



# ŠKODA Style

№2 (47) 2019

## ŠKODA KAROQ ДЛЯ НАШИХ ДОРОГ



### Тест-драйв

ŠKODA KAROQ оказался лучшим решением для украинских дорог

### Шины

Эволюция автомобильных колес в контексте истории развития ŠKODA

### Флагман

Мировые продажи ŠKODA SUPERB третьего поколения достигли полумиллиона

### Технологии

Популярность электромобилей влечет за собой появление новой инфраструктуры

# БУДЬ СТИЛЬНИМ. ЯК ŠKODA ŠKODA FABIA



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



«Гаряча» інформаційна лінія: **0 800 500 023**

\*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

[eurocar.com.ua](http://eurocar.com.ua)

**ЕВРОКАР**  
eurocar.com.ua

# Инвестиции в себя

**П**равила игры и конкуренция на автомобильном мировом рынке изменились: новых моделей и новых классов/подклассов становится настолько много, что одним лишь разнообразием модельного ряда и набором бортовых функций никого уже не удивить. Развивайся или уходи! И у ŠKODA есть достойный ответ на этот рыночный и репутационный вызов.

На сегодняшний день у ŠKODA в наличии есть все козыри, чтобы развивать свой бренд в ногу со временем: специальные научно-исследовательские лаборатории, которые работают с внедрением телекоммуникационных технологий в популярные модели вне зависимости от класса и цены, электрические и гибридные автомобили на очереди к стапелям сборочных линий, активная талантливая молодежь и специ-

ализированные школы, где обучаются лучшие умы чешского бренда.

Разработать системы для «умных» городских потоков, вывести автомобиль на новый уровень взаимодействия с потребителем, изменить само представление об экологичности и социальной ответственности бренда — это уже не программа перспективных идей, а ежедневный труд для самых разных специалистов ŠKODA в разных странах.

В Украине у ŠKODA свои задачи с прицелом на национальные перспективы — укрепление положения и доли на рынке, вывод новых моделей, повышение стандартов технического обслуживания, внедрение качественного постпродажного обслуживания и новых инновационных сервисов для самых разных сфер жизни наших водителей.

**«Шкода Стайл»**  
№2 (47), 12.06.2019

**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 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 № 17197

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.





18



14



8

- 6 НОВОСТИ**  
Семь интересных фактов из жизни ŠKODA
- 8 ЛУЧШАЯ ИНВЕСТИЦИЯ**  
Как обучают профессиональных автомобильных дизайнеров
- 12 ПЛАТА ЗА БУДУЩЕЕ**  
У ŠKODA свой подход к строению электромобилей
- 14 ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA KAROQ**  
Проверяем, на что способен чешский кроссовер в украинских условиях

- 18 БУДУЩЕЕ БЛИЗКО**  
Концепт VISION IV приоткрывает завесу будущего ŠKODA
- 22 НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ**  
Подготовка технических специалистов — важная задача для ŠKODA
- 26 СЛОЖНОСТИ ВЫБОРА**  
Как не ошибиться, выбирая между кроссовером и хэтчбеком
- 28 ИЗОБРЕТЕНИЕ КОЛЕСА**  
Какими могут стать автомобильные шины в ближайшем будущем







30

## ФЛАГМАН УСПЕХА

С каждым днем  
популярность ŠKODA  
SUPERB растет



**30 ФЛАГМАН УСПЕХА**  
Продажи ŠKODA SUPERB  
третьего поколения достигли  
полумиллиона

**32 КОЛЕСА XX ВЕКА**  
Эволюция автомобильных  
шин и дисков во времена  
развития ŠKODA

**34 ИСТОРИЯ**  
В середине 60-х в истории  
ŠKODA было несколько  
интересных событий

**40 СПОРТ**  
Неожиданная череда сюрпризов  
в WRC 2

**42 БУДУЩЕЕ АВТОПРОМА**  
Как будет развиваться  
автопром в ближайшем будущем

**44 ПУТЕШЕСТВИЕ**  
Хотинская крепость —  
жемчужина Украины

**50 ДОСУГ**  
Водные процедуры —  
лучшие идеи для активного отдыха



## ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

### Новый стиль и новые вершины

**1/ Дилерский центр — первое впечатление о самой марке.**

И для того, чтобы дать своим клиентам самое современное окружение и самые высокие стандарты обслуживания, все дилерские центры ŠKODA в Украине обновили дизайн интерьера и экстерьера. Этот проект реализован в рамках «Стратегии дис-



трибуции ŠKODA» и воплотил практические и комфортные решения как для клиентов, так и для сотрудников. Новый дизайн основывается на комбинации современных технологий, качественных материалов и рациональной планировки пространства, отражая новую коммуникационную философию чешского бренда и его инновационность.

### Рекорды без запинок

**2/ ŠKODA AUTO: начало года стало рекордным с точки зрения продаж новых автомобилей.**

Цифры первого квартала 2019 года принесли чехам очередной повод для гордости и радости: по сравнению с отчетным периодом прошлого года в этот раз ŠKODA AUTO увеличила продажи на 8,2%, заработав более 410 млн евро прибыли. Такой прорыв стал возможен благодаря и немалым инвестициям в качество и модельный ряд — в этом году ŠKODA вложила в свое развитие на 74,3% больше, чем в прошлом.



### Легенды на выставке классики

**3/ Имея за плечами более 100 лет опыта в конструировании и производстве автомобилей, ŠKODA умеет удивить любителей старины.**

В этот раз чешский производитель появился на выставке автомобильной классики Bodensee Klassik, которая проходит в Германии, на берегу озера Констанц, сразу с несколькими уникальными экземплярами. Прекрасную эпоху автомобильного люкс-сегмента представлял ŠKODA SUPERB 3000 OHV, лимузин, изменивший представление мира о комфорте. В честь



60-летнего юбилея ŠKODA OCTAVIA на выставку приехали редкие экземпляры модели. В статусе редких гостей были также представлены и заднемоторное купе ŠKODA RAPID 135, которое имело все спортивные задатки, и по-настоящему уникальный SUV TREKKA, которые производились тиражом не более 3000 экземпляров.





## Время чистой энергии

**4/** Горячая любовь ŠKODA к велоспорту и экологическим решениям проявилась в новой коллекции городских велосипедов. Чешская марка известна своими разработками и популяризацией велодвижения в городах. Новая коллекция велосипедов 2019 года предлагает широкую линейку — от детских до дорожных скоростных велосипедов, всего 16 новых моделей. Кроме этого, отдельные модели велосипедов получили новые цвета, один из которых напрямую связан с историей знаменитой гонки Tour de France. И конечно же, в линейке появилось больше электрических моделей.



## Сразу три номинанта

**5/** Престижный немецкий автожурнал Auto Bild Allrad подвел итоги конкурса «Полноприводное авто года». Три модели чешского бренда были названы лучшими, по мнению авторитетного жюри и читателей журнала. ŠKODA: KODIAQ, OCTAVIA COMBI SCOUT и полноприводный SUPERB — каждый из них собрал наибольшее количество очков за свои внедорожные качества, комфорт и утилитарность.

## Молодые таланты IT-сферы

**6/** Все больше грантов посвящается молодым инженерам и программистам.

Научно-исследовательское подразделение ŠKODA AUTO Digilab стало партнером международного конкурса молодых IT-специалистов в Праге. 22 команды из 13 стран представляли свои решения для взаимодействия ТС в потоке и для мобильных приложений, облегчающих и оптимизирующих современную автомобильную жизнь. Концепция «умного города», где все участники движения взаимодействуют с помощью коммуникационных протоколов и понятных интерфейсов, является приоритетной на сегодняшний день.



## Вместе на одной дороге

**7/** Еще раз о безопасности велосипедистов на дорогах общего пользования напомним новая кампания от ŠKODA. Безопасная дистанция, правила поведения в сложных погодных условиях, адаптация стиля вождения для автомобилистов и для велосипедистов — все это входит в масштабное исследование безопасности от чешских аналитиков.





# ЛУЧШАЯ ИНВЕСТИЦИЯ

Дети — наше будущее, а затраты на их образование можно считать лучшей инвестицией в мире. В ŠKODA AUTO это прекрасно понимают и делают все возможное, чтобы вырастить из нынешних студентов толковых специалистов.





◀ ГЛАВНЫЙ ДИЗАЙНЕР ŠKODA ОЛИВЕР СТЕФАНИ лично работает со студентами, отбирая лучших для своей команды.

Одна из действующих ныне программ нацелена на подготовку профессиональных дизайнеров. Сейчас молодые таланты работают над новым кроссовером. Отправной точкой служит серийный ŠKODA KODIAQ. Задача стоит нетривиальная — сделать из него динамичный двухдверный пикап.

Это вовсе не означает, что ŠKODA готовится к производству пикапов. По крайней мере, в ближайших планах компании модели с таким типом кузова не значатся. Скорее, такая постановка задачи перед студентами вызвана всем известным принципом «тяжело в учении — легко в бою». Тот, кто сможет

ŠKODA STUDENT CONCEPT CAR  
WILL BE A PICKUP VERSION OF THE  
KODIAQ Massive wheels, sharp edges  
and sculptural surfaces define the pickup  
version of the ŠKODA KODIAQ, the 2019  
ŠKODA Student Concept Car.

ŠKODA  
Academy





нарисовать действительно стоящий макет двухдверного пикапа из серийного ŠKODA KODIAQ, на самом деле способен на многое.

Это уже далеко не первый проект ŠKODA, который создается руками студентов. Многие видели концепткар ŠKODA SUNROQ, созданный кабриолет на базе ŠKODA KAROQ, стильное купе с внушительным клиренсом ŠKODA ATERO, компактный городской ŠKODA CITIJET и другие не менее интересные разработки. Студенческие проекты ŠKODA AUTO демонстрирует уже шесть лет подряд.

В этот раз над макетом двухдверного пикапа трудятся 35 студентов в возрасте от 17 до 20 лет. Примечательно, что в этой команде есть шесть девушек, что является редкостью для проектов такого рода.

В июне 2019 года автомобиль будет представлен журналистам и общественности. Каждый год, начиная с 2014 года, этот практический студенческий проект демонстрирует превосходный стандарт профессиональной подготовки в Профессиональном

## Идеи, впервые продемонстрированные в студенческих работах, часто принимаются профессиональными дизайнерами. Некоторые из них уже успели найти свое применение в серийных моделях марки ŠKODA

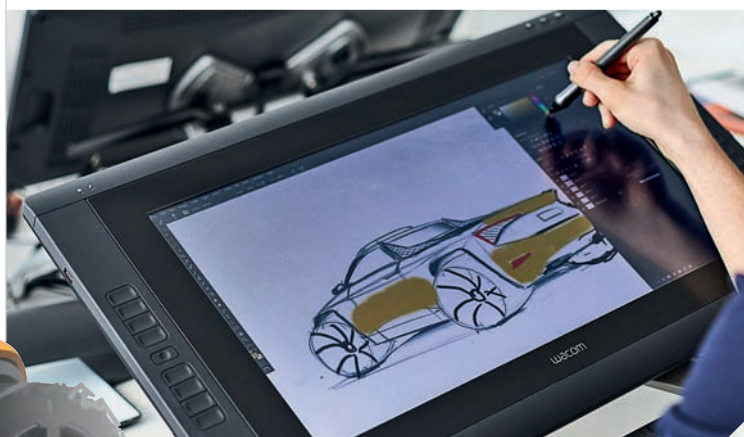
училище ŠKODA в Млада-Болеславе, история которого насчитывает более 90 лет.

