



# ŠKODA Style

№4 (45) 2018



## ŠKODA KODIAQ RS

**Самый быстрый семиместный  
кроссовер в мире**

### Премьера

Появление ŠKODA KODIAQ RS всколыхнуло мир быстрых кроссоверов

### Концепт

ŠKODA VISION RS дает представление о будущих разработках бренда

### Жизнь бренда

Группа компаний «Еврокар» уже 20 лет представляет ŠKODA в Украине

### Технологии

Сжатый природный газ поможет сберечь природу и сэкономить средства

# НОВА ŠKODA FABIA КЕРУЙ ЖИТТЯМ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

ЧОРНИЙ – ТАЄМНИЦЯ



ЧЕРВОНИЙ – ПРИСТРАСТЬ

ЖОВТИЙ – ЗІРКА БЕЗПЕКИ

SKODA-AUTO.UA





# Следуя за мечтой

Оценивая успех и подводя черту года, ŠKODA может смело открывать победное шампанское, не дожидаясь боя курантов. Считаем! ŠKODA Motorsport взяла четвертый подряд титул в чемпионате мира по ралли. Перевыполнила производственные планы, выпустив миллион новеньких автомобилей. Этот рубеж был взят на две недели раньше, чем аналогичная цифра в прошлом году! В этом году исполняется 20 лет сотрудничеству ŠKODA Auto и компании «Еврокар» — единственного украинского производителя автомобилей. В этом же 2018 году CEO компании ŠKODA Auto, господин Бернхард Майер, получил звание лучшего руководителя года — благодаря своему вкладу в развитие новых моделей бренда, его модернизацию

и технологическое оснащение. ŠKODA изменилась и изменила представление о практичном, доступном и комфортном автомобиле, еще раз подняв стандарты качества на новую высоту.

Да, многие вершины уже освоены, но ŠKODA Auto лишь наращивает темп. К концу года публике будет представлена компактная машина ŠKODA SCALA. Растет инновационный потенциал марки — ŠKODA DigiLab работает над оптимизацией городских автомобильных потоков, делая ежедневный вклад в экологичность и комфорт жизни мегаполисов. Бесспорно, ŠKODA готова порадовать нас разными проектами в грядущем году, которые пока хранятся в секрете. Так что нам есть о чем мечтать вместе с летящей стрелой.

**«Шкода Стайл»**  
№4 (45), 23.11.2018

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

**Руководитель проекта:**  
Алеся Андрияш

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

**Главный редактор:**  
Евгений 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 № 15633

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

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

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



## 6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA.

## 8 ПОЛНЫЙ ПРИВОД НЕ ДЛЯ ВСЕХ

Полный привод бывает очень нужен всего несколько раз в году. Так стоит ли за него переплачивать?

## 12 О ЧЕМ ГОВОРИТ ОБЪЕМ

Выбор двигателя для своего будущего авто — весьма интересное занятие. Но подходить к нему следует со всей серьезностью, ведь поменять мотор в процессе эксплуатации очень затратно.

## 14 ŠKODA VISION RS

Концепт, определяющий перспективы развития бренда в обозримом будущем.



44



40



50

**18 ŠKODA KODIAQ RS**

**Самый мощный кроссовер** в линейке легко может дать фору иным спорткарам?

**22 ŠKODA OCTAVIA G-TEC**

**Автомобиль, который очень бережно относится** к природным ресурсам и окружающей среде.

**26 МЕХАНИКА БУДУЩЕГО**

**Куда движется мир автомобилей** и что нас ждет в ближайшем будущем.

**28 ПЕРЕХОДИМ НА ЦИФРУ**

**Системы электронного управления** все чаще применяются в коммерческом транспорте. Многие из них применимы и для легковых автомобилей.

**30 ОСТАНОВИТЕ МЕНЯ**

**Как работают** современные системы предотвращения столкновений.

**32 СЖАТЫЙ ПРИРОДНЫЙ ГАЗ**

**Технология, позволяющая уменьшить вредные выбросы** и сократить потребление энергоносителей.

**34 ИСТОРИЯ**

**Историки говорят,** что, оглянувшись в прошлое, можно увидеть будущее. И с ними сложно поспорить.

**40 СПОРТ**

**Быть самым быстрым** не так просто, как кажется. Что стоит за чемпионскими кубками и титулами?

**42 МНЕ БЫ В НЕБО**

**Летающие автомобили** уже много десятилетий будоражат умы изобретателей и конструкторов. Некоторые из них даже сделали готовые образцы.

**44 ПУТЕШЕСТВИЕ**

**Легенда о графе Дракуле** ежегодно заманивает тысячи туристов в румынский замок.

**50 ИГРА**

**Лучшие автомобильные игры** для любителей авто марки ŠKODA.

## ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

### Руководитель года

**1/ Бернхард Майер, глава совета директоров ŠKODA AUTO, признан лучшим «СЕО года».** Авторитетное профильное издание Automotive News Europe отметило руководителя ŠKODA и выдающиеся достижения компании престижной наградой. За время работы Майера в свет вышли новые модели, которые изменили представление потребителей о марке ŠKODA в сторону технологичности, экологической сознательности и современности. «Этот приз принадлежит всем и каждому, кто трудится в нашей компании», — сказал на церемонии вручения глава совета директоров, подчеркнув важность своей команды.



### Важный юбилей

**2/ Успешное сотрудничество — залог качественной работы.** Этот тезис каждый день вот уже в течение 20 лет подтверждает эффективный и результативный союз компании «Еврокар» и чешского автопроизводителя ŠKODA. Пройдя путь от компании-дилера через официальное представительство до сертифицированного серийного производителя автомобилей ŠKODA, «Еврокар» на сегодняшний день обладает единственным сборочным автомобильным предприятием на территории Украины. Благодаря настойчивой работе и беспрестанной поддержке чешского партнера в минувшем году компания «Еврокар» увеличила долю рынка ŠKODA в Украине до 7%.



### Газовая экология

**3/ ŠKODA OCTAVIA G-TEC скоро появится в Украине.** Представленная на Парижском автошоу OCTAVIA G-TEC скоро появится в нашей стране. Технология, позволяющая экономить на топливе и значительно уменьшить вредные выбросы в атмосферу, актуальна для Украины. Дело в том, что сжатый природный газ можно получать из разных источников. В том числе и из отходов сельскохозяйственной деятельности, что делает эксплуатацию OCTAVIA G-TEC очень выгодной для многих украинских предприятий.





## Транспорт для всех



**5/ Отличный проект разработали чешские студенты.** Мобильное приложение Uniway — платформа для кар-шеринга, которая поможет в скором будущем разгрузить мегаполисы от пробок и оптимизировать использование личного автотранспорта. Студенты трех ведущих университетов Праги при поддержке ŠKODA AUTO DiGiLab готовы запустить программу в дело со дня на день.

## Назвали имя



**6/ ŠKODA AUTO продолжает подогревать интерес к своей новой модели и анонсирует ее имя — SCALA.**

Новая компактная машина впервые для ŠKODA будет построена на модульной платформе A0 MQB, которая уже успешно зарекомендовала себя в других моделях концерна Volkswagen. Она позволяет совместить компактные габариты и неожиданно просторный салон. Обещают, что новинка не будет обделена самыми современными системами помощи водителю. Новая модель ŠKODA совсем скоро будет анонсирована и представлена публике еще в этом году.

## Это рекорд!

**4/ С конвейера завода ŠKODA AUTO сошел миллионный по счету автомобиль, выпущенный в 2018 году.** Это уже пятый год, когда производство ŠKODA превышает миллион автомобилей. Наибольший вклад в успех внесли бессменные герои OCTAVIA и FABIA, а также KODIAQ и KAROQ.



## Идем на Восток!

**7/ Уникальную машину получит китайский рынок — спортивную версию ŠKODA KODIAQ GT.** От своего классического собрата ŠKODA KODIAQ GT отличается формой кузова с ниспадающей в духе купе линией крыши, а также переосмысленной передней частью. Китай станет единственной страной, где чешский бренд предложит клиентам сразу четыре модели в классе SUV: KAMIQ, KAROQ, KODIAQ и KODIAQ GT. Таким образом водители Поднебесной смогут получить самый широкий спектр внедорожных моделей ŠKODA, что еще раз подтверждает важность этого рынка.





## Нужен ли полный привод?

**Одно из устойчивых убеждений, владеющих умами водителей всех поколений: полный привод — это хорошо! Автопроизводители это подтверждают, предлагая «полноприводные внедорожники» и «кроссоверы 4x4» в широком ассортименте. Но так ли уж необходим полный привод на самом деле? Попробуем разобраться**

**Е**сли автомобиль отталкивается от дороги не двумя, а четырьмя колесами, у него лучше получается ускоряться и поворачивать. А если дороги нет или она представляет собой грязь, снег, лед, песок или нечто подобное, то без привода на все четыре колеса иногда вообще с места не сдвинешься. Большинство украинских водителей хотя бы раз оказывались в такой ситуации. А между тем в любом каталоге можно найти примеры компактных внедорожников с мало-

кубатурными моторами, которые на плохой дороге дают сто очков форы супермощным монстрам — и только благодаря своему полному приводу.

### Классика жанра

К счастью, большинство автомобилистов — и вчера, и сегодня — пользуются дорогами, на которых вполне достаточно привода на одну ось. Для оставшегося меньшинства — тех, кто часто или всегда ездит по бездорожью, выпускаются настоящие внедорожники. У них есть возможность подключить

привод на все четыре колеса, а также целый набор внедорожных функций в наличии. Например, пониженный ряд в раздаточной коробке для увеличения крутящего момента на колесах. Он нужен при движении по густой грязи или глубокому мокрому снегу. Сама раздаточная коробка у серьезных внедорожников обеспечивает механическое соединение обоих мостов с двигателем, имеет запас прочности и рассчитана на длительный режим движения. Блокировки межколесных и межосевого дифференциалов помо-



Зимой преимущества полного привода становятся очевидны — у автомобиля с колесной формулой 4x4 гораздо больше шансов выбраться из сугроба. К тому же полноприводный автомобиль гораздо увереннее чувствует себя на высоких скоростях на мокрой или заснеженной дороге.



гают избегать буксования на тяжелых грунтах и в снегу, дают возможность уверенно двигаться по скользкой поверхности. Дорожный просвет таких машин — более 20 см.

Но у принципиальных внедорожников есть и ряд недостатков: серьезная прибавка к цене, большой расход топлива, большая масса, посредственная управляемость и проблемы с комфортом. Последняя из перечисленных проблем в принципе решаемая, но ценой, pardon за каламбур, еще большей цены. Поэтому для массового потребителя на рубеже веков маркетологи придумали класс упрощенных внедорожников — кроссоверы. Для тех, кому очень хочет-

ся ездить на внедорожнике, но кому он на самом деле не очень-то и нужен.

### Что взамен?

Внедорожник без тяжелой мощной раздатки, рамы и несокрушимой подвески превращается практически в легковушку: не зря маркетологи придумали слово «кроссовер» — то есть на пересечении классов. Кроссовер почти такой же маневренный, легкий, экономичный, без лишних шумов и вибраций, как легковая машина. Собственно, и построены кроссоверы обычно на платформе определенных легковых моделей — с использованием их моторов, коробок передач и подвесок.

