



# ŠKODA Style

№1 (42) 2018

## ŠKODA Vision X Инновационный гибрид



ŠKODADESIGN

### Премьера

ŠKODA Vision X —  
уникальная гибридная  
технология будущего

### Тест-драйв

ŠKODA Octavia RS —  
быстрый автомобиль  
на каждый день

### Жизнь бренда

Семь самых интересных  
фактов о жизни  
ŠKODA

### Тест-драйв

Раскрываем скрытые  
способности нового  
ŠKODA KAROQ

# GENERATION Š. HOBA ŠKODA OCTAVIA



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



[www.skoda-auto.ua](http://www.skoda-auto.ua)

# Целиться выше

**Т**итулы и призы, звания и признания — SKODA начинает год с того, что составляет по полкам памятные кубки и развешивает по стенам почетные дипломы, заработанные лучшими моделями бренда. Автомобиль года в Украине, лучший компактный автомобиль из всех импортируемых марок в Германии, самая быстрая спортивная машина класса WRC 2 в Монте-Карло — этот список можно продолжать и другими локальными конкурсами, рекордными продажами, цифрами инвестиций, вложенных в производство новых автомобилей и создание исследовательских лабораторий. А можно просто назвать одну общую черту, которая стоит за этими достижениями вместе взятыми: неустанное равнение на высокие цели. Создали успешный Kodíaq, который встряхнул рынок кроссо-

веров и привлек к марке новых поклонников — и тут же на сцену выходит Kargo, которому выпало продолжать начатую революцию в классе SUV. Но марка не останавливается на достигнутом, и вот уже в Женеве покажут новый концепт под названием Vision X, который вскоре станет серийным прообразом еще одного чешского кроссовера. Там же, в Женеве, предстанет перед публикой и обновленная модель Fabia — модель, которая не раз становилась лучшим городским хэтчбеком в мире.

Ну а в Украине нас ждет свое «потепление»: цифры предзаказов и уже проданных моделей показали, что наш рынок имеет существенный отложенный спрос: отлично «выстрелил» Kodíaq, ждет своего старта на наших дорогах Kargo, а там и новенькая Fabia подоспеет. Все-таки на нашей улице весна.

**«Шкода Стайл»**  
№1 (42), 14 марта 2018

**Учредитель:**  
ООО «Еврокар», 03062, Украина,  
г. Киев, пр-т Победы, 67,  
тел.: (044) 490-10-71,  
www.eurocar.com.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 Гудущан

**Арт-директор:**  
Сергей Шадрин

**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 №13595

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 информантств 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.





34



## 6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA

## 8 НОВЫЕ ВОЗМОЖНОСТИ

Компания ŠKODA вкладывает много усилий и не меньше инвестиций в экологичность и инновационность своих предприятий

## 10 ГДЕ ХРАНИТЬ АВТОМОБИЛЬ?

Хранение автомобиля в городских условиях не всегда простая задача, но для ее решения существует несколько вариантов

## 12 ŠKODA OCTAVIA RS

Для автомобиля с такой родословной нет ничего невозможного — знакомьтесь ближе со ŠKODA OCTAVIA RS

## 16 ЮБИЛЕЙ ДЛЯ L&K

Откуда берет начало роскошная линейка марки



44



22



24

**18 ŠKODA KAROQ**

Компактный кроссовер для выхода из зоны комфорта

**22 ВДОХНУТЬ СВЕЖИЙ ВОЗДУХ**

Рассмотрим перспективы альтернативных источников питания для наших автомобилей

**24 ŠKODA VISION X**

В Женеве марка представит свое видение будущего

**26 СОВЕРШЕНСТВО В ДЕТАЛЯХ**

На какие преимущества Simply Clever можно делать ставку в ежедневном использовании автомобиля?

**28 ТОЛЬКО ОФИЦИАЛЬНЫЙ СЕРВИС**

Ваш автомобиль нуждается в заботе

**30 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА**

Мы знаем ответы на все вопросы

**32 ИЗ ЗИМЫ В ЖАРКОЕ ЛЕТО**

Советы по адаптации к летнему стилю вождения

**34 ПОСЛЕВОЕННОЕ ВОЗРОЖДЕНИЕ**

В истории ŠKODA были пожары, потери и уверенность в правильности выбранного пути

**40 WRC 2: НАЧАЛИ ГОД С ИНТРИГИ**

Успехи ŠKODA на трассах Монте-Карло и Швеции

**42 ВОЖДЕНИЕ НА АВТОПИЛОТЕ**

Поговорим о будущем водительской профессии

**44 ОТДЫХ ПО-КРЕОЛЬСКИ**

Сейшелы — прекрасная возможность увидеть мир таким, каким вы его никогда раньше не видели

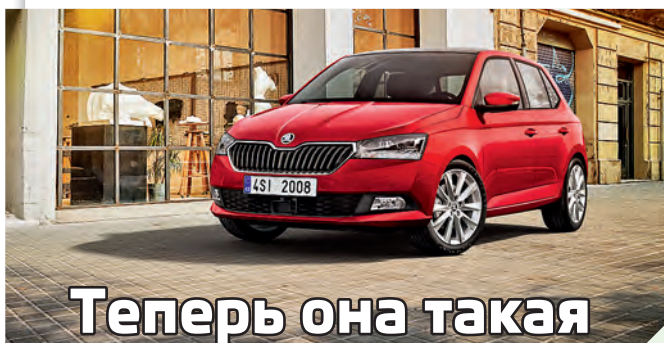
**50 КАМЕРА! МОТОР!**

Мы собрали для вас пять прекрасных фильмов на вашу любимую автомобильную тематику



## ŠKODA собирает титулы

Сразу два значимых титула заработал чешский бренд в престижном международном конкурсе Best Cars 2018, который проводится одним из самых влиятельных отраслевых изданий в мире, германским журналом auto, motor und sport. Уже пятую в своей истории корону принесла своей марке непобедимая модель Octavia, которая и в этот раз стала лучшим импортируемым хэтчбеком на германском рынке, а также лучшим компактным автомобилем в классе. Второй шквал признаний выпал на долю ŠKODA Karoq — модель была признана самым удачным компактным SUV.



## Теперь она такая

Успешная городская модель Fabia получила очередное обновление — на автосалоне в Женеве ŠKODA покажет своим поклонникам новое лицо своего бестселлера. Все самые выдающиеся изменения заметны невооруженным глазом — фары и задние фонари с диодами, четыре обновленных литровых двигателя для экологичной и экономичной езды в городе, а также новые функции из набора Simply Clever.

Компания ŠKODA отмечает юбилей полноприводной линейки — первые попытки наладить производство автомобилей с четырьмя ведущими колесами были предприняты еще в 30-х годах прошлого века, а теперь же гамма 4x4 пополнилась тремя

новыми моделями. Стратегия полного привода с его безопасностью, надежностью на любом покрытии и удовольствием от вождения абсолютно соответствует идеологии марки. В среднем ŠKODA продает в год около 700 000 машин с формулой 4x4.

## ВСЕ ЧЕТЫРЕ КОЛЕСА



## Рекордный 2017-й

За 12 месяцев минувшего года компания ŠKODA Auto доставила своим клиентам по всему миру более 1,2 млн новых автомобилей. Эта внушительная цифра является рекордной. Такой результат был достигнут благодаря очень активной маркетинговой политике компании и выводу на рынок новых моделей в быстрорастущем классе кроссоверов.





## И в коробку!

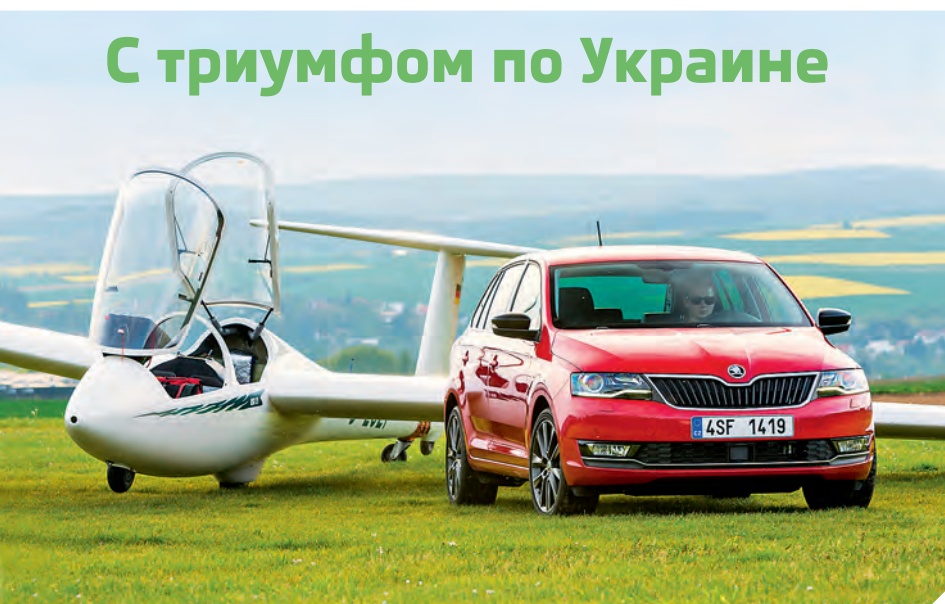


# 7

**ФАКТОВ**  
ИЗ ЖИЗНИ  
**ŠKODA В УКРАИНЕ**  
**И В МИРЕ**

**Б**олее двух миллионов трансмиссий DSG было произведено на заводе компании ŠKODA во Врхлаби. Передовое предприятие, которое обеспечивает саму марку ŠKODA и другие модели группы VW высококачественными коробками передач, является гордостью марки. На сегодняшний день компания ŠKODA и VW Group инвестировали около 250 млн евро в его развитие, инженерную базу и инновационные производственные мощности.

## С триумфом по Украине



**У**краинские потребители не перестают отдавать предпочтение моделям чешского бренда. В недавно завершившемся всеукраинском конкурсе «Автомобиль года 2018» сразу три модели ŠKODA взяли титулы в своих категориях. Удобный и универсальный Rapid признан победителем в номинации «Луч-

ший автомобиль экономкласса» по мнению журналистского жюри и потребителей. Беспроигрышная в своей клиентоориентированности Octavia не оставила соперникам шанса в соотношении «цена — качество». А новый кроссовер Kodiaq стал лидером в классе SUV и назван автомобилем года по мнению потребителей!

## KODIAQ РОСКОШНЫЙ



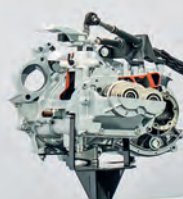
■ На Международном автосалоне в Женеве дебютирует специальная роскошная версия SUV Kodiaq L&K. Новинку наделили эксклюзивным дизайном и расширенным списком бортового оборудования. Кроссовер оснащен хромированной решеткой радиатора, 19-дюймовыми легкосплавными колесными дисками, оригинальным задним бампером, которые делают Kodiaq узнаваемым и стильным. На отделку интерьера не пожалели качественной кожи и лакированных черных панелей.

В Европе для модели доступна линейка из четырех мощных бензиновых и дизельных двигателей, включая два новых агрегата TSI, а также для Kodiaq L&K доступна и полноприводная версия.

SLAVNOSTNÍ OTEVŘENÍ  
ZKUŠEBNY PŘEVODOVEK  
FEIERLICHE ERÖFFNUNG  
DES GETRIEBEPRÜFFELDES  
9. 1. 2018



# Новые ВОЗМОЖНОСТИ



Новый центр по испытанию трансмиссий даст предприятию возможность развивать и улучшать качество агрегатов.

**Е**сли мы не поленимся перечислить все глобальные заслуги чешской марки ŠKODA, то список получится внушительный: один из первых автомобильных производителей, обладатель многочисленных дизайнерских призов и титулов в профессиональных автомобильных конкурсах, официальный партнер крупнейших спортивных событий в мире, всемирно известная марка с миллионными оборотами... И множество других. Однако есть у ŠKODA еще один титул, о котором на первый взгляд говорят непростительно мало. Компания ŠKODA AUTO является одним из самых инновационных и передовых предприятий в мире, о чем свидетельствует неустанный технологический прогресс, внедряемый в жизнь чешскими специалистами.

В своей штаб-квартире в чешском городе Млада-Болеславе ŠKODA разрабатывает инновационные решения,

**Чтобы произвести на свет современный автомобиль, мало наделить его инженерными решениями и умными технологиями. Нужно действовать в рамках актуальных требований к самому процессу производства. А каковы они?**

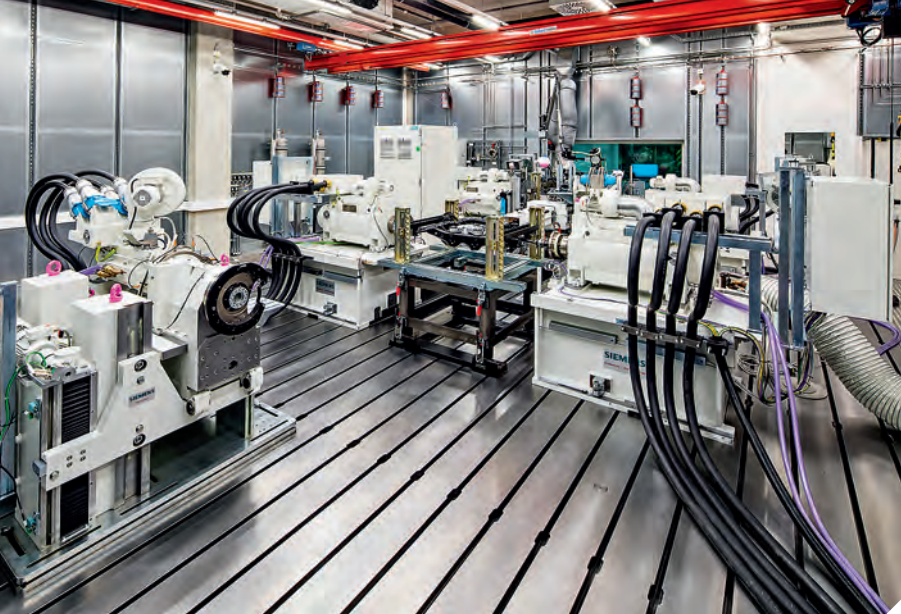
которые позволят клиентам во всем мире ежедневно садиться за руль удобных, современных и передовых во всех смыслах этого слова автомобилей.

