



ŠKODA **STYLE**

№ 1 (18) 2012

Рекорд мировых продаж

Звезды Женевского автосалона

365 км/ч на SKODA Octavia RS

Первый тест SKODA в СССР





Весна прийшла! Дорогу ŠKODA!

З 1 квітня по 31 травня 2012 року проведи сервісне обслуговування на сертифікованому СТО ŠKODA — отримай шанс стати власником комплекту оригінальних дисків!



* Це розумно



СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

Полномасштабные перспективы 4

Citigo feat Tiesto 5

Украинский след в Литве 5

Больше Yeti, хороших и разных 6

Полуторамиллионер 7

Дебютный дубль 7

Женевские "шкоды" 8

Семейные реликвии 12

АВТОМОБИЛЬ

Популярный калибр 14

Другие Yeti 16

В полном объеме 20

ОБЩЕСТВО

SKODA – наш осознанный выбор 24

Сделано для Индии 28

Очередной рекорд продаж 30

СПОРТ

Кто может, пусть сделает лучше 34

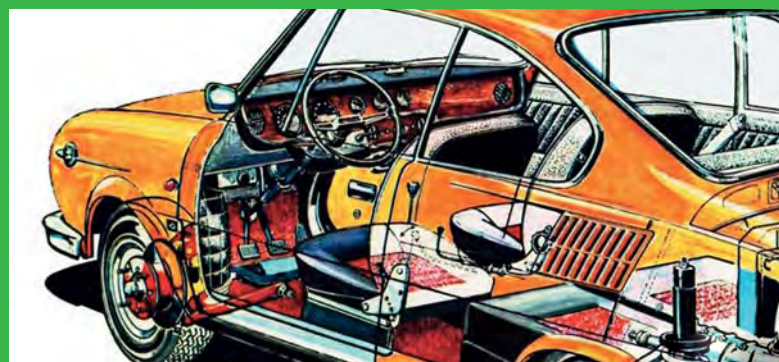
Трофей «Йогурт со льдом» 37

Анатомия чемпиона 40

Пересолённый рекорд 42

ИСТОРИЯ

Гостя из будущего 46



Полномасштабные перспективы

21-22 марта руководители ŠKODA Auto a.s. посетили завод ЧАО «Еврокар». Главной целью визита чешской делегации во главе с председателем правления концерна Винфриндом Фаландом в Соломоново стало ознакомление с новыми производственными мощностями и обсуждение перспектив стратегического сотрудничества.

Напомним, что 7 декабря в Соломоново состоялся успешный технический запуск нового цеха, что позволит выйти на полномасштабную промышленную сборку автомобилей объемом до 100 тыс. в год.

Оценивая проделанную работу, г-н Фаланд подчеркнул, что «...новые мощности «Еврокар» являются инновационными для Украины и смогут обеспечить максимальную гибкость производственного процесса. Это, в свою очередь, предоставит дополнительные возможности для поступления иностранных инвестиций в промышленность и для развития сотрудничества с иностранными поставщиками комплектующих».

Идею привлечения инвестиций в Закар-

патье полностью поддерживает губернатор Закарпатской области Александр Ледида. «На территории области уже долгое время работают транснациональные компании, — рассказал Ледида. — Большие инвестиционные проекты (с объемом вложений более 1 млн долларов) власть берет под свой контроль, чтобы у инвесторов не возникало бюрократических преград. Область заинтересована в иностранных инвестициях, поскольку они дают возможность развивать край и создавать новые рабочие места».

Напомним, что осенью в рамках инвестиционной программы завод «Еврокар» посетила делегация потенциальных инвесторов из Чехии, Словакии, Венгрии и других стран Европы. Тогда же состоялась международная конференция на тему перспектив создания кластера — комплекса производств автомобильных комплектующих.



<http://www.youtube.com/user/EurocarUA>



Citigo feat Tiesto

Малолитражный хетчбек Citigo — первый опыт чешского концерна в растущем не по дням, а по часам сегменте «супермини». Поскольку основным потребителем таких автомобилей является городская молодежь, хедлайнером ŠKODA Citigo стал трижды «лучший диджей планеты» Тейс Вервест, больше известный как Tiesto. В сотрудничестве со ŠKODA один из самых популярных композиторов и продюсеров эпохи iPhone снял клип на трек What Can We Do (A Deeper Love), который можно увидеть только на официальной странице ŠKODA в социальной сети Facebook. Данный видеоряд — результат уникального сотрудничества между голландским музыкантом и чешским брендом, которое началось в Праге на Всемирной конференции, где Тiesto выступил для 5

тыс. гостей со своими новыми композициями.