Но, чтобы дать кроссоверам право считаться внедорожниками, конструкторы оставили им увеличенный клиренс (до 20 см) и возможность подключения привода на вторую пару колес. Вот тут и кроется главное отличие кроссоверов-паркетников от классических внедорожников — полный привод тут, мягко говоря, другой.

Во-первых, нет раздаточной коробки как таковой. А значит, нет понижающего ряда в трансмиссии, автомобиль не сможет преодолевать протяженные участки тяжелого грунта или снега, особенно расположенные на местности со сложным рельефом. Вторая ось (обычно задняя) подключается не через стальные

**Полный привод особо полезен тем, кто в минуту опасности психологически готов нажать на газ, а не на тормоз**



шестерни, а через многодисковую электронно-управляемую муфту, которая в большинстве случаев не может работать долго в замкнутом состоянии и не любит буксования. Перегревшись, муфта отключается и на время (пока не остынет) оставляет машину без полного привода.

Еще одна важная тонкость — на некоторых моделях кроссоверов муфта не имеет принудительного подключения, то есть полный привод активируется и деактивируется только автоматически. Причем подключение обычно происходит только после начала буксования колес основной пары, и это часто бывает уже слишком поздно — машина «села». Собственно, и то, и другое для уверенного движения по плохой дороге не очень хорошо.

В защиту многодисковых муфт нужно сказать, что самые новые из них умеют подключать вторую ось в движении и плавно, как будто через сцепление. Таким образом, в случае с кроссовером для езды по городскому асфальту владелец имеет практически обычный

легковой автомобиль на моноприводе, а для выезда, скажем, с заснеженной парковки — «полноприводный внедорожник». Но для борьбы с серьезными препятствиями, где нужна раскачка, где приходится побуксовать и долго ползти внатяжку, такие автомобили не годятся.

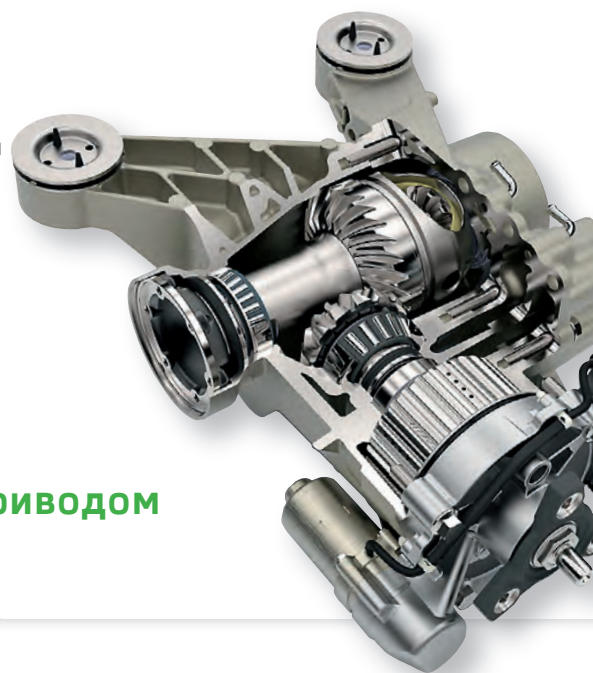
Стоит оговориться, что кроссовер кроссоверу рознь. Есть отдельные конструкции, где многодисковые муфты отличаются быстродействием и выносливостью, где электроника, подтормаживая нужные колеса, имитирует блокировки дифференциалов, помогая водителю бороться с бездорожьем. Но сути данного класса это не меняет. И еще одна интересная деталь, о которой мы вспомним ниже: многие модели кроссоверов имеют как версию 4x4, так и 4x2.

### А нужен ли?

А теперь о самом главном: какой полный привод вам нужен? Или так: нужен ли он вам настолько, насколько дороже полноприводная версия кроссовера?

Полноприводные версии седанов и универсалов обеспечивают лучший старт на любом покрытии, а также добавляют уверенности на скользкой дороге.

Как правило, полный привод работает только тогда, когда он действительно необходим. В современных автомобилях за его подключение отвечает электронно-управляемая муфта.



**Новейшие системы управления **полным приводом** свели его недостатки практически к нулю**



Скорее всего, городскому жителю, пусть даже регулярно выбирающемуся на дачу или пикники, классический внедорожник все-таки не нужен.

Достаточно подобрать кроссовер с эффективной системой полного привода. Узнать реальные возможности конкретной модели можно у ее опытных пользователей — в клубах владельцев, на интернет-форумах. Попробуйте выяснить для себя основные параметры приглянувшейся вам модели:

- ✓ **есть ли режим принудительного включения и отключения 4x4?**
- ✓ **если нет, то как быстро это делает автоматика?**
- ✓ **как долго работает многодисковая муфта?**
- ✓ **хорошо ли тянет двигатель на низких оборотах?**

Если ответы на эти вопросы оказались положительными, внедорожных возможностей такой машины вам хватит в том числе и для борьбы с зимними трудностями в городе: проезда по нерасчищенным от свежего снега переулкам, парковки в снежной целине, штурма небольших подъемов. Но если ваши поездки предполагают внедорожные маршруты в любой сезон и в любую погоду, скорее всего, вам нужен полноценный внедорожник.

## Иным путем

Многолетний опыт эксплуатации самых разных автомобилей говорит о том, что в городских условиях многие внедорожные достоинства кроссоверов могут быть заменены иными средствами. То есть мы хотим ска-

зать, что можно купить моноприводную версию кроссовера и при некоторых условиях он будет исполнять свои задачи не хуже, чем в комплектации с полным приводом.

На свежеевыпавшем или укатанном снегу, на мокрых грунтовках с локальными лужами и неглубокими колеями полный привод во многом заменят хорошие шины. Они должны быть с крупными грунтозацепами, массивными блоками ламелей, с широкими канавками. Если имеется в виду «зима», то лучше выбирать арктические модели с хорошими показателями сцепления на льду.

В тяжелых дорожных условиях многое решает водительское мастерство. Никакой полный привод не поможет, если вы не умеете трогаться плавно, втяжку, без пробуксовки, в том числе — со второй передачи. Поупражняйтесь в таком приеме, как раскочка: используя инерцию машины, можно выехать из вырытых колесами лунок, грязи и сугробов даже на моноприводе. Короткие (порядка 10–15 метров) участки грязи или снежных заносов автомобиль

преодолеет ходом. Главное — перед разгоном убедиться, что после трудного участка есть место для торможения или иного маневра.

Наконец, без таких банальных дедовских средств в багажнике, как цепи, лопата, песок и трос, в зимнюю пору многие жители глубинки не выезжают даже на машинах с полным приводом. Итак, прежде чем решать, платить ли дополнительные деньги за комплектацию с полным приводом, еще раз сопоставьте информацию о возможностях модели и условиях, в которых вы собираетесь ее эксплуатировать. Далеко не всегда шильдик «4x4» стоит того, что за него просят.

Бесспорным его плюсом полноприводных версий можно назвать не столь высокие требования к мастерству водителя, лучшую проходимость, безопасность и чувство уверенности, которое они дают. К недостаткам современных полноприводных кроссоверов и легковушек можно отнести разве что более высокую цену и немного больший расход топлива.

**В современных полноприводных кроссоверах, седанах и универсалах уже не встретишь никаких дополнительных рычагов — за все отвечает электроника.**





# ЧТО МЫ ЗНАЕМ ОБ ОБЪЕМЕ?

**Е**сли говорить прямо, то объем двигателя — это его размер. Но в наше время большой размер совсем не обязательно означает большую мощность, хотя определенная зависимость все еще сохраняется. Какие бывают размеры и какая от них польза водителю, мы расскажем, опираясь на самые свежие тренды. Имея также в виду, что разговор в равной степени будет касаться и бензиновых моторов, и дизельных, поскольку эти типы двигателей практически сравнивались по отдаче на литр объема.

## Серые мышки

Практически все компактные массовые модели имеют в моторной гамме бюджетный агрегат минимально допустимого объема, меньше которого уже просто нельзя. Это атмосферные двигатели объемом меньше или чуть больше одного литра, которые обеспечивают владельцу успешное передвижение. И не более того.

Позиционируют их как экономичные, но экономия тут зачастую может быть только за счет цены и упрощенной комплектации машины в целом. А в том, что касается расхода топлива маленького двигателя, не все однозначно: если микролитражный агрегат мучить динамичной ездой и полной загрузкой автомобиля, он может демонстрировать вполне взрослый аппетит. Естественно, постоянная езда в режимах максимальной отдачи сокращает его ресурс. К тому же некоторые производители в отношении таких моторов честно заявляют, что они не рассчитаны на капитальный ремонт, то есть после износа цилиндропоршневой группы двигатель нужно менять целиком. Поэтому покупать машину В- и С-классов с мотором 0,9–1,1 л рекомендуется только новой. К слову, на городских автомобильчиках А-класса такие объемы могут быть единственно доступными, поскольку нагрузки на них не столь велики.

**Выбор объема двигателя — одно из удовольствий, в котором мы не можем себе отказать, когда покупаем автомобиль. Маркетологи всех без исключения автопроизводителей об этом знают. Иначе не предлагали бы нам массу вариантов, иногда дублирующих друг друга**

## Уходящая атмосфера

Еще несколько лет назад типичным размером для скромных семейных хэтчбеков и седанов были атмосферные моторы объемом 1,3–1,6 л. При средней нагрузке такие агрегаты обеспечивали адекватную динамику и неплохую экономичность. Некоторые из них актуальны



до сих пор. Были у автопроизводителей в моторной гамме и атмосферные двигатели относительно большого объема от 1,6 до 3 л. В числе их преимуществ называли большой моторесурс и ремонтпригодность. К недостаткам относили не совсем бережное отношение к запасам топлива, большой вес и проблемы с экологичностью выхлопа. К тому же во многих странах налог на автомобили рассчитывается исходя из рабочего объема двигателя. Совокупность этих факторов дала зеленый свет новым технологиям, в результате которых появились мощные, легкие, экономичные и экологичные современные моторы.

### Даунсайзинг

Тема даунсайзинга — снижение литража моторов при сохранении прежних характеристик за счет современных технологий — продолжает развиваться. Суть

## Объем двигателя отошел на второй план, сейчас гораздо важнее его отдача

явления: использует новые технологии и материалы, применяя турбонаддув и непосредственный впрыск топлива в цилиндры. В результате маломерные двигатели объемом 1,0–1,4 л выдают 125–180 л.с., то есть не хуже, чем у 2,0–2,5-литровых атмосферников. В итоге потребитель получает задорный легкий и мощный движок. В одном моторе одновременно может быть четыре клапана на цилиндр, система независимого регулирования фаз впуска и выпуска, встроенный в головку блока выпускной коллектор, три контура системы охлаждения с электронно-управляемым

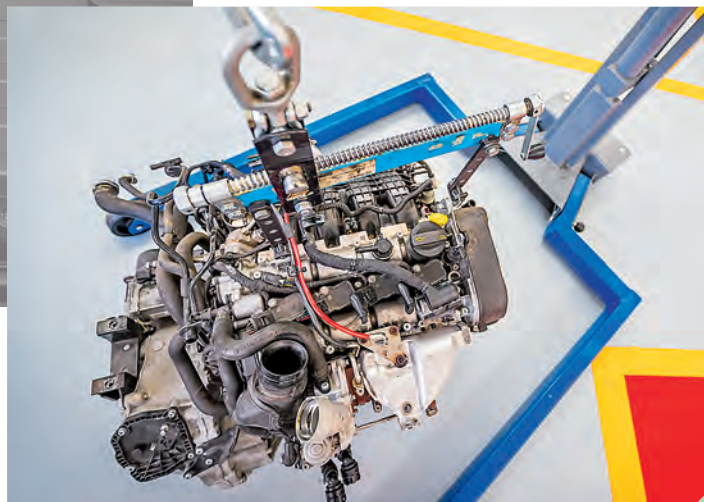
термостатом, маслонасос с регулируемой производительностью... Прибавьте сюда комплекс мероприятий по борьбе с вибрациями (малообъемные моторы иногда делают 3-цилиндровыми и добавляют в конструкцию балансирующий вал). Все это сильно усложняет и без того непростую конструкцию двигателей внутреннего сгорания и выдвигает серьезные требования для автосервиса.