## Своя сила

Для каждого автомобильного бренда является делом чести иметь все составляющие для сборки своих автомобилей «в собственном распоряжении», поэтому центры по разработке и тестированию силовых агрегатов занимают важнейшее место в производственной цепи ŠKODA. Недавно в Млада-Болеславе в работу был запущен исследовательско-тестовый центр, призванный улучшить

работу трансмиссий, которые ŠKODA разрабатывает совместно со специалистами Volkswagen Group. По мнению Кристиана Штрубе, технического главы всего предприятия, для ŠKODA это новые технические возможности и новый уровень ответственности перед партнерами и покупателями. Самые актуальные технологии, которые будут применять специалисты нового центра, позволяют клиентам ŠKODA еще больше доверять качеству готовых серийных автомобилей чешского бренда. Неудивительно, что компания готова инвестировать немалые средства,





чтобы оправдать это высокое доверие. На сегодняшний день в тестовый центр для испытания трансмиссий было вложено более 8 млн евро. В начале тестовая лаборатория насчитывала всего 7 человек высококвалифицированных специалистов, но уже сейчас ее расширение повлекло за собой привлечение к этой работе 14 инженеров.

## Экология и качество

Еще одним важным достижением ŠKODA в организации инновационного производственного процесса стало строительство нового покрасочного цеха, который начнет работать в июне 2019 года.

Каждый раз, закладывая новые производственные линии и даже новые предприятия, ŠKODA придерживается не только экономических, но и экологических перспектив.



Его главная особенность — высочайший уровень автоматизации и роботизации процесса покраски. В силу того, что сборочные предприятия ŠKODA ежедневно сталкиваются с повышенным спросом на автомобили марки, процессы требуют максимальной эффективности и экологической безопасности. Поэтому новый покрасочный цех будет отвечать самым строгим экологическим нормам и станет одним из самых передовых автомобильных предприятий в Европе. В частности,

предприятие уже сейчас разрабатывает такие схемы покраски, которые позволили бы минимизировать потери материалов, оптимизировать процессы сушки каждого из слоев и отказаться от использования особо агрессивных для окружающей среды веществ.

Ну а инновационные решения в сфере экономии энергии, которые уже внедряются в жизнь предприятия, позволят ŠKODA снизить расход электричества для покраски одного кузова до 80%.

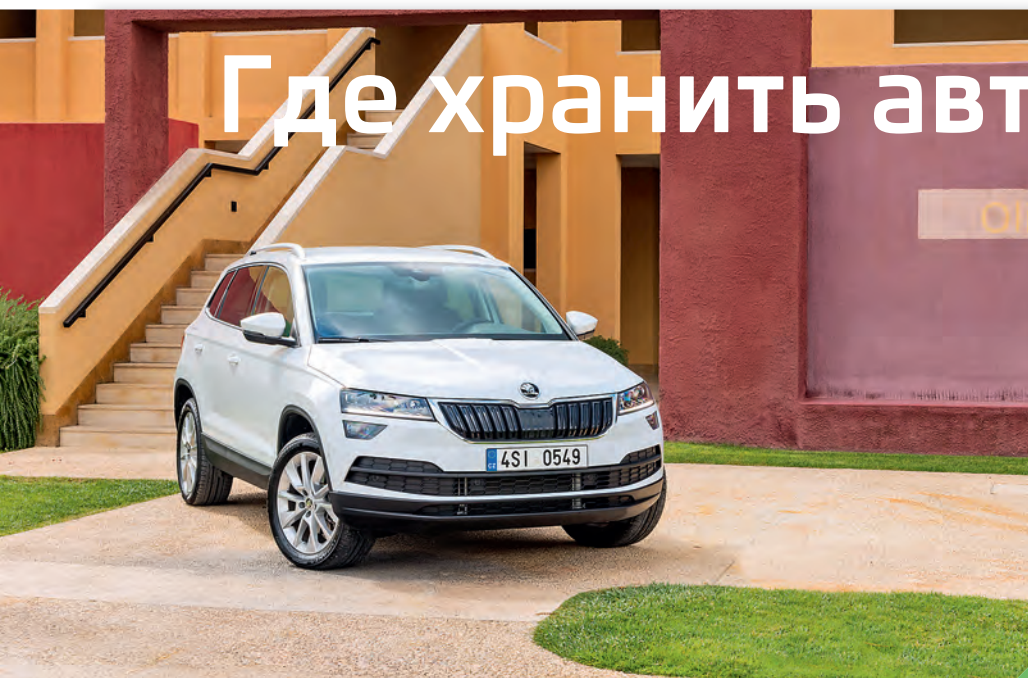


Каждый из заводов марки отвечает за стандарты качества ŠKODA на каждом из этапов производства.





# Где хранить автомобиль?



**Парадоксальная вещь: автомобиль, созданный для того, чтобы возить нас по разным дорогам и при любой погоде, мы упорно стремимся куда-то спрятать — от непогоды и прочих факторов. Хотя лучше всего машина себя чувствует на свежем воздухе. Не верите?**

**О**пределяясь, куда поселить свой автомобиль, большинство из нас преследуют две цели: уберечь его от злоумышленников и защитить от непогоды. Не всегда в этих стремлениях можно найти логику, но если уж так повелось... В общем, обсудим тему местожительства автомобиля вместе.

## Под окном

На первый взгляд самый простой вариант — оставлять машину во дворе своего же дома. И от подъезда не далеко, и вроде как под присмотром:

выглянул в окно — вот она, ласточка, на месте! Но вся эта простота — с огорками. Так, ночью машина может пострадать от салонных воров, днем — от соседской детворы с ее мячами, самокатами, велосипедами и прочими недружественными к автомобилю развлечениями.

А есть еще и масса хвостатых и крылатых представителей животного мира, которые царапают когтями краску. Самая совершенная сигнализация во дворе будет малоэффективной, потому что, пока вы будете выбегать из своего подъезда, воришки успеют что-нибудь

разбить, сломать, унести. Таким образом, бесплатная парковка под окном будет оставаться только до тех пор, пока с машины не украдут колпаки, колеса, магнитола или содержимое багажника — потом восполнение этих потерь ляжет на ваши плечи. Среди негатива присутствует также и нематериальный фактор. Во многих дворах ситуация с паркоместами очень напряженная.

## Под охраной

Другой распространенный вариант «прописки» автомобиля в городе — охраняемая стоянка. В непосредственной близости от дома она бывает расположена не всегда, но водители согласны на 15-минутную прогулку ради того, чтобы спокойно спать. Да, профессиональные преступники при желании угонят машину и со стоянки, но мелким воришкам туда дорога закрыта.

Правда, есть и обратная сторона: из-за тесноты на стоянке неловкие водители порой задевают соседние автомобили, а поскольку свидетелей при этом часто не оказывается, тихо уезжают. Получить какую-либо компенсацию от администрации стоянки обычно не удается. Как

**В гараже, как нам кажется, наша любимица будет под самой лучшей защитой.**







атмосфере подземелья будет грызть кузов с особым аппетитом. Впрочем, если автомобиль новый, с ненарушенным антикоррозионным покрытием, особой опасности для него не будет.

## Под навесом

Наверное, это самый редкий способ хранения автомобиля в нашей стране. Потому что или у владельца нет средств вовсе, или, если они появляются, он сразу обзаводится гаражом. А между тем именно большой навес над площадкой с твердым покрытием специалисты считают самым благоприятным местом для хранения автомобиля — конечно, с точки зрения долгосрочной перспективы сохранности кузова и при условии, что место это расположено на охраняемой территории. При этом открытая со всех сторон машина обдувается воздухом в любое время года. А это необходимо, чтобы во всех щелях, нишах и закрытых полостях (пороги и различного рода усилители) кузова высыхала влага.

## Право выбора

Увы, жителю города, который пользуется машиной каждый день, выбирать особо не приходится — каждое паркоместо на счету. Если не делать из автомобиля культ, то он прекрасно будет ночевать и под открытым небом, и в тесном боксе, и в мрачном подземном паркинге. Тем более что недостатки каждого из мест парковки можно частично нивелировать.

минимум потому, что серьезных юридических оснований на то нет — даже квитанцию об оплате услуг авто владельцу дают не всегда...

Отдельного большого разговора заслуживает использование тканевого тента для защиты машины. Именно на охраняемой стоянке он особо уместен, но нюансов его применения немало — вплоть до того, что вместо защиты он может навредить машине. Поэтому, прежде чем обратиться к такому варианту, изучите особенности тентов различных конструкций и материалов.

## Под крышей

Гараж — мечта любого автолюбителя-горожанина. Да, у такого способа хранения масса преимуществ. Это защита от непогоды и случайных злоумышленников, условия для ремонта, сервиса и ухода в любое время года. Минусов тоже хватает. Во-первых, капитальные гаражи, как правило, расположены в стороне от жилых массивов, и разделяющее их расстояние владельцу придется преодолевать в пешем порядке. Во-вторых, если гараж оборудован не по правилам, с нарушением вентиляции, автомобиль в нем сохраняется даже хуже, чем на открытом воздухе. Поскольку в сырой атмосфере (а в душном гараже она будет сырой из-за конденсации влаги) ускоренно корродирует металл, сыреет интерьер и окисляются разъемы. И наконец, для целеустремленных

## Лучшее место хранения автомобиля — под навесом

преступников проникнуть в гараж — не такая уж большая проблема, поэтому для удаленного контроля стоит обзавестись охранной системой (для гаража или машины).

## Под землей

Подземный паркинг — очень хороший, но недешевый вариант. Зато очень удобный — пройти полсотни шагов от машины к лифту и подняться прямо к квартире на свой этаж. И уровень защиты тут один из самых высоких. Но важно, чтобы место, где стоит ваша машина, было сухим и хорошо проветривалось, иначе коррозия в сырой



Сохранность автомобиля — личные переживания его собственника.



# ŠKODA OCTAVIA RS

**Спортивная версия с рестайлингом обзавелась новой оптикой, стала мощнее на 10 л. с. — это официальные данные недавних обновлений. А вот каковы они на вкус... Об этом можно узнать только на собственном опыте**

**О**CTAVIA RS вышла на рынок всего несколькими месяцами позже своей стандартной родственницы, которую уже со всех сторон и всех пользовательских ракурсов признали и полюбили на украинских дорогах. А вот OCTAVIA RS по-прежнему ходит в статусе экзотики. Может быть, стоит присмотреться к ней поближе, чтобы убедиться в неоднозначности таких оценок? Объективно — это по-прежнему идеальный автомобиль на каждый день для тех, кто хочет заботиться о себе, а не пускать пыль в глаза окружающим. Впрочем, и пыль-то есть чем пустить! Динамичная и лаконичная в своей стильной



На заднем ряду с комфортом могут разместиться два человека. Троица в дальней дороге будет тесновато. Передние кресла обладают развитой боковой поддержкой и отлично сочетаются с динамичным характером автомобиля.



спортивности машина притягивает взгляды 19-дюймовыми колесными дисками, сквозь контрастные соты которых видны красные суппорта. Или тем же спойлером, который придает смысла всему облику. А вот увеличенные по сравнению со стандартной версией тормоза позволяют куда увереннее чувствовать себя в городе и на трассе легко выдер-

живают 5–7 развлекательных кругов подряд — проверено.

## Прибавка и добавка

С рестайлингом двухлитровый мотор стал на 10 л. с. мощнее, чем прежде, но непрофессионалу этого не заметить. Машина ехала 6,9 с до «сотни» — теперь ее результат 6,8. В любом случае — за глаза в городе. И с такой



19-дюймовые диски — опция, а вот спойлер на крышке багажника положен OCTAVIA RS по умолчанию, как и тонированная оптика.



С системой старт-стоп, которая глушит двигатель при каждой остановке, расход топлива в городе у RS-ки заставляет уважать аппетиты турбины. При этом турбомотор лучше кормить 98-м бензином.



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Двигатель, число цилиндров	R4, турбо
Длина/ширина/высота, мм	4685 x 1814 x 1449
Колесная база, мм	2680
Объем двигателя, см <sup>3</sup>	1984
Макс. мощность, л. с. (об/мин)	230 (4700–6200)
Макс. момент, Нм (об/мин)	350 (1500–4600)
Расход (смешанный), л/100 км	6,2
0–100 км/ч, с	6,8
Макс. скорость, км/ч	249



динамикой на модели, которая так похожа на бестселлер, еще раз понимаешь, что акселератор — педаль безопасности. Выехать на окружную любого крупного города по разгонной полосе, перестроиться и сразу ускориться... Просто не надо ждать в тех случаях, когда на машине с показателем вроде 9 с до 100 км/ч придется сначала пропустить попутный транспорт и лишь потом задумчиво набирать скорость.

Как и прежде, у OCTAVIA RS есть выбор режимов движения, которые влияют на работу трансмиссии DSG. В спортивном режиме обороты не опускаются

ниже 3000 в минуту, а специальные акустические решения в салоне только подчеркивают агрессивный рокот мотора. А для кого-то в этом голосе и заключается самое «вкусное» в модели!

## Удобно — и все тут!

С обновлением все семейство OCTAVIA стали оснащать новыми опциями — например, иной мультимедийкой Colambus с 9,2-дюймовым экраном и сенсорными кнопками. Правда, он опционален и для RS — и пожалуй, это дело исключительно вкуса. Сенсорная регулировка громкости — не самое очевидное решение. Водителю

Кнопка включения режима автоматической парковки находится за рычагом КП. После нажатия едете, выбирая место, затем следуете указаниям на дисплее. Опция актуальная, особенно с учетом наличия камеры с омывателем, которая дает отличную картинку в любую погоду и датчиков парковки по кругу!







уж точно удобнее пользоваться колесиком на руле. А если это решение для пассажира, то тут уж он сам приспособится к управлению клавишами. На мелочи же типа новых подстаканников, которые позволяют открыть бутылку одной рукой, одна оценка — удобно, и все тут. Как и по-прежнему

удобны легко вставляющиеся заглушки для Isofix, огромный багажник с крючками и сетками, да и все то, за что сотни тысяч украинцев выбирают простые «Октавии».