«Citigo подчеркивает наше стремление войти в новый для себя сегмент и привлечь внимание новых покупателей. А для этого нужно найти необычные способы коммуникации с потребителем. Так что партнерство с Тiesto — отличное решение» — говорит глава отдела маркетинга и продаж ŠKODA Юрген Штакманн. «Citigo — автомобиль нового поколения, он отвечает самым высоким требованиям к качеству и безопасности. Он идеально подходит для молодого поколения, которое активно пользуется Facebook, и именно к ним мы хотим обратиться через это партнерство».



https://www.facebook.com/skoda?sk=app_102720079842234



Украинский след в Литве

Как известно, чем ближе к Финляндии — тем сложнее, трехмерней и интереснее гонки. На территории экс-СССР самой раллийной республикой была Литва, чей национальный чемпионат и сегодня является наиболее представительным и престижным на бывшей 1/6 части суши. Тем отчаяней, что в нем лидирует литовско-украинский экипаж на Skoda Fabia WRC.

На втором этапе чемпионата Литвы по ралли «Жемайтия-2012» многократному чемпиону своей страны Саулиусу Гирдаускасу сопровождал наш штурман Адриан Афтаназив. Куда более молодой, но не менее титулованный раллист,

завоевавший свои титулы с Александром Салюком-младшим и Юрием Протасовым. Уже после субботней секции с парой ночных допов Саулиус и Адриан лидировали с более чем минутным преимуществом. Но настоящие сложности начались в воскресенье, когда из-за обильного снегопада видимость упала до 10-15 метров и лидерам зачета, которые по правилам стартуют первыми, пришлось расчищать дорогу и указывать траекторию соперникам. Тем не менее, даже в столь неблагоприятных условиях Гирдаускас и Афтаназив сумели увеличить свое преимущество и выиграть «Жемайтию», что называется, в одни ворота.

Больше Yeti, хороших и разных

Он обещал и он вернулся. Причем не один — 17 февраля под Киевом украинским СМИ были представлены сразу семь модификаций линейки Yeti. Причем компакт-кроссоверы не просто красиво стояли на фоне запорошенной чащи, а принимали непосредственное участие в рамках увлекательных соревнований. В ходе лесного квеста пищевые-снимающая братия на семи специально подготовленных участках смогла всесторонне оценить таланты Yeti, как чисто драйверские, так и внедорожные. Расчищенный тракт сменялся дорогой с глубоким рыхлым снегом, слаломная фигурка — не менее заковыристыми и скоростными упражнениями по парковке и т. д.

К полноприводным 1,8-литровым бензиновым версиям, которые уже продаются на отечественном рынке, добавились 2-литровая дизельная (140 л. с.) и 1,2-литровая (105 л. с.) модификации. Самая доступная версия, так же как и дорогие, может оснащаться как

6-ступенчатой механической коробкой передач, так и 7-ступенчатой автоматической с двумя сцеплениями. В богатейшее стандартное оснащение базовой версии Yeti Active (всего три уровня комплектации) входят климат-контроль, мультимедийная система с многофункциональным дисплеем, электромеханический усилитель, регулируемая рулевая колонка, центральный замок, передние электростеклоподъемники, противотуманные фары, обогрев заднего стекла, 16-дюймовые диски и т. д.

Yeti 1.2 TSI Active с ручной коробкой передач стоит \$22,9 тыс., с 7-ступенчатой трансмиссией DSG обойдется ровно на две тысячи американских долларов дороже.



<http://www.eurocar.com.ua/ru/novosti/novosti/novostj/evrokar-prezentoval-linejku-vnedorozhnika-skoda-yeti>



Полуторамиллионер

У поклонников бренда ŠKODA появился повод поднять бокалы с шампанским — с конвейера главного завода концерна в Млада Болеслав сошла полуторамиллионная Octavia. Героиней юбилея стала версия с кузовом Combi белого цвета экологической линейки GreenLine. «За последние 15 лет данная модель стала сердцем марки ŠKODA. Это живое воплощение девиза компании Simply Clever (с англ. — Просто гениально) просторный, практичный, доступный семейный автомобиль. — отмечает Михаэль Озльеклаус, член совета директоров ŠKODA по производству и логистике. — Octavia внесла заметный вклад в быстрый подъем компании в 90-е годы, и в дальнейшем будет играть важную роль в нашем модельном ряду, а также останется одним из ключевых направлений стратегии роста до 2018 года». Действительно, именно данное семейство символизирует становление и рост компании

как успешного автопроизводителя, известного во всем мире.

Сегодня Octavia, завоевавшая сердца покупателей высоким качеством, практичностью и удачным соотношением «цена-качество», доступна в кузовах хетчбек и универсал, в полноприводной и спортивной модификациях, плюс в «электрической» версии Green E-Line. Географии модели-миллионера могут позавидовать иные первооткрыватели, она производится и собирается на заводах в Млада-Болеславе и Врхлаби (Чехия), Калуге (Россия), Аурангабаде (Индия), Усть-Каменогорске (Казахстан), Братиславе (Словакия) и нашем Соломоново. Плюс в Шанхае (Китай) под именем MingRui выпускается Octavia, адаптированная для местного рынка. А если учитывать тиражи китайской версии, то двухмиллионный юбилей бестселлера марки уже не за горами.