Для участвующих студентов этот реальный проект представляет собой важнейший этап их профессиональной подготовки. Он позволяет им продемонстрировать свои творческие способности и талант в качестве разработчиков, даже когда они еще учатся своему ремеслу.

Студенты в восторге от такого подхода. Одна из участниц проекта Зузана Отрадовская уверена, что «студенческий автомобиль — это фантастический проект, раскрывающий потрясающие перспективы». Она благодарна своим наставникам. «Где

еще у вас есть эта уникальная возможность построить свой собственный автомобиль в рамках вашей профессиональной подготовки, в небольшой команде и при поддержке опытных инженеров ŠKODA? Дизайнеры и преподаватели тратят время и усилия для нашего обучения, в то время как они могли реализовать свои собственные идеи и видения», — говорит она.

Также важно, что в проекте принимает участие сам главный дизайнер ŠKODA Оливер Стефани и члены его команды. Все участники проекта общались с ним на начальном этапе проекта и имеют возможность связаться с членами его команды в случае необходимости.



Задача у студентов непростая — превратить кроссовер в пикап. В ход идут не только смелые фантазии, но и современные технологии.

Несмотря на обилие современного оборудования и программного обеспечения, простой карандаш остается одним из основных инструментов. >





Стремительный рост популярности электромобилей обязывает автопроизводителей не только строить электромобили, но и вкладывать средства в разработку и внедрение всей сопутствующей инфраструктуры.

## ПЛАТА ЗА БУДУЩЕЕ

**П**ланы ŠKODA AUTO по части строения электромобилей и подзаряжаемых гибридов весьма четкие и прозрачные. Концептуальные разработки семимильными шагами приближаются к серийным образцам, а значит, и дорожные тесты уже проводятся.

Для этих операций уже сейчас используют более 300 зарядных

станций, правда, пока в режиме тестирования. Рабочий режим будет запущен в самое ближайшее время, ведь запуск ŠKODA SUPERB с гибридным приводом с подключаемым модулем и полностью электрическим CITIGO запланирован на 2019 год.

К 2025 году ŠKODA AUTO планирует потратить около 32 миллионов евро на строительство внутренней



## Сомнений в том, что будущее автомобильного мира электрическое, с каждым днем остается все меньше. Развитие электромобильности идет потрясающими темпами

инвестировал около 3,4 млн евро в расширение инфраструктуры зарядки на заводе: 1,65 млн евро ушло на модернизацию и расширение энергосистемы. ŠKODA AUTO потратила еще 1,75 млн евро на установку более 300 точек зарядки, в том числе более 220 станций переменного тока и более 80 современных станций зарядки постоянного тока.

Первые модели ŠKODA с электроприводом появятся в 2019 году.

Первой моделью, которая будет выпущена, станет полностью электрическая версия ŠKODA CITIGO, затем ŠKODA SUPERB с подключаемым гибридным приводом. В 2020 году будет запущена производственная версия исследования ŠKODA VISION iV, недавно представленного на Женевском автосалоне.

В течение следующих четырех лет ŠKODA AUTO планирует инвестировать два миллиарда евро в развитие электромобилей и новых услуг мобильной связи в рамках своей стратегии развития до 2025 года, что делает ее самой комплексной инвестиционной программой в истории ŠKODA AUTO.

зарядной инфраструктуры с почти 7000 пунктов зарядки на трех чешских заводах в Млада-Болеславе, Квасинах и Врхлаби и вокруг них. Зарядные станции будут доступны для использования, главным образом, сотрудниками предприятий.

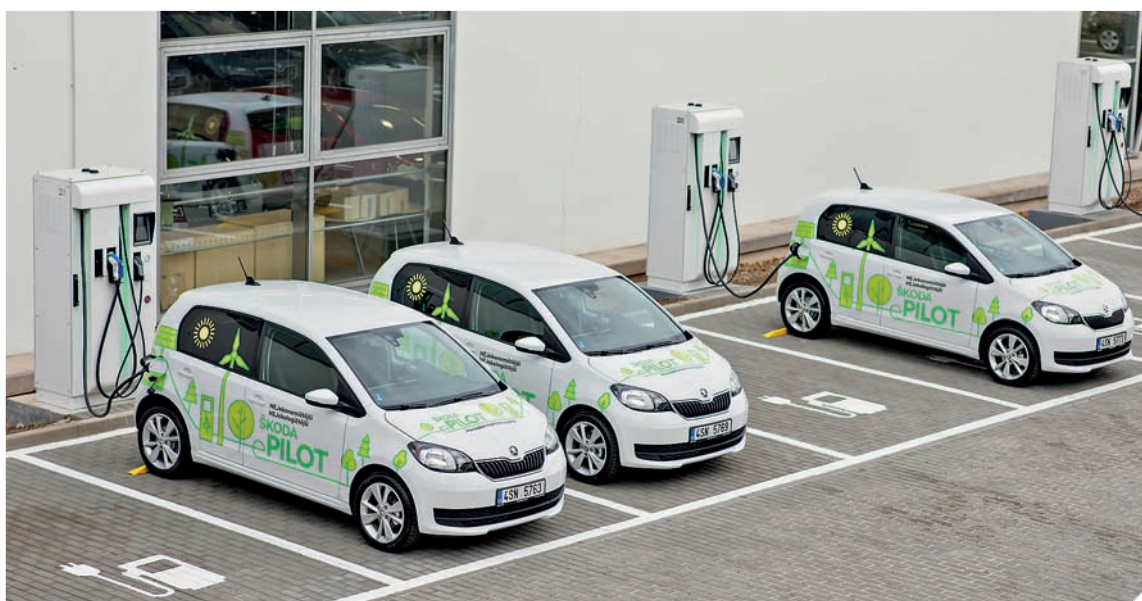
Генеральный директор ŠKODA AUTO Бернхард Майер уверен: «Будущее ŠKODA — электрическое. К концу 2022 года мы запустим более десяти электрифицированных моделей. Мы начинаем в 2019 году с SUPERB с подключаемым гибридным приводом и полностью электрическим CITIGO. В то же время ŠKODA также инвестирует в инфраструктуру: в ближайшие годы мы установим до

7000 пунктов зарядки на производственных площадях и на парковочных местах для сотрудников».

Михаил Олежелаус, член правления ŠKODA AUTO по производству и логистике, добавляет: «Подготовка к производству идет полным ходом. Мы уже обучили более 11 000 сотрудников в области электронной мобильности. Мы также инвестируем в инфраструктуру наших заводов и их окрестностей».

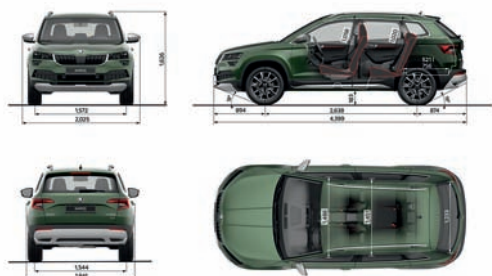
Отделы технического развития, обеспечения качества, продаж и производства уже проводят испытания зарядной инфраструктуры на заводе ŠKODA в Млада-Болеславе. В прошлом году производитель

Развитие сети зарядных станций — важный шаг. Массовый выпуск электромобилей без создания соответствующей инфраструктуры просто невозможен. Именно поэтому ŠKODA AUTO так тщательно готовится к наступлению эры электромобильности, испытывая все свои разработки в специально созданной среде. ➤



# ŠKODA KAROQ — ДЛЯ НАШИХ ДОРОГ

Кроссоверы занимают верхние строчки в рейтингах продаж не просто так. Приличный клиренс, вместимость и практичность — вот их главные козыри. Но в случае со ŠKODA KAROQ к ним прибавляется еще несколько немаловажных преимуществ, которых нет у одноклассников.











Эргономика рабочего места водителя практически эталонна — тут все на своих местах. ✓



^ Электронная панель приборов — опция, требующая доплаты. И это хорошо, ведь далеко не всем она необходима.



С появлением KAROQ компания ŠKODA зашла в сегмент, где конкуренция очень жесткая. Поэтому инженерам и маркетологам пришлось изрядно потрудиться, вооружив новичка новейшими технологическими решениями и другими преимуществами. Упор делался главным образом на практичность — широкие возможности трансформации салона, обилие современных решений и гигантский список опций, с помощью которого можно сформировать нужную конфигурацию и не переплачивать за ненужные дополнения.

## Главный козырь

Опции каждый подбирает индивидуально. Но есть вещи, которые абсолютно одинаковы для всех ŠKODA KAROQ, независимо от комплектации. К ним относится идеально подходящая для наших дорог подвеска.



^ По части вместительности и возможностей трансформации салона KAROQ вне конкуренции.

^ Для задних пассажиров отведено много пространства. Единственное, на что они могут пожаловаться, — невысокий центральный тоннель.



^ Опциональная аудиосистема обладает оменным качеством звучания.

^ На руле есть все необходимые кнопки.

На ровном асфальте KAROQ демонстрирует отменную управляемость — охотно ныряет в повороты, прекрасно держится на дуге и даже слегка поощряет активное вождение.

Высокие скорости тоже не проблема для чешского кроссовера. Он отлично держит прямую даже на скоростях свыше 160 км/ч.





^ При активном вождении работа DSG отличается феноменальной скоростью и плавностью переключений.



Мотор радует эластичностью и экономичностью.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

➤ Длина/ширина/высота, мм	4382/1841/1603
➤ Колесная база, мм	2638
➤ Снаряженная масса, кг	1393
➤ Объем багажника, л	521
➤ Дорожный просвет, мм	172
➤ Объем двигателя, см³	1498
➤ Макс. мощность, л.с.	150
➤ Макс. момент, Нм (об/мин)	250
➤ Тип привода	передний
➤ Коробка передач	автомат 7
➤ 0–100 км/ч, с	8,6
➤ Макс. скорость, км/ч	203
➤ Расход (смеш.), л/100 км	5,4
➤ Шины	215/60 R16

Но самое интересное происходит, когда дорожное покрытие начинает здорово отступать от европейских стандартов. Наши далеко не идеальные дороги для KAROQ не проблема. Он отлично справляется с колеиностью, оставленной перегруженными фурами, с участками дороги, где площадь латок составляет основную часть дорожного покрытия. Даже грунтовки и проселочные дороги KAROQ переваривает в недрах подвески играючи.