### Турболитр или много литров?

Мы с вами живем во время стремительного прогресса. Но пока еще у нас есть возможность выбрать между современными технологиями или старыми проверенными решениями. Для большинства европейских пользователей выбор очевиден. Наше законодательство по части экологии и налогообложения еще не такое суровое, как на Западе, но адаптация к европейским нормам уже идет, и через несколько лет все может сильно поменяться.



Современные турбомоторы обладают массой преимуществ, но и не лишены недостатков. К таковым относят высокие требования к качеству масла и топлива, конструктивную сложность и вытекающую из нее низкую ремонтпригодность.







# ŠKODA VISION RS

**В**ся история концептов с именем VISION иллюстрирует наглядно желание бренда ŠKODA поднять свои модели на новый уровень: технический, технологический и дизайнерский. И именно последний играет в стратегии марки ключевую роль! Ведь недаром чешский бренд несколько лет подряд берет золото в самых престижных дизайнерских конкурсах мира — все это результаты кропотливой работы всей команды. И вот — ŠKODA VISION RS, новое прочтение компактной модели.

## Хрустальная мечта

У ŠKODA давние отношения с богемским хрусталем. Но в облике VISION RS «хрустальная» тема звучит максимально чисто: вся передняя часть автомобиля не только испещрена диодной отделкой в духе времени, но и огранена в достаточно смелой для

**Все, больше никаких тайн! Вот он — свежий облик новых поколений компактных ŠKODA! Концепт, который получил спортивное и многообещающее имя VISION RS, не такой уж и концепт — его серийное будущее решено. Осталось лишь несколько вопросов.**







Следуя современным трендам, ŠKODA держит курс на экологичность своих автомобилей: в частности, в отделку салона пошло полиэстерное вторсырье, прочная и износостойкая ткань, классическая алькантара, карбоновые детали и материалы из растительных волокон — экзотического ананаса. Эдакий микс из высоких технологий, требований времени и инноваций — то, что надо для искушенного и продвинутого покупателя XXI века.

Небольшие чешские флаги, которые встроены в боковые швы, символизируют привязанность марки к своей истории и ее бережное отношение к традициям и высоким стандартам производства.

Отдельного внимания заслуживает надпись ŠKODA на рулевом колесе: VISION RS стал первой машиной с таким решением. Звоночек из будущего?



Сейчас в салоне ŠKODA VISION RS расположились четыре самостоятельных кресла явно футуристического дизайна, которые, сильно маловероятно, останутся в распоряжении серийной версии. А вот на хваленую эргономику в стиле Simply Clever и зональный комфорт для каждого из пассажиров будущий серийный наследник ŠKODA VISION RS может рассчитывать с полной уверенностью. А вот какие будут использованы материалы отделки, пока остается только догадываться.





марки манере. А корма производит просто революционное впечатление. Чего только стоит имя бренда, выполненное из светящихся букв: такого раньше не видывали!

### Силы и возможности

Концептуальный ŠKODA VISION RS — гибрида. В движение его приводит силовая установка, сочетающая в себе классические преимущества бензинового компактного агрегата 1.5 TSI и электродвигателя мощностью 102 л.с. Добавьте сюда 150 «лошадаков» бензинового мотора — и скромная машина наращивает мускулатуру прямо на глазах. Бензиновый агрегат хорошо известен владель-



Даже в мелких деталях дизайн ŠKODA VISION RS насыщен динамикой и напряжением летящей стрелы. Команда чешских дизайнеров с гордостью заявляет: серийная машина во многом повторит образ концепта, существенно изменив современное представление потребителей о внешности машины среднего класса.





цам автомобилей ŠKODA последнего поколения, и пусть на сегодняшний день нам неизвестны ни силовые агрегаты, ни точные спецификации серийной версии новинки, есть все шансы полагать, что уж без 1,5-литрового TSI ей точно не обойтись! Пока сложно судить о спортивных амбициях «серии», а вот концепт пыл за лидерами глотать не намерен: до заветной сотни ŠKODA VISION RS долетает за 7,1 с, показывая максимальную скорость в 210 км/ч.

Производитель обещает, что литийионная батарея будет заряжаться быстро,

всего за 2,5 часа от специальной зарядной станции (и несколько дольше от бытовой розетки), а также подпитываться от торможений во время движения.

На чистом электроходе ŠKODA VISION RS сможет преодолеть около 70 километров — идеальная дистанция для насыщенного пробками города. А вот в комбинированном режиме гибрид будет практически не ограничен расходом топлива: в ŠKODA говорят, что во время испытаний VISION RS потреблял всего 1,4 л/100 км. Если в серийной машине

удастся воплотить хотя бы часть этих амбиций, его владельцы уже выиграли!

### В самое сердце

ŠKODA VISION RS вернется к нам совсем скоро... с другим именем. Пока производитель не разглашает, будет ли это принципиально новая модель, или обновленный хорошо знакомый нам герой нашего времени из актуального модельного ряда. Но с каким бы именем ни ассоциировалась эта машина в скором будущем, уже сейчас однозначно — она создана вдохновлять.



Дань благородным буквам: каждая машина ŠKODA, носящая в своем наименовании приставку RS, уже на генетическом уровне наследует элегантность, вдохновение и динамику спортивного стиля чешской марки.





**Спорт не помеха практичности, семейный статус не перечеркивает амбиций, а задорный характер не входит в противоречия с безопасностью — таково краткое резюме нового кандидата на должность самого спортивного SUV от ŠKODA**



# KODIAQ RS

## вызывает на бой





Беспроводная подпитка для мобильного телефона, дополнительные гнезда для зарядки устройств, электронные регулировки сидений (водительское обладает функцией запоминания) — продуманность и концепция Simply Clever нового KODIAQ RS просматривается даже в мелочах.

Создавая KODIAQ, в ŠKODA делали ставку на микс утилитарности, практичности и повышенной проходимости. Первые же рыночные «выстрелы» показали точность этой стратегии — KODIAQ очень быстро вошел в число самых ожидаемых и самых продаваемых моделей марки на многих рынках по всему миру. Отличный старт! И вслед за «просто» KODIAQ очень скоро потянулась цепочка спецверсий, золотым звеном в которой обещает стать KODIAQ RS — свежая премьера Парижского автошоу, добавляющая к концепции полно-размерного SUV еще и спортивность.

### Быть или казаться?

Сами чехи, не скрывая амбиций, называют новый RS самым мощным

и маскулинным SUV в истории марки. И дело не только в субъективных оценках и красивых заголовках. Судите сами: машина получила в распоряжение битурбодизельный двигатель 2.0 BiTDI мощностью 240 л.с. и с заоблачными 500 Н/м крутящего момента. Такую энергию надо куда-то реализовывать, поэтому инженеры быстренько добавили к этому агрегату классическую роботизированную трансмиссию с двумя сцеплениями, адаптивное шасси с разными режимами Driving Mode Select и рулевое управление с прогрессивной характеристикой. Одних только режимов для новинки предусмотрено шесть — Eco, Comfort, Normal, Sport, Individual и Snow. И вместе со всем этим выпустили ŠKODA KODIAQ RS...



KODIAQ RS ни на секунду не забывает о своих пассажирах, обеспечивая просторный задний ряд сидений и достаточно вместительные два дополнительных места в третьем ряду. Сами чехи говорят, что KODIAQ RS так же отлично подходит для больших путешествий на каникулы всей семьей, как и для выездов на кольцевые трассы в выходные — дать волю адреналину в крови и 240-сильному дизельному табу на под капотом.







Нет, не на подиум! А на гоночную трассу «Северной петли» Нюрбургринга — эталонное мерило скоростных характеристик самых быстрых автомобилей всего мира.

Чтобы не быть голословными, действовать поручили цифрам и фактам и опытному пилоту Сабине Шмитц. Она-то и провела ŠKODA KODIAQ RS к рекорду для семиместных SUV в «Зеленом аду» — 9:29.84. На сегодняшний день никто не смог сделать этого быстрее! у ŠKODA KODIAQ RS действительно подходящая начинка для подобных скоростных подвигов.

### Держать контроль

Как говорится, не пытайтесь повторить подобное в домашних условиях, но за безопасность автомобиля можно быть спокойным на всех уровнях: новый ŠKODA KODIAQ RS технологическими решениями в соответствии с требованиями



Электронная приборная панель, адаптирующаяся под разные режимы вождения и новейшие системы коммуникации, — часть джентльменского набора ŠKODA KODIAQ RS. Водителю и пассажирам доступны 10 вариантов подсветки салона и высококонтрастный дисплей для управления медиасистемой.

ŠKODA KODIAQ RS предлагает такой уровень оснащения, который сделает честь даже самому взыскательному вкусу. Помимо отделки кожей и традиционной красной строчки на рулевом колесе и анатомических спортивных сиденьях-ковшах дизайнеры добавили в отделку вкрапления хрома, карбона и обшили большую часть поверхностей высококачественной алькантарой.







Внешние атрибуты RS, которые заключаются в изобилии черной матовой отделки и агрессивных черт, как будто бы анонсируют бойцовский характер новинки, ее инновационность и выдающиеся динамические характеристики.

## Обновленное лого с красной литерой V — дань 117-летней автоспортивной истории ŠKODA в различных дисциплинах



За 120 лет истории моторостроения у ŠKODA было немало интересных двигателей, но нынешний 140-сильный битурбированный агрегат вполне резонно претендует на звание лидера этой неумной RS-банды.



### ФАКТЫ



Мощный двигатель, полный привод, вспомогательные системы, внутренний и внешний стайлинг.



Как и положено всем топовым версиям, RS будет стоить дороже классического KODIAQ.



### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Длина/ширина/высота, мм	4697/1882/1676
Колесная база, мм	2791
Снаряженная масса, кг	1752
Объем багажника, л	600/ 2005
Дорожный просвет, мм	178
Объем двигателя, см³	1998
Макс. мощность, л.с.	240
Макс. момент, Нм (об/мин)	500
Тип привода	полный
Коробка передач	DSG 7
0–100 км/ч, с	7,0
Макс. скорость, км/ч	220
Расход (смеш.), л/100 км	н.д.

современных стандартов. За бесперебойное интеллектуальное распределение крутящего момента отвечает система полного привода, которая уже прошла тестирование на «гражданских» версиях чешских кроссоверов и зарекомендовала себя в разных условиях. А прогрессивное рулевое управление делает «спортсмена» еще более послушным.