Дебютный дубль

Победную поступь ŠKODA Motorsport не останавливать. Не успела Европа отойти от празднования рождественских и новогодних праздников, как чешская дружина одержала очередную победу. Причем с первого раза, более чем уверенно выиграв австрийское Janner Rally, проходящие в окрестностях городка Фрайштат. «Новогодняя» гонка открывает раллийный сезон и традиционно проходит в самых суровых зимних условиях. Так было и на этот раз — участникам пришлось сражаться не только с собой, соперниками, временем и законами притяжения, но и в первую очередь с затяжными снегопадами и обледенелой трассой. И, несмотря на то, что экипажам ŠKODA Motorsport, которые стартовали первыми, пришлось терять время, расчищая дорогу соперникам, Ян Копецки и его новый штурман Павел Дресслер в напряженной борьбе вы-

рвали победу у своих коллег по команде Юхо Ханнинена и Микко Марккула. Более того, буквально полсекунды не хватило частному пилоту Раймунду Баумшлагеру, так же выступающему на Fabia S2000, чтобы подарить «шkode» хет-трик на стартовом этапе Европейского и Чешского чемпионатов. «Это наше первое появление на ралли Йеннер, и могу сказать, что это очень трудное и непредсказуемое зимнее ралли, — прокомментировал успех глава ŠKODA Motorsport Михал Храбанек. — Мы проделали отличную работу на старте сезона, взяв первые два места». Традиционно программа «Ралли Январь» включала церемонию награждения победителей Чемпионата Европы 2011. Первыми в юго-западной зоне стали Ханнинен и Марккула, Копецки и его прежний штурман Петр Стары заняли третью позицию.

Женевские "шкоды"





Автосалон не с самым лаконичным названием International Motor Show and Accessories, в простонародье именуемый «Женевой», подарил нам 256 премьер. Одну из самых внушительных экспозиций (холл №2, стенд №2160) традиционно занимала ŠKODA, главной премьерой которой стал миникар Citigo в 5-дверной версии.



Расширение модельного ряда ŠKODA — определяющий фактор в экспансии марки. Благодаря Citigo, восьмому по счету семейству в модельной линейке марки — чешский концерн входит в растущий не по дням сегмент машин класса А, один из самых стратегически важных для производителей mass production. Ведь именно с класса субкомпактов начинается путь большинства европейских автомобилистов и поэтому компании всего мира борются «за руку, сердце и кошелек» потенциальных покупателей. В надежде сделать их своими постоянными клиентами и провести

через весь модельный ряд. И у Citigo припасено для них множество сюрпризов.

Как известно, встречают по одежке. У миникара абсолютно новая внешность, начиная с силуэта и заканчивая мельчайшими деталями. Например, именно он стал первой моделью, на которой появится новый логотип ŠKODA. Его ультрасовременная внешность с одной стороны энергична, с другой несет исключительно положительные эмоции.

Главное преимущество — высочайший уровень пассивной и активной безопасности. Просто удивительно, как столь небольшой автомобиль смог вместить столько подстраховывающих и жизнеобеспечивающих систем и технологий. Благодаря тщательнейшему подходу к вопросу безопасности субкомпакт получил высшую оценку от европейского комитета по проведению независимых краш-тестов Euro NCAP. «Пятизвездная» малышка предлагается с 3-цилиндровым 1-литровым бензиновым двигателем, который в зависимости от настроек может выдавать 60

Первый раз в А-класс.
Миниатюрный и высокотехнологичный Citigo открывает «шkode» дверь в новый, субкомпактный сегмент рынка

или 70 л. с. В первом, «экологичном» варианте Green tec Citigo расходует 4,1 л/100 км, а выброс CO2 составляет всего 96 г/км.

В соответствии с девизом марки «Simply Clever» в миникаре предусмотрен ряд оригинальных приспособлений для повышения комфорта. Например, фиксатор для документов, крючок для сумки, держатели для сеток и многофункциональный «органайзер» в багажном отделении. Одним словом, инженеры сделали все, чтобы водитель и пассажиры чувствовали себя в миникаре как в салоне обычного семейного автомобиля классом выше.

Пробным шагом для Citigo стала родная Чехия, где малышка дебютировала в ноябре и тут же стала «Лучшим городским автомобилем 2012 года». У европейских дилеров эта модель появится в середине мая, а до украинского рынка доедет в сентябре.