## Приятный бонус

Силовая установка KAROQ тоже дарит очень приятные эмоции. 1,5-литровый мотор прекрасно тянет во всем диапазоне оборотов. А при равномерном движении на небольших скоростях отключает пару цилиндров, экономя топливо и уменьшая количество вредных выбросов.

Быстрый DSG очень оперативно и в то же время плавно меняет передаточные числа, позволяя мотору работать в оптимальном с точки зрения экономичности режиме. В итоге расход топлива в городском режиме не превышает шести литров.

## ФАКТЫ ↓ 1

Новейший 1,5-литровый двигатель, который умеет отключать пару цилиндров, наделяет KAROQ отменной динамикой и позволяет здорово экономить топливо. Работающая в паре с ним DSG быстро и умело перебирает передаточными числами, умудряясь обеспечить высокий уровень комфорта.

## ↓ 2

Огромные возможности трансформации салона позволяют ŠKODA KAROQ поспорить по части вместимости с некоторыми коммерческими фургонами.

## ↓ 3

Подвеска отлично справляется с нашими дорогами, прекрасно держит автомобиль в поворотах. К тому же KAROQ подкупает стабильностью на высоких скоростях.



# ŠKODA VISION iV



## ŠKODA VISION iV: БУДУЩЕЕ УЖЕ БЛИЗКО

Обычно концепт-кары создаются для привлечения внимания и имеют не слишком много общего с будущими серийными моделями. Но с VISION iV ситуация иная — он вполне реален и отображает движение марки в сторону всеобщей электрификации.



**V**ISION iV несет в себе абсолютно новую платформу, на которой и будут строиться электромобили ŠKODA. Кроме того, становится очевидно, что в модельной линейке ŠKODA должен появиться кроссовер-купе. Такой тип кузова с каждым годом становится все популярнее, и игнорирование этой тенденции было бы непростительной ошибкой.

Полностью электрический кроссовер создан для демонстрации прежде всего новых технологий. Кроме того, он отображает направление дизайна будущих моделей ŠKODA. Динамичная форма кузова, просторный салон и обилие новейших технологических решений делают VISION iV весьма привлекательным и говорят о главных векторах развития марки в обозримом будущем.

VISION iV оснащен двумя электромоторами — один на передней, другой на задней оси. Суммарная мощность двигателей — 306 л.с., крутящий момент передается на все колеса. Производитель также сообщает, что батарея электроконцепта позволяет машине проехать без подзарядки 500 км (данные измерений по циклу WLTP), а запас энергии до уровня 80% можно пополнить с помощью специальной быстрой зарядки всего за полчаса.

Информационно-развлекательная система последнего поколения обеспечивает доступ к многочисленным мобильным онлайн-сервисам ŠKODA и способна не только управлять жестами и голосовыми командами, но и полностью интегрировать смартфоны водителя и переднего пассажира в концепцию управления. Используя смартфон в качестве цифрового ключа,



x2



**VISION iV** оснащен **двумя** электромоторами — один на передней, другой на задней оси.

Суммарная мощность двигателей — **306 л.с.**, крутящий момент передается на все колеса.







РАСПАШНЫЕ ДВЕРИ И ОТСУТСТВИЕ ЦЕНТРАЛЬНОЙ СТОЙКИ — ДАНЬ МОДЕ, от серийных машин таких решений ждать не стоит. А вот во внутреннем пространстве есть много намеков на будущие модели.



← Камеры вместо зеркал — хорошее решение с точки зрения аэродинамики, но в некоторых странах зеркала все же обязательны.



^ Светящаяся красным цветом надпись ŠKODA прекрасно сочетается со стильной задней светотехникой.



«Новые решения, такие как передняя горизонтальная световая полоса, делают внешний вид VISION iV уникальным»

Оливер СТЕФАНИ,  
руководитель ŠKODA Design



Радаторная решетка — рудимент, доставшийся электромобилям от современных бензиновых и дизельных авто. Но именно она придает электрическому VISION iV столь агрессивный облик.

VISION iV можно разблокировать и запустить. Концепт-кар также контролирует частоту сердечных сокращений водителя, тем самым обеспечивая повышенную безопасность, и при необходимости автоматически тормозит, вплоть до полной остановки. Двери не имеют никаких ручек —

просто прикосновение откроет их автоматически. Классические боковые зеркала были заменены камерами, обеспечивающими 180-градусный обзор, который передается в зеркало заднего вида.

Судя по всему, именно эта платформа вкупе с электрической сило-

вой установкой достанется серийному электрическому автомобилю ŠKODA, который станет наследником концепта VISION iV. Производитель подчеркивает, что выставочная машина — предвестник конвейерной, которая появится на европейском рынке уже в 2020 году.



VISION iV впервые показали на Geneva Motor Show. После этого концепт отправился в Китай, на Шанхайский автосалон.

Концепт VISION iV демонстрирует не только технологичность и дизайн будущих моделей. Он показывает направление развития бренда в целом на ближайшие десятилетия.



# НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ŠKODA





Технические специалисты — это тот самый оплот прогресса и надежности, на который опираются дизайнеры, маркетологи, продавцы и все те, кто имеет не самое прямое отношение к автомобилестроению. Поэтому к подготовке основных и фундаментальных кадров в ŠKODA AUTO подходят с особым вниманием.

◀ **НОВАЯ ЛАБОРАТОРИЯ** — настоящий Клондайк для технического университета. Она поднимает уровень образования и дает перспективу трудоустройства.

**Н**едавним шагом в этом направлении стало открытие новой уникальной лаборатории в Техническом университете Либереца. Это место, где студенты могут узнать о карьерных возможностях, которые ŠKODA предлагает выпускникам. Студенты и представители автопроизводителей могут обсудить текущие события в автомобильной промышленности, уделяя особое внимание электромобильности, автомобильным IT-технологиям и автоматизации.

Лаборатория является первым и единственным в своем роде учреждением в Чешской Республике, она создана для обучения в профессиональных областях, являющихся самыми важными для промышленности. Именно здесь будут готовить инженеров, способных создавать технологии будущего.

В целом же ŠKODA AUTO поддерживает множество учебных проектов по всей стране и объединила усилия с двумя десятками университетов, а также более сорока профессионально-техническими школами и академиями для технических профессий.

Михаил Ольджеклаус, член правления ŠKODA AUTO по производству и логистике, объяснил: «Текущая трансформация в автомобильной промышленности требует инновационных концепций и новых форматов в отношении сотрудничества между нашей компанией и учебными заведениями». Он добавил: «Для того чтобы оставаться привлекательным работодателем для лучших специалистов, постоянное взаимодействие

**РАБОТА В ЛАБОРАТОРИИ** предполагает комфорт и продуктивность не только для студентов и преподавателей, но и для представителей работодателя. >

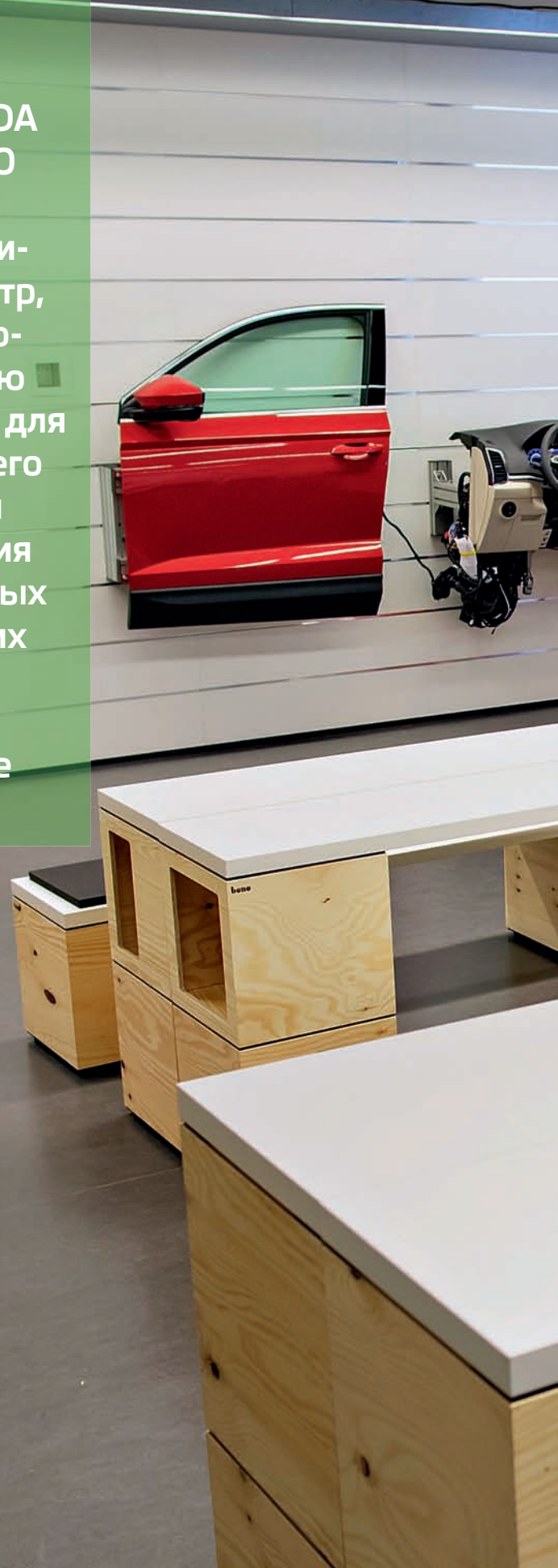
с начинающими талантами так же важно, как и предоставление широкого спектра начальных и карьерных возможностей».

Богдан Войнар, член совета директоров ŠKODA AUTO по человеческим ресурсам, считает, что твердое образование в технических профессиях имеет решающее значение для будущего развития Чешской Республики как автомобильного центра. «Вот почему мы установили долгосрочное сотрудничество со многими школами и университетами, которые приносят пользу всем участникам. Открыв новую совместную лабораторию в нашем партнерском университете в Либереце, мы создали информационный центр, объединяющий теорию и практику для дальнейшего улучшения образования современных технических профессий в Чешской Республике», — сказал он.

В целом же продвижение профессионального обучения в ŠKODA AUTO имеет долгую историю. Производитель автомобилей поддерживает школьников и студентов различными акциями и мероприятиями, включая специальные лекции, посещения заводов, конкурсы, выставки и семинары.

Кроме того, ŠKODA предлагает разнообразные программы для студентов технических дисциплин. Новые таланты получают оплачиваемую стажировку в компании и предлагают помощь в написании научных работ. ŠKODA предлагает выпускникам университетов место в международных программах стажировки, включая стажировку за рубежом.