Революционность ŠKODA KODIAQ RS не только в скоростных показателях и подчеркнутой спортивности для своего сегмента. Если взглянуть на историю семейства RS, берущую свое начало от знаменитой OCTAVIA RS в самом начале 2000-х годов, и сравнить всю предыдущую линейку с нашим нынешним героем, то невозможно не порадоваться смелости чешских инженеров. ŠKODA KODIAQ RS — дизельный! У ŠKODA в распоряжении, конечно, и ранее имелись мощные агрегаты на тяжелом топливе, доступные в коллекции концерна, но KODIAQ RS обещает стать родоначальником нового тренда. Кстати, к логотипу добавлена литера V — vRS, горящая алым, как стартовый светофор за секунду до зеленого...





# ŠKODA OCTAVIA

## Чистая экономия

**Использование сжатого природного газа в качестве топлива — идея не новая. Новая лишь ее реализация. OCTAVIA G-TEC изначально спроектирована под эксплуатацию на нескольких видах топлива, и это дает ей массу преимуществ**

Оснащенная газовым двигателем, новая ŠKODA OCTAVIA G-TEC, работая на газу, выбрасывает в атмосферу на 25% меньше CO<sub>2</sub>, чем при работе на бензине. Кроме того, в выхлопных газах значительно снижено содержание оксида азота (NOx) и твердых частиц. В результате OCTAVIA G-TEC с легкостью укладывается в самые строгие из существующих ныне экологических норм. Это очень важно для европейского рынка. В наших реалиях предпочтения отдаются другим качествам, но и здесь OCTAVIA G-TEC может здорово удивить.

### Не хуже бензина

По ощущениям от вождения газовая OCTAVIA мало чем отличается от привычных автомобилей на жидком топливе. Новый 1,5-литровый двигатель в ŠKODA OCTAVIA G-TEC имеет мощность 130 лошадиных сил. Этого вполне достаточно для уверенного движения как в городе, так и на трассе. Двигатель OCTAVIA G-TEC работает по циклу Миллера, что позволяет добиться минимального расхода топлива и прекрасных экологических показателей. Использование цикла Миллера для газового двигателя позволяет создавать более высокое давление наддува,





что весьма эффективно отражается на литровой мощности и долговечности агрегата.

### Четыре бака

Три резервуара, вмещающие в общей сложности 17,7 кг сжатого газа, обеспечивают вполне приличный запас хода в 480 километров. Бак, расположенный перед задней осью,

Стоимость сжатого природного газа значительно ниже стоимости бензинового или дизельного топлива. Длительная эксплуатация OCTAVIA G-TEC дает существенную экономию средств.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	
Длина/ширина/высота, мм	4670/1814/1476
Колесная база, мм	2686
Снаряженная масса, кг	1265
Объем багажника, л	568/1558
Дорожный просвет, мм	156
Двигатель, число цилиндров	R4
Объем двигателя, см <sup>3</sup>	1495
Макс. мощность, л. с.	130
Макс. момент, Нм (об/мин)	210
Тип привода	передний
Коробка передач	РКП-7
0–100 км/ч, с	8,2
Макс. скорость, км/ч	219
Расход (смеш.), л/100 км	3,4

## Использование **сжатого газа** целесообразно из соображений экономии







Внешне отличить OCTAVIA G-TEC от ее бензиновых или дизельных аналогов можно разве что по шильдику на крышке багажника.



Щиток приборов двутопливного автомобиля показывает запас газа и бензина на отдельных шкалах. Также раздельно выводятся данные по среднему и моментальному расходу газа или бензина.



выполнен из стали. Остальные два резервуара, расположенные под багажным отделением, изготовлены из нового композитного материала, который сочетает в себе максимальную безопасность с малым весом. Кроме того, OCTAVIA G-TEC оснащена дополнительным 11,8-литровым бензобаком, который обеспечивает



дополнительную мобильность. Но это скорее страховка, потому как заправки CNG встречаются не так часто, как привычные бензиновые и дизельные АЗС. К слову, программное обеспечение навигационной системы OCTAVIA G-TEC запоминает расположение нужных этому автомобилю заправок и может в нужный момент к ним привести.

## Что задуать

Сжатый природный газ (CNG) имеет более высокую энергетическую плотность, нежели бензин или дизельное топливо. К тому же он намного дешевле и горит более тихо. Использование биогаза из сточных вод или отходов сельскохозяйственного производства обеспечивает еще более благоприятный экологический и экономический эффект — производство топлива получается весьма доступным. Для корпоративных автопарков OCTAVIA G-TEC вообще может оказаться находкой. В Украине уже работает несколько компаний, продающих и устанавливающих оборудование

По динамике газовая OCTAVIA практически ничем не уступает своим аналогам на жидком топливе, а в плане экономии ресурсов значительно их превосходит.

## ФАКТЫ



Технологичность, экологичность экономичность и безопасность.



Дороже бензиновой версии. Отсутствие выбора вариантов кузова.



## Газовая OCTAVIA — отличное решение для корпоративных автопарков

для производства биогаза из самого разнообразного сырья. Чаще всего используются отходы сельского хозяйства. Установив однажды подобную станцию, можно забыть о расходах на топливо для своего автопарка на долгие годы.

## Когда ждать

Поставки ŠKODA OCTAVIA G-TEC 1.5 TSI в Украину начнутся уже в этом году. Автомобиль будет доступен только в кузове универсал. Комплектаций обещают три: Active, Ambition и Style. Трансмиссия безальтернативная — семиступенчатая DSG и передний привод. Естественно, версия G-TEC будет немного дороже обычной OCTAVIA в схожей комплектации, но насколько, пока неизвестно.





# Механика **будущего**

**Крупнейшая выставка автокомпонентов и послепродажного обслуживания автомобилей Automechanika Frankfurt в этом году была 25-й по счету. Началось все со случайности — впервые она была проведена в 1971 году вместо отмененного автосалона IAA. Популярность пришла почти молниеносно, Automechanika выросла в огромный транснациональный бренд, который проводит выставки в 16 странах мира**

**С**егодня Automechanika Frankfurt определяет тренды и темп развития глобального рынка Automotive Aftermarket. В 2018 году площадка привлекла более 136 000 посетителей из 181 страны мира, при этом количество экспонентов превысило 5000. Эта выставка не просто флагман отрасли: по данным немецкого Института исследований в области розничной торговли (IFH Köln), рынок Automotive

Aftermarket в ЕС составляет треть всего автомобильного сектора и достигает 400 млрд евро. А автомобильная промышленность, как известно, — это еще и большие скорости, и высокие технологии. Из груды металла автомобиль превращается в живой организм исключительно благодаря инженерным решениям. Большинство разработчиков с особой гордостью представляют свои инновации именно на Automechanika.

## **Будущее сегодня**

Лейтмотивом юбилейной выставки стало будущее — производители каждой области послепродажного обслуживания представили свое видение дальнейшего развития автопрома. Здесь можно было найти множество современных разработок, ставших мегатрендами последних лет, — технологии экологичности, смарт-моби́ли и гибриды. В то же время все большее количество компаний предлагают удивительный диапа-



зон инноваций для автосервиса, таких как оцифровка процессов, объединение всех участков и филиалов в единые сети и всеобъемлющее применение дополненной реальности. Более того, технологические гиганты, такие как Bosch, ZF или Schaeffler, делают упор на дополненную реальность и предлагают футуристические сервисные решения уже сегодня.

Automechanika не просто становится статической площадкой для презентаций — она дает возможность для роста всем специалистам сферы Aftermarket. Ведь высочайший уровень технологического прогресса новых автомобилей требует высочайшего уровня образования и применения современных сервисных решений. В рамках выставки проходят многочисленные теоретические и практические семинары, касающиеся передовых технологий ремонта и обслуживания. «Академия автомеханики» объединяет также многочисленные панельные дискуссии, презентации стартапов, выступления специалистов в сфере диджитал-технологий, защиты данных и программирования современных транспортных средств.

## Премии

Премия Automechanika Innovation Awards призвана выделить наиболее значимые разработки. В этот раз перед авторитетным жюри стояла непростая задача выбрать 10 победителей в 12 категориях в области сервисного оборудования, запчастей, аксессуаров, управления и услуг из более 120 претендентов. Разработка должна соответствовать жестким критериям: новаторский контент, уникальность, функциональность, послепродажное обслуживание, безопасность, качество, вклад в охрану окружающей среды, сохранение ресурсов и устойчивость. Примечательно, что 40% заявок были представлены в категориях инструментов, измерительных приборов и оборудования. Тренд к оцифровке очевиден не только в области техноло-



гий транспортных средств, но и среди автосалонов и мастерских, где ее можно увидеть во всем: от услуг eCall, пультов дистанционного управления, интеллектуальных батарей и облачных экспертных систем до новых IT-систем, компонентов и виртуальной реальности. Экологичные транспортные средства — еще один тренд. Здесь представлены материалы для испытаний и проверок вредных выбросов, новое контрольное оборудование для бензиновых двигателей с прямым впрыском и продуктов, предназначенных для электрической мобильности.

## Новые форматы

Впервые под одной крышей с Automechanika прошла выставка ретромобилей, а также известнейшая профильная ярмарка шин Reifen. Там можно было встретить и украинские компании: производителей шин «Росава» и легкосплавных дисков DISLA. Ор-

ганизаторы выставки обещают активно развивать такой формат экспозиции, ведь шины являются неотъемлемой частью автомобиля, а шиномонтажи — не чем иным, как шинными мастерскими.



ганизаторы выставки обещают активно развивать такой формат экспозиции, ведь шины являются неотъемлемой частью автомобиля, а шиномонтажи — не чем иным, как шинными мастерскими.



# Переходим на цифру



**Цифровые технологии — это не только модно. Неминуемая диджитализация автомобильного транспорта поможет существенно повысить уровень безопасности и комфорта**

**Н**а 67-й Международной выставке коммерческого транспорта в Ганновере (IAA) были показаны разработки для будущего грузовых перевозок. Оптические системы и системы управления помогут водителям грузового и крупного пассажирского транспорта внимательнее отслеживать дорожную ситуацию и совершать маневры с меньшим риском износа автомобиля. Возможно, некоторые из них перейдут и на легковые авто.

## Цифровые зеркала

Система цифровых камер, разработанная для зеркал заднего вида, поступит в производство в 2019 году. Она заменит два больших зеркала снаружи кабины автомобиля с помощью видеодатчиков, что уменьшит сопротивление воздуха при движении и снизит расход топлива на 2%. Немного на первый взгляд, но при долгосрочной эксплуатации транспорта экономия существенная. Изображения с камер будут ото-

бражаться в реальном времени на мониторах с высоким разрешением в кабине водителя. Система будет регулировать изображение в зависимости от ситуации: дальний вид на автострасе, большой угол обзора в городском движении и высокий контраст для ночного вождения.