В целом, когда вы смотрите в сторону OCTAVIA RS, задумайтесь, что перед вами — автомобиль, которому можно



**Вместительность, маневренность, динамика, управляемость, отзывчивость, удобство**



**Стоимость в сравнении со стандартным прайсом**

## OCTAVIA RS — НАДЕЖНЫЙ И БЫСТРЫЙ АВТОМОБИЛЬ НА КАЖДЫЙ ДЕНЬ

доверять. Можно доверять свои ежедневные маршруты и личные водительские страсти, которые за рулем такой машины что на автострате, что в городе никогда не лишатся своего смысла.

**В нынешнем году компания ŠKODA отмечает небольшой юбилей — 20 лет назад на автошоу в Париже дебютировала премиум-версия Laurin & Klement**



# ЮБИЛЕЙ для L&K

**И**мена Вацлава Лаурина и Вацлава Клемента в истории компании ŠKODA значат не меньше, чем имя Эмиля Шкоды. Первое время после объединения предприятий Laurin & Klement и ŠKODA, которое состоялось в 1925 году, все автомобили концерна несли двойное обозначение Laurin & Klement — ŠKODA. Но после реорганизации решено было оставить только имя ŠKODA.

## Бренд по цене пары туфель

В лихие 90-е один предприимчивый чешский бизнесмен зарегистрировал фирму Laurin & Klement s.r.o. с уставным капиталом 900 чешских крон. На то время этой мизерной суммы едва хватило бы на пару туфель. В компании ŠKODA свято чтут историю и традиции бренда, поэтому появление самозванца вызвало справедливое возмущение руководства. На восстановление спра-

ведливости ушло 4 года. Результатом долгих разбирательств стал официальный бюллетень под номером 10/1995, опубликованный Чешским ведомством по охране промышленной и интеллектуальной собственности. В нем за компанией ŠKODA признаются все права на марку Laurin & Klement, ее эмблему и связанные с ней элементы.

На Парижском автосалоне осенью 1998 года компания ŠKODA впервые представила возрожденный бренд Laurin & Klement. Отдавая дань уважения основателям материнской компании, имя Laurin & Klement решено было использовать для обозначения эксклюзивных версий автомобилей ŠKODA. Первым его получила популярная модель OCTAVIA. В соответствии со статусом OCTAVIA L&K получила в свое распоряжение 1,8-литровый 150-сильный турбированный мотор с 5 клапанами на цилиндр. Внешне узнать версию L&K можно было по фирменному декору и 16-дюймовым легкосплавным дискам с низкопрофильной резиной размерности 205/55. Топ-версия Laurin & Klement предлагалась как покупателям лифтбека, так и универсала. В 1999 году увидела свет люксовая модификация лифтбека OCTAVIA с удлиненной на 80 мм колесной базой.

Внешние отличия версий L&K в глаза не бросаются — но интерьер эксклюзивных комплектаций сомнений не оставляет.





## Богатство выбора

Сегодня в модельной гамме ŠKODA есть три модели, которые доступны в люксовом исполнении Laurin & Klement, — OCTAVIA, SUPERB и KODIAQ. Все они отличаются богатым уровнем оснащения и эксклюзивным оформлением интерьера. Например, стандартное оснащение OCTAVIA Laurin & Klement включает полностью светодиодные адаптивные Full LED AFS, противотуманные фары с поворотной функцией, фоновую подсветку салона, электропривод водительского кресла с памятью положения, информационно-развлекательный комплекс с аудиосистемой Canton и цветным сенсорным дисплеем, а также другие приятные и полезные опции. Для отделки салона используется черная кожа и коричневая алькантара, а также черные декоративные панели, покрытые рояльным лаком. Напольные коврики, спинки сидений и алюминиевые накладки на порогах дверей украшены символикой Laurin & Klement. Особую элегантность модели придают 18-дюймовые легкосплавные диски Turbine с оригинальным дизайном. Для флагмана бренда — модели SUPERB — покупателям предлагается широкий ассортимент высококачественных материалов, включая кожу и алькантару. В качестве опции можно заказать черную отделку потолка. В базовое оснащение версии Laurin & Klement входят биксеноновые адаптивные фары, передние и задние парковочные сенсоры, фоновая подсветка салона, электропривод передних кресел с функцией памяти, мультимедийная система с доступом в Интернет и многое другое.

## Роскошный SUV

Дебют премиальной версии кроссовера KODIAQ состоялся совсем недавно на престижном автошоу в Женеве. Отличить новинку от других собратьев семейства KODIAQ можно по хромированной решетке радиатора, 19-дюймовым легкосплавным дискам и оригинальному заднему бамперу. Для

отделки интерьера модели использовали высококачественную кожу и черные лакированные декоративные панели. Для KODIAQ L&K предлагаются динамичные бензиновые и дизельные двигатели, а также передний или полный привод на выбор. С появлением KODIAQ L&K в Европе расширится линейка двигателей внедорожника. В нее войдут двигатели 1.5 TSI мощностью 150 л. с. и 2.0 TSI, мощность которого увеличили с 180 до 190 л. с. Новые бензиновые силовые агрегаты оснащаются современными сажевыми фильтрами, сокращающими выбросы. Также впервые будут представлены новое поколение 7-ступенчатой КПП DSG для бензиновых двигателей и дизельный двигатель 2.0 TDI мощностью 150 л. с. Завершает линейку силовых агрегатов еще один дизель 2.0 TDI мощностью 140 кВт (190 л. с.). Система полного привода входит в базовое оснащение для двух самых мощных двигателей и доступна в качестве опции для двух других моторов. Полноприводные версии ŠKODA KODIAQ L&K могут опционально оснащаться также системой регулирования ходовой части DCC (Dynamic Chassis Control). KODIAQ L&K обладает потрясающим простором и функциональностью большого внедорожника, сочетая в себе при этом изящество и элегантность. В стандартное оснащение топовой версии входят 19-дюймовые легко-

Эксклюзивность версий L&K видно с порога.

сплавные колесные диски Sirius, светодиодные фары и решетка радиатора с вертикальными хромированными рамками. Передние крылья декорированы логотипами Laurin & Klement. Элегантный стиль интерьера подчеркивается многофункциональным трехспицевым кожаным рулевым колесом, доступным в черном или бежевом цвете. Фирменная символика Laurin & Klement украшает сиденья и приборную панель с черными лакированными накладками. При включении информационно-развлекательной системы на дисплее высвечивается логотип L&K. Базовая комплектация также включает в себя электрическую регулировку кресла водителя с функцией памяти, дверные пороги, украшенные логотипом модели Kodiak, алюминиевые накладки на педали, текстильные коврики, датчик дождя, салонное зеркало заднего вида с автоматическим затемнением, фоновую подсветку салона и аудиосистему Canton.



Салон комплектации L&K выглядит значительно богаче.

# ŠKODA KAROQ



**С**трого он выглядит на первый взгляд! Восемь диодных «штрихов» в головной оптике, напористая решетка радиатора, массивный капот, короткие свесы и крупные колеса — это все классика дизайна для автомобиля с внедорожными амбициями. А тут

еще и бампер, визуально придающий автомобилю ширины... Словом, с внешними признаками статуса у нового ŠKODA KAROQ нет никаких проблем, правильно расшифровывается его имя: автомобиль-стрела — знающий себе цену и готовый постоять за нее в схватке с конкурентами. А как насчет других ценностей?

**Новаторский KAROQ — это не младший брат KODIAQ и не старший товарищ Yeti. Это совершенно новая и очень важная модель для ŠKODA.**



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Длина/ширина/высота, мм	4382/1841/1605
Колесная база, мм	2638
Снаряженная масса, кг	1393
Объем багажника, л	521/1605
Дорожный просвет, мм	183
Объем двигателя, см³	1498
Макс. мощность, л.с.	150
Макс. момент, Нм (об/мин)	250 (1500–3500)
Тип привода	передний
Коробка передач	DSG, 7 ступеней
0–100 км/ч, с	8,6
Макс. скорость, км/ч	204
Расход (смеш.), л/100 км	5,1



Об интуитивном салоне ŠKODA говорено уже немало, о его эргономике и удобстве в мелочах мы хорошо знаем по предыдущим моделям. Но графика, с которой представлены настройки четырех режимов движения, вызывает настоящий «вау-эффект», как будто дизайнеры работали именно на эту реакцию!

## Поколение Z

Если вдуматься в позиционирование новинки, которая нацелена на молодых семейных людей, то здесь зашифрована вся стратегия модели. Первое, о чем вам напомним официальные релизы, — это его коммуникативные возможности, полностью настраиваемая цифровая приборная панель, возможности для адаптации четырех режимов движения нажатием одной кнопки и специальные приложения для мобильных устройств. Ощущаете веяния современных digital-времен? Радует KAROQ и универсальностью. Например, система VARIOFLEX позволяет полностью убрать задний ряд,

и кроссовер по вместимости легко сможет соперничать с фургоном. Но нас, признаться, новый ŠKODA KAROQ с первых минут за рулем подкупил другим: настоящей эстетикой, присущей чешскому бренду, прозрачной, как богемский хрусталь, а также знакомой с закрытыми глазами управляемостью.

## Четыре лица

О чем хочется сказать отдельно, так это об уже упомянутых режимах настроек. Как оно частенько водится, самая ощутимая разница пролегает между обычным и спортивным режимом: электроника послушно перебрасывает стрелку тахометра

Полноприводные версии доступны только с самым старшим, двухлитровым дизельным мотором. Первыми на украинском рынке появятся моноприводные бензиновые ŠKODA KAROQ



Абсолютно цифровая приборная панель — это одна из главных фишек в обустройстве интерьера нового KAROQ, равно как и коммуникативные возможности.





В салоне ŠKODA всегда найдется место для пятерых пассажиров, но двоим сзади будет удобнее!

на 500 об/мин выше, мотору добавляется голоса, а руль приятно тяжелеет в руках. Сказывается ли спортивный режим на динамических рывках? По ощущениям да! Но измерять разницу с секундомером в руках желания не возникает. Зачем? Все работает прекрасно, а радости от езды в таком режиме по узким горным дорожкам на порядок больше.

## А что же 4x4?

Полноприводных версий у KAROQ аж... две, и обе они предназначены



Интерьер для человека, а не человек для интерьера — в этом секрет удобства новинки для пассажиров.



## ŠKODA СДЕЛАЛА ИДЕАЛЬНЫЙ ЛЕГКИЙ SUV ДЛЯ ГОРОДА? И ДЛЯ НЕГО ТОЖЕ!

для дизельных двигателей 2.0 TDI мощностью 150 и 190 лс. Очевидно, что с таким запасом возможностей не страшно и по пескам, и по дюнам, и по лесной колее. Тем более что во всем, что касается полного привода, инженеры ŠKODA свое дело знают, а 172 мм дорожного просвета никогда лишними не бывают. А вот двигать ли на переднеприводном ŠKODA KAROQ на серьезное бездорожье, зависит от множества факторов. И джиперские амбиции водителя тут не самое важное — автомобиль справится с грунтовыми дорогами, размытыми колеями, снежными брусстерами. Но штурмы и подвиги оставьте 4x4.

Получается, ŠKODA построила этот легкий компактный SUV в основном для города? И для него тоже! Поскольку по управляемости и легкости в понимании габаритов этот кроссовер мало чем отличается от классических легковых моделей. Во всяком случае, протиснуться в узкие парковочные места, просочиться по улочкам к нужному адресу — на раз.

### Ждать и дожидаться

Для украинского рынка история ŠKODA KAROQ началась уже в марте текущего года — поставки новинки запланированы, цены назначены, двигатели определены. Для начала по нашим дорогам покатают KAROQ со 150-сильным бензиновым мотором 1.5 TSI и 7-ступенчатой коробкой передач DSG. Классическая комбинация, которая точно придется по вкусу украинцам. Пополнение комплектаций дизельными версиями стоит ожидать уже во второй половине 2018 года.



Традиционно внушительное багажное пространство в этот раз измеряется какими-то совершенно заоблачными цифрами! Судите сами: со сложенными сиденьями KAROQ может взять на борт 1630 л различной поклажи. А система VARIOFLEX, которая позволяет полностью демонтировать задние кресла, повышает этот объем до 1810 литров!





# Вдохнуть свежий воздух



Поворачивая ключ в замке зажигания, редко какой водитель по-настоящему задумывается о том, какой эффект на окружающую среду имеют его ежедневные перемещения по привычным маршрутам. Но такая индифферентная позиция чужда мировой автомобильной общественности — именно потому, что в мире достаточно экспертов, которые обеспокоены состоянием экологии. У нас, водителей, совсем скоро появится выбор между ДВС и автомобилем с альтернативным источником питания. И, судя по тому, как развиваются события, выбор этот будет очевидным.

**На повестке дня у производителей всего мира стоят три важнейших вопроса: интеллектуальное взаимодействие автомобиля с водителем, безопасность дорожного движения как для пассажиров, так и для пешеходов и экология. Поговорим о последнем**

## Цена вопроса

На первый взгляд говорить о глобальной электрификации автомобильного мира рано. Нет достаточной инфраструктуры, ведь заправить старенький двигатель видавшего виды седана могут в любом уголке, а где зарядить свой футуристический автомобиль в аналогичных полевых условиях? Да и недешево обходится эта экологическая сознательность: электрокары на украинском рынке не справляются с ценовой конкуренцией со стороны своих классических собратьев. Все это так. Однако настоящее время сомнений никак не отменяет прогресса.



В настоящий момент интерфейсы информационно-развлекательных систем уже могут выполнять «надзирающую» и «консультирующую» функции — подсказывая водителю, как выбрать наиболее экологически безопасную манеру ежедневной езды.



## Стремление к экологичности проявляется в различных моделях ŠKODA

Поиск всех решений, которые позволили бы инженерам создать «идеальный электрический автомобиль», идет уже давно. Какой тип батарей нужно использовать, чтобы добиться оптимальной себестоимости и достаточной автономии? Как будет утилизироваться такой источник энергии после того, как его срок службы закончится? И наконец, насколько экологичным можно считать производство аккумуляторных батарей? Одним словом, тема эта настолько многообразна, что свести ее к одному пункту, «волшебному решению», никак не получается у лучших автомобильных умов современности.