Одновременно с презентацией 5-дверного Citigo директор по технологическому

развитию ŠKODA Эххард Шольц озвучил ближайшие перспективы марки. В первую очередь рассказал о выпуске полноразмерного внедорожника. «Мы уже производим успешный кроссовер Yeti, но не планируем останавливаться на этом в деле покорения класса SUV, — прокомментировал он перспективы девятого семейства. — Сегмент «больших» автомобилей очень привлекателен с финансовой точки зрения, продавать такие машины выгодно и в Европе, и в России, и в Китае, и на рынках других стран. Yeti получился очень удачным, поэтому компания рассматривает

возможность выпуска аналогичных моделей большего и меньшего размера». По его словам внедорожник, созданный на базе кон-

цепта Mission L, уже находится на финальной стадии разработки и будет запущен в производство в этом году.

Как обычно, массу зрителей собрала раллийная Fabia Super 2000. Обычно компании привозят на выставки муляжи, которые

Непобедимая Fabia Super 2000. Настоящий раллийный автомобиль — редкое зрелище на автосалоне, ведь шпионы под видом зрителей или журналистов могут сфотографировать все его тайны





чисто внешне повторяют гоночные болиды. Но в случае с «суперфабией» все было иначе — это именно тот автомобиль, на котором ŠKODA Motorsport в прошлом году завоевала командный титул в IRC. На узлах шасси зияли боевые шрамы от недавних сражений, на обшитом замшей рулевом ободке виднелись потертости — дело рук Яна Копецки, а под гостеприимно распахнутым капотом во всей красе был представлен чемпионский мотор.

Впрочем, рассмотреть его, и тем более сфотографировать, практически не представлялось возможным. Нам это удалось только после окончания первого дня Женевского автосалона — настолько раллийная «фабия» привлекала зрителей.

Самыми стойкими оказались очень уж смахивающие на папарацци при исполнении двое арабов: непроницаемые черные очки, многодневная щетина, наглухо застегнутые куртки, несмотря на жару в зале. В ответ на нашу шутку, не хотят ли господа приобрести чемпионский ралликар, один из них просто протянул визитку. Оказалось, что это Мохам-

мед аль Ахбаби, устроитель главного катарского автомобильного салона, который мечтает показать на родине и Citigo, и Fabia Super 2000. Только пока не знает, как это сделать.



Семейные реликвии

**RETRO
MOBILE**
AUTO MOTO FRIDGES

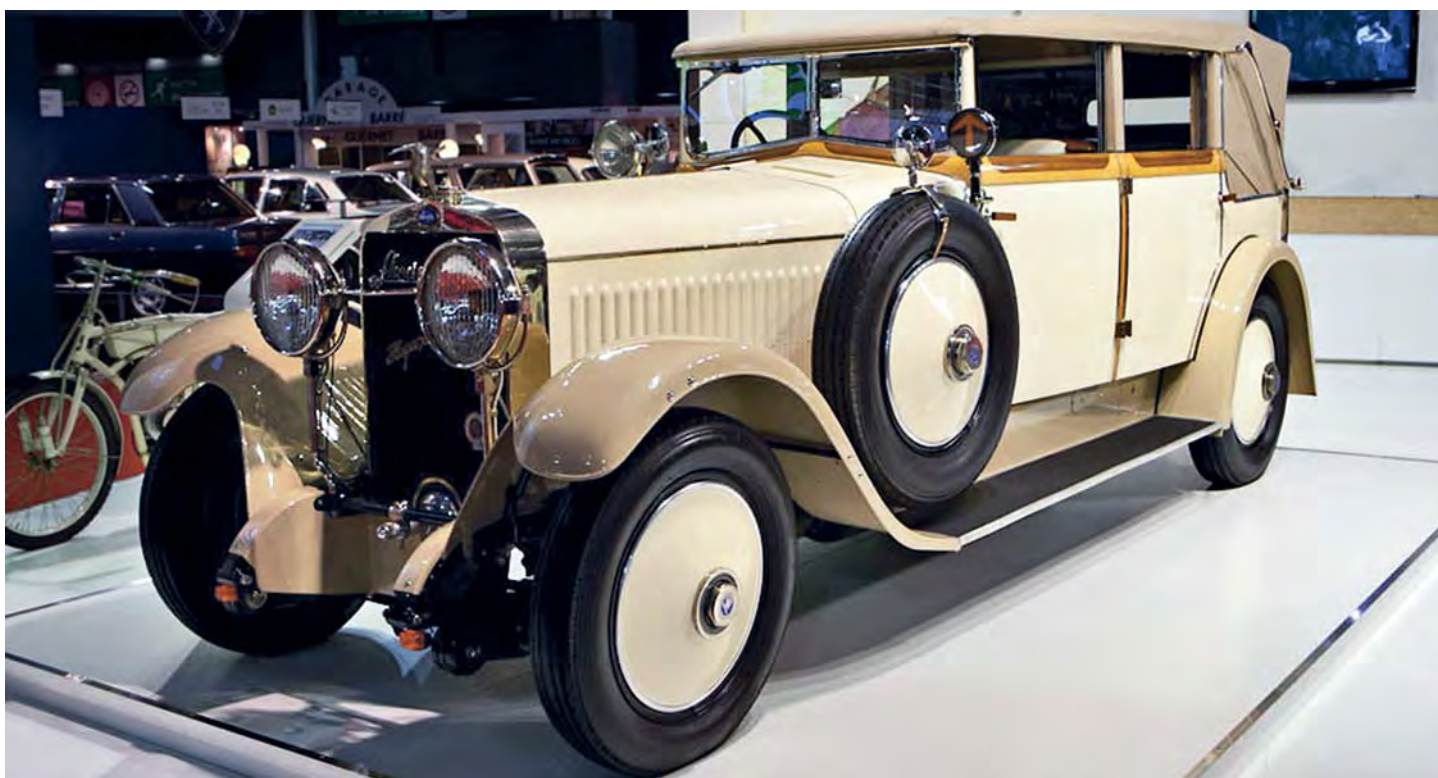
Чешский концерн — один из четырех самых старых из ныне здравствующих производителей.