«ŠKODA  
AUTO  
создала  
информаци-  
онный центр,  
объединяю-  
щий теорию  
и практику для  
дальнейшего  
улучшения  
образования  
современных  
технических  
профессий  
в Чешской  
Республике





UNI.Lab

ŠKODA





# КРОССОВЕР ИЛИ ХЕТЧБЕК: СЛОЖНОСТИ ВЫБОРА

Чаще всего выбор нового автомобиля начинается со слова «нравится». Это, как ни странно, самый правильный подход. Логику искать тут не нужно, ее нет. Просто новый автомобиль должен радовать своего владельца каждый день, и точка. Сложности возникают лишь тогда, когда нравятся несколько автомобилей, а еще сложнее, если они из разных классов.

**В** таких случаях приходится прибегать к сравнениям, таблицам, характеристикам и прочим источникам с не всегда понятной смысловой нагрузкой. Один из самых распространенных вариантов — выбор между хетчбеком и кроссовером.

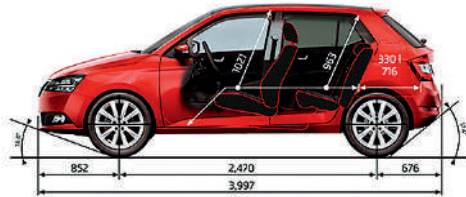
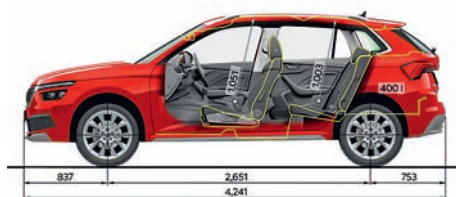
На первый взгляд кажется, что кроссовер имеет массу преимуществ. И это действительно правда.

Во-первых, кроссоверы, как правило, обладают несколько большим дорожным просветом — это дает весомые козыри на плохой дороге.

Также большой клиренс дает больше свободы по части парковки. В тесном мегаполисе всегда можно выехать на бордюр, не опасаясь повредить днище.

Во-вторых, водитель в кроссовере сидит выше и может лучше оценить





## Кроссоверы:

Обладают несколько большим **дорожным просветом**.

**Большой клиренс** дает больше свободы по части парковки.

Водитель сидит выше и может лучше оценить дорожную обстановку.

**Размер колес** у кроссоверов, как правило, больше.

Имеют **более длинноходную подвеску**.

## Хетчбеки:

Одно из самых важных преимуществ — **устойчивость**.

**Более низкий центр тяжести** делает поведение на дороге более стабильным.



**Меньший вес.**

Более удобная посадка и высадка.

Пожалуй, главным преимуществом хетчбека является его **стоимость**. Кроме того, хетчбек дешевле в содержании и обслуживании.

особенно на высоких скоростях. Кроме того, хетчбеки намного лучше ведут себя в поворотах.

Второе преимущество — меньший вес. Изучая таблицы технических характеристик, можно заметить, что разница в весе между хетчбеком и кроссовером не такая уж значительная — как правило, чуть больше ста килограммов. Но представьте, что эти лишние килограммы придется возить за собой на протяжении нескольких лет. Тут и динамика разгона страдает, и топлива сжигается больше.

Также к преимуществам хетчбеков можно причислить более удобную посадку и высадку. Особенно это актуально для людей с ростом ниже среднего. Им не всегда удобно взбираться в кроссовер.

Пожалуй, главным преимуществом хетчбека является его стоимость. При прочих равных цена хетчбека ниже, чем кроссовера. Кроме того, хетчбек дешевле в содержании и обслуживании. Это здорово ощущается, например, при покупке комплекта зимних шин. Колеса меньшего диаметра заметно дешевле.

дорожную обстановку. Этот фактор будет особо важен для начинающих водителей. Размер колес у кроссоверов тоже, как правило, больше. Это позитивно сказывается на плавности хода. К тому же кроссоверы имеют более длинноходную подвеску, что также добавляет комфорта водителю и пассажирам.

Некоторые кроссоверы имеют полный привод. Это обеспечивает не только гораздо лучшую проходимость, но и существенно повышает безопасность, особенно при эксплуатации на скользком покрытии.

Хетчбеки тоже имеют свои преимущества. Одно из самых важных — устойчивость. Более низкий центр тяжести делает их поведение на дороге более стабильным,

**Упрямая статистика показывает постоянный рост доли кроссоверов в общих продажах. Причем если в мире эта тенденция явная, но не слишком сильная, то в Украине кроссоверы уже заняли большую часть рынка, вытеснив все остальные классы автомобилей**



# ИЗОБРЕТЕНИЕ КОЛЕСА

Какими могут стать автомобильные шины в ближайшем будущем и какие хитроумные технологии применяются в них сейчас? Приведем несколько примеров.

При всей кажущейся простоте автомобильное колесо — весьма сложное в разработке и изготовлении устройство. За долгие десятилетия существования и непрерывного совершенствования автомобилей существенно возросли скорости и, соответственно, нагрузки, которые испытывают шины.

Проектируя новую шину, инженеры и химики сталкиваются со множеством задач, которые подчас противоречат друг другу. К примеру, хорошая летняя шина должна обеспечивать надежное сцепление с дорожным покрытием в различных условиях: на асфальте разной шероховатости, на бетоне, в сухую погоду и во время дождя. Она должна успешно сопротивляться аквапланированию, при этом долго служить и сохранять большинство своих качеств даже в процессе естественного износа. Если



 Continental

Две технологии, **CONTISENSE** и **CONTIADAPT**, могут появиться в шинах немецкой компании в ближайшее время. Первая с помощью датчика в шине и электропроводящей резиновой смеси будет информировать водителя о температуре шины и глубине протектора, а также немедленно сообщать о попадании в колесо постороннего предмета. Вторая объединит встроенные в колесо микрокомпрессоры, способные изменять величину пятна контакта в зависимости от дорожных условий.



говорить о зимней резине — условия ее эксплуатации еще сложнее. В холодное время года нам по пути может встретиться и сухой асфальт, и рыхлый снег, и наледь, и лужи, и снежная каша, сдобренная антигололедными реагентами. А если вспомнить о перепадах температуры...

На создание новых шин компании тратят значительные ресурсы. Но не забывают при этом и заглядывать в далекое будущее. Если так пойдет и дальше, «умными» в скором времени станут не только автомобили, но и их отдельные части.



## Bridgestone

Технология **OLOGIC** от японской Bridgestone позволяет снизить сопротивление качению за счет изменения привычной конфигурации колеса. Компанией была разработана специальная шина для электромобилей. Добиться экономии удалось за счет увеличения диаметра колеса и более узкого протектора. По рисунку он соответствует покрышке современной модели Ecoria EP500. Кроме того, специальное колесо нужно накачивать сильнее, чем обычное, — это уменьшает деформацию боковины и также работает на снижение сопротивления качению.



## Goodyear

Американская фирма **GOODYEAR** гордится инновациями, которые она внедряет на протяжении более века. Некоторые разработки последних лет связаны с повышением экологичности и альтернативными материалами. К примеру, для производства силикодержащего полимера используется зола от рисовой шелухи. Также Goodyear разработала концептуальные шины для электромобилей, способные преобразовывать энергию от деформации покрышки в электроэнергию.



## Hankook

Концептуальные шины **HEXONIC** и **AEROFLOW** — проект компании Hankook и Королевского колледжа искусств в Лондоне. Студенты-дизайнеры продемонстрировали свое видение шин будущего. Нехоніс с семью датчиками, сканирующими дорогу, предназначена для обеспечения наибольшего комфорта в беспилотном автомобиле будущего.



## Nokian

Компания **NOKIAN** славится зимними покрышками. А такие необходимы и новейшим электромобилем. Для них была разработана зимняя резина со сниженным на 30% сопротивлением качению. За счет новой шины удалось существенно увеличить запас хода — для электромобиля этот фактор во многом определяющий.



Pirelli

Система мониторинга шин в режиме реального времени отслеживает давление, температуру, нагрузку на шину и может сообщать актуальную информацию водителю. А может и отправить нужные данные диспетчеру автопарка — если речь идет о Cyberfleet для крупных перевозчиков.

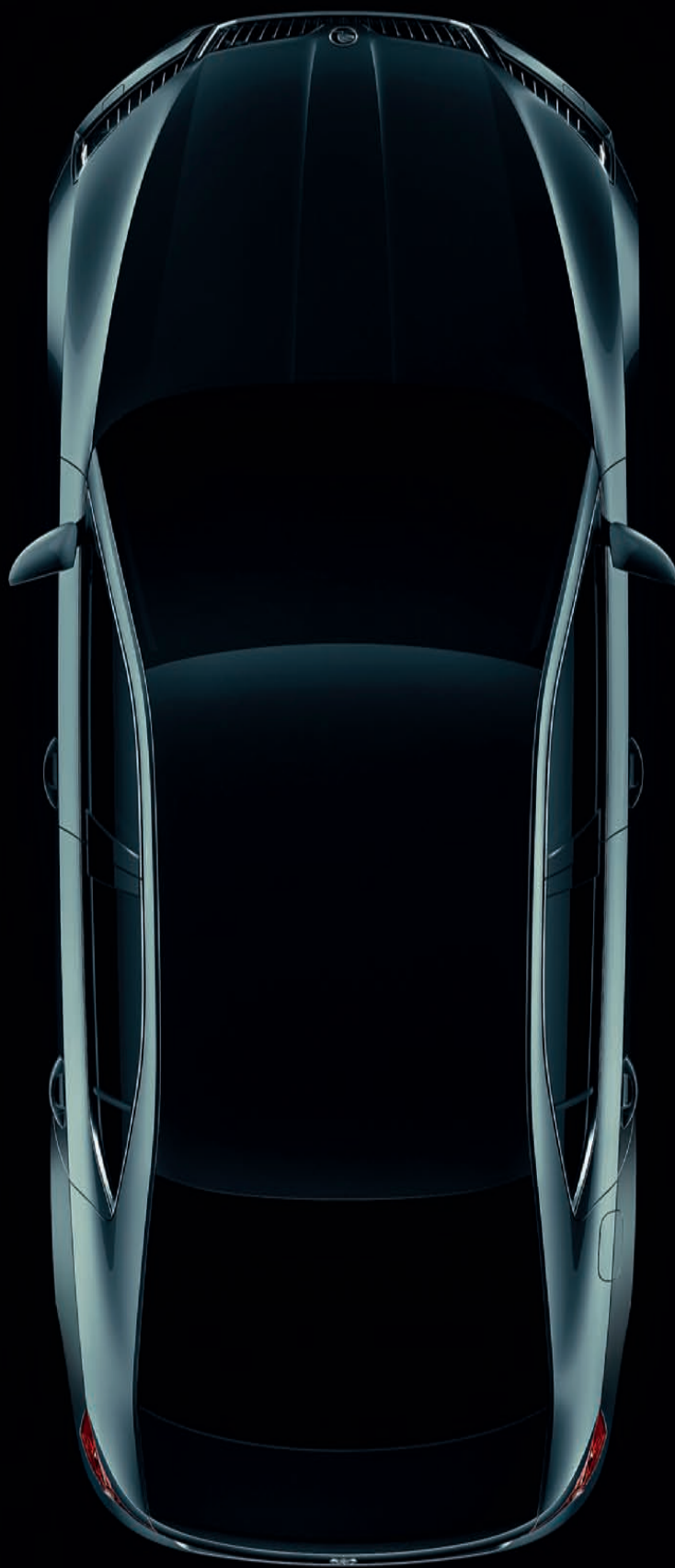
## Michelin

«Безвоздушные» шины компании **MICHELIN** уже запущены в серию. Пока только для погрузчиков и спецтехники. Колеса **TWEEL** неразборные. К ступице крепится внутренний обод, на нем — упругие элементы из полиуретана. Внешний обод многослойный, со стальной основой и резиновым покрытием.