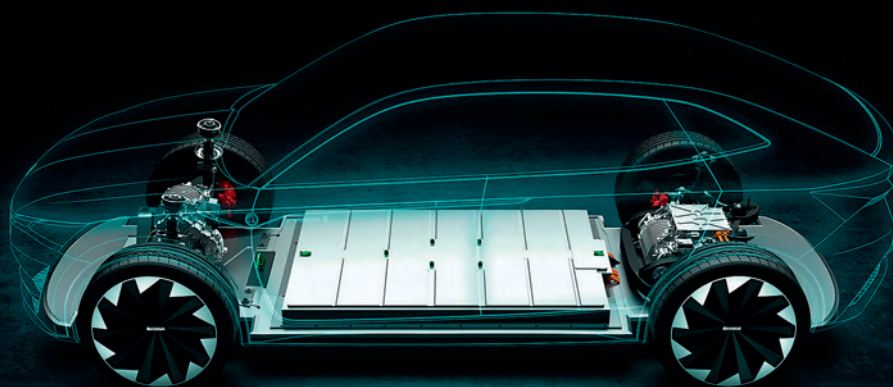
Однако никакие сложности не останавливают технический прогресс, который уже сейчас сворачивает с широкополосного шоссе, которое уверенно проложил себе ДВС, на разные альтернативные смежные дорожки.

И электрической стезе в этой новой стратегии отводится самое значимое место.

Компания ŠKODA уже подтвердила, что к 2019 году планируется запуск гибридной модели. Казалось бы, такой новинкой похвастать могут и другие

марки! Но на сегодняшний день техническая сторона этого проекта ŠKODA не разглашается. А ведь, возможно, именно там скрывается самое интересное! Уже сейчас концерн Volkswagen в полную силу работает над вопросом, откуда же производить энергию для электрокаров? Ведь литий, который используется в литийионных аккумуляторах, пусть бы и находился в достаточном количестве в земной коре, однако,

его промышленная добыча — задача технически непростая, да и хватит ли мировых запасов элемента на весь мировой автопарк машин с электромоторами? Поэтому на сегодняшний день у инженеров нет больших сложностей с созданием электрокаров. Задачи перед ними стоят еще более глобальные: адаптировать эту новую форму автомобильной жизни к привычной жизни их владельцев.



**Запас хода — вот одна из проблем, решение которой повлечет за собой всплеск популярности электромобилей.**



# ŠKODA VISION X

ŠKODADESIGN



Популярность компактных кроссоверов растет с каждым днем, поэтому создание нового автомобиля в этом классе — шаг обязательный для многих автопроизводителей. Вот только ŠKODA не просто пользуется готовыми трендами, а предлагает уникальный продукт, сочетающий в себе все современные разработки компании.

Компактные кроссоверы сейчас есть у многих автопроизводителей. Но подав-

ляющее большинство из них представляют собой лишь переднеприводные версии обычных городских хэтчбеков. Разработок, созданных с чистого листа и соответствующих всем современным требованиям, не так уж и много. Именно поэтому ŠKODA стремится предложить рынку свои технологии, сочетающие присущую концепции Simply Clever практичность и самые современные инженерные решения. Дизайн компактного ŠKODA VISION X неоднозначно намекает на динамич-

ность серийной модели, а короткие свесы говорят о неплохих внедорожных возможностях новинки. Оригинальный и в то же время узнаваемый дизайн компактного кроссовера наверняка придется по вкусу самым молодым и продвинутым поклонникам бренда ŠKODA.

В угодку последним и дизайн интерьера. Огромный дисплей по центру торпедо наверняка будет замыкать на себе все доступные на момент производства возможности. Естественно, всеми мультиме-



**Компактный кроссовер получит гибридную версию. Обещают, что гибрид будет подзаряжаемым.**

дийными функциями и возможностями сетевого подключения можно будет легко управлять благодаря интуитивно понятному интерфейсу. Хрустальные элементы дизайна со специальной подсветкой в сочетании с дисплеем на центральной панели создадут в салоне ŠKODA VISION X совершенно особую атмосферу. Официальные представители ŠKODA еще до презентации заявили о неминуемой серийности компактного VISION X. В серьезности их намерений сомневаться

ся не приходится — они дают рынку то, что он требует, и даже больше. Можно быть уверенным в том, что младший брат полноразмерного KODIAQ и компактного KAROQ повторит успех своих ближайших родственников не только благодаря инновационным системам и современным техническим решениям, но и благодаря прекрасному дизайну. Наверняка серийная модель, созданная на базе концепта VISION X, будет пользоваться огромной популярностью. А значит, очередь за новинкой нужно занимать, как только стартует прием заявок.

Широкий центральный тоннель — очень стильное решение. Будем надеяться, что оно достанется и серийной модели. По поводу multifunctional screen можно не сомневаться: он точно будет серийным.



Вряд ли серийная модель унаследует от концепта огромные колесные диски, но в том, что новинка получит стильные двухъярусные фары, можно не сомневаться.



О стратегической программе Simply Clever, которая позволила ŠKODA превратить свои «просто автомобили» в «разумные автомобили», поговорим сегодня предметнее

# Совершенство в деталях

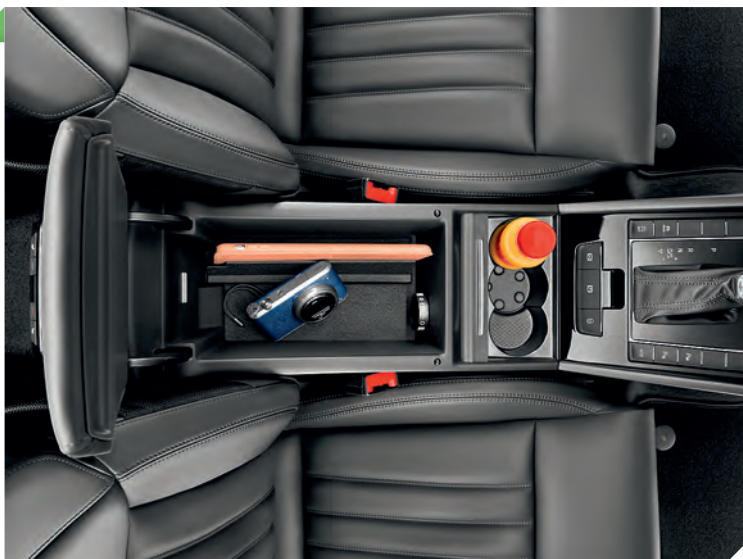


**А**бсолютный рекордсмен в списке решений Simply Clever — небольшой пластиковый скребок для снега и льда, который закреплен на обратной стороне лючка бензобака. Казалось бы, ну что может быть проще и логичнее, чем сделать эту вещь доступной и расположить ее так, чтобы она не только никогда не терялась, но и находилась всегда в одном и том же месте? Но именно ŠKODA принадлежит это простое, элегантное и максимально полезное изобретение.

**Д**ля автомобиля представительского класса, к которому относится ŠKODA Superb, нужны не только материалы исключительно высокого качества и передовые инженерные решения, но и мелочи, которые создают заверченный образ и добавляют заключительные штрихи там, где у конкурентов картина остается недосказанной. В списке Simply Clever для флагмана модельного ряда — зонтик в специальной нише. В рейтинге оригинальных решений эта «мелочь» вовсе не мелочь!







**Д**ержать в уме потребности конечного пользователя еще на стадии проектирования каждой новой модели — вот что для ŠKODA означает следовать велению покупательского сердца. Чешскому бренду, как никому другому, удалось создать интерьер, узнавать который водители всех моделей ŠKODA начинают с первого взгляда. Вот эта полочка — она для мобильного телефона, вот эта удобная ниша — для записной книжки, этот держатель для бутылки нестандартного размера, все эти рычажки на своих местах, а все управление осуществляется одним легким движением. Эргономика на уровне ощущений, интуитивное понимание мира водителя — это интерьер ŠKODA, построенный по принципам Simply Clever.

**П**редставьте себе автомобиль, в котором можно с одинаковой легкостью отправиться в дальний путь на тысячу километров, выдержать натиск рабочего дня и не сдаться под напором семейных будней со всеми их школами-садиками-супермаркетами и неожиданными визитами к друзьям. Для инженеров ŠKODA мультizaдачность автомобилей — это не история из будущего, не планы на завтра, а ежедневный challenge, который нужно выигрывать в борьбе за любовь клиентов. И они это делают! Каждый автомобиль с летящей стрелой на эмблеме демонстрирует готовность повышать требования в любом из вызовов. Для этого вся внутренняя архитектура интерьера моделей ŠKODA построена в соответствии с принципами Simply Clever, а это означает, что даже малолитражные компактные модели в вопросах комфорта на голову «умнее» своих сородичей по классу.



**К**огда мы собираемся выбрать первый в своей жизни новый автомобиль, мы смотрим на показатели мощности, объем двигателя и секунды в динамических показателях. Но приходит время (и в ŠKODA об этом прекрасно знают!), когда на первый план выходит вместительность багажника, надежность и удобство размещения в салоне всех пяти пассажиров и безопасность каждого из них. И груза тоже! Благодаря специальным сеткам, «умным», складывающимся одним нажатием шторкам в багажном отсеке, креплениям и разделителям ŠKODA уверенно держит пальму первенства в состязании самых умных перевозчиков клади. Сложно даже представить себе современный автомобиль ŠKODA без мелочей, которые делают жизнь легче.



После окончания гарантии на новый автомобиль многие уходят из авторизованного сервиса, но, как показывает практика, через некоторое время большинство все-таки возвращается в официальные дилерские сервисные центры. Попробуем разобраться в причинах этого явления.

# Только официальный сервис



Обслуживание исключительно на официальном сервисе имеет множество преимуществ.

## В чем экономия?

Вероятнее всего, уход из официального сервиса связан с попытками экономии. Ведь кажется, что замена масла на обычном СТО обойдется дешевле, чем полноценное плановое ТО у официального дилера. И это чистая правда! Вот только замена масла лишь часть регламентированного процесса. Диагностика ходовой, визуальный осмотр днища, чтение ошибок в электронных блоках — все это обязательные этапы технического обслуживания. С их помощью часто предотвращаются серьезные поломки. Незамеченный вовремя разрыв копеечного пыльника полуоси может привести к дорогостоящей замене приводного вала. Не откорректированная согласно рекомендациям завода-изготовителя антипробуксовочная система может сплоскаться в сложных дорожных усло-

виях. Примеров можно привести много, но суть одна: плановое ТО необходимо проходить только на официальной дилерской станции.

## Доступность запчастей

Использование официальными дилерами только оригинальных запчастей и рекомендуемых заводом-изготовителем расходных материалов далеко не маркетинговый прием. Прежде всего это контроль качества. Многие знают, что компания ŠKODA не производит, к примеру, тормозные колодки. На сборочный конвейер и в официальные дилерские центры поставляется продукция сторонних производителей. Но даже если изготовитель тормозных систем является официальным поставщиком, это не означает, что вся его продукция одобрена компанией ŠKODA и соот-



ветствует стандартам качества. Часто запчасти, отбракованные производителем автомобилей, попадают на свободный рынок и продаются покупателям, готовым экономить ценой собственной безопасности и долговечности своего автомобиля.

## Личный контроль

Любой официальный сервисный центр ŠKODA позволяет клиентам лично присутствовать при проведении технического обслуживания или ремонта. Поэтому при желании можно самостоятельно осмотреть автомобиль на подъемнике и задать мастеру все интересующие вопросы. Но как показывает практика, гораздо комфортнее ждать выполнения ремонтных работ в специально оборудованной комнате отдыха для клиентов. Наличие такого помещения — обязательное требование для всех официальных дилеров ŠKODA. А вот на неофициальных сервисных станциях этой нормой часто пренебрегают, и час-другой, необходимый для проведения планового ТО, может показаться вечностью.

Чтение данных из всех блоков управления — обязательная процедура для каждого планового обслуживания.



## Скорость выполнения работ

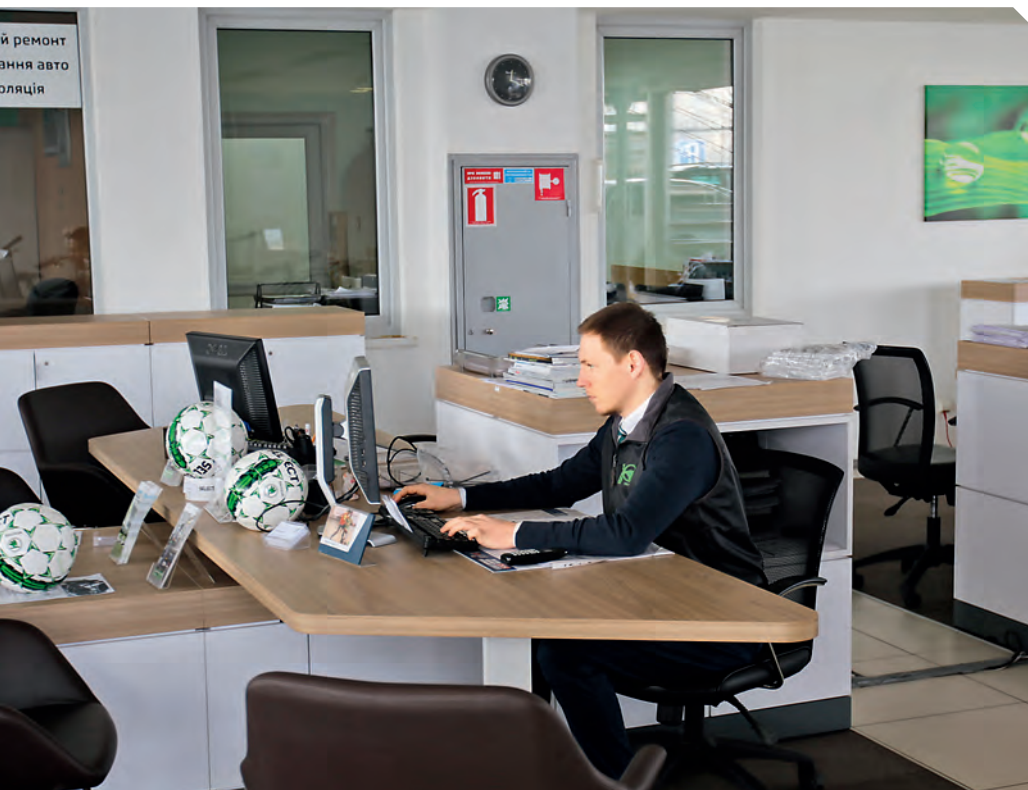
Как правило, скорость выполнения работ на официальном сервисе гораздо выше. Обусловлено это несколькими факторами. Во-первых, механики знают в автомобиле буквально каждый болтик — диагностика, обслуживание и ремонт хорошо знакомого автомобиля занимают у них гораздо меньше времени. Во-вторых, все процессы

приемки, оформления документов и контроля качества отлажены и стандартизированы. В-третьих, у каждого официального дилера есть собственный склад запчастей, что бывает очень кстати в случае, если вдруг понадобится какая-то деталь.