И самый скромный из них — в Млада Болеслав предпочитают гордиться не победами предков, а современными достижениями. Поэтому марка с окрыленной стрелой не так часто принимает участие в выставках олдтаймеров, винтаж-пробегах, парад-алле и прочих «слетах автоветеранов». Редко, да метко: в прошлом году «окрыленная стрела» приняла приглашение организаторов главного автосалона старины Salon Retro Mobile и стала его главной сенсацией. Тогда чехи представили в Париже два бесценных экспоната из своего музея, каждый из которых сохранился в единственном экземпляре — родстер Voiturette A (1005 куб. см, 7 л. с.), выпущенный в 1906 году и баркетту 1958 года для многочасовых гонок 1100 OHV Spider Typ 968 (1101 куб. см, 75 л. с.).

Резонанс от участия чешских раритетов в выставке оказался столь велик, что в этом году организаторы выделили для богемской инсталляции втрое большую площадь в свежестроенном зале №3 выставочного центра Porte de Versailles. «Выставка ретромобилей — очень заметное и престижное событие, именно поэтому мы с большим вниманием подошли к выбору экспонатов» — отметила Ева Тикова, руководитель реставрационной мастерской заводского музея, — «Надеемся, что мы смогли познакомить посетителей с еще одной частью нашей истории и что она вызовет не меньший интерес. Команда пани Тиковой привезла с собой семь раритетов

из основной экспозиции и запасников младаболеславского музея. Самым юным из винтажных авто чешского стенда стал седан Typ 994 Felicia, (1089 куб. см, 50 л. с.) 1961 года, а самым «опытным» — воссозданный из оригинальных деталей гоночный велосипед Slavia 1900 года, с которого, собственно, и началась история марки Laurin & Klement. Мотоциклетный период презентовала модель typ CCD 1906 года, выпущенная тиражом в 675 экземпляров.

Жемчужиной выставки стал фэзтон высшего класса Skoda Hispano Suiza H6B (6654 куб. см, 100 л.с.), один из 99 экземпляров, выпущенных в 1928 году. Рядом высился духовный приемник «испаны» — Typ 924 Superb 3000 OHV (3137 куб. см, 85 л. с.) 1939 года. Ничуть не меньший интерес, чем представительские авто, вызвали спортивные родстеры 1937 года Monte Carlo и Rapid II, спецверсии модели Popular (1386 куб. см, 30 л. с.) с эксклюзивными кузовами, изготовленными пражскими «кароссери» по индивидуальным заказам владельцев. Французы с немалым удивлением узнали, что «их» электромагнитные трансмиссии Cotal устанавливались не только на сверхдорогие Bugatti, Delage и Voisin, но и на куда более доступные чешские малолитражки. То же самое можно сказать и о дизайне — считалось, что при столь небольших размерах придать элегантность формам было под силу разве что парижским ателье. Всего 37-й по счету Salon Retro Mobile, где на 33 тыс. кв. метрах было выставлено 410 автомобилей, посетило без малого 100 000 зрителей.



АВТОМОБИЛЬ



Популярный калибр

Skoda Octavia RS. Ы-Авто №2 2012

Другие Yeti

Skoda Yeti. Авторевю №6 2012

В полном объеме

Трансмиссии 4x4

Популярный калибр

У большинства автомобилей брендов с Корсикой старые счета. Победа в непокорном, как и местное население, ралли Tour de Corse для многих великих чемпионов так и осталась недостижимым трофеем. Чтобы здесь победить, нужно быть отчасти корсиканцем — слегка диким и капельку буйным. Совсем как RS на фоне других «октавий».



Дьявол кроется в деталях. На первый взгляд, цивилизный силуэт, белоснежный окрас. Но за элегантными 18-дюймовыми дисками алеют с упорты тормозных механизмов. А дыма без огня, как известно, не бывает



Первое поколение «октавий» появилось еще в 1959 году и выпускалось без особых изменений до 1972-го. Продолжение последовало только в 1997 году — это была первая Skoda, сконструированная при помощи VW. И выпускалась она также 13 лет, но уже совершенно другими тиражами, став первым «миллионником» марки. И, соответственно, фундаментом ее нынешнего благосостояния.