## Цифровой приборный блок

Для обеспечения легкости обращения с системой помощи водителю и медиа-

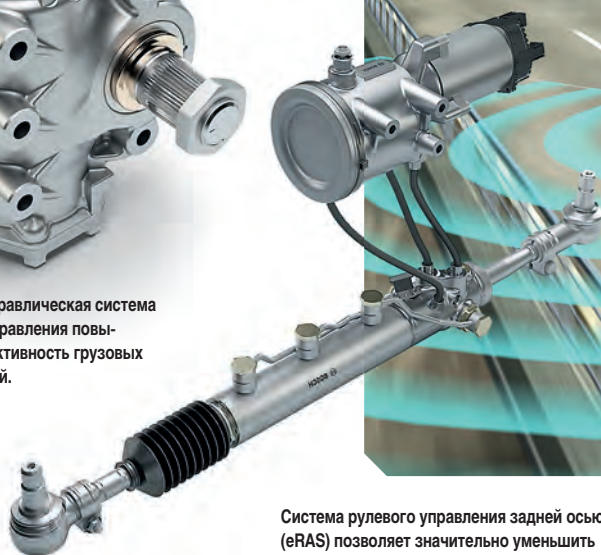
устройствами производители встраивают в кабину водителя цифровые приборные кластеры. В дополнение к показателям спидометра на дисплее в соответствии с дорожной ситуацией будет отображаться функциональная информация — графики планирования маршрута и изображения с камеры заднего вида или устройства ночного видения. Водитель таким образом будет больше сконцентрирован на вождении, а не на поиске необходимой информации.







Электрогидравлическая система рулевого управления повышает эффективность грузовых автомобилей.



Система рулевого управления задней осью (eRAS) позволяет значительно уменьшить пространство для маневра.



Для распознавания «слепых» зон используются радиолокационные датчики, которые следят за областями рядом с автомобилем, обнаруживают других участников дорожного движения и оповещают о них водителя.

## Предупреждение при повороте

В центре города водители должны особенно тщательно следить за трафиком, светофорами и дорожными знаками, а также за пешеходами и велосипедистами. В будущем система предупреждения при повороте поможет им маневрировать в сложных ситуациях. Радиолокационные датчики обнаруживают пешеходов и велосипедистов и заблаговременно предупреждают водителей грузовиков о возможном столкновении, позволяя им оперативно притормозить или предпринять действия по изменению траектории.

## «Слепые» зоны

Будь то в городе или на автостраде, водителям коммерческих автомобилей часто бывает сложно следить за областями, расположенными рядом и диагонально позади них. Для распознавания этих «слепых» зон используются радиолокационные датчики, которые следят за областями рядом с автомобилем, обнаруживают других участников

дорожного движения и оповещают о них водителя. Эта функция также предупреждает о возможном столкновении при смене полосы движения.

## Экстренное торможение

Системы автоматического экстренного торможения для грузовиков с общим весом более восьми метрических тонн являются обязательным условием в ЕС с осени 2015 года. Решение этой проблемы — комбинация многосторонней камеры и радиолокационного датчика, установленных под капотом грузовика. Радиолокационная система обнаруживает объекты перед автомобилем и определяет их скорость, а также их положение относительно транспортного средства. Если существует риск столкновения, система предупреждает водителя. Если водитель не реагирует, система автоматически применяет экстренное торможение.

## Servotwin

Электрогидравлическая система рулевого управления повышает эффек-

тивность грузовых автомобилей. Эта система использует данные о скорости движения и потребляет меньше топлива, чем привычное гидравлическое рулевое управление. Благодаря электронному интерфейсу система одновременно является основой для механизмов удержания в полосе и компенсации поперечного ветра. Система имеет множество областей применения.

## Управление задней осью

Электрическая система рулевого управления задней осью (eRAS) позволяет коммерческим транспортным средствам с тремя и более осями использовать переднюю и заднюю оси для маневрирования, что уменьшает радиус поворота и износ шин. На основании значения угла поворота передней оси система определяет оптимальный угол поворота задней оси. После того как автомобиль совершил поворот, система выравнивает колеса. Важно, что технология eRAS потребляет энергию только во время своей активности, то есть только в процессе маневрирования.



# Остановите меня!

## когда

Американский концепт-кар, показанный в 1959-м, уже был оснащен передними радары. Но исследования их реального применения в автомобиле начались только в семидесятых годах, а серийно систему автоматического торможения предложили в 2003 году на авто японского производства.

## где

Системы автоматического торможения (AEB, Automatic Emergency Braking) работают всегда. В их основе один или несколько фронтальных датчиков под лобовым стеклом или в переднем бампере. В первой фазе они предупреждают водителя с помощью звуковых и визуальных сигналов о необходимости замедлиться.



Камеры, используемые системами предотвращения столкновений, могут следить за разметкой, помогая удерживать автомобиль в полосе.

**Как работают системы предотвращения столкновений на низких скоростях и почему радары и камеры становятся уже обязательными для многих автопроизводителей?**

## зачем

Самая распространенная авария — столкновение на низкой скорости. Их число растет из-за того, что водители часто отвлекаются. Системы АЕВ в 35% случаев полностью предотвращают, а еще в половине значительно снижают тяжесть последствий ДТП, в том числе с участием пешехода или велосипедиста.

## сколько

Система автоматического торможения предлагается как в базовом оснащении, так и в качестве отдельной опции или части пакета оснащения, повышающего безопасность.



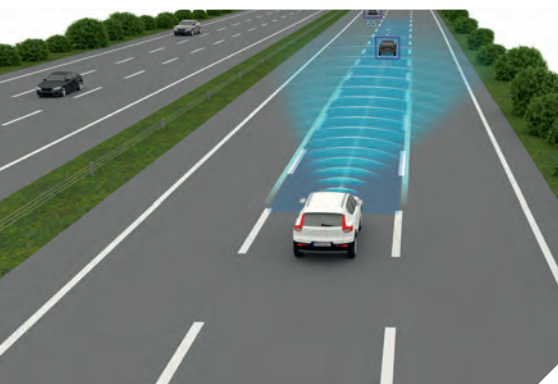




## как работает

Системы АЕВ используют не только стандартную тормозную систему,

но и датчики, распознающие транспортные средства и пешеходов перед автомобилем. Электроника определяет относительную скорость и расстояние между машиной и препятствием. При риске столкновения Automatic Emergency Braking предупреждает водителя и задействует преднатяжители ремней безопасности, чтобы повысить их эффективность при неминуемом столкновении. Также она может дать команду подвести тормозные колодки ближе к дискам, чтобы сократить время реакции и тормозной путь. Если же водитель не реагирует, автомобиль выполняет торможение сам для предотвращения ДТП или снижения тяжести его последствий. Обычно в системе используют лидары (Light Detection and Ranging) и радары в сочетании с камерой и программным обеспечением, распознающим изображения. Однако есть АЕВ, использующие только стереоскопическую камеру, как Eyesight производства Hitachi или Bosch.



Способы распознавания препятствий в разных системах и у разных автопроизводителей могут сильно отличаться — это касается как «харда», датчиков разных типов, так и «софта» — программ, обрабатывающих данные радаров.

## ВЛИЯЕТ НА ЗВЕЗДЫ



Наличие на автомобиле системы автономного экстренного торможения прямо влияет на то, какой рейтинг по безопасности ему будет присвоен. Ассоциация по проведению независимых краш-тестов Euro NCAP — самая престижная в мире — оценивает этот параметр еще с 2014 года. При этом в 2018 году правила были ужесточены. Автопроизводителям теперь недостаточно предложить функцию автоматического торможения как опцию или установить на машину систему, работающую недостаточно эффективно. Стремление сэкономить приведет к понижению оценки за безопасность. А на звезды Euro NCAP европейские покупатели смотрят очень внимательно, даже если не всегда понимают, что именно они означают.

Эксперты Euro NCAP, испытывая новые автомобили, оценивают работу системы автономного торможения в связке с функцией предупреждения о возможном фронтальном столкновении. Для этого проводятся тесты сразу по трем разным сценариям — сближение с неподвижным автомобилем на скорости 30–80 км/ч, сближение с автомобилем, движущимся впереди с меньшей скоростью, и движение за автомобилем, который внезапно начинает тормозить. Последний сценарий подразумевает скорость в 50 км/ч и два теста с плавным и резким торможением. Высокие оценки Euro NCAP получают те системы, которые смогли в таких условиях или полностью предотвратить столкновение, или обеспечить незначительность повреждений.

## Нет системы автономного торможения — оценку за безопасность машине снизят

# 7 МИФОВ ПРО СЖАТЫЙ ПРИРОДНЫЙ ГАЗ

**К**альтернативным видам топлива, особенно если они только набирают популярность, автомобилисты часто относятся скептически, придумывая о них массу мифов. Именно такая ситуация сложилась сейчас вокруг CNG — сжатого природного газа (метана), с которым активно экспериментируют некоторые крупные автопроизводители. Эндрю Шеферд, руководитель направления, которое занимается автомобилями, работающими на сжатом природном газе, развенчивает 7 распространенных мифов о CNG.

Так ли страшен сжатый природный газ, как о нем думают автомобилисты, выясняем у авторитетного специалиста



Заправочные горловины для автомобилей на сжатом природном газе стандартизированы. Это означает, что заправить автомобиль газом можно в любой стране мира.



## 1/ Те же ощущения за рулем?

Да! Утверждение о том, что вождение автомобиля на сжатом природном газе отличается от обычного, ошибочно. Как уверяет эксперт, фактически «ощущения во время движения точно такие же, как и в автомобиле с бензиновым или дизельным двигателем».





## 2/ Безопасен ли газовый баллон?

Абсолютно точно — да! «Газовые баллоны спроектированы, изготовлены и сертифицированы в соответствии с самыми высокими отраслевыми стандартами», — говорит Шеферд. — Баллоны оснащены предохранительным клапаном, который в случае возгорания, что маловероятно, контролируемо стравливает газ, дабы предотвратить развитие худшего сценария. Компоненты системы проходят тестирование на работу в экстремальных условиях. Давление в баллоне достигает 200 бар, но он рассчитан на то, чтобы выдерживать в два раза больше». Шеферд подчеркивает, что миф о том, что газ в баллоне может замерзнуть зимой, просто абсурден, поскольку для разжижения природного газа наружная температура должна быть не выше  $-160^{\circ}\text{C}$ .

## 3/ Можно ли ездить на автомобиле с CNG там, где действуют строгие экологические нормы?

Да! Автомобили, работающие на сжатом природном газе, маркируются этикеткой Eco, а это значит, что на них можно ездить даже там, куда автомобилям с ДВС въезд запрещен. Например, в центрах европейских городов. Для автомобилистов некоторых европейских стран (Испании, Италии,



Баллон, установленный на заводе в соответствии со стандартами, абсолютно безопасен для повседневной эксплуатации автомобиля.

Франции и других) актуально и то, что экологичные автомобили облагаются меньшим налогом.

## 4/ Можно ли продолжать движение, когда заканчивается газ?

Да! Когда газ в резервуаре заканчивается, автомобиль автоматически переключается на бензин. «Водитель может продолжать движение без остановки, а на приборной панели загорится индикатор, сигнализирующий о том, что автомобиль работает на бензине», — объясняет Эндрю Шеферд. Запас хода без необходимости дозаправки у некоторых двухтопливных автомобилей может составлять более 1300 км. Заправочная горловина у автомобилей с CNG универсальная.

## 5/ Можно ли ехать исключительно на газе?

Да! Автомобили с CNG по умолчанию работают на газе без необходимости переходить на другое топливо. Однако... в баке всегда должно быть небольшое количество бензина, необходимое для запуска двигателя в сильный мороз или сразу после заправки баллона газом. Этого минимального запаса бензина хватает до 6 месяцев эксплуатации автомобиля.