# ŠKODA SUPERB — ФЛАГМАН УСПЕХА

У флагманов всегда очень непростая судьба — это сейчас «большая ŠKODA» с легкостью завоевывает сердца и кошельки покупателей. Но путь к успеху был непростым — бороться приходилось не только с конкурентами, но и со стереотипами.





Сейчас топ-модель ŠKODA SUPERB производится на пяти площадках: Квасины (Чехия), Аурангабад (Индия), Нанкин (Китай), Усть-Каменогорск (Казахстан) и Соломоново (Украина).

В марте 2019 года с конвейера в Квасинах сошел 500 000-й ŠKODA SUPERB третьего поколения. Флагман ŠKODA без преувеличения оказался очень удачной моделью. Он открыл новую эру для бренда и поднял его имидж на новую высоту.

Михаил Ольджеклаус, член правления ŠKODA AUTO по производству и логистике, сказал: «Сегодня у нас есть полмиллиона причин для гордости. Рост производства является ярким свидетельством постоянной популярности ŠKODA SUPERB. Благодаря его дизайну и технологическим качествам, а также непревзойденному объему внутреннего пространства мы уже четыре года подтверждаем стремление бренда в сегменте автомобилей среднего размера. SUPERB, который сейчас производится на пяти разных заводах, входит в число лучших и самых успешных автомобилей среднего размера, и ему бренд обязан большой долей своего роста».

Производственные показатели ŠKODA SUPERB подчеркивают успех флагмана. Первое поколение появилось в 2001 году и показало весьма приличные результаты продаж. Автомобили первого поколения разошлись тиражом в 136 100 экземпляров и убедили весь мир в престижности марки ŠKODA.

Второе поколение ŠKODA SUPERB продавалось значительно лучше. В период с 2008 по 2015 год было выпущено 618 500 ŠKODA SUPERB второго поколения.

## Взгляд в историю

Но на самом деле история успеха модельного ряда SUPERB началась

гораздо раньше. Она восходит к 1934 году, когда был запущен ŠKODA 640 SUPERB. Название модели произошло от латинского слова *superbus*, что означает «изумительный», «выдающийся» или «великолепный». Имя всегда было синонимом самого выдающегося из ŠKODA и до 1949 года украшало роскошные лимузины марки.

После 1949 года славное имя томилось в ожидании. Лишь в 2001 году, спустя десять лет после присоединения ŠKODA к Volkswagen Group, чешский бренд снова приобрел имя, богатое наследием, и вновь вошел в сегмент средних автомобилей с первым поколением ŠKODA SUPERB современной эпохи.

В 2019 году SUPERB ждет новая эра, связанная с внедрением самых современных технологий экологичности. ŠKODA планирует выпустить плагин-гибридную версию — автомобиль, оснащенный традиционным

ДВС, работающий в паре с тяговыми батареями, которые можно подзаряжать даже от обычной бытовой розетки. Это выведет экономичность и экологичность флагмана на совершенно новый уровень.

В 2008 году второе поколение ŠKODA SUPERB дебютировало на автосалоне в Женеве. Новая модель была впечатляющей, обладающей еще большим пространством, элегантным внешним видом и высочайшим качеством исполнения. Более того, SUPERB был впервые теперь доступен с полным приводом. В 2009 году появился универсал. А в 2015 году чешский автопроизводитель установил новые критерии при запуске нынешнего SUPERB.

Сегодня ŠKODA SUPERB входит в число лучших и наиболее успешных автомобилей среднего класса в Европе. Кроме того, флагман внес значительный вклад в дальнейшую динамику роста ŠKODA.



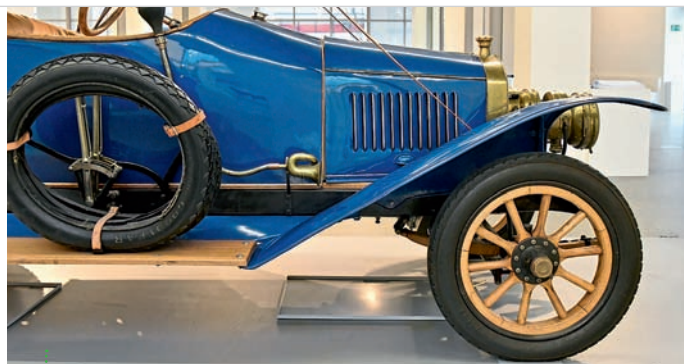
Всего с 2001 года с конвейера сошло 1,25 миллиона единиц топ-модели ŠKODA SUPERB.





1905

Деревянные многоспицевые колесные диски, тяжелые и одновременно хрупкие, несмотря на стальной обод, крепились на ось Laurin & Klement Voiturette A с помощью одной-единственной гайки. Это решение использовалось разными автопроизводителями вплоть до 1930-х годов. А вот корд, появившийся уже в шинах Dunlop (на фото), актуален и сейчас.



1911

Проколы шин 100 лет назад случались часто — дело было не столько в свойствах резины, сколько в состоянии дорог. В некоторых странах эта проблема актуальна до сих пор. Постоянные повреждения вынудили водителей возить с собой запаску — на тот момент это была только покрышка без диска.

# КОЛЕСА XX ВЕКА

Эволюция автомобильных шин и дисков часто незаслуженно остается незамеченной. А ведь в XX веке было много настоящих прорывов!

**Е**сли меняется дизайн кузова автомобиля, это сразу видно и понятно, это обсуждают все, да и, собственно, меняться кузов может очень и очень сильно. С шинами и дисками не так. Только узкие специалисты обычно в состоянии оценить изменение рисунка протектора, иную форму ламелей, многогранные шипы или скорлупу в резиновой смеси. Между тем каждая из этих мелочей влияет на ездовые характеристики автомобиля порой даже больше, чем полностью новый кузов. И оценить эти изменения становится куда проще, если вспомнить, как менялись покрышки, колесные диски и способы их крепления. Опустим первый патент на пневматическую шину и историю масштабирования достижений велосипедной промышленности на автомобильную. Начнем с 1905 года — литая резина ушла в прошлое, уже появились и зимние покрышки с шипами... Какие же технологии становились массовыми?



1960

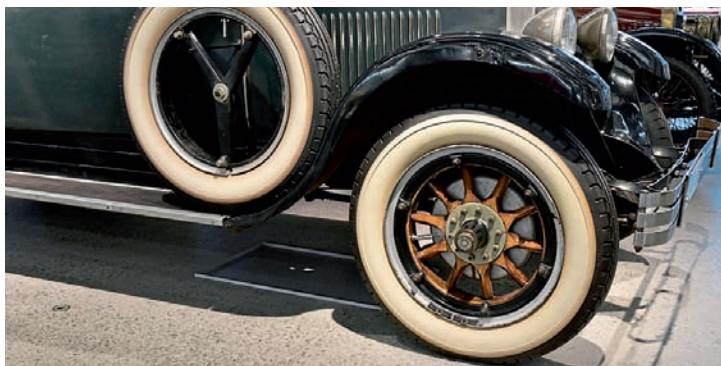
Мода на подобные стальные колеса была актуальна во всем мире. Объемный сверкающий колпак был не только у ŠKODA OCTAVIA (на фото), но и у 21-й «Волги» и у многих знаковых американских автомобилей той эпохи, например у Cadillac De Ville. Железный занавес трендам не был преградой.



1981

На фото — актуальный по тем временам 13-дюймовый стальной диск с вентиляционными отверстиями. Скорости увеличивались, нагрузка на тормозные механизмы тоже. Без грамотно организованного притока воздуха уже нельзя было обходиться. Еще одна инновация — пластиковый колпачок ступицы.





1929

Чтобы облегчить жизнь водителям и упростить процесс замены колеса, в 20-е годы придумали съемный обод, который крепился шестью гайками. Центральная часть колеса (на фото — деревянная) оставалась при этом на месте. При проколе менялся обод вместе с покрышкой. Соответственно, и запасное колесо возили с собой уже в виде не просто шины, а в сборе.



1930

К этому моменту окончательно стали историей деревянные колеса — пришла мода на штампованный металл. Довольно быстро «штамповки» стали производить массово, и цены на такие диски резко снизились. А еще в начале 30-х с собой стали возить аж по два запасных колеса в сборе — автомобилями пользовались уже много, а хороших дорог было еще очень мало.



1937

Исторический момент: запаска переехала в багажник. Спрятать дополнительное колесо или колеса требовал прежде всего дизайн — вопросы аэродинамики тогда меньше волновали автопроизводителей. Заодно частично решилась проблема с частыми кражами запасных колес — ведь утащить шины, закрепленные на кузове, куда проще, чем вскрывать багажник.



1934

Еще чуть-чуть — и мода опять поменялась. В середине 30-х появились многоспицевые диски и шины с белой полосой. Любовь к этому дизайну сохранялась у автомобилистов долго — такие шины продержались без малого 30 лет! Их можно встретить на машинах 50-х и 60-х годов. Сейчас такие тоже производят, но в основном специально для ретрокаров.



1990

Для массовых автомобилей самой популярной оставалась 13-дюймовая размерность, однако конструкция диска совершенствовалась, вентиляционные отверстия становились больше. Тогда же зародилась мода на легкосплавные многоспицевые диски, хотя на заводах их ставили редко.



2019

За последние 30 лет колеса стали значительно больше — с появлением кроссоверов и массовых внедорожников никого уже не удивили 18–20-дюймовыми дисками. Низкий профиль резины вошел в моду как по эстетическим причинам, так и потому, что такие колеса обеспечивают азартную управляемость.





В середине 60-х в истории ŠKODA было несколько интересных событий: семейство 1000 MB подверглось глубокому рестайлингу, компания пережила разрушительный пожар, в Женеве дебютировал родстер WINNETOU, а ŠKODA 100/110 стала первой моделью марки, тираж которой преодолел миллионный рубеж.