— Это двенадцатый калибр, — коллега просунул палец в отверстие на дорожном указателе с названием городка Chiatria. Мы тоже не святые, и у нас, порой, палят почем зря да куда ни попадя. Однако этот знак, изрешеченный не хуже дуршлага, стоял не где-нибудь на опушке леса, а в нескольких метрах от крайнего жилого дома. И вообще, стреляные гильзы встречаются на острове в самых неожиданных местах, нисколько не похожих на охотничьи угоды. Как не похожа на них и сама Корсика, которую можно уверенно назвать одним из самых живописных уголков Средиземноморья. На отвесных скалах непонятным образом закрепились древние крепости, серебро горных рек упрямо остужает бирюзовую гладь моря, пурпурные виноградники вперемешку с оливковыми садами и апельсиновыми рощами... На закрученных в спираль дорожках буренки расшаркиваются с пятнистыми, а-ля леопарды, хрюшками, роющими землю пятачками, словно игрушечные экскаваторы. Однако при всем этом складывается впечатление, что большинство местных жителей хотят отсюда уехать — настолько небрежно они, как временщики-кочевники, относятся к своей родине. Мусор повсюду: между домов, у обочин, под заборами, на пустырях. Вероятно, метнуть с обрыва старую микроволновку или холодильник здесь считается хорошим тоном. Помойка тут почти в каждой пропасти. Ну и эти стреляные гильзы, которых под ногами не меньше, чем бутылок из-под пива и весьма неприятного местного вина. Проклятие родины завоевателей? Очень может быть — популярный энциклопедический источник называет нам всего два с лишним персонажа, которыми гордится Корсика. По местным поверьям, где-то здесь родился — кто бы мог подумать — Христофор Колумб. Патрисия Каас пробежала здесь свое детство и пролежала юность на пляже в Сан-Амброжии, где ее и заметил модный парижский фотограф. К чести Пат, она все же покорила мир как певица, а не как модель. Ну и, конечно же, Наполеон Бонапарт, имя которого эксплуатируется корсиканцами на удивление лениво.

Следует отметить, что на юге Корсики названия населенных пунктов пишутся на пробитых пулями дорожных указателях и по-французски, и по-итальянски. А диалект и вовсе напоминает лигурийский язык, и это неспроста. Если по-французски Corse — прилагательное «корсиканский», то по-итальянски — это глагол «бежать»! И производное от Corsa — «гонка». А это уже ближе к цели нашего визита — знаменитым дорожкам ралли «1000 поворотов». По которым мы до головокружения и тошноты петляли на самой энерговооруженной «октавии». Той самой, которая еще совсем недавно оттаивала честь

чешской марки в чемпионате мира по ралли. На асфальте ей ловить было нечего — рядом с юркими «фоксами» и «ксарами» она проигрывала даже в статике, что уж говорить о петляющих трассах Корсики, Монте-Карло, Сан-Ремо... Стихией Skoda Octavia RS WRC были убойные этапы вроде греческого Acropolis или кенийского East African Safari Rally — то есть тех гонок, где проирыш в мощности можно было компенсировать запасом прочности.

Литерный

Но сейчас у нас в наличии «просто» Octavia RS, у которой о родстве с полноприводным ралли-каром напоминает разве что спойлер на крышке багажника. Нужно же наконец выяснить, зачем прижимать к дороге заднюю ось переднеприводного автомобиля. Выяснили — незачем, но без этого «эрэска» смотрелась бы много скромнее. А еще чешские маркетологи считают, что лучше всего о связи

SKODA OCTAVIA RS

Двигатель 4-цилиндровый бензиновый с турбонаддувом и впрыском топлива
Рабочий объем (куб. см) 1984
Мощность (л. с. при об./мин.) 200/5100–6000
Момент (Нм при об./мин.) 280/1700–5000
Привод полный
Коробка передач 6-ступенчатая роботизированная Tiptronic
Длина/ширина/высота (мм) 4597/1769/1447
Покрышки (передн./задн.) Goodyear Eagle F1 225/40R18
Масса снаряженная/полная (кг) 1455/1935
Максимальная скорость (км/ч) 240
Разгон до 100 км/ч (сек.) 7,2
Расход топлива (средний, л/100 км) 7,7
Комплектация антиблокировочная и противобуксовочная системы; системы стабилизации курсовой устойчивости, распределения тормозного усилия; электронная блокировка дифференциала; активные фары головного освещения; бортовой



компьютер с сенсорным TFT-экраном; навигационная система; аудиосистема с семью динамиками; двухзонный климат-контроль; датчик давления в шинах, аэродинамический пакет
Цена базовая/тестируемого автомобиля (тыс. \$) 20,8/31,9
Конкуренты Ford Mondeo 2.0T Titanium (244,9 тыс. грн.), Mazda3 MPS (229,5 тыс. грн.), SEAT Exeo 2.0 TSI 6AT (289,9 тыс. грн.)