## 6/ Автомобиль с CNG стоит столько же, сколько с ДВС?

Да! Цена таких автомобилей сопоставима с дизельными или бензиновыми версиями, со всеми преимуществами работы на газе. При этом CNG экономит примерно 30% расходов на топливо по сравнению с дизельным двигателем и 55% в сопоставлении с бензиновым агрегатом.

## 7/ Обслуживание автомобиля с CNG такое же, как и с ДВС?

Да! Единственное отличие в том, что герметичность газовой системы должна быть сертифицирована, состояние резервуаров должно проверяться каждые четыре года в специализированном сервисе.



По мнению Эндрю Шеферда, есть все предпосылки считать, что CNG сыграет ключевую роль в развитии мобильности и в будущем станет одним из основных видов автомобильного топлива. С этим, правда, не согласны производители электромобилей, но это уже совсем другая история.

# ДОРОГИ И НЕБО

**Созданием универсальных машин, способных и передвигаться по дорогам, и подниматься в воздух, заняты многие энтузиасты. Рассмотрим несколько интересных современных проектов**

**И**дея покорить воздушное пространство, как и поиск возможности с высокой скоростью перемещаться по поверхности земли, во все времена занимала умы изобретателей. Желание скрестить в одной универсальной машине автомобиль и самолет представляется совершенно естественным, несмотря на первую мысль об утопичности и абсурдности такой идеи.

Опыты с созданием подобных транспортных средств идут уже не первое десятилетие. Так, еще в 1946 году американский изобретатель Роберт Фултон построил Airphibian — по сути, разборный самолет, способный передвигаться по автомобильным дорогам общего пользования. На это транспортное средство даже был получен сертификат летной годности, но дальше постройки нескольких прототипов дело не продвинулось. Один из них сейчас выставлен в авиационном музее в Канаде. Современные же изобретатели расширили идею персонального воздушного транспортного средства до мультикоптера или беспилотного летающего такси.

## AEROMOBIL

**НОВЫЙ ПРОЕКТ СЛОВАЦКОЙ КОМПАНИИ В СТАДИИ ПРОРАБОТКИ**

Прототипы летающих автомобилей AeroMobil появились в Словакии еще в начале 1990-х годов. Самая свежая разработка инженеринговой компании из Братиславы — AeroMobil 5.0 VTOL (на фото), концепт 4-местного воздушного такси с вертикальным взлетом и посадкой. Взлет призваны обеспечить два винта с электродвигателями в выдвижных крыльях, для горизонтального полета предусмотрен пропеллер в задней части. Довести прототип до серийного воплощения разработчики предполагают в ближайшие 7–10 лет и обещают максимальный запас хода до 700 км.



## TERRAFUGIA

**TRANSITION РАЗРЕШИЛИ ЛЕТАТЬ В 2010 ГОДУ, А ЕЗДИТЬ — В 2011-М**

Terrafugia основана в 2006 году в США выпускниками Массачусетского технологического института. Transition — попытка сочетать достоинства автомобиля и самолета, а значит, соответствовать и авиационным, и автомобильным стандартам. Сертификат летной годности на автомобиль-самолет был получен в 2010 году, а допуск на дороги общего пользования — в 2011-м, но сроки начала серийного выпуска постоянно смещаются. Сейчас — на 2019 год. Двухместный аппарат снабжен мотором Rotax 912 iS и способен лететь с крейсерской скоростью 160 км/ч. Максимальная скорость на асфальте, со сложенными крыльями, — 105 км/ч.







## CORA

### ЭЛЕКТРИЧЕСКОЕ ЛЕТАЮЩЕЕ ТАКСИ СОСНОВАТЕЛЯ GOOGLE

Стартап Kittyhawk, который принято связывать с со-основателем Google Ларри Пейджем, в конце 2017 года представил действующий прототип Flyer — мультикоптер, способный поднять человека. Cora — летающее беспилотное такси, рассчитанное на перевозку двух человек со скоростью до 180 км/ч на расстояние до 100 км. Вертикальный взлет обеспечивают 12 электродвигателей, при горизонтальном полете задействуется один маршевый двигатель. Прототип Cora совершил экспериментальный полет в беспилотном режиме осенью 2017 года.



## POP.UP

### КВАДРОКОПТЕР ОТ ИМЕНИТОГО ДИЗАЙН-АТЕЛЬЕ

Представленный в 2017 году ателье ItalDesign совместно с корпорацией Airbus концепт транспортного средства для больших городов интересен модульной конструкцией. Шасси автомобильного типа, пассажирская 2-местная капсула и модуль с несущими винтами снабжены отдельными аккумуляторами. Такие системы, как Pop.Up, могут использоваться в режиме каршеринга.

## Машина-самолет или беспилотное такси: что ждать раньше?

## PAL-V

### СВЕЖИЙ ПРОЕКТ: ПРОТОТИП АВТОЖИРА ПОКАЗАЛИ В ЖЕНЕВЕ

PAL-V Liberty с технической точки зрения представляет собой автожир — летательный аппарат со свободно вращающимся несущим винтом для создания подъемной силы. В случае с Liberty винт можно сложить, а на самом трехколесном транспортном средстве передвигаться по дорогам в автомобильном режиме. Для взлета аппарата, разработанного голландской компанией, требуется 90–200 м. Скорость горизонтального полета — от 50 до 180 км/ч.





**Шестидесятые годы двадцатого века были периодом смелых экспериментов, появления новых технологий и начала космической эры. В компании ŠKODA тоже следовали по пути развития в соответствии с требованиями времени**

## ВРЕМЯ ПЕРЕМЕН

Сегодня кроссоверы и SUV марки ŠKODA уже успели завоевать сердца покупателей во всем мире, а полвека назад компания из Младо-Болеслава делала только первые шаги в этом направлении.

### Из страны Киви

В начале декабря 1966 года в новозеландском городе Отахуу началось производство компактного внедорожника Trekka. Стоит отметить, что к тому времени продукция компании ŠKODA была уже хорошо известна жителям Новой Зеландии — экспорт автомобилей Laurin & Klement начался более ста лет назад.

В силу таможенных и налоговых особенностей автомобиля ŠKODA до-

ставлялись в Новую Зеландию в виде машинокомплектов. Импортером продукции компании из Младо-Болеслава выступала Motor Industries International Ltd. Под этим громким названием в действительности скрывалась скромная мастерская под управлением Ноэля Тернера. В 1965 году на площадях мастерской была организована сборка легковушек ŠKODA под руководством Йозефа Велебни. Талантливый инженер старой школы, который работал еще с Вацлавом Клементом, посетив Новую Зеландию, оценил перспективы местного рынка и потребность в недорогом и практичном внедорожнике. Именно ему пришла в голову мысль наладить в стране Киви производство такой машины на базе узлов и агрегатов модели Octavia. Идея получила всестороннюю поддержку у Ноэля

Тернера. В канун Рождества Велебни вновь отправился в Новую Зеландию с проектом модели Trekka — легкого внедорожника грузоподъемностью 500 кг и внешностью, напоминавшей британский Land Rover. В производстве комплектующих для Trekka принимали участие более пятидесяти новозеландских фирм. Надежный компактный автомобиль прекрасно подходил для повседневной эксплуатации местными фермерами и предпринимателями. В фирменном проспекте гордо значилось: «Это — Trekka, первый серийный автомобиль, спроектированный и произведенный в Новой Зеландии для новозеландцев». Первые экземпляры Trekka были изготовлены в середине 1966 года. От модели Octavia внедорожник получил в наследство шасси, хребтовую трубчатую раму и независимую



подвеску. Все эти компоненты производились на заводе в Млада-Болеславе, а затем отправлялись в Отахуху. По сравнению с Octavia колесную базу уменьшили с 2389 до 2165 мм. Кроме того, передаточное число главной передачи увеличили с 4,78 до 5,25. Благодаря шинам размером 5,90×15 дорожный просвет Trekka достигал 190 мм. В качестве опции предлагалась блокировка дифференциала, которая улучшала внедорожные характеристики заднеприводной машины. Расположенный спереди продольно 4-цилиндровый верхнеклапанный двигатель имел объем 1221 см<sup>3</sup>. Он развивал мощность 46 л.с. при 4500 об/мин, а крутящий момент достигал 87 Нм при 3000 об/мин. Trekka оснащалась 4-ступенчатой синхронизированной коробкой передач. С таким арсеналом внедорожник развивал максимальную скорость до 110 км/ч. Расход топлива составлял 11 л/100 км, что обеспечивало низкие эксплуатационные расходы. Автомобиль предлагался в нескольких вариантах: полностью открытая маши-



**Trekka предлагалась с различными вариантами кузовов, в том числе с трехдверной пластиковой надстройкой.**

на, 2-местный пикап с жестким пластиковым верхом, отделяющим грузовой отсек от кабины водителя, 8-местный универсал с пластиковой крышей и дверью в торце кузова, а также универсал с двухстворчатым откидным задним бортом. Кроме того, покупатели могли выбирать между двумя вари-

антами колесной базы. Длина Trekka достигала 3590 мм, ширина — 1600 мм и высота — от 1785 до 2040 мм. Вес модели варьировался в диапазоне от 920 до 980 кг, а грузоподъемность — от 450 до 500 кг.

Автомобиль вызвал большой интерес у покупателей не только в Новой Зеландии: Trekka экспортировалась в Австралию, Фиджи и Самоа. В 1971 году была организована поставка машинокомплектов для сборки Trekka в Индонезию. Однако в начале 70-х в Новой Зеландии начали меняться законы, и в страну хлынул поток недорогих японских внедорожников. Кроме того, чехословацкая компания Motokov, которая представляла интересы ŠKODA на мировом рынке, потеряла интерес к проекту, так как поставлять шасси гораздо менее выгодно, чем целый автомобиль. В итоге жизнь Trekka оборвалась в 1972 году. За шесть лет было изготовлено порядка 2500 внедорожников.

Подобная модель внедорожника была создана для рынка Пакистана. Руководил проектом все тот же Йозеф Велебни. Партнером проекта стала пакистанская фирма Haroon Industries, которая занималась импортом автомобилей ŠKODA. В 1968 году было принято



**Салон Trekka выглядел достаточно аскетично. Под капотом располагался 1,2-литровый бензиновый мотор мощностью 46 л.с.**





Самый простой вариант Трекка имел открытый кузов без тента, откидной задний борт и продольные лавки в задней части салона.

## Trekka обладала прекрасной вместимостью и завидной проходимостью

решение организовать производство внедорожника на шасси ŠKODA Octavia Combi. Машина получила имя Skorak — от ŠKODA Pakistan. Чтобы максимально упростить и удешевить конструкцию, Велебни предложил использовать кузовные панели из фибerglassа, которые крепились к пространственному трубчатому каркасу. Первый прототип построили в 1969 году, а в мае 1970 года началось серийное производство машины. Skorak предлагался в нескольких вариантах кузова.

растущие потребности как внутреннего, так и внешнего рынка. С учетом всего этого требовалось строительство новых производственных мощностей и, естественно, создание нового поколения легковых автомобилей ŠKODA.