# ДАЕШЬ ПЕРВЫЙ МИЛЛИОН!

**М**одель ŠKODA 1000 MB внесла ощутимый вклад в процесс популяризации бренда в 60-е годы. Более половины продукции нового завода в Млада-Болеславе отправлялось на экспорт, причем не только

в страны социалистического лагеря, но и в Западную Европу, Австралию и Новую Зеландию. Продукция ŠKODA постоянно демонстрировалась на престижных международных выставках и автошоу.



## Виннету — вождь апачей

В начале марта 1967 года на стенде ŠKODA на Женевском автосалоне гостей ждал сюрприз — красный родстер с кузовом из стеклопластика под названием WINNETOU. Необычное имя было выбрано в честь вождя апачей Виннету — персонажа романов Карла Мая. В начале 60-х вестерны по мотивам произведений Карла Мая вызвали огромный успех не только в Европе, но и в США.

Двухместный родстер с кузовом из стеклопластика получил панорамное лобовое стекло, а также небольшие двери размером 665 x 350 мм. Капот, крышка моторного отсека и двери крепились к кузову с помощью внешних хромированных петель. Переднюю и заднюю светотехнику позаимствовали у VW Beetle. Но самое интересное, что авторство дизайна кузова принадлежит американскому гонщику и предпринимателю Уильяму Дэвину

из Лос-Анджелеса, который наладил в 1958 году производство таких родстеров под названием Devin D. Автомобиль предлагался как в готовом виде, так и в виде машинокомплекта, из которого можно было собрать машину собственными силами. В Европе сборку аналогичных родстеров организовал в Бремене немецкий предприниматель Ульрих Оттен. Его автомобили назывались MCA Jetstar. В их конструкции также использовались узлы и агрегаты VW Beetle. Кузов ŠKODA WINNETOU тоже родом из Германии, но его изготовила немецкая кузовная мастерская Hubert Souren KG из Аахена. А окончательной сборкой занимались уже специалисты Glattli AG в своей мастерской под Цюрихом.

Длина ŠKODA WINNETOU достигала 3815 мм, ширина — 1595 мм, а высота с поднятой крышей — 1300 мм. Ширина салона составляла 1300 мм,

**Родстер с тканевым верхом унаследовал четырехступенчатую механическую коробку передач, барабанные тормоза, а также рулевое управление с 2,5 оборотами руля между конечными положениями**

Спортивный автомобиль был изготовлен в единственном экземпляре по инициативе швейцарского экспортера ŠKODA — фирмы Glattli AG. Легкий стеклопластиковый кузов весил всего 85 кг и крепился к пространственной трубчатой раме. Подвеску позаимствовали у модели 1000 MB. Геометрию подвески немного изменили, а колею расширили на 20 мм — до 1300 мм спереди и до 1270 мм — сзади. По сравнению с серийным автомобилем колесная база была на 305 мм короче (2095 мм). Силовой агрегат имел такую же компоновку, как и на обычной ŠKODA 1000 MBX. Двигатель объемом 1,0 л с двумя карбюраторами развивал 52 л.с. От серийной модели родстер с тканевым верхом унаследовал четырехступенчатую механическую коробку передач, барабанные тормоза, а также рулевое управление с 2,5 оборотами руля между конечными положениями.



^ WINNETOU стал уникальной моделью своего времени. И пусть дальше прототипа в единичном экземпляре дело не пошло, машина стала символом талантов чешских инженеров.



^ ЭЛЕГАНТНЫЙ СИЛУЭТ спортивного автомобиля был выполнен в духе спорткаров того времени и идеально вписывался в представления о классическом автомобиле для драйверского удовольствия.

а высота от сиденья до крыши — 930 мм. Автомобиль был оснащен спортивным рулевым колесом с деревянным ободом. Приборную панель из искусственного дерева украшали три круглых циферблата: по центру располагался крупный спидометр с оптимистической разметкой до 180 км/ч, слева — указатель уровня топлива, а справа — датчик температуры охлаждающей жидкости.

Анатомические кресла водителя и единственного пассажира были прикреплены к полу и не имели никаких регулировок. Кроме того, расстояние от спинки до руля составляло всего 545 мм. Еще одним недостатком родстера было отсутствие полноценного пространства для багажа. Все место впереди занимала запаска, аккумулятор и бензобак объемом 28,5 л, крышка которого скрывалась под капотом в районе лобового стекла. Максимум, что можно было разместить спереди, — небольшой портфель или сумку для инструментов, закрепив над запасным колесом. В моторном отсеке, сразу за задней стенкой салона, было небольшое отделение,



^ В САЛОНЕ РОДСТЕРА были установлены анатомические кресла для водителя и единственного пассажира, вот только они не имели никаких регулировок, а в багажном отделении можно было расположить разве что деловой портфель и пару дорожных принадлежностей.



но перевозимые предметы не были защищены ни от грязи, ни от тепла, исходящего от двигателя. Интересно, что у машины двери не имели ни замков, ни ручек, а на ключ запиралась только крышка моторного отсека.

В описании выставочного образца была указана стоимость — 7900 швейцарских франков. Для сравнения: минимальная цена четырехдверного седана ŠKODA 1000 MB STANDARD была 6400 франков, а за самый дорогой двухдверный 1000 MBX просили 7490 франков. Например, самым дешевым английским спортивным автомобилем на швейцарском рынке в 1967 году был

классический MG Midget Mk III с двигателем объемом 1275 см<sup>3</sup> и стоимостью 8600 франков.

Во второй половине апреля и начале мая 1967 года WINNETOU отправился на испытания в Чехословакию. За это время автомобиль накатал 1000 км. При снаряженной массе 661 кг на переднюю ось пришлось 39% веса, а 61% — на заднюю. Даже при полной загрузке (два человека весом 75 кг и 20 кг багажа, помещенных в моторный отсек) это соотношение изменилось незначительно — 38/62. В результате дорожных испытаний удалось развить максимальную скорость — 126 км/ч,



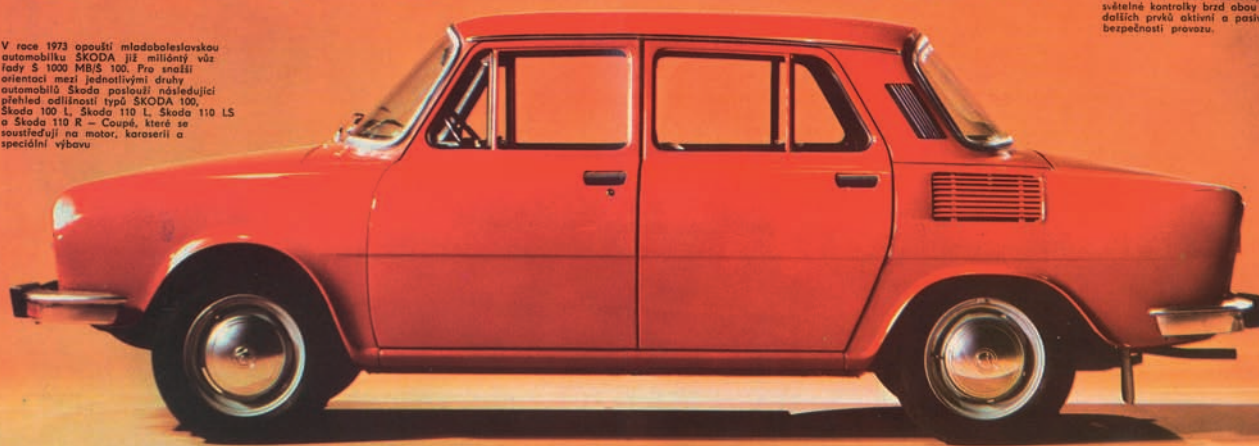
# Š 100

V roce 1973 opouští mládežnickou automobilku ŠKODA již milióný vůz řady S 1000 MB/S 100. Pro snáhlí orientaci mezi jednotlivými druhy automobilů Škoda poslouží následující přehled odlišností typů ŠKODA 100, Škoda 100 L, Škoda 110 L, Škoda 110 LS a Škoda 110 R — Coupé, které se soustřeďují na motor, karoserii a speciální výbavu.

ŠKODA 100 — standard je základním typem — pětisedadlový, čtyřválcový vůz, vybavený výkonným motorem o obsahu 988 cm<sup>3</sup>, který je umístěn vzadu. Motor dosahuje výkonu 42 k při 4050 ot/min. Umožňuje dosažení rychlosti 125 km/hod, při spotřebě 7,2 litru paliva na 100 km, včetně rychlého startu na kilozatvácích (ve 24 vteřinách z 0 na 100 km) a při předjíždění. Alternátor, který nahradil dynamo, umožňuje zapojení většího počtu

elektrických přídatných zařízení najednou, včetně okamžitého nabíjení baterie i při volnoběžných otáčkách motoru. Na modelu 1973 nastala řada příznivých a technicky zajímavých změn. Přední čelo karoserie má osobnou chromovou lištu s asymetricky umístěným nápisem Škoda. Místo dosavadních klik je na modelu Škoda 100 použito model typu „Bombero“, vyrobených z nerezového materiálu, které jsou zabudovány do tvaru

karoserie dveří a výklopné uloženy v samostatné kapse. Nové zámky ve dveřích jsou opětovně vnější a vnitřní a zabezpečují dveře proti samovolnému otevření zevnitř. Nově je řešeno i přístrojová deska s ovládacími vývody vzduchu (umístěnými po stranách, které umožňují ofukování bočních skl a rozvádějí teplo vzduchu do prostoru vozu). K bezpečnému provozu významně přispívá dvoustupňový systém brzd (vpředu kotoučové a vzadu bubnové), včetně náhlavní kontroly brzd obou okruhů a řada dalších prvků aktivní a pasivní bezpečnosti provozu.



После глубокого рестайлинга ŠKODA 1000 MB приобрела 1,0-литровый мотор и потеряла один нолик в названии модели, превратившись в ŠKODA 100.

а разгон от 0 до 100 км/ч занял 30,2 секунды. На скорости 60 км/ч родстер потреблял 7,2 л/100 км.

Во время испытаний родстера выявились многочисленные недостатки конструкции. Самыми существенными из них стали ходовые качества — автомобиль с жесткой подвеской и короткой колесной базой был недостаточно стабилен, а ненагруженная передняя ось отрицательно сказывалась на точности рулевого управления. Испытатели также жаловались на отсутствие шумоизоляции и негерметичность кузова.