тест-драйв Skoda Octavia RS



Белый металлик — не самый привычный цвет для заряженных авто. Слишком мирный, целомудренный. Но если вдуматься — самое то, ведь проявить все свои потаенные таланты RS может лишь на ночных улицах

раллийной и гражданской версий кричат литеры RS, которые нанесены везде, где только можно, включая спинки сидений, затянутых в кожу и алькантару. А вот сами сиденья вне критики. Нет, им далеко до действительно гоночных «ковшей», но разработчики и не ставили перед собой такой цели. Наоборот, во главе угла было человеколюбие без разделения на жокеев и всех остальных. За руль Octavia RS может усесться и откровенный жердяй из местной таможенной службы, а вот в Seat Exeo или Mazda3 MPS ему будет тесно. С другой стороны, развитая боковая и поясничная поддержка плюс спортивный экстерьер настраивают на нужный лад. Мол, все в меру, не до синяков на ребрах.

Таков, собственно, и сам автомобиль. Двух сотен бензино-турбонаддувных сил вполне достаточно для безопасного обгона даже на здешних тропинках, кишаших маленькими злобными троллями на ржавых Clio, выучивших повороты наизусть и считающих себя непобедимыми. При этом 2-литровый двигатель даже в режимах «разгон-обгон-торможение» потребляет меньше 10 л топлива. Подвеска достаточно упругая, чтобы в повороте седан не кренился как старуха Изергиль, и при этом не железобетонная — это позволит не растерять коронки на ухабах, коих здесь гораздо больше, чем на соседних Сардинии с Сицилией.

Позади трехспицевого руля расположены клавиши, предназначенные для того, чтобы, как пишут автомобильные журналисты, «поиграться с лепестками типтроника». В то же время «спорт» можно использовать и более утилитарно.

Судя по остовам малолитражек и пикапов, валяющихся под откосами, на Корсике немало водителей, ищущих «время для себя». Глядя на обочину (а часто ее вообще нет), нетрудно представить себя лежащим возле догорающей машины и глядящим в небесную лазурь. Совсем как Андрей Болконский на поле под Аустерлицем. Или Хенри Тойвонен и Серджо Кресто, 2 мая 1986 года улетевшие под откос и заживо сгоревшие в своей ракетоподобной Lancia Delta S4. Кстати, Аустерлиц, возле которого в 1805 году случилась знаменитая битва, выигранная Наполеоном, находится в Чехии и сегодня называется Славков-у-Брна. А в Брно, где Бонапарт на три дня останавливался перед битвой, не только проходит теперь крупнейшая в Чехии автовыставка, но и когда-то делали знаменитые ручные пулеметы CZ.

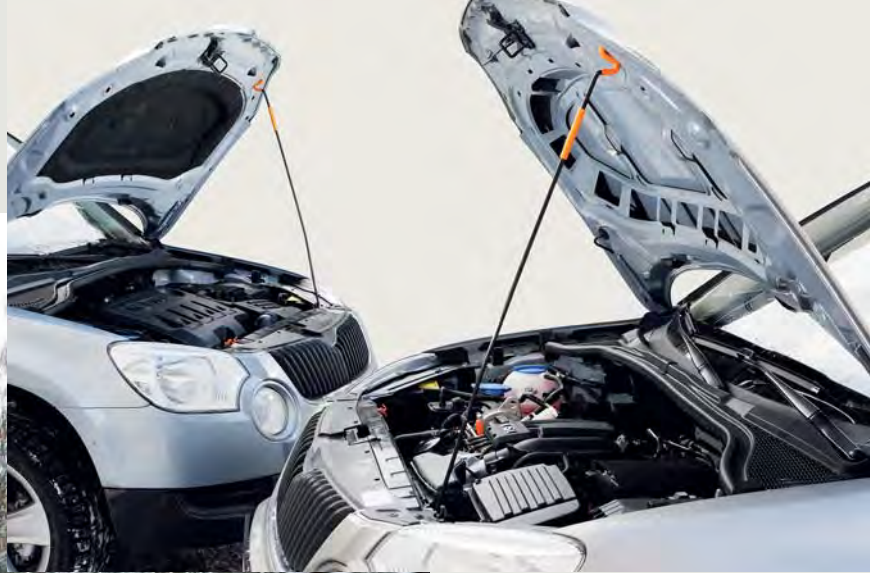
Марку Skoda на острове знают — она уже более полувека участвует в Tour de Corse и к тому же отлично здесь продается благодаря привлекательному соотношению цена/качество. Однако ни один из опрошенных нами земляков Наполеона не смог правильно назвать родину «шкодовок». Будь у нас больше пафоса и чуть меньше совести, впору было бы написать, что как маленький корсиканец когда-то прижал к ногтю полмира, так и весьма скромная восточноевропейская марка, еще четверть века назад обслуживавшая преимущественно страны соцлагеря... Но хватит этих штампов. И все же странно: почему на легендарных дорогах Корсики, где побеждали только самые-самые, из местных так и не вырос ни один приличный гощик? Как по секрету поделилась с нами барышня из местного представительства марки, лихач всерьез может получить пулю в багажник. Как мстить за сбитого Пятачка? Иван Крөгель