## Легко продать или поменять

Автомобиль, который обслуживался только на официальном сервисе, проще продать. Во-первых, его техническое состояние будет гораздо лучше, чем у аналогичных экземпляров со схожим возрастом и пробегом. Во-вторых, потенциальному покупателю всегда можно показать всю историю обслуживания и ремонтов — эта информация есть в базе данных официального дилера и доступна по запросу. Ну и наконец, приезжая на плановое ТО к официальному дилеру, всегда можно примерить на себя новые автомобили марки ŠKODA и, если какой-то из них понравится, тут же воспользоваться услугой Трейд-Ин.

Процесс приемки автомобилей стандартизирован и не занимает много времени.





**Современный автомобиль — слишком сложная конструкция, чтобы пытаться разобраться во всех ее технических нюансах самостоятельно. Но это и не понадобится — в нашей рубрике вы можете получить ответ на вопрос любой сложности.**

### МОРГАЮТ ЛАМПОЧКИ

Недавно начал замечать, что на холостых оборотах начинают моргать лампочки — индикаторы температуры двигателя, масла и аккумулятора. Добавляю «газ» — лампочки гаснут. Но потом машина начинает дергаться и глохнуть на светофорах. Утром «на холодную» ничто не моргает. Насколько опасна такая ситуация?

Олег, г. Запорожье

Плавающие обороты на холостом ходу наиболее часто проявляются на инжекторных двигателях. Связано это с особенностью регулирования работы системы холостого хода электронным блоком управления двигателя (ЭБУ). Электронные «мозги» автомобиля постоянно считывают информацию о работе холостого хода и, если она нарушается, дают команду исправить положение

датчикам, ответственным за корректное функционирование системы. Нарушаться работа холостого хода может по причине попадания лишнего воздуха в топливную систему, а конкретно — в цилиндры двигателя.

В таком случае датчик массового расхода воздуха сигнализирует ЭБУ о поступлении в камеру сгорания излишка воздуха. Чтобы выровнять количество воздуха и горючего, образующих вместе топливовоздушную смесь, «мозги» дают команду клапанам инжектора открыться и впустить в цилиндры больше топлива. В этот момент обороты двигателя резко возрастают. Затем ЭБУ «понимает», что подал в цилиндр слишком много топлива, и ограничивает его подачу — в этот момент обороты резко падают.

Учитывая конструктивную сложность инжекторной системы, а также ее жизненную важность для нормального функционирования мотора, рекомендуем непременно обратиться к электрику для устранения неисправности.

### ДОЛОЙ КАТАЛИЗАТОР?

Катализатор вышел из строя, а стоит дорого. Могу ли я удалить катализатор и забыть о проблеме?

Виталий, г. Львов

В нашей стране, к сожалению, существуют две основные проблемы, из-за которых клиенты принимают решение удалить катализатор, — это отсутствие денежных средств (стоимость катализатора достаточно высока) и низкое качество топлива, которое и является причиной выхода из строя катализатора. Простое его удаление ведет к нарушениям в работе двигателя, вплоть до перехода в аварийный режим. Поэтому для каждого автомобиля существует свой ряд мероприятий, связанных с «обманом» блока управления двигателя, после которых автомобиль можно использовать. Но вы должны понимать, что такое решение сродни вреду самому себе, ведь выброс вредных веществ в окружающую среду увеличится, так как предназначение катализатора — нейтрализация этих веществ.

### НЕ ЗАВОДИТСЯ

Перестал заводиться мотор. Поворачиваю ключ — и тишина! Аккумулятор новый и полностью заряжен, проблема точно не в нем. Так в чем же тогда?

Станислав, г. Киев

Когда автомобиль не заводится, тому глобально предшествуют две причины: либо в системе нет зажигания, либо в ней нет топлива. Если вы уверены, что в вашей аккумуляторной батарее достаточно заряда, и не грешите на топливную систему, то, возможно, в вашем автомобиле вышел из строя стартер. Еще есть вероятность того, что при замене либо снятии и установке аккумуляторной батареи после зарядки плохо были затянуты клеммы, либо они попросту окислились. Если говорить о «нездоровье» стартера, лучше обратиться за помощью к специалистам, так как, возможно, где-то барахлит проводка и не поступает питание на стартер, да и демонтаж стартера при необходимости его ремонта или замены — работа не из простых. Во втором же случае можно устранить проблему самостоятельно, подтянув клеммы.

### У ВАС УПАЛО

Во время замены колеса автомобиль упал с домкрата. Какие последствия могут быть от такого падения и как предотвратить подобную ситуацию в будущем?

Геннадий, г. Луцк

Для предотвращения подобного случая в дальнейшем рекомендуем выполнить следующие действия:

- автомобиль установить на твердую поверхность;
  - перед поднятием автомобиля установить так называемые противооткатные башмаки под передние и задние колеса с противоположной от подъема стороны;
  - если нет необходимости работы с задней осью, обязательно затянуть ручной тормоз;
  - если нет необходимости в проворачивании колес, в зависимости от ситуации можно включить первую передачу;
  - устанавливать домкрат только в отведенные для этого места на кузове автомобиля (смотреть в руководстве по эксплуатации автомобиля);
  - использовать заведомо исправный домкрат.
- В случае когда инцидент уже произошел, необходимо поднять автомобиль, установив исправный домкрат. Как вариант — в один из элементов подвески автомобиля, перед этим выполнив все действия в пунктах выше. Установить колесо на место и вызвать эвакуатор для транспортировки на СТО и проведения диагностики. Даром такие падения не проходят!



## ХИМИЮ НЕ ХОЧУ

Сильно потеют стекла зимой. Химию использовать принципиально не хочу. Есть ли какие-то дедовские способы, как бороться с запотеванием, а еще лучше, как его предотвратить?

Георгий, г. Винница

Да, действительно, такая распространенная проблема очень часто тревожит автолюбителей в холодное время года и во время влажного межсезонья. Как правило, стекла запотевают по причине засоренного фильтра салона — почему-то некоторые автолюбители считают, что масляный фильтр менять просто необходимо, а вот салонный поработает еще и еще... В итоге — невозможность тронуться с места из-за некачественного обдува. В таком случае проблема решается заменой салонного фильтра. Но если вы по какой-то причине сейчас не готовы к такому шагу, есть и другая рекомендация: перед тем как оставить автомобиль на ночь, приоткройте на несколько минут окна, чтобы салон немного охладился, тогда вероятность того, что утром стекла запотеют, будет значительно ниже. Ну а химические средства защиты от «тумана на стекле» тоже не заставят воздух в салоне циркулировать быстрее, так что в какой-то степени вы и правы, что не спешите их использовать.

## ВИБРАЦИЯ ПРИ ЗАПУСКЕ

«На холодную» при запуске двигателя жуткая вибрация, будто двигатель работает на трех или даже на двух цилиндрах. Иногда нельзя завести с первого раза. Все это длится секунд 30–40, потом постепенно, в течение еще 30 секунд, сходит на нет, и вибрации исчезают. «На горячую» заводится без проблем, едет нормально. Симптомы усиливаются с наступлением холодов. В чем может быть проблема?

Степан, г. Дружковка

Учитывая симптоматику изложенной неисправности, возможной причиной может быть:

- неисправность свечи зажигания;
  - неисправность высоковольтных проводов;
  - нарушение теплового зазора в газораспределительном механизме;
  - неисправность топливной форсунки (инжектора).
- Самый правильный выход из данной ситуации заключается в проверке базовых (первоначальных) узлов, которые описаны выше. Если пробег автомобиля превышает 100 тыс. км, при проверке свечей зажигания рекомендуется также проверить компрессию. Следует помнить, что разница между цилиндрами не должна превышать одну атмосферу.

## НАБОР ПУТЕШЕСТВЕННИКА

Какие инструменты нужно всегда иметь с собой, чтобы спокойно отправляться в дальнюю дорогу? Так, чтобы не заполнить ими весь багажник, но чтобы все самое необходимое было.

Владимир, г. Константиновка

При эксплуатации автомобиля в багажнике прежде всего должны быть:

- насос и домкрат, баллонный ключ;
- автомобильная аптечка;
- огнетушитель;
- лебедка или буксировочный канат;
- знак аварийной остановки.

Многое зависит от возраста вашего «стального коня» и от того, как часто вы посещаете сервис, насколько автомобиль здоров и полон сил. При своевременном обслуживании непредвиденных ситуаций в дороге быть не должно. Также, если планируется дальняя поездка, рекомендую посетить сервис для диагностики и устранения всех замечаний, поскольку ремонт современных автомобилей требует квалифицированных знаний.

## НЕ СТОИТ ГАДАТЬ

Сделал реставрацию рулевой рейки. Примерно через месяц выдавило все сальники на рейке. Пригнал машину к тем же мастерам, на что они сказали, что проблема не в рейке, а в редукционном клапане. Снова заменили сальники рулевой рейки, промыли систему, разобрали и почистили ГУР. Все было хорошо, но через время снова выдавило сальник. Так в чем же все-таки проблема?

Станислав, г. Луцк

Как известно, автосервисы у нас в каждом дворе, и далеко не во всех знают тонкости ремонта ГУР. И если вроде бы открыты все болты крепления насоса, а он не двигается, решение простое — постучать по корпусу молоточком. Но тонкость в том, что именно в самом доступном месте находится канал редукционного клапана. И даже не очень сильный удар может деформировать его. Проверить работу клапана достаточно легко. Самое правильное — подключить манометр и померить давление. Но далеко не у всех может иметься такой прибор, насосы развивают давление до 120 бар. В вашем случае рекомендуется обратиться на серьезный, специализированный сервис по ремонту систем ГУР и провести полную диагностику этой системы, так как гадать, что сломано или в чем проблема, — значит обречь себя на ненужные затраты.

## БУКСИРОВКА АВТОМАТА

Эксплуатирую автомобиль с автоматической коробкой передач. Интересует вопрос: возможна ли буксировка автомобиля в случае необходимости?

Жанна, г. Киев

Да, буксировать такие машины можно, но крайне важно установить рычаг переключения в положение N (нейтральная передача). Ни при каких обстоятельствах нельзя буксировать автомобиль с АКПП со скоростью больше чем 50 км/ч и на расстояние, превышающее 50 км. Если необходима буксировка на большую дистанцию, его ведущие колеса должны быть подняты таким образом, чтобы они не касались земли и не вращались. Автомобиль должен быть закреплен по направлению движения или же полностью загружен на эвакуатор (все четыре колеса неподвижны).

## ПОМЕНЯЙТЕ МАСЛО

Недавно менял сцепление, после чего возникли проблемы с КПП. «На холодную» все работает как часы. Когда же коробка прогрелась, возникают проблемы с включением передач — нужно прилагать значительные усилия. Причем такое ощущение, что педаль не дожимается. При включенной передаче и выжатом сцеплении есть вибрация, иногда передача включается с явным хрустом. Так в чем же проблема — в сцеплении или в КПП?

Виктор, г. Винница

В данной ситуации для исключения проблем с маслом МКПП рекомендовано его заменить и в зависимости от пробега (более 150 000 км) перейти на более густое масло, чем было залито ранее. Например, перейти с масла 75w-90 на 80w-90, после чего проверить автомобиль в эксплуатации. Если симптомы остались, то в любом случае необходимо произвести снятие МКПП, а также осмотр комплекта сцепления на предмет механических повреждений, которые могут появиться из-за некачественной установки.

**И**з-за того, что в нашем климате зимний период для автомобилистов начинается уже в ноябре, а заканчивается едва ли не в апреле, добрых полгода приходится ездить то под дождем, то под снегом, то на шипах, то по снежной каше под колесами. Какое уж тут удовольствие... Конечно, на таком контрасте летнее время, когда машина наконец-то может спокойно перемещаться по дорогам, а не сражаться за каждый пройденный километр, вдохновляет водителей и больше ездить, и про-

кладывать более смелые маршруты вплоть до заграничных вояжей, и собирать большие компании попутчиков. Для того чтобы поездки приносили только радость, стоит обратить внимание на несколько простых правил, которые помогут всегда держать ситуацию под контролем.

### Держим себя в руках

Для каждого водителя, кто любит автомобильные путешествия, сошедший снег и высохшие дороги — это четкий призыв к активным действиям. Тут же

**О тяготах зимних месяцев, что накладывают на водителей гору ограничений, уже говорено, и не раз. И кажется, что с наступлением тепла водителей ожидает амнистия — наконец-то можно зажечь прежней автомобильной жизнью! А на что все-таки стоит обратить внимание в смене сезонов с зимнего на летний?**



Для водителя нет счастливей поры, чем смена сурового зимнего сезона на летний — кажется, что наконец-то все зимние ограничения в дорожной жизни отменяются!

# ИЗ ЗИМЫ В ЖАРКОЕ ЛЕТО

хочется упаковать чемоданы и рвануть на пару дней с ветерком по быстрой междугородной трассе!

С ветерком-то оно всегда веселее, но стоит помнить, что первая опасность при переходе на летний режим движения как раз и заключается в возрос-



ших средних скоростях: после снежных завалов, медленных толканий по заснеженным дорогам, осторожных вылазок на работу по скользким дворам сухой и чистый асфальт под колесами выглядит подарком судьбы. И это действительно так, если суметь справиться с желанием превысить скоростной режим и заодно пределы разумного.