В соответствии с государственными планами развития отрасли в 1955 году Министерство автомобильного и сельскохозяйственного машиностроения разработало требования к новой модели авто. Техническое задание предусматривало, что это будет четырехместный автомобиль снаряженной массой порядка 700 кг и средним расходом топлива на уровне 6–7 л/100 км. Чтобы

Прототип ŠKODA 978 с классической переднемоторной компоновкой и приводом на задние колеса.

## На перепутье

Несмотря на то что семейство ŠKODA 440 и ее модификации пользовались хорошим спросом, время требовало дальнейшего развития конструкции и изменений дизайна. Кроме того, необходимо было наращивать объемы производства, чтобы в полной мере удовлетворять







Прототип ŠKODA 977/II с задним расположением мотора и приводом на задние колеса.



удовлетворить данным требованиям, необходимо было отказаться от рамы в любом ее проявлении и перейти к несущему кузову. К маю 1956 года было изготовлено три перспективных образца нового легкового авто с двухдверным кузовом седан.

Прототип с заводским индексом 976 был оснащен расположенным спереди двигателем с водяным охлаждением объемом 0,9 литра и передним приводом. Второй образец под индексом 977 получил расположенный сзади оппозитный мотор с воздушным охлаждением объемом 1035 см<sup>3</sup> и привод на задние колеса. Третья версия 978 получила классическую компоновку с приводом на заднюю ось и 4-цилиндровым мотором, как на модели 976. В середине октября 1956 года был представлен еще один прототип 977/II. Он представлял собой модификацию версии 977 с рядной «четверкой», как на моделях 976 и 978. В процессе работы над прототипами и всесторонними испытаниями опытных образцов в их конструкцию постоянно вносились различные изменения. Они были направлены на отработку всех возможных компоновочных схем, элементов дизайна и агрегатной базы. Все это свидетельствовало о серьезном

и вдумчивом подходе к решению поставленной правительством задачи. Каждый из вариантов компоновочной схемы имел свои достоинства и недостатки. В частности, сторонники использования переднего привода и переднего расположения двигателя справедливо считали, что это наиболее передовая конструкция, которая позволит добиться ощутимого успеха на рынке, в том числе за рубежом. Главным недостатком этого проекта была необходимость серьезных капиталовложений в организацию производства, так как ранее компания ŠKODA не имела опыта в области создания переднеприводных моделей. Адепты заднеприводной заднемоторной компоновки акцентировали свое внимание на минимизации затрат и быстрой адаптации машины к существующим производственным

мощностям. Но при таком подходе снижался потребительский интерес, и фактически новая модель выглядела бы просто глубокой модернизацией предшественницы.

Наименее перспективным выглядел проект машины с классической компоновкой. В маркетинговом аспекте конструкция не выделялась на фоне конкурентов, а к тому же потребовала бы затрат на изменения в организации производства для выпуска отдельно двигателя и ходовой части. В результате модель классической компоновки обошлась бы на 15% дороже двух других вариантов.

Вариант с задним расположением мотора и задним приводом имел больший приоритет еще и по сугубо экономической причине. Дело в том, что на то время в Чехословакии не было собственного производства шарниров

Опытная модель  
ŠKODA 990 1960  
года получила  
черты будущей  
серийной ŠKODA  
1000 MB.



равных угловых скоростей. Поэтому нужно было либо покупать лицензию, либо приобретать за валюту готовые ШРУСы, либо инвестировать в разработку и изготовление собственной конструкции. Ни один из этих вариантов не был возможен.

Заднеприводный заднемоторный автомобиль имел меньшую массу и более вместительный багажник. К тому же на европейском рынке того времени большинство компактных и недорогих моделей имели именно такую компо-



В мае 1970 года в Пакистане началось мелкосерийное производство автомобиля Скорак с кузовом из фибергласса и агрегатами ŠKODA Octavia Combi.



**Skopак предлагался в нескольких вариантах исполнения, включая упрощенный вариант без дверей.**

новку — Volkswagen Beetle, Renault 4CV, Citroen 2CV, NSU, Fiat 500 и т. д. После долгого обсуждения и анализа всех аспектов было решено сконцентрироваться на дальнейшей доработке и подготовке в производство новой заднемоторной заднеприводной модели. К позитивным моментам следует отнести тот факт, что речь шла об автомобиле малого класса с кузовом седан в двух- и четырехдверном исполнении.

## Алюминиевый мотор

Много времени и внимания создателей новой модели было уделено двигателю. За основу был взят мотор OHV с водяным охлаждением, мощность которого увеличили с 38 до 45 л.с., а объем увеличили до 988 см<sup>3</sup>. Блок цилиндров был изготовлен из алюминия, а головка блока — из чугуна. Благодаря большому опыту работы с алюминием при изготовлении моторов и коробок передач в короткий срок удалось организовать производство конкурентоспособного силового агрегата, одного из лучших в своей категории в Европе. Этот двигатель стал основой для создания целого семейства моторов ŠKODA на сорок лет вперед, включая двигатель для первого поколения модели Fabia 2003 года.

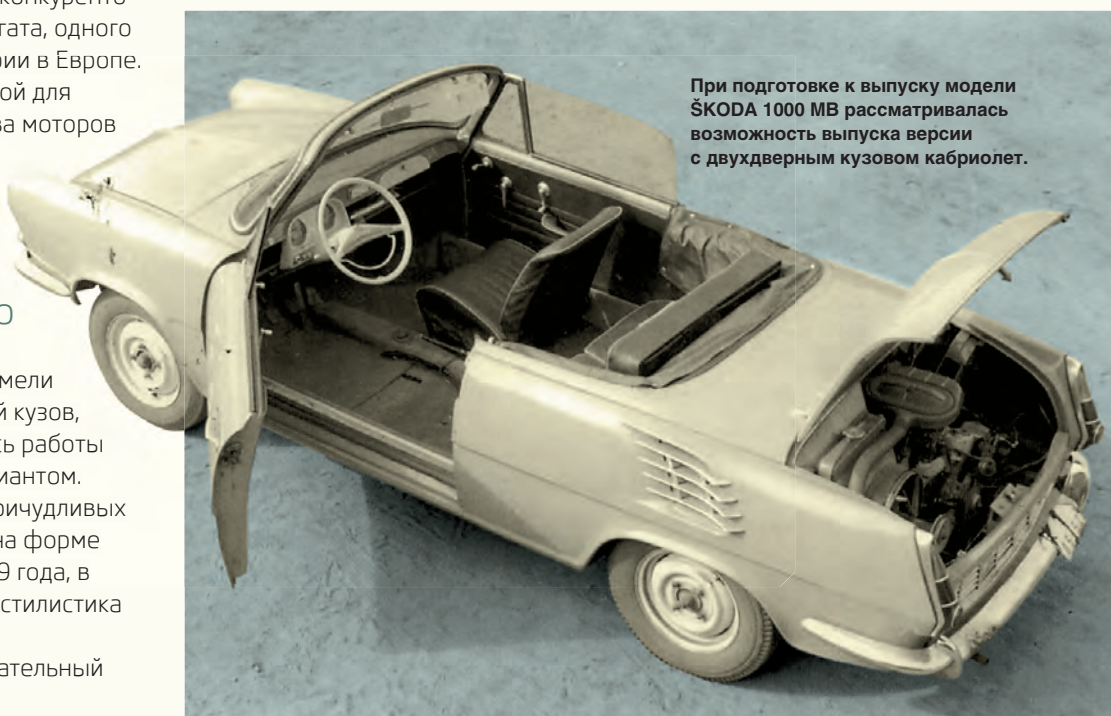
## Рождение нового стиля

Если первые прототипы имели исключительно 2-дверный кузов, то уже в 1957 году начались работы над четырехдверным вариантом. После отработки самых причудливых вариантов остановились на форме прототипа ŠKODA 990 1959 года, в котором уже угадывается стилистика будущей новинки. Автомобиль имел привлекательный



современный несущий кузов с панорамными стеклами, изящными бамперами и оригинальным хромированным декором. Параллельно были созданы опытные образцы машин с кузовом кабриолет, а также универсал. В 1962 году было изготовлено 50 экземпляров так называемой нулевой серии, которые в процессе испытаний

накатали не один миллион километров по дорогам Чехословакии, СССР и Восточной Германии. К 1964 году все было готово к старту серийного производства новой модели, получившей обозначение ŠKODA 1000 MB...



При подготовке к выпуску модели ŠKODA 1000 MB рассматривалась возможность выпуска версии с двухдверным кузовом кабриолет.



Сезон мирового чемпионата по ралли 2018 года подходит к концу, и ŠKODA Motorsport готовится открывать шампанское. Для этого у команды есть минимум два повода и сразу два титула!



У Понтуса Тидеманда были все шансы стать абсолютным чемпионом зачета WRC 2, но золото сезона в этом году ускользнуло. Впрочем, благодаря результатам шведского пилота у ŠKODA Motorsport есть и титул чемпиона в зачете производителей.



# КОРОНА ЧЕМПИОНА



Четыре года команда ŠKODA Motorsport выигрывает в чемпионате мира по ралли золото в зачете производителей. Вдумайтесь: четыре года конкуренты всего мира, лучшие инженеры противостоящих команд, лучшие менеджеры и лучшие пилоты не могут ничего сделать со стремительным успехом чехов! Порой складывается впечатление, что в ŠKODA Motorsport работают сверхлюди, создающие сверхнадежные машины и приносящие своей команде сверхбыстрые результаты. А может быть, мы и недалеко от правды? Что скрывается под этим бесперебойным победным шествием команды с летящей стрелой?

## Стратегия победы

Ни одна самая лучшая в мире машина (а ŠKODA FABIA R5 таковой и является) не сможет добыть золото WRC без экипажа. Люди — вот главный актив чешского коллектива. В начале сезона 2018 года ŠKODA Motorsport вернула в основной состав чеха Яна Копецки, который уже выступал за бренд в европейском первенстве. Имея также в активе очень быстрого и уже опытного шведа Понтуса Тидеманда и 17-летнего «молодого да раннего» финна Калле Рованперю, ŠKODA Motorsport заложила прочный фундамент своего успеха. Не Ян, так Понтус — оба они были способны сорвать мировой джекпот.

Калле титул в личном зачете пока не по зубам, но и он сумел добыть для команды победу на Ралли Уэльса!

## Дай пять!

Грядущий 2019 год может стать для ŠKODA Motorsport юбилейным: построив грамотную тактику и заполучив толику удачи, чехи могут завершить и новый сезон WRC 2 с золотым кубком. А это как минимум пятилетка побед в активе! Впечатляет! Как всегда, поклонников марки волнует вопрос: вернется ли ŠKODA Motorsport в самый высший зачет WRC? Что ж, давайте подождем и сами все увидим.



Ян Копецки (на фото слева) со своим штурманом Павлом Дреслером и директором команды ŠKODA Motorsport Михалом Храбанеком — пять стартов и пять побед принесли Яну досрочный титул чемпиона мира по ралли в зачете WRC 2 еще до финиша сезона 2018 года!





# Дракула и все остальные

Горы, медведи, римляне и предания  
о вампирах — все переплелось в Румынии.

