^ БУХТА ХАЛОНГ — это более 3000 скалистых островов. Между ними можно лавировать на романтических лодках, а можно отправиться в круиз с ночевкой на корабле — так получится увидеть намного больше. ^





◀ «ПАГОДА НА ОДНОМ СТОЛБЕ» — святыня, расположенная недалеко от мавзолея Хо Ши Мина, считается одной из самых знаменитых во Вьетнаме. Внешне напоминает цветок лотоса — буддийский символ чистоты.

Чтобы пробраться через лабиринты бухты, можно купить билет на лодку. А лучше — на двух- или трехдневный круиз с ночевкой на корабле. Кораблики откровенно повидавшие виды, но каюты уютно оформленные и очень комфортные, а на верхней палубе обычно организована зона с шезлонгами.

Особенности бухты Халонг — это не только бесчисленное множество островков, но и обилие пещер и гротов. В программу круиза обычно входит посещение огромной пещеры Hang Sung Sot и «пересадка» на каяки, на которых можно подплыть к могучим скалам совсем близко и даже дотронуться до них рукой. Частенько туристам предлагают также посетить небольшой остров Ти-Топ с песча-

ным пляжем и смотровой площадкой на самой вершине. Ступеньки, ведущие наверх, кажутся бесконечными, и преодолеть подъем не так просто, зато вид сверху открывается потрясающий.

В качестве альтернативы круизу можно устроить отдых на самом большом острове — Катба, это национальный парк. Там есть на что посмотреть, а остановиться можно в отеле. Правда, купаться тут, пожалуй, не стоит. В местных водах, к сожалению, очень много мусора... А ведь это один из самых впечатляющих уголков нашей планеты.

Петлять среди зеленых островов, наблюдать с палубы, как за горизонт или за скалы Халонг Бэй падает солнце, ночью любоваться звездным

ГДЕ ЖИТЬ И ГДЕ ПОЕСТЬ



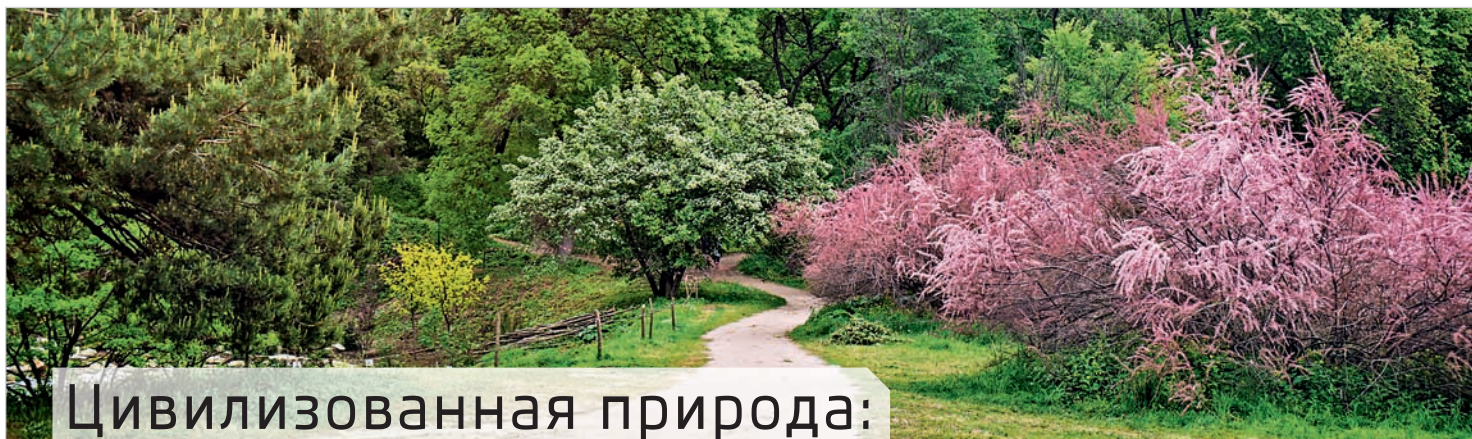
Поесть в Ханое можно в буквальном смысле на каждом шагу. Здесь есть все: от передвижных прилавков с фруктами и закусками и уличных забегаловок с местной кухней до известных по всему миру сетей быстрого питания. От покупки непонятных шашлычков с таких прилавков мы все-таки воздержались, а рис с морепродуктами в уличном кафе попробовали — вкусно! В конце концов, если есть опасения по поводу качества блюд, всегда можно купить проверенный бургер, так что голодными вы точно не останетесь. Особую атмосферу кафе и ресторанам здесь придают узенькие открытые балкончики, на которых также расположены столы и стулья. Крайне рекомендуем пообедать или выпить чашечку кофе с видом на город.