## Это же 4x4!

Водите кроссовер или другой полноприводный автомобиль? Хороший выбор — полноприводная техника в некоторых ситуациях дает больше возможностей. И если зимой владельцы полноприводных машин

Лучше всего наши автомобили чувствуют себя в долгой дороге на отличном покрытии.



## Главное, что различает зимний и летний стили езды, — это средняя скорость

чувствовали себя как рыбы в воде на скользких покрытиях, то летом время от времени их тянет погеройствовать в зыбких песках, глубокой грязи или на слишком крутых склонах. А ведь среднестатистический полный привод — не «супергерой», а надежный «спасатель» в экстренных ситуациях. Вот только провоцировать их — себе дороже.

## Доживем — докатимся?

Парадоксально, но факт: даже в наше время полной доступности любой информации встречаются водители, которые... решают поехать летний сезон на доживающей свое зимней резине.

Логика таких товарищей построена, как кажется на первый взгляд, на расчете

ном подходе к бюджету: раз уже зима прошла, а до следующего сезона зимние покрышки не дотянут в силу своего износа, то пусть уже доезжают лето. Несложно представить себе, во сколько может вылиться такая «экономия», в случае если изношенное зимнее колесо так не выдержит летних нагрузок с его температурами и скоростными режимами и лопнет на полном ходу...

## Техника и ее дело

В некоторых дедовских привычках все-таки есть своя польза: проверить перед дальней дорогой давление во всех пяти колесах (включая запасное!), заглянуть под капот и посмотреть на уровень масла, бросить в багажник спрей для удаления битумных пятен и мошкары со стекол, а также чистую тряпку из микрофибры, фонарик с запасными батарейками и пару крепких перчаток — такие простые вещи могут не раз сослужить отличную службу в дальней дороге. Ну а о регулярном осмотре и обслуживании автомобиля не будем даже и напоминать: среди наших читателей нет таких, кто пренебрегает здоровьем и физической формой своего автомобиля. Ведь лето — это пора приключений и путешествий, а не экспериментов с безопасностью.

Если вы обладаете полноприводным автомобилем, не ленитесь пройти специальные курсы по его использованию.





**Весной 1945 года все свидетельствовало о скором окончании войны. Несмотря на все тяготы и лишения, люди с оптимизмом смотрели в будущее. И будущее это было автомобильным**

**В**ойна закончилась, капитуляция была подписана, и большинство жителей Чехословакии уже праздновали первые часы мира. Но 9 мая 1945 года завод в Младо-Болеславе подвергся массовой бомбардировке. По одним данным, это были самолеты люфтваффе, по другим — советские бомбардировщики, но одно известно точно: заводу был нанесен гигантский ущерб. Часть бомб не разорвалась, но те, которые срабо-

тали, вызвали серьезные разрушения. В частности, сильно пострадал главный сборочный цех, а также склад запчастей. Рабочим не удалось потушить пожар, который вспыхнул на предприятии. Он довершил процесс разрушения основных мощностей предприятия. Помимо корпусов завода пострадали еще несколько расположенных по соседству зданий, несколько десятков людей получили травмы различной степени тяжести.

ПОСЛЕВОЕ

ВОЗРОЖДЕНИЕ





Практически сразу же после катастрофы были созданы рабочие бригады по расчистке территории предприятия. Невероятно, но уже 24 июня из ворот завода выехала первая послевоенная машина — грузовая ŠKODA 256.

## Коммунистическая экспансия

В процессе восстановления был создан управляющий комитет в составе 18 человек, большинство из которых были членами компартии. Интересно, что в довоенное время коммунистическая партия находилась в оппозиции к власти, а на заводах ŠKODA никогда не существовало ни одной ее партийной ячейки. Послевоенная активность коммунистов была вызвана эйфорией, связанной с освобождением Чехословакии войсками Красной армии и активностью ее политработников. События происходили с молниеносной скоростью и во многом имели политическую подоплеку. Например, все ожидали, что во главе предприятия вновь станет Карел Хрдличка. И действительно, он получил от руководителя партийной организации Густава Соучека предложение вступить в КПЧ и возглавить



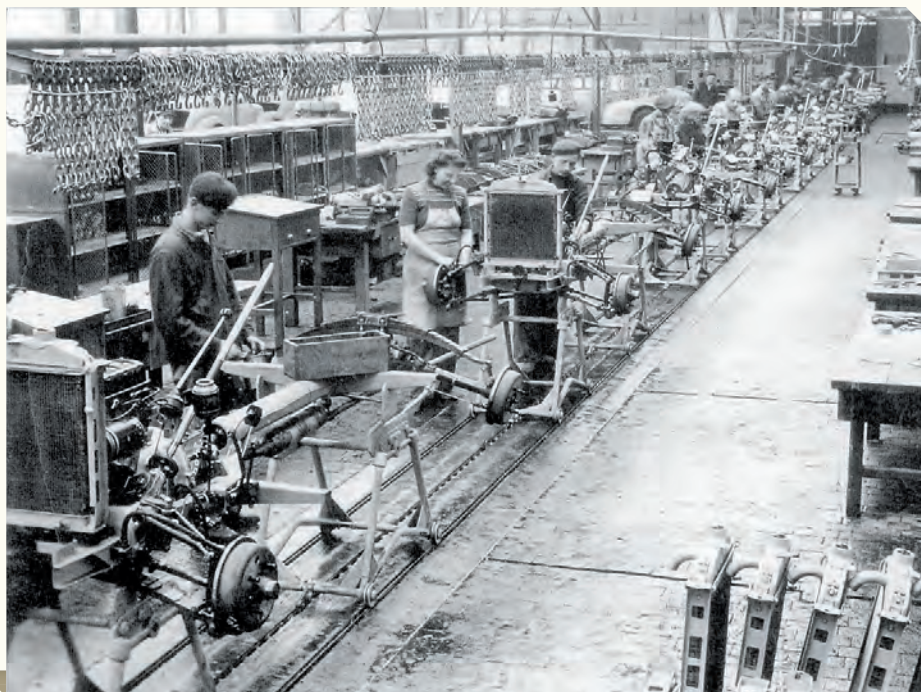
**9 мая 1945 года завод в Младоболеславе подвергся массовой бомбардировке. Заводу был нанесен колоссальный ущерб — сначала бомбы разворотили здания, а после вспыхнул пожар, который довершил начатое...**

предприятие. Но Хрдличка отказался от партбилета, что было равносильно отказу от работы. В результате он ушел в отставку и никогда более не пересекал проходной завода, для которого так много сделал. Забавно, но директором завода стал Алоиз Хрдличка, однофамилец Карела. Он работал на предприятии в годы

войны, а когда последовало предложение занять высокий пост, не стал возражать против вступления в ряды КПЧ... Новый директор занимал этот пост вплоть до 1951 года.

Тем временем в соответствии с президентским декретом №100/1945 от 24 октября 1945 года все шахты и крупные промышленные компании со штатом более 500 человек были национализированы. Этот документ касался, в частности, предприятий концерна ŠKODA. 7 марта 1946 года в результате распоряжения Министерства промышленности №1377 была создана организация AZNP (Automobilové Zavody, Narodní Podnik) — «Автомобильные заводы, национальное предприятие» со штаб-квартирой в Праге. В объединение вошли активы ASAP, а также несколько предприятий транспортной отрасли. К счастью, структурные изменения не отразились на названии продукции. Легковые автомобили, грузовики и автобусы продолжали гордо нести имя ŠKODA.

**Удивительно, но уже спустя месяц после разрушительной бомбардировки на заводе собрали первую послевоенную машину. А в 1946 году завод уже работал в полноценном режиме.**





## ŠKODA 1101 по прозвищу Tudor

Сошедшая с конвейера 7 мая 1946 года ŠKODA 1101 Tudor ознаменовала начало новой эпохи в истории чешского бренда. Новинка соединила в себе преимущества нескольких поколений моделей Popular и Rapid, благодаря успехам которых марка в 1936 году стала крупнейшим автопроизводителем в Чехословакии.

Модельный ряд ŠKODA 1101 воплотил в себе лучшие достижения в сфере дизайна и технологий своего времени. Автомобили были оснащены хребтовой трубчатой рамой, независимой подвеской, гидравлической тормозной системой и мощным для тех лет, но в то же время экономичным четырехцилиндровым двигателем объемом 1089 см<sup>3</sup> (32 л.с.).

Закрытый двухдверный автомобиль, запущенный в производство в 1946 году, лег в основу широкого модельного ряда. Само название Tudor произошло от английского two-door — «двухдверный». Первым к линейке добавился четырехдверный седан, отвечающий



**Имя Tudor — производная от английского two-door — «двухдверный». Автомобиль выпускался в версии кабриолет, которая имела жесткие дверные рамки и в модификации купе с жесткой крышей. Позже к ним присоединился родстер.**

потребностям клиентов как внутри страны, так и за границей. Позднее этот автомобиль стали использовать в качестве служебного транспорта государственных и дипломатических служб Чехословакии, а начиная с 1949 года эта модель побилла несколько рекордов по количеству произведенных машин. Линейка Tudor также включала кабриолеты с жестким дверным каркасом и складывающейся тканевой крышей. Позже модельный ряд пополнился элегантными родстерами.

Отвечая требованиям практичности, производитель добавил в семейство автомобилей удобный фургон и версию универсал, известную как ŠKODA STW. Уже в то время автомобили с данным типом кузова оснащались складывающимися задними сиденьями, увеличивающими объем багажного пространства до 1490 мм в длину и 1380 мм в ширину. Особой главой в истории линейки Tudor стали армейские внедорожники ŠKODA 1101 VO и 1101 P. Эти автомобили находились на службе вооруженных сил нескольких стран, в том числе Португалии, Саудовской Аравии и Египта.

В мае 1946 года рыночная стоимость модели составляла 67 тысяч чешских





крон. В условиях сложной экономической ситуации реализация автомобиля производилась по карточной системе. В промежутке между 1946 и 1952 годами было произведено 66 904 автомобиля Tudor для гражданских нужд и еще 4237 машин для армии. Почти две трети всех когда-либо произведенных автомобилей ŠKODA 1101/1102 отправились на экспорт — в 1947 году заказы поступили из 36 стран по всему миру, а четыре года спустя это число увеличилось до 76. Важнейшими рынками для марки стали Польша, Нидерланды, Бельгия и ФРГ. Кроме того, модель пользовалась большим успехом в Австралии, Бразилии, Индии, Южно-Африканском Союзе и Канаде. Автомобили ŠKODA 1101/1102 добились серьезных успехов в автоспорте. В 1948 году три автомобиля Tudor стали победителями в 24-часовой гонке в бельгийском городе Спа в категории машин с двигателем объемом до 1100 см<sup>3</sup>. Специальные версии ŠKODA Sport и Supersport



были оснащены форсированными моторами, включая 180-сильный вариант объемом 1490 см<sup>3</sup> с нагнетателем Рутс. Они развивали скорость свыше 200 км/ч. Успех в автоспорте стал отличной рекламой для ŠKODA 1101/1102 на внешних рынках. В то же время это позволило увеличить объемы производства.

**ŠKODA 1101 Tudor принимала активное участие в международных спортивных соревнованиях — например, в гонке в Монтевидео.**

Технологии, использованные впервые в автомобилях семейства Tudor, применялись в последующих моделях вплоть до 1964 года, когда началось производство принципиально новых автомобилей — ŠKODA 1000 MB с задним расположением двигателя и несущим кузовом.

ŠKODA Tudor из коллекции заводского музея принимают участие в различных ретрослотах и выставках. Также этот автомобиль очень популярен среди европейских коллекционеров. К сожалению, экземпляров, сохранившихся в хорошем состоянии, не так уж и много.



Фургоны ŠKODA 1101 для чехословацкой почтовой службы на стоянке в Праге.



модельную линейку дополнили так называемые модели STW — предшественники современных универсалов. А год спустя начали выпуск универсалов с цельностальным кузовом семейства ŠKODA 1200.

В 1954 году неожиданно пришло распоряжение сверху прекратить выпуск легковых машин и организовать производство закрытых кузовов для полноприводных армейских грузовиков Praga V3S. В результате этого решения предприятие вывели из состава AZNP и объединили с известной кузовной компанией Karosa. Но уже спустя год на предприятии возобновили выпуск коммерческой версии ŠKODA 1201, а также еще одной модели скорой помощи, которую вскоре передали на завод ŠKODA в Квасинах. И наконец, вновь решено было вернуть завод во Врхлаби в состав AZNP. Весь этот «бардак» являлся ярким свидетельством беспорядочного государственного руководства в рамках плановой экономики. До 1981 года на предприятии выпускали коммерческие версии моделей

## Завод во Врхлаби

Среди предприятий, которые вместе с заводами ŠKODA вошли в состав AZNP, была кузовостроительная фирма Petera & Sons, основанная Игнатцом Теодором Петерой в 1864 году. В первые годы своего существования это была шорно-седельная мастерская. Позже она переключилась на выпуск транспортных средств — здесь создавались роскошные кареты и санные экипажи. В 1908 году завод выпустил первый кузов для автомобиля, а три года спустя предприятие получило престижный заказ от императора Австро-Венгрии Франца Йозефа I. Неудивительно, что компания выиграла тендер на поставку партии автобусов на шасси RAF для Вены.

В годы Первой мировой войны предприятие во Врхлаби занималось выпуском продукции для армейских нужд, а с установлением мира вернулось к производству автомобильных кузовов, преимущественно кабриолетов. Во время Второй мировой история повторилась. На заводе вместо изысканных кабриолетов и лимузинов организовали выпуск военной продукции, включая прицепы, а также различные детали для самолетов.

После национализации в 1946 году на заводе во Врхлаби организовали производство автомобилей ŠKODA.

Сотрудники завода сыграли ключевую роль в разработке специальных коммерческих модификаций на базе модели Tudor. Первой машиной, собранной во Врхлаби, стала карета скорой помощи на базе универсала ŠKODA 1101. Кроме универсалов и «скорых» предприятие собирало кабины для легких грузовиков Avia A-150.