Отчет об испытаниях от 7 мая 1967 года все расставил на свои места: «После подведения итогов испытаний и измерений автомобиля ŠKODA WINNETOU следует, что он

имеет значительные конструктивные недостатки, в отдельных случаях выявлены проблемы сборки. Автомобиль, произведенный в таком виде под брендом ŠKODA, вероятно, не будет способствовать хорошему имени бренда. Однако необходимо оценить усилия [швейцарского. — Ред.] представителя по расширению ассортимента продукции, чтобы добавить в гамму спортивный автомобиль с именем ŠKODA. В случае возможного производства необходимо провести существенную реконструкцию, не только детальную, но и общую». Естественно, что после такого вердикта о производстве родстера не могло быть и речи. Кроме того, не стоит забывать, что могли возникнуть проблемы иного характера, а именно

юридические и финансовые, связанные с получением лицензии на производство кузова. Но в любом случае ŠKODA WINNETOU — достаточно любопытная и малоизвестная страничка в истории бренда.

## «Сотая» серия

Но как бы хорошо ни обстояли дела со ŠKODA 1000 MB и ее модификациями, конвейерная жизнь семейства неуклонно подходила к концу. Необходимо было предложить рынку новую современную модель. На кардинальную модернизацию средств не хватало, поэтому пришлось ограничиться рестайлингом. В 1965 году появились первые прототипы будущей ŠKODA 100. Кузов новинки претерпел существенные изменения. На смену округлым обводам пришли более модные в то время прямые линии и острые грани. Полностью изменился дизайн передней и задней панелей, а также светотехника. Появилась новая индексация: версию 1000 MB с 1,0-литровым 48-сильным мотором переименовали в ŠKODA 100, а более

WINNETOU во время испытаний развил скорость 126 км/ч, а его сверхлегкая конструкция позволила снизить расход топлива

ŠKODA 110 R COUPE стала подарком чешского бренда Леониду Брежневу. >



## Даже ужасающе разрушительный пожар не помешал ŠKODA развивать модельный ряд своей 100/110 модели в самом начале 70-х

мощная 1,1-литровая 1100 MB (53 л.с.) уступила свое место модели ŠKODA 110. Моторы остались те же, зато количество точек смазки передней оси сократили с одиннадцати до четырех. Кроме того, вместо прежних барабанных на передних колесах появились дисковые тормоза, изготовленные по лицензии британской компании Dunlop.

Наладить производство новинки не помешал даже разрушительный пожар, который на протяжении трех дней бушевал на заводе в Млада-Болеславе в августе 1969 года. Компании был нанесен ущерб на сумму 1 миллиард крон. Вся страна приняла участие в восстановлении предприятия, и уже осенью того же года первые экземпляры ŠKODA семейства 100/110 сошли с его конвейера.

Как и модели прежнего поколения, новое семейство

активно экспортировали во многие европейские страны. Стоит отметить, что ŠKODA 110 L также поставлялась в Новую Зеландию — в виде машинокомплектов. Достоинством новинки наряду с доступной ценой была отменная управляемость на скользких дорогах, что увеличило число поклонников этой модели.

### Купе для Брежнева

В 1970 году на заводе в Квасинах началось производство симпатичного купе ŠKODA 110 R. После шестилетнего перерыва это была первая после знаменитой FELICIA спортивная модель с посадочной формулой 2 + 2. Автомобиль оснащался 62-сильным 1,1-литровым мотором, который обеспечивал купе максимальную скорость



< ŠKODA 110 — одна из самых успешных моделей своего времени, ставшая спасительным решением для восстановления производственного баланса для чехов.



140 км/ч. Четырехдверный седан с подобным двигателем дебютировал в модельной гамме ŠKODA в 1971 году и получил индекс 110 LS.

Кому-то из партийных боссов в правительстве Чехословакии пришло в голову отправить первые экземпляры купе ŠKODA 110 R зайдому коллекционеру автомобилей Леониду Брежневу. Причем, учитывая крайнюю переборчивость «дорогого Леонида Ильича», ему предложили машины сразу в двух цветах — белом и голубом. Однако столь трогательная забота не тронула владельца солидного гаража престижных раритетов, и обе машины вернулись на родину.

## По заказу МВД

Самым любимым автомобилем «сотого» семейства стала версия ŠKODA 120 S с 1,2-литровым 64-сильным мотором и расположенным впереди радиатором. Интересно, что первоначально заказчиком этой модификации было Министерство внутренних дел Чехословакии, которое планировало использовать ее в качестве машины для скрытого патрулирования и скоростного преследования нарушителей. Для создания лимитированной серии необходимо было



ŠKODA 120 S RALLY стала одной из экспериментальных машин, которые вошли в историю развития массового автоспорта в Чехии

тированной серии необходимо было пройти сертификацию соответствия транспортных средств, что стало решающим фактором для начала более масштабного производства.

Серийная модель получила обозначение ŠKODA 120 S RALLY и, как правило, использовалась для постройки гоночных машин. В соответствии со спортивным регламентом подобные машины изготавливали на базе 120 S и в многочисленных клубах Svazarm (аналог советского ДОСААФ), а мотор форсировали до 120 л.с. Отдельные гоночные экземпляры

могли развивать скорость до 220 км/ч. Кроме того, на базе ŠKODA 100/110 было создано несколько экспериментальных спортивных купе, а также оригинальных багги, которые в небольших количествах производили в Италии и Бельгии.

Седаны семейства ŠKODA 100/110 продержались на конвейере до 1977 года, а купе 110 R — до 1980-го. За это время было выпущено более 1,1 млн экземпляров с различными кузовами и модификациями моторов. А в 1976 году появилось новое поколение заднемоторных ŠKODA серии 105/120.



Седаны семейства ŠKODA 110 выпускались до 1977 года. >





# ТЫ ЧЕЙ?

## ЧАСТНЫЙ И ЗАВОДСКОЙ!

В чемпионате мира по ралли накаляется атмосфера — пока самые мощные команды бьются за абсолютные титулы в классе WRC, вторая категория WRC 2 неожиданно взорвалась чередой сюрпризов.

**К**оманда, носящая заводской титул, — предел мечтаний любого гонщика. И уже даже не важно, в каком именно классе соревнуется коллектив, ведь поддержка целого бренда, инженерное наследие и лучшие умы в распоряжении

пилотов — это то, чего никогда не сможет позволить себе даже самая финансово подготовленная частная раллийная команда. Но что если частные пилоты могут оказаться ничуть не медленнее заводских бойцов? И вот в ŠKODA Motorsport

после Ралли Корсики, похоже, начнут присматриваться к новым именам... среди своих же частных клиентов!

### Лучшие из наших

Для команды ŠKODA Motorsport клиентская программа — серьезный тактический и финансовый проект, который успешно работает вот уже много лет, обеспечивая пилотов всего мира быстрыми и конкурентоспособными ŠKODA FABIA R5.

Благодаря качеству чешских раллийных болидов многие гонщики стали чемпионами в своих национальных чемпионатах и выросли в амбициях испытать себя в боях посерьезней. Так в этом сезоне на тех же мировых раллийных трассах, где соревнуются заводские экипажи ŠKODA Motorsport, встречаются со своими коллегами по марке и пилоты-частники. Невероятный накал





В ŠKODA Motorsport соревнуются профессиональные заводские пилоты, но и среди частников есть настоящие звезды. Будущие заводские звезды летящей стрелы? Возможно!

борьбы между экипажами «завода» и «частной конюшни» подарило болельщикам Ралли Корсики.

Эта гонка считается одним из самых сложных и тактически непростых этапов мирового календаря. Асфальтовое покрытие, помноженное на гористую местность, и все это, в свою очередь, переплетенное с непредсказуемыми погодными условиями и разными по ритму скоростными участками... На Корсике, говорят гонщики, может везти всю дистанцию, но один неудачный километр перечеркнет все и сразу.

Примерно с таким капризом спортивного фарта и столкнулся заводской экипаж под управлением талантливого финна Калле Рованперы: «Мы зашли в один из виражей чуть шире нужного, натолкнулись на камень и ушли в кулбит», — признал ошибку пилот. И тут же за вакантное

место лидера разгорелась борьба между двумя частными командами на аналогичных ŠKODA FABIA R5 — и в итоге итальянский частник Фабио Андолюфи в красивой дуэли одержал свою первую в карьере победу в классе WRC 2.



Этот значимый и для самого итальянского экипажа, и для всего спортивного имиджа марки успех позволил ŠKODA Motorsport в очередной раз продемонстрировать таланты своего лучшего автомобиля — FABIA R5, который принес золото не одному талантливому экипажу и в рамках заводской программы, и за ее пределами.



**ŠKODA MOTORSPORT ГОТОВИТСЯ К БОЮ.** Первая часть сезона мирового раллийного первенства складывается для команды непросто — и дело не только в сложных условиях, неоднозначных результатах. Этапы чемпионата разбросаны по календарю с января по ноябрь, и сезон требует стратегического долгосрочного планирования, а это означает, что выводы будут сделаны намного позже. А пока заводская команда готовится противостоять соперникам в гравийной части чемпионата мира по ралли.





## БУДУЩЕЕ АВТОМОБИЛЬНОЙ ПРОМЫШЛЕННОСТИ

В Чехии вопрос будущего автомобильной промышленности имеет особую важность — от него зависит благополучие целого региона. Именно поэтому государство, профсоюзы, смежный бизнес, учебные заведения и даже лидеры мнений вырабатывают совместные решения и планы.

Последним крупным мероприятием, посвященным перспективным проектам ŠKODA, стал второй коллоквиум «Пакт будущего для чешской автомобильной промышленности», прошедший в родном для ŠKODA Млада-Болеславе.

Правительство Чехии, Торговая ассоциация автомобильной промышленности (AutoSAP), ŠKODA AUTO, а также представители бизнеса и профсоюзов обсудили будущее автомобильной промышленности с зарубежными экспертами и лидерами сообществ.

По приглашению AutoSAP премьер-министр Чешской Республики Андрей Бабиш и другие высокопоставленные члены правительства встретились с генеральным директором ŠKODA AUTO Бернхардом Майером и его коллегами.

Вместе с представителями профсоюзов, представителями автомобильного, энергетического и телекоммуникационного секторов, экспертами из-за рубежа, а также представителями местных органов власти, академических и исследовательских учреждений они обсудили будущее



Результаты 2019 года говорят о постепенной смене потребительских предпочтений. Движение в сторону электромобильности и развития IT-технологий — наиболее очевидные тренды.