Где остановиться? Как и в любом городе, в Ханое можно выбрать жилье разного уровня. Мы остановились в бюджетном Madam Moon Guesthouse: завтрак включен в стоимость, шаговая доступность от всех достопримечательностей, Wi-Fi, за дополнительную плату отель предоставляет трансфер из аэропорта и трансфер до Халонга. Очень удобно.

небом и просыпаться на рассвете вместе с криком птиц — вот для чего мы сюда ехали.

Между тем наше путешествие по Вьетнаму только начиналось. Теперь берем курс на юг. Это значит, что впереди бескрайние пляжи и море. Точка назначения — Дананг, что почти в 800 километрах от Ханоя. Продолжение следует...

✍️ Светлана Парфенова



Цивилизованная природа: ЛУЧШИЕ ПАРКИ УКРАИНЫ

Весна — совершенно особое время. Оживающая после зимней спячки природа так и манит. Хочется забыть про все дела, сесть в любимую ŠKODA и уехать в какой-нибудь парк, где извилистые тропинки, запах цветов и щебетание птиц заставляют задуматься об истинных ценностях и неподдельной радости. К счастью, таких мест в Украине не так уж и мало. Мы отобрали лучшие из них.



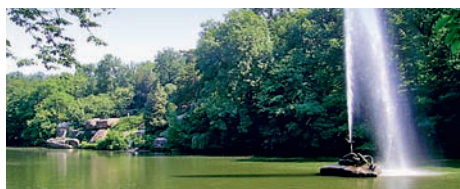
1

Киевский ботанический сад славится огромным количеством разнообразных растений. В прошлом году Национальный ботанический сад имени Н. Н. Гришко отпраздновал свое столетие. Сейчас коллекционный фонд НБС насчитывает около 11 180 таксонов — тут есть на что посмотреть.



2

Парк культуры и отдыха им. М. Горького, г. Харьков. Энергетика этого места способна всерьез и надолго зарядить кого угодно мощной дозой позитива. Природа тут не на первом месте, но постоянная активность и регулярно проходящие мероприятия придают парку Горького атмосферу небывалого драйва.



3

Дендропарк «Софиевка» — главная достопримечательность города Умани. Этот парк впечатляет размерами — в нем легко можно провести целый день и при этом не успеть осмотреть его полностью. К слову, он красив не только весной, но и осенью.



4

Дендропарк Александрия, г. Белая Церковь. Парк напоминает «Софиевку», но не такой большой и более уютный. Обойти его можно за несколько часов, но впечатления останутся очень теплые — обязательно захочется вернуться еще раз.

БУДЬ ПЕРЕМОЖЦЕМ. ЯК ŠKODA

ŠKODA KODIAQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LIKE ŠKODA



«Гаряча» інформаційна лінія: 0 800 500 023

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.
eurocar.com.ua

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

БУДЬ СОБОЮ. ЯК ŠKODA

ŠKODA KAROQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LIKE ŠKODA



«Гаряча» інформаційна лінія: 0 800 500 023

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

eurocar.com.ua

ЄВРОКАР