Высокотехнологичное для своего времени производство позволило наладить в 1948 году выпуск родстеров-кабриолетов ŠKODA 1101. В 1951 году

Развозные фургоны на базе ŠKODA 1101 пользовались большой популярностью.







Jawa 700, а позже — для Jawa Minor. Янечек не жалел денег для развития производства. Для завода в Квасинах он приобрел самое современное оборудование, включая единственный в Чехословакии прибор для оценки влажности древесины. Ежедневно здесь собирали 4 кузова и отправляли по железной дороге в Тинец-над-Сазавоу, где осуществлялась финальная сборка авто. В годы войны в условиях строжайшей секретности конструкторы Jawa построили прототип модели Minor II. В послевоенное время удалось изготовить всего 100 экземпляров этого авто. С 1 ноября 1949 года завод в Квасинах стал официально частью AZNP. Здесь организовали мелкосерийное производство ŠKODA Superb, седанов 1101, родстеров 1102, машин скорой помощи ŠKODA 1200/1201, а также универсалов STW.

ŠKODA 1200-го семейства. На смену этим автомобилям пришли модели 105/120, Favorit, Forman, Felicia, Felicia Combi, Felicia Fun, а также Octavia. В 2012 году завод во Врхлаби был полностью трансформирован. Здесь начали выпускать инновационные компоненты для автомобилей. Всего за 18 месяцев было воздвигнуто новое здание завода и модернизированы существующие производственные цеха. За успешный старт производства трансмиссий DQ200 и высочайшую динамику развития завод во Врхлаби в 2015 году был признан «Заводом года».

**На базе ŠKODA 1101 на заводе во Врхлаби выпускались кареты скорой помощи. Их роль в жизни восстанавливающейся после войны страны была весьма значительной.**

## Квасины

Было бы несправедливо не рассказать еще об одном предприятии, вошедшем в состав AZNP в послевоенные годы. Речь идет о заводе в Квасинах, где в 1947 году был налажен выпуск легковых автомобилей ŠKODA. В 1928 году владелец мотоциклетной компании JAWA Франтишек Янечек приобрел участок земли, на котором находились лесопилка и мастерская по изготовлению бочек. Они и послужили основой для создания компании, которая выпускала кузова для «легковушки»





Для каждой мировой раллийной команды названия «Ралли Монте-Карло» и «Ралли Швеции» имеют сакральный смысл. Именно на первых двух гонках сезона каждый старается делать рывок, чтобы оставить конкурентов глотать за собой снежную пыль

# ЗАДЕЛ НА ВЕСЬ ГОД

Снежные этапы — украшение чемпионата мира по ралли, ну, а ŠKODA Motorsport — жемчужина зачета WRC 2, команда-победитель, обладатель чемпионского титула в сезоне 2017 года в личном и командном зачете. Сочетание для поклонников высшей лиги автомобильного спорта просто умопомрачительное! И вот миллионы фанатов затаив дыхание следили за событиями на снежных аренах, а сильнейшие гонщики разыграли на этих двух гонках такую комбинацию, на которую, честно говоря, мало кто рассчитывал. Невероятные по своей красоте и насыщенные неожиданностями зимние гонки принесли в WRC 2 глоток свежего воздуха, определив, что в сезоне 2018 года фавориты и соперники, вполне вероятно, не раз поменяются местами в турнирных таблицах отдельных этапов чемпионата.

## Престижное Монте

Гонка, о победе в которой мечтают абсолютно все участники чемпионата мира, в этом году оказалась крайне благосклонна к команде ŠKODA. Несмотря на то что Монте-Карло считается зимним ралли, его трасса частенько представляет собой агрессивный микс холодного асфальта, мокрого асфальта, обледенелого асфальта и покрытого снегом асфальта. В итоге гонщикам приходится на ходу адаптироваться к этим невероятным условиям. И неудивительно, что такой ас, как Ян Копецки, давний боец ŠKODA Motorsport, не оставил соперникам ни малейшего шанса — он изящно привел Fabia R5 к золотому подиуму и записал в актив команды первую победу в зачете WRC 2.

## Дом и стены

К зимней гонке в Швеции в ŠKODA готовились особенным образом. Ведь





в активе команды числится действующий чемпион зачета WRC 2, шведский молодой пилот Понтус Тидеманд!

По всему выходило, что именно для шведской битвы ему и предназначалась главная роль. Понтус вцепился в соперника мертвой хваткой, следуя за японцем по пятам, постоянно нагнетая прессинг. В такой накаленной атмосфере было понятно — дрогнул на долю секунды лидер, швед, играющий на своем поле, выступающий на своей родной гонке, не спустит ему даже малейшей промашки. Пара Кацута — Тидеманд пронеслась от самого старта до финиша этапа в Швеции, не раз-

рывая борьбы. Тидеманд привез своей команде второе место и уверенный задел на будущие гонки сезона.

## Впереди — гравий

Короткий зимний период, состоящий всего из двух гонок с настоящим ледово-снежным покрытием, принес команде ŠKODA отличный разогрев перед началом «гравийного» сезона. Теперь львиную долю времени все заводские Fabia R5 в фирменной раскраске проведут на гравийных дорогах. А это уже совсем другое испытание, ведь недаром у каждой гонки WRC есть свой послужной список коварства, непредска-

зуемости и сложности. А тем временем в боксах команды ŠKODA Motorsport уже вовсю тестируются самые точные настройки для будущих гравийных битв.

А что касается равенства очков в зачете WRC 2, которое сейчас установилось между Яном Копецки (ŠKODA) и Такамото Катсута (Ford), так оно лишь подогревает интригу: давнее противостояние «голубого овала» и «летающей стрелы» в этом году обещает стать украшением чемпионата. А тем временем в спину им дышит имеющий второе место в Швеции Понтус Тидеманд... Что ж, чем жарче будет на гравии после снега, тем лучше!



У одного из сильнейших молодых пилотов мира, Понтуса Тидеманда, есть все шансы подняться на самую высокую ступень подиума. И в ŠKODA не считают, что говорить об этом еще рано. Самое время!

**ЧЕМПИОНАТ МИРА  
ИМЕЕТ ВСЕГО ДВЕ  
ПО-НАСТОЯЩЕМУ  
ЗИМНИЕ ГОНКИ. НО ЗАТО  
КАК ЯРКО СМОТРИТСЯ НА  
НИХ ŠKODA!**



# Вождение на автопилоте

**Автопроизводители уверяют, что до массового внедрения автопилота на дорогах остались считанные годы. Стоит ли спешить сесть за «руль будущего»?**

**К**то из нас не мечтал оказаться на месте главного героя фантастического фильма, который садится в машину футуристического дизайна, сообщает навигатору нужный адрес и погружается в собственные сюжетные дела, пока умный автомобиль везет его в пункт назначения? Уверен, что писатели-фантасты и кино-сценаристы, рисуя картинку будущего, и сами не подозревали, что воображаемый сюжет может воплотиться в жизнь в самое ближайшее время. За последние годы разработки в области автоматизированного управления продвинулись далеко вперед, и вот уже многие автопроизводители заявляют о готовности

выпустить на дороги полноценные беспилотники. Давайте попробуем понять, насколько близко подкралось к нам будущее и не пора ли выбрасывать водительское удостоверение. На самом деле проблем у разработчиков беспилотных технологий еще предостаточно. Если говорить о технике, то правда жизни такова, что даже самый современный компьютер со всем своим

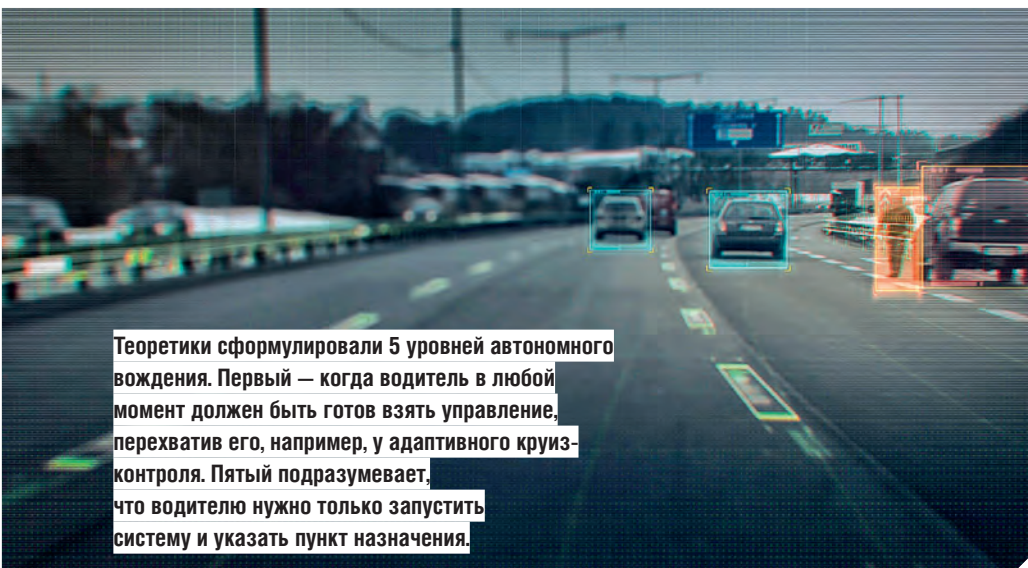
быстродействием и возможностью одновременно обрабатывать миллионы параметров пока не научился думать, видеть и чувствовать, как человек. Он может вести машину в идеальных условиях, но впадает в ступор, если встречает нелогичное поведение других водителей или пешеходов. Даже математическое описание всех возможных «сбоев матрицы» — нарушений ПДД окружающими, дефектов дорожной инфраструктуры, программных сбоев и прочих проблем, вносящих смуту в логически выстроенный электронным мозгом алгоритм, — это уже непростая

**Вся ответственность за безопасность движения лежит на водителе. На сегодняшний день разработать абсолютно безошибочный алгоритм для машины крайне сложно**

Системы автопилотирования требуют установки огромного количества датчиков разного типа.

Так выглядит графическое изображение работы радаров, камер и лазерных сенсоров на автомобилях-автопилотах.





Теоретики сформулировали 5 уровней автономного вождения. Первый — когда водитель в любой момент должен быть готов взять управление, перехватив его, например, у адаптивного круиз-контроля. Пятый подразумевает, что водителю нужно только запустить систему и указать пункт назначения.

## Место для размышлений

Идея прописать автопилот на автомобиле преследует конечную цель повысить безопасность на дорогах, поскольку компьютер лишен эмоций и в идеале сможет сократить аварийность практически до нуля. Однако в жизни все чуть сложнее, чем в теоретических расчетах. Все рискованные ситуации предусмотреть невозможно — слишком много факторов в них задействовано. По той же причине все производители современных систем автономного вождения оставляют право принятия последнего решения за водителем. На данном этапе развития беспилотников во всех инструкциях к серийным автомобилям пишется, что в опасной ситуации водитель должен взять управление на себя. Обучить электронику безопасному вождению не так просто. Вероятно, в ближайшем будущем стоит ожидать создания единого протокола, по которому все автомобили будут обмениваться между собой информацией о скорости движения, направлении, пункте назначения и другими важными данными. Такое решение сильно упростит инженерам задачу. Будем надеяться, что воплощение в жизнь технологий автономного вождения не займет слишком много времени.

задача. А можно ли в принципе научить компьютер распознавать планы другого участника движения по его повадкам, что с легкостью делает человеческий мозг?

Не забываем также и про информационную безопасность, ведь вышедший из-под контроля грузовик превращается в опасность для сотен окружающих, и, как показывают недавние события, опасность немалую.

Но далеко не все упирается в технологию. Есть еще и правовой аспект, который здорово мешает разработчикам продвигать свои технологии. Дело в том, что и в международном праве, и в национальном законодательстве практически всех государств закреплены нормы, возлагающие на водителя обязанность полностью контролировать

свое транспортное средство. Причем это отнюдь не декларативное требование: именно на водителя ложится все бремя ответственности за форс-мажор в процессе движения и его последствия.

Но если мы говорим о беспилотнике, то не везде есть четкие правила и законы, регламентирующие его поведение. В свое оправдание владелец беспилотника всегда может совершенно резонно заметить, что он выполнил все строго по инструкции, а за недоработки производителя он отвечать не собирается. И ведь трудно с ним не согласиться. Но беда в том, что и автопроизводители брать на себя ответственность тоже не готовы, ведь определенные функции управления, включая возможность взять его полностью на себя, у водителя все-таки остаются.

Есть еще один аспект, который лежит одновременно в юридической и в технической плоскостях. Разработкой систем автономного вождения занимаются многие компании и корпорации. Практически все признают, что наличие протокола, по которому все беспилотные транспортные средства будут обмениваться информацией между собой, сильно упростит и ускорит массовое внедрение технологий. Но беда в том, что единого стандарта связи пока нет. И вопрос его создания, который, казалось бы, лежит на поверхности, не так просто решить.

Также нельзя забыть и про такой важный аргумент, как удовлетворение потребности в самостоятельном управлении автомобилем: на земле до сих пор живет немало людей, которые получают удовольствие от процесса вождения и вовсе не готовы отдать его бездушной программе, даже несмотря на возможность потратить освободившееся время на что-то более полезное. Что ж, получается, несмотря на постоянное муссирование этой темы не только в промышленных, но и во властных кругах, а также в жадных до сенсаций СМИ, с таким, казалось бы, близким будущим придется повременить? Видимо, придется...



На сегодня автопроизводители добрались до третьего уровня автономного вождения — машины справляются с автобанами, но знакам приоритета и проезду перекрестков их пока еще учат.