Мы попробовали распутать этот клубок  
с помощью автомобильного путешествия



**В**округ героев массовой культуры зачастую рождается целая индустрия, приносящая государству, в котором автор «прописал» того или иного персонажа, неплохие барыши. В Лондон, к примеру, многие туристы едут исключительно ради того, чтобы посетить дом Шерлока Холмса на Бейкер-стрит, а коммерцию на имени Санта-Клауса в Финляндии не делает только ленивый. В Румынии такой «туристический маскот» тоже есть — кровожадный и жестокий Влад Цепеш, больше известный миру под именем Дракула. Однако легенды о знаменитом вампире — это далеко не самое интересное, что есть в этой яркой стране. Мы смогли убедиться в этом во время нашего путешествия, маршрут которого прошел по самым красивым уголкам Румынии.

С архитектурной точки зрения в Румынии есть на что посмотреть, но настоящая вишенка на импровизированном торте из местных замков, соборов и домиков с черепичными крышами — это Бухарест, столица страны. Здесь все переплетено, величественные и угрюмые средневековые строения соседствуют с ажурными и изысканными домами во французском стиле. Это неудивительно, ведь изначально Бухарест был крепостью, а после получения в 1862 году статуса столицы город активно начали перестраивать и привлекли к этому архитекторов из Франции. Поэтому центральную часть Бухареста часто называют маленьким Парижем — здесь приятно побродить пешком, глаза на потрясающую архитектуру и прогуливаясь по укромным переулкам.







**МНОЖЕСТВО ОБОРОНИТЕЛЬНЫХ укреплений сохранилось в Румынии до наших дней. Некоторые из этих объектов пребывают в отличном состоянии и открыты для посещения.**



### как добраться

**Самый быстрый способ попасть из Киева в Бухарест — авиаперелет. Билет на прямой рейс в одну сторону обойдется примерно в 4000–6000 грн, дорога займет чуть меньше двух часов.**



**ПЛОТИНА ВИДРАРУ поражает. С одной стороны дороги — спокойное озеро, а с другой — глубокое ущелье.**

### Домик в деревне

По мере удаления от центра столицы становится понятно, что Румыния — страна все-таки больше сельская, чем городская. На окраинах Бухареста — частные дома, практически в каждом из которых шиномонтаж, автосервис или магазин. Если с укладом жизни современных румын все примерно понятно, то посмотреть, как жили местные обитатели сотни лет назад, можно на территории комплекса Gradina Vlahiia, расположенного недалеко от города Снагов. Владелец этих земель задался целью создать своего рода этнодеревню, что ему с успехом удалось. Все дома в поселении настоящие, они привезены из разных уголков Румынии, а в комнатах можно увидеть аутентичную утварь, которой предки нынешних румын пользовались каждый день. Также предприимчивый любитель истории построил по соседству неболь-

шой отель, ферму и ресторан, большая часть блюд в котором приготовлена из местных ингредиентов.

### Когда захватывает дух

Маршрут вел все выше в горы, петляя по извилистым дорожкам. Впрочем, имея в своем распоряжении современный автомобиль с тяговитым двигателем, можно без проблем превратить поездку по местным серпантинам в удовольствие для водителя. Останавливаться не хотелось, но все же пришлось. Пейзаж вокруг того стоил, да и проехать по плотине Видрару, не притормозив, может только человек, начисто лишенный чувства прекрасного. С одной стороны дороги — красивейшее озеро в окружении гор, а с другой — пропасть глубиной в несколько сотен метров. Людям, которые боятся высоты, на краю этого обрыва лучше не появляться, у остальных же гарантированно





захватит дух от такого пейзажа. Главное — успеть прийти в себя до встречи с медведем. Да-да, косялапые здесь людей не стесняются и с невозмутимым спокойствием могут лежать возле дороги. Но связываться с ними не стоит! Особо наглые топтыгины попрошайничают возле отелей — не случайно на ресепшене гостиницы возле озера постояльцев попросили не выходить из отеля ночью из-за риска встречи с медведями.

### Король серпантинов

Но не ради медведей и историй о вампирах мы направились в Румынию. Главной целью тура было Трансфэ-гэрашское шоссе, уникальная дорога со множеством опасных поворотов, связывающая Валахию и Трансильванию. Эта трасса достойна звания короля серпантинов, шоссе извивается между обрывами и отвесными каменными сте-



### что поесть



**РУМЫНСКИЕ GOGOSI** — это местная разновидность пончиков, которые продаются практически на каждом шагу. Они огромные, сытные и очень вкусные.



### где остановиться

**РЕСТОРАН CARU'CU BERE** открылся в 1879 году и с тех пор не сильно изменился. Особое украшение заведения — внутренняя отделка, которую бережно сохранили новые хозяева. В «Повозку с пивом» (так переводится название) ходят как на экскурсии, так и просто пропустить кружку-другую пенного.

**ОТЕЛЬ TELEFERIC** на горнолыжном курорте Пояна-Брашов подойдет любителям лыж и активного отдыха. В наличии подъемник напротив входа, спа-процедуры, отличный ресторан и красивейший вид из окна. Кроме того, до знаменитого замка Бран отсюда всего 25 км.





Памятник волчице в центре Бухареста — отсылка к тем временам, когда на румынских землях властвовали римляне. Этот подарок жителей Вечного города — точная копия знаменитой римской скульптуры.



В сельских районах Румынии транспорт на конной тяге встречается повсеместно. Нужно быть настороже — гужевым повозкам чужды ПДД.

нами, выписывая самые невероятные фигуры и ныряя в неосвещенные тоннели. Передвигаться по Трансфэгэрашскому шоссе можно только в светлое время суток, а открыта эта дорога лишь в июле и августе. Учитывая перепады высот и обилие «слепых» поворотов, такие меры предосторожности не кажутся излишними. Но адреналин всегда притягивает, поэтому водители всего мира мечтают прохватить по Трансфэгэрашу. Но тут стоит хорошенько подумать — и о своих водительских навыках, и о техническом состоянии автомобиля, и о его способности тормозить и чутко слушаться руля. За рулем на этом шоссе эмоции переполняют, главное — не отвлекаться на природные красоты вокруг, а ведь хочется!





## По следам Дракулы

Конечной точкой путешествия стал замок Бран, крайне популярный среди туристов. Люди едут сюда не столько из-за красоты этого сооружения, стоящего на высокой скале, сколько из-за того, что Бран называют чуть ли не резиденцией графа Дракулы. Причем таковой его обозвали сами фанаты великого кровопийцы, которые хлынули в Румынию после падения режима Чаушеску. Руководствуясь размытыми подсказками из книги Брэма Стокера относительно места расположения резиденции графа, его поклонники выбрали именно замок Бран, а предприимчивые румыны эту идею подхватили. В реальности неизвестно даже, бывал ли здесь Влад Цепеш, ставший прообразом знаменитого на весь мир вампира.

Несмотря на это, замок стоит посетить — у него очень интересная внутренняя планировка и не менее захватывающая история. Предания о вампирах хороши, но и без них в Румынии есть что посмотреть — достаточно только не ограничивать себя старинными (и не всегда проверенными!) преданиями.

## С ШИКОМ ПО ДЕРЕВНЕ

Маршруты между замками румынской знати и другими интересными местами в большинстве своем пролегали по сельской местности. Встречались и экстремальные места, вроде отдаленных деревень, где вместо главной улицы — разбитая грунтовка, а из транспорта только лошади и пикапы, которые ездили еще при Чаушеску. На подобном транспорте заявляться в замок Бран, бывший когда-то резиденцией королевской семьи, как-то неприлично. А вот подобрать себе что-то из гаммы кроссоверов ŠKODA и прокатиться по румынской глубинке не только с комфортом, но и с гарантией успешного преодоления всех дорожных сложностей — самое оно. Благодаря полному приводу и внушительному клиренсу кроссоверы с легко-

стью преодолеют буераки румынской провинции, не пасуя даже на размытых дождями участках грунтовых дорог. Во время любого автомобильного путешествия всегда стоит продумать наперед те задачи, с которыми придется столкнуться вашему транспортному средству. Поэтому, даже если вы летите на самолете, присмотритесь в прокате к такой машине, которая сможет гарантировать вам удовольствие от дороги — чтобы хватило дорожного просвета для всех приключений и запаса мощности для умопомрачительных серпантинов. Именно там приходит четкое понимание, что «спортивный SUV» — это новое призвание комфортного и удобного автомобиля, настоящего помощника на все случаи жизни.



### СТОИМОСТЬ ПОЕЗДКИ

Платные дороги — 0

Гостиница, 1 сутки — цена от 800

Питание — от 300

**ИТОГО за неделю 7700**

\* Цены указаны в гривнах на 1 человека.

Цены указаны на начало ноября 2018 года, курс доллара — 28,1 гривны за 1 доллар США



# ŠKODA FUN FAN

ŠKODA — это не только комфорт в повседневном перемещении на автомобиле и надежность, заслуживающая доверия. ŠKODA — это еще и удовольствие от жизни, как обязательный компонент нашей философии. Мы знаем множество способов, как сделать жизнь владельцев автомобилей ŠKODA ярче и веселее. Один из них заключается в том, чтобы не дать вам скучать. Эта подборка игр от ŠKODA поможет вам скоротать томительное ожидание или на какое-то время обеспечит тишину в детских креслах.

## ŠKODA LITTLEDRIVER



Игра с элементами обучения для детей 3+. В игре LittleDriver от ŠKODA дети могут создавать свои собственные автомобили ŠKODA, узнают, как управлять автомобилем, правила безопасности. Пусть ваш ребенок отвезет вас домой с ŠKODA LittleDriver! Режим «воспроизведение поведения водителя» с наградой игровыми монетами для разблокировки новых автомобилей и аксессуаров.

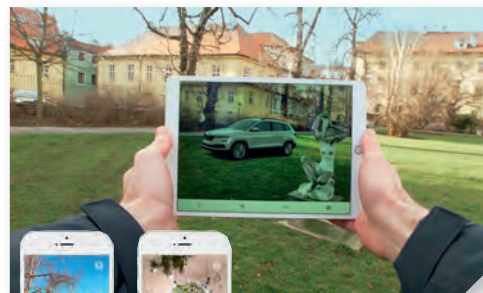


## ŠKODA UNBLOCKER

Это довольно сложная, но увлекательная головоломка для детей 3+ и взрослых. Вы находитесь в лабиринте автомобилей, из которого нужно найти выход. Для этого сначала придется избавиться от всех других препятствий на своем пути.



## ŠKODA AR



Забавное развлечение поможет скоротать время. Дополните любую реальность, которую может снять камера вашего смартфона, объемным изображением ŠKODA KAROQ. Поставьте кроссовер на кухонный стол или примерьте к парковке у дома. Выберите цвета, колеса и загляните внутрь автомобиля. Это увлекательно!

## MOTORSPORT AR



Это приложение дополненной реальности посвящено революционному электрокару ŠKODA VISION E. Концепт оживет в вашем смартфоне и даст возможность увидеть, что будет стоять в вашем гараже после завтра.

## ŠKODA KAROQ VR

С помощью приложения виртуальной реальности KAROQ VR вы сможете испытать этот потрясающий кроссовер. В разное время суток и в разных условиях, созданных настолько реалистичными, что зритель будто телепортируется в место событий.





# ŠKODA SUPERB

## БАЖАНЕ СТАЄ ДІЙСНИМ



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



SKODA-AUTO.UA



# GENERATION Š. HOBA ŠKODA OCTAVIA



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



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