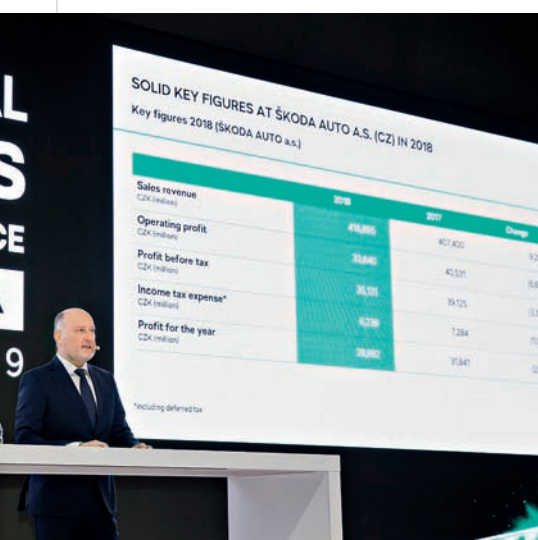
**ANNUAL  
PRESS  
CONFERENCE**  
**ŠKODA**  
2019



Представители ассоциации и правительства также взяли на себя обязательство всесторонне улучшить протоколы связи для передачи данных, чтобы в полной мере воспользоваться множеством возможностей и услуг, которые являются результатом растущей цифровизации автомобильного сектора. ➤



«Члены правительства Чехии, Торговая ассоциация автомобильной промышленности (AutoSAP) и ŠKODA AUTO обсудили будущее автомобильной промышленности с зарубежными экспертами



автомобильной промышленности в Чехии. Основное внимание уделялось IT-технологиям и электромобильности, а также инвестициям в образование и развитие инфраструктурных проектов.

Бернхард Майер заявил: «ŠKODA формирует собственное будущее в тесном сотрудничестве и в открытом диалоге со всеми заинтересованными сторонами. Чтобы справиться со стремительными изменениями в автомобильной промышленности и укрепить долгосрочную автомобильную перспективу в Чешской Республике, необходимо эффективное сотрудничество между компаниями и местными властями, правительством Чехии, а также учебными и научными учреждениями».

В области интеллектуальной мобильности ŠKODA опирается на широкое сотрудничество на всех уровнях, чтобы эффективно реализовать государственную программу по цифровизации, Digitální Česko (Цифровая Чешская Республика).

В партнерстве с Чешским бизнес-агентством по экономическому развитию будет создан Центр инноваций мобильности для взаимодействия между экспертами из автомобильной промышленности, политики и администрации. Вместе они разработают дополнительные подходы и стратегии развития электромобильности.

Прогрессивное внедрение IT-технологий приведет к изменениям в транспортных средствах, а также всей автомобильной промышленности в долгосрочной перспективе. Поэтому отраслевое объединение AutoSAP и правительство Чехии договорились о быстрой разработке необходимой инфраструктуры зарядки для электромобилей.





# ЖЕМЧУЖИНЫ УКРАИНЫ

Хотинская крепость входит в список главных достопримечательностей Украины. Ее многовековая история окутана множеством историй, тайн и легенд. Увидеть ее хотя бы раз в жизни должен каждый украинец.





**С**тыдно признаться, но не все сотрудники нашей редакции ранее посещали Хотинскую крепость. А коль так, их мы и отправим заполнять образовательные пробелы. Впрочем, это вовсе не ссылка, а скорее привилегия, потому что дорога из Киева в Хотин сама по себе может получиться весьма увлекательной и познавательной. Промежуточной точкой нашего путешествия станет Каменец-Подольский — еще одна историческая жемчужина нашей Украины.

## Между делом

Впереди у нас 470 км пути от Киева до Хотинской крепости. Житомир и Хмельницкий объезжаем стороной, чтобы не терять времени — его и без того потребовалось больше, чем планировалось, из-за нестабильного состояния дорог. Первая половина пути неплоха, дальше начинаются «сюрпризы». Вот вам и естественная проверка машины на прочность и комфорт... Ям много, и они порой достигают пугающей глубины и ширины. Тут водителю скучать не при-

ходится. И вот наконец мы добрались до промежуточного пункта нашего путешествия.

Каменец-Подольский — один из древнейших городов Украины, город-музей, сумевший сохранить свой исторический центр практически в первоизданном виде. Прогуливаясь здесь, словно переносишься в Средневековье. Но главной достопримечательностью города все же считается Каменец-Подольская крепость. В XIV–XV веках она была главным форпостом Великого княжества Литовского



В XIV–XV веках Каменец-Подольская крепость была главным форпостом Великого княжества Литовского в Подолье, а с 1434 года и до конца XVIII века — Речи Посполитой. Лишь однажды из множества попыток вражеские войска (турецкие в 1672 году) смогли взять ее штурмом.





в Подолье, а с 1434 года и до конца XVIII века — Речи Посполитой. Лишь однажды из множества попыток вражеские войска (турецкие в 1672 году) смогли взять ее штурмом.

Каменец-Подольская крепость состоит из двух основных частей — старой и новой. Обе заслуживают внимательного осмотра, но особо хотелось бы отметить Папскую башню. Известна она тем, что в 1818–1823 годах в ней был заключен «украинский Робин Гуд» Устим Кармелюк — предводитель крестьянских бунтов против помещиков. В 1823 году он умудрился сбежать из темницы, в которой теперь можно увидеть воскового Кармелюка.

Особо эффектно Каменец-Подольская крепость выглядит ночью, когда включают освещение. Но нам нужно двигаться дальше — к главной цели нашей поездки.

## У цели

От Каменца-Подольского до Хотинской крепости менее 30 км. Это место всегда было желанным для иностранных гостей, поскольку именно через Хотин проходили важнейшие транспортные пути. А сама крепость ведет свое начало от Хотинского форта, который был построен в X веке князем Владимиром после присоединения буковинских земель к Киевской Руси. Сейчас Хотинская крепость входит в семерку чудес Украины, и этот ее статус более чем оправдан — настолько здесь живописно!

Не будем перечислять всю богатейшую историческую хронологию Хотинской крепости. Ее хватит на полноценный учебник. Мы просто настоятельно рекомендуем вам приехать сюда и насладиться здешними красотами. Даже очень удачные фотографии не способны передать всю глубину и красоту этих пейзажей на берегу Днестра. А чтобы еще сильнее подогреть ваше желание



ХОТИНСКАЯ КРЕПОСТЬ по праву считается одним из семи чудес Украины.

приехать в Хотин на уик-энд, приведем несколько любопытных фактов о крепости.

Например, Хотинская крепость сыграла важнейшую роль в битве между

армией Османской империи с одной стороны и армиями Речи Посполитой и украинских казаков — с другой, когда на кону стояла судьба всей Европы. Эта битва длилась больше месяца.





✓ КРЕПОСТЬ В КАМЕНЦЕ-ПОДОЛЬСКОМ впечатляет не меньше Хотинской. А ночью, когда включается подсветка, восхищенно смотреть на нее можно часами.



Турки потеряли в ней более 80 тысяч солдат, вынуждены были отступить и отказаться от планов завоевания Старого Света.

Красота и величие Хотинской крепости приглянулись кинематографистам. Здесь проходили съемки таких фильмов, как «Три мушкетера», «Гадюка», «Русалочка», «Захар Беркут», «Баллада о доблестном рыцаре Айвенго», «Черная стрела», «Старая крепость», «Стрелы», и многих других.

Хотинская крепость работает без выходных, приезжайте в любой день. Детский и студенческий билет стоит 25 грн., взрослый — 50 грн.

## Пора домой

На обратном пути нас застала пасмурная погода и небольшой дождь.

Угрюмые черные тучи добавили драматизма всему увиденному. И в то же время мокрый асфальт дал возможность оценить поведение шин в новых условиях. Именно в таких условиях становится понятно, насколько важны хорошие шины и почему покупка бюджетной всесезонки далеко не всегда оправдана.

В итоге из нашего двухдневного приключения можно сделать несколько выводов. Первый — Украина богата такими местами, куда хочется возвращаться снова и снова. Второй — наша страна явно недооценена, о чем можно судить по количеству иностранных туристов, приезжающих в Украину, чтобы увидеть не только Киев, Львов и Одессу.

✍ Иван Колесник

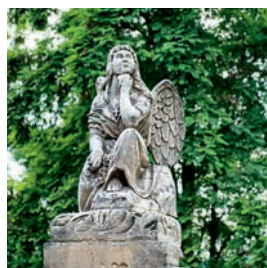




В Хотинской крепости проводились съемки многих популярных приключенческих художественных фильмов.



КАМЕНЕЦ-ПОДОЛЬСКИЙ — один из самых древних городов Украины, сумевший сохранить свой исторический центр в практически первозданном средневековом виде. ➤



## Как добраться

Расстояние от Киева до Хотина — 463 километра, но дорога хорошая не везде, потому в рассчитанное навигатором время (шесть с половиной часов) уложиться сложно. На деле дорога занимает около восьми часов.





# ВОДНЫЕ ПРОЦЕДУРЫ

Все мы родом из детства, и многих из нас периодически одолевает порыв внутреннего ребенка поплескаться в теплой воде. Особенно если летняя жара одолевает, а сидеть дома, в автомобиле или в офисе под кондиционером нет никакого желания.



Просто плескаться на мелководье — удел стариков и детей, а если вы полны сил и энергии, вам наверняка потребуется более активное времяпрепровождение. Что ж, попробуем найти подходящее занятие для молодых и активных.



## 1 Водный мотоцикл

Весьма своеобразное транспортное средство. Любителям скорости и экстрима оно доставит настоящий и неописуемый восторг. Если вы уверенно справляетесь с полноприводным автомобилем на скользком покрытии и можете удовольствия ради начертить на снегу пару «пятаяков» — водный мотоцикл вам точно понравится, ведь он тоже управляется открытием дросселя.



## 2 Вейкбординг

С каждым годом вейкбординг становится все популярнее. Тем, кто катается на скейте или скейтборде, освоиться с вейком будет легко. Но если подобного опыта нет — не беда, обучение не займет много времени. Если есть выбор между поездкой за катером или кабельным вейкбордингом, выбирайте последний. Для обучения он подходит лучше.



## 3 Водные лыжи

Для тех, кто не любит эффекта связанных ног и свободно катается на роликах или горных лыжах, водные лыжи не станут проблемой. Обучение проходит настолько быстро, что неважно, какое устройство выдает вам тянущую силу. Сгодится катер, водный мотоцикл или относительно спокойный кабельный тягач.

## 4 Виндсерфинг

Доска с парусом доступна далеко не всегда — для обучения нужен умеренный ветер, а для настоящего экстрима нужно штормовое предупреждение. Хороший инструктор обучит обращению с парусом за час. Обычно на втором часу ученики уже достаточно уверенно стоят на доске, дозируют скорость и легко достают из воды парус, если он вдруг упал.



## 5 Кайтсерфинг

Кайтсерфинг — занятие прежде всего зрелищное. Освоиться с воздушным змеем непросто. На изучение теории ветрового окна и принципов управления кайтом уйдет несколько часов, но, если есть опыт катания на вейкборде, учиться будет гораздо проще. В случае с кайтом работает принцип «тяжело в учении — легко в бою»: сложными оказываются лишь первые шаги, а дальше все гораздо проще.



# 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](http://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](http://eurocar.com.ua)

**ЄВРОКАР**  
EUROCAR