ŠKODA DESIGN



# СЕЙШЕЛЫ: ОТДЫХ

**На нашей планете не так много мест, где можно побыть одновременно и в уединении, и в комфорте, и на берегу теплого океана. Одно из них — Сейшелы, которые вполне могли бы быть современным Эдемом**

**С**ейшельские Острова — государство в Восточной Африке, состоящее из более 100 островов. Среднегодовая температура здесь +27 градусов. Тепло всегда, даже в декабре — марте, когда часто идут дожди. Жизнь течет размеренно, в абсолютном покое. Без спешки и суеты. И еще один приятный момент: чтобы попасть в эту идиллию, виза украинцам не нужна. Международный аэропорт находится на Маэ, самом большом острове. Здесь же располагается и столица государства — Виктория. Есть несколько музеев и архитектурных достопримечательностей, но самое туристическое место города — рынок. Потому что Сейшелы — это не про лабиринты

улиц и зданий, а про жизнь на природе, путешествия по пляжам, паркам и островам. Площадь Маэ — всего 140 квадратных километров. Объехать остров запросто можно за один день, чтобы выбрать место себе по душе. Лучшими считаются пляжи Бо Валлон, Анс Такамака и Анс Форбанс. На Маэ, как и на соседнем Праслине, можно взять машину напрокат, но на соответствующем острове ее нужно будет и сдать. Передвигаться между островами можно на самолетах и паромках или, если хотите, отправиться на целую неделю в круиз на яхте. В аренду предлагают в основном малолитражные автомобили В-класса. Цена — в среднем 50 евро за сутки. Зачастую даже не просят оставить залог.

Индуистский храм  
в Виктории  
(Hindu Temple).





# ПО-КРЕОЛЬСКИ



Утренний  
улов рыбаков.

Переписывают данные водительского удостоверения — и все. Вот только состояние машинок не самое лучшее. Гремящая подвеска, люфт руля и спущенные колеса — явление весьма распространенное, так что тщательно осмотрите свой «болид», прежде чем отправиться в путь.

Движение в отличие от Украины левостороннее, и нужно быть вдвойне внимательным: полосы узкие, и местные часто едут вовсе посередине даже по серпантину! И едут не медленно. Среди жителей Сейшел популярны пикапы, в большей степени тяжелые и большие. Хотя даже здесь нам удалось встретить спортивные автомобили, которые встречаются во всех остальных уголках планеты. Словом, разнообразная автомобильная жизнь — это здесь.

Полеты на Праслин, второй по величине остров архипелага (около 40 км<sup>2</sup>), осуществляются на крохотных турбовинтовых самолетиках DHC-6 Twin Otter-400 Series, рассчитанных всего на 19 пассажиров. 20-минутный перелет — это отдельное приключение, потому что перегородки между салоном и кабиной пилотов нет. Можно наблюдать за действиями экипажа и поражаться огромному количеству датчиков и приборов, а можно смотреть в иллюминатор и любоваться ярко-зелеными пятнами островков в бесконечном бирюзовом океане. Ощущаешь себя практически первооткрывателем, летящим на кукурузнике осваивать неизведанные земли. Примерно за те же деньги, что стоит билет на самолет, до Праслина можно



## СРЕДИ МЕСТНЫХ ЖИТЕЛЕЙ ПОПУЛЯРНЫ ПИКАПЫ, НО БЫСТРЫЕ АВТОМОБИЛИ И СЕМЕЙНЫЕ МАШИНЫ ТОЖЕ ИНОГДА ВСТРЕЧАЮТСЯ



В аренду на Сейшелах предлагают малолитражные автомобили, а местные жители в основном выбирают пикапы. Но на дорогах встречаются и спорткары.



Фрукты из местных садов.



добраться на скоростном пароме. Время в пути составит один час. Считается, что Сейшелы — это дорого. Мы же расскажем, как сэкономить без ущерба для вашего отдыха. Праслин отличается традиционным радушием местных жителей, так что для проживания можно смело выбрать апартаменты, а не отель. Вам предложат высокий уровень сервиса и уютные условия пребывания. Цены в кафе очень высокие, зато, если купить продукты в магазине и улов у рыбаков и приготовить самим дома, получится и вкусно, и недорого. Поскольку с экологией все в порядке, сами сейшельцы пьют воду из-под крана. Такси как вариант передвижения — удовольствие недешевое, зато билет на автобус стоит всего





топать еще минут 25, сначала в гору, а потом с горы. Наградой за проделанный путь станет открывшаяся взгляду живописная бухта. Именно в этом месте вряд ли останешься наедине с самим собой, ведь оно отмечено в каждом путеводителе. Тем не менее количество людей на берегу очень небольшое. Есть на Праслине и пляжи, где реально побыть в совершенном одиночестве. Выходишь на берег, смотришь направо — никого, смотришь налево — тоже никого!

## ВЕЛОСИПЕДЫ И МАШИНКИ ДЛЯ ГОЛЬФА МОЖНО БРАТЬ НАПРОКАТ ЗА ВПОЛНЕ УМЕРЕННЫЕ ДЕНЬГИ

Волшебные розово-оранжевые закаты хороши на Анс Керлан, расположенном в северо-западной части острова. Как ни странно, это прекрасное место не особенно популярно среди туристов, что делает его еще более привлекательным для посещения. Только несколько раз среди этой красоты кроме нас были еще два-три человека, а в большинстве случаев мы находились там одни...

С Праслина рекомендуем отправиться на пароме на еще один обитаемый остров Сейшел (есть и множество необитаемых, а еще — частных) — малюсенький, но потрясающий своей первозданной красотой Ла-Диг. Можно

5 рупий (около 10 гривен). А еще по закону все пляжи на Сейшелах считаются общественными, и каждый человек имеет право бесплатно и беспрепятственно отдыхать на любом из них, в том числе на пляжах отелей. Нужно лишь подойти на ресепшен и зарегистрироваться в списке посетителей. На Праслине находится природный парк Валле-де-Мэ («Майская долина»), где растет знаменитая эндемическая сейшельская пальма и обитают редкие виды птиц. Есть даже легенда, по которой именно кокосы коко-де-мер, отличающиеся своей необычной формой, были тем самым запретным плодом для Адама и Евы в Эдемском саду. Сейчас же они символ Сейшельских островов. Обязательно нужно посетить Анс Лацио. Он входит в топы пляжей мира по рейтингам всевозможных туристических сервисов и считается одним из красивейших на Сейшелах. И он поистине прекрасен. Добираться сюда лучше или на машине, или основательно подготовившись к пешей прогулке, потому что от автобусной остановки







Передвигаться между островами можно на самолетах и паромках, а если хотите, можно отправиться на целую неделю в круиз на яхте.



## ПЛЯЖ АНСЕ СУРС Д'АРЖАН НА ОСТРОВЕ ЛА-ДИГ НЕСКОЛЬКО РАЗ ЗАНИМАЛ ПЕРВОЕ МЕСТО В РЕЙТИНГЕ САМЫХ ЖИВОПИСНЫХ В МИРЕ

съездить на один день, а можно и остаться — несмотря на площадь всего в 10 км<sup>2</sup>, тут можно найти много занятий для активного отдыха. Здесь одно из лучших мест на Сейшелах для дайвинга и снорклинга (сквозь невероятно прозрачную водную гладь легко наблюдать за снующими туда-сюда рыбками), шикарные пляжи, а еще здесь живут

исполинские альдабрские черепахи. Основной вид транспорта на Ла-Диге — велосипеды, и множество компаний предлагают взять их в аренду. Помимо велосипедной прогулки приятно и прогуляться пешком, ведь расстояния не огромные, а если нет желания и идти, и крутить педали, можно воспользоваться такси в виде гольф-каров.

В юго-западной части острова расположен парк «Юньон-Истэйт», который манит посетителей находящимся на его территории пляжем Ансе Сурс д'Аржан, ведь он несколько раз занимал первое место в рейтинге самых живописных в мире. Вход платный, семейный абонемент — около десяти долларов в день. Визитная карточка этого пляжа — необычной формы каменные валуны, разбросанные среди высоких пальм и мягкого белого песочка, куда ни кинь взгляд! Пейзаж полностью сюрреалистичный. На всех островах Сейшел царит абсолютный покой и идиллия, что в современном, переполненном людьми

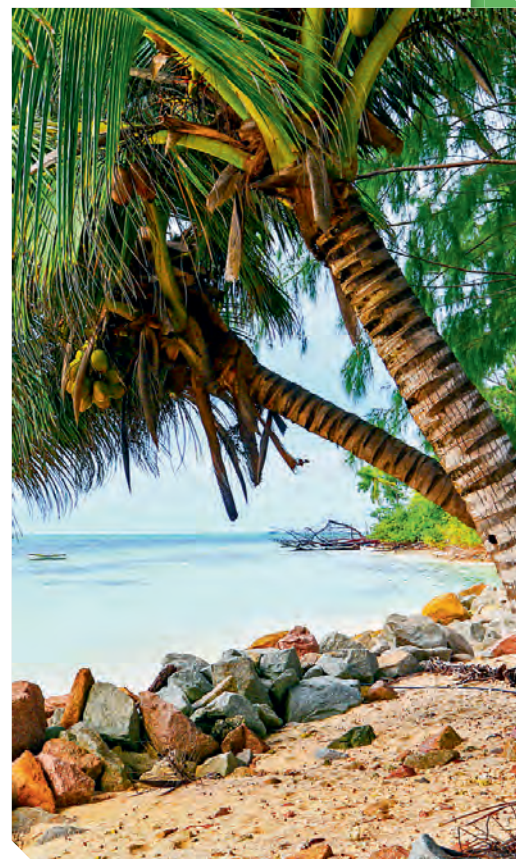




## ГОВОРЯТ, ЧТО МЕСТНЫЕ КОКОСЫ БЫЛИ ТЕМ САМЫМ ЗАПРЕТНЫМ ПЛОДОМ, С ПОМОЩЬЮ КОТОРОГО ЕВА СОБЛАЗНИЛА АДАМА

суетном мире — большая редкость. Пенные волны Индийского океана ласкают песок на берегу, по небу плывут облака, прозрачная вода переливается всеми оттенками, от нежно-голубого до ярко-изумрудного. Так и хочется остановиться, наслаждаясь восходами и закатами, красотой и безмятежностью этого рая, и замереть, чтобы не спугнуть момент! И поверьте, в реальной жизни все эти места еще красивее, чем на фотографиях! Именно поэтому Сейшельские острова пользуются особой популярностью, в том числе для проведения романтических бракосочетаний и медового месяца. Здесь неспешное течение жизни. Местное население — креолы (потомки европейских переселенцев и темнокожих рабочих) встречают все и всех с улыбкой и хорошим настроением. У них можно научиться радоваться жизни и наслаждаться каждым ее мгновением.

**На всех островах Сейшел  
царит абсолютный покой  
и идиллия.**





Автомобилям посвящено огромное количество фильмов. Картины о гонщиках — отдельная тема. Но есть и множество кинолент, в которых автомобили исполняют главную роль. Вам стоит их посмотреть!

# ЛУЧШИЕ АВТОМОБИЛЬНЫЕ ФИЛЬМЫ: ОБЯЗАТЕЛЬНО К ПРОСМОТРУ

Но прежде чем перейти к топ-5, просто назовем еще несколько канонических фильмов об автомобилях, которые можно смотреть смело, не читая никаких описаний. Удовольствие от их просмотра гарантировано! Мишель Вальян: «Жажда скорости» (2004), «Кристина» (1983), и «Гонщик» (2001).



**Малыш на драйве** (2017) — говорят, все трюки с автомобилем сняты в реальной жизни, без использования компьютерной графики и спецэффектов. Избитая тема ограблений в этом фильме приобретает неожиданную новизну — раньше водитель для ограбления никогда не был главным героем. Отличный сценарий, актерская игра, динамика сцен, «автомобильная часть» и музыкальное сопровождение.



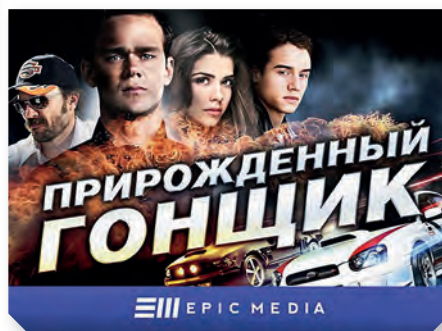
**Доказательство смерти** (2007) — булькающе-рычащие моторы американских маслкарсов с шальным объемом, механические трансмиссии, длинные дороги, уходящие в горизонт, и опасные приключения под фирменным соусом из черного юмора Квентина Тарантино. Снят в стиле 70-х годов прошлого века. Поистине захватывающий фильм.



**Без тормозов** (2016) — все, что вы хотели рассказать знакомым о своем новеньком китайском автомобиле, но стеснялись. Этот фильм — цитатник европейских стереотипов и страхов

перед малоизвестным и непонятным явлением: автомобилем из Китая. Фильм по-французски легкий и веселый. Можно смотреть всей семьей — запасайтесь попкорном!

**Need For Speed** (2014) — как сказал один из персонажей фильма: «Гонка — это ремесло, но гонка со смертью — это искусство». Стритрейсеры, криминальная история и все возможные виды автомобилей в одном кадре: маслкары, спорткары, суперкары, гиперкары. И все это вперемешку с копами, которые на своих служебных седанах заставляют уличных гонщиков сильнее вдавливать педаль газа в пол, а зрителей — задерживать дыхание до самой развязки.



**Прирожденный гонщик** (2011) — фильм о том, что любовь к автомобилям и скорости передается на генетическом уровне, о том, что яблок от яблоньки, и немного о том, что надо следовать за своей мечтой... Но желательно все же концентрировать внимание на эффектных сценах гонок — в этом фильме они на высоте.



# SKODA KODIAQ. ВІДКРИВАЮЧИ НОВІ ГОРИЗОНТИ.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



[www.skoda-auto.ua](http://www.skoda-auto.ua)





# СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ŠKODA «ТЕПЛО СЕРДЕЦ»

Помоги сердцу биться



Благотворительный фонд  
**Сердце на ладони**



В ноябре 2008 года стартовал благотворительный проект «Тепло сердец» для Киевской городской медицинской клиники Центр сердца. Организатором проекта выступила компания «Еврокар» и совместно с дилерской сетью ŠKODA в Украине поддерживает данный проект и на сегодняшний день.

Проект направлен на информационную и финансовую поддержку клиники Центр сердца.

Клиника на сегодня является единственной в Украине по уровню оборудования, квалификации персонала и лучших европейских стандартов в организации работы медицинского учреждения данного профиля.

Вы можете сделать благотворительный взнос на любую сумму, а также взять себе на память наклейку «Тепло сердец».



**ТЕПЛО СЕРДЕЦЬ**

*Не бойтесь дать мало. Это намного больше, чем ничего.*