Насколько успешной получилась гражданская Octavia настолько малорезультативной — ее раллийная версия. На не очень подходящий для чемпионатов мира форм-фактор «октавии» (она банально оказалась слишком большой и тяжелой) наложились отсутствие опыта участия чехов в WRC. В итоге единственный подиум Octavia RS WRC заработала под занавес своей карьеры — в 2001 году Армин Шварц заткнул ее на третью строчку кенийского 49 East African Safari Rally.



Спойлер на крышке багажника переднеприводного автомобиля? Не смешите. Но на какие жертвы не пойдешь ради чистоты стиля?





Даже с «голым» капотом бензиновый Yeti ощутимо тише дизельного собрата. Оба двигателя отвечают нормам Euro 5. Мотор 1.2 TSI пугается «девяносто пятым» бензином, а дизель — солёной с цетановым числом не ниже 51. На дизельной машине стоит аккумулятор ёмкостью 72 А·ч (на бензиновой — 51 А·ч)

Другие Yeti

«Снежного человека» мы заметили на берегу Киевского водохранилища. По свежему утреннему снежку бегал, размахивая руками, нагой мужчина. Сумасшедший? Или «морж»? Незабываемый кадр на память сделать не удалось: прихватив одежду, «йети» поспешно ретировался. Бросаться вдогонку по буеракам мы не собирались — в том числе и потому, что один из наших Yeti оказался переднеприводным.

Вадим ДОБРОВОЛЬСКИЙ, Сергей ЛАВРИНЕНКО
Фото Сергея МАМИНА

До сих пор кроссовер Skoda Yeti продавался у нас в единственном исполнении — с мотором 1.8 TSI (160 л.с.), шестиступенчатой «механикой» и полным приводом. Полтора года назад во время нашей экспедиции в Грузию такой же Yeti оказался лучшим по сумме экспертных оценок среди шести кроссоверов!

Еврокар убеждал чехов в необходимости поставок расширенной модельной линейки и аргументы подействовали: под занавес 2011 года в Соломоново началась крупноузловая сборка переднеприводных Yeti с бензиновым двигателем 1.2 и дизельных полноприводных Yeti 2.0 TDI — точно таких же, какими мы напугали «снежного человека».

Теперь есть из чего выбрать. Yeti 1.2 TSI (105 л.с.) с шестиступенчатой «механикой» стоит \$22900 (183200 грн), но у нас в руках версия с семиступенчатым «роботом» DSG в начальной комплектации Active (\$24900



Порог срабатывания системы стабилизации Yeti можно отодвинуть — есть кнопка. Теперь можно пошалить на снегу.

или 199200 грн). В пару к 140-сильному дизелю полагается шестиступенчатая «механика», причем комплектация максимальная, а потому и цена — \$31000 (248000 грн). А Yeti 1.8 TSI предлагается за \$29000 (232000 грн) с ручной коробкой и за \$30500 (244000 грн) — с DSG.

При неспешной езде в «драйве» коробка стремится побыстрее добраться до высшей передачи:



Короткоходный рычаг «механики» дизельного Yeti с очень удобным набалдашником



Различия по салонам «завязаны» не на двигатели, а на уровень оснащения. И там, и там — мягкий пластик передней панели, тканевая обивка, регулируемые по высоте передние сиденья. Но в комплектации Elegance вместо простого кондиционера — двухзонный климат-контроль, дополнительные динамики в задних дверях, а их стекла — с электроприводом. Руль, рычаг коробки и рукоятка стояночного тормоза обшиты кожей (за \$265 этот пакет доступен и для оснащения Ambition), а вместо пластикового органайзера между передними сиденьями — подлокотник с охлаждаемым мини-боксом и AUX-разъемом



Оснащение Active бензиновой машины — это лишь два подголовника на заднем сиденье и отсутствие подстаканников на тыльной стороне центральной секции. На машинах в комплектации Elegance у задних пассажиров есть дополнительные воздуховоды в торце центрального тоннеля

уже при 60 км/ч на дисплее в комбинации приборов загорается «семерка». Без огонька, зато экономично: у нас вышло 8,1 л/100 км.

Селектор трансмиссии до упора на себя — и активируется режим Sport. В нем коробка не дает двигателю проваливаться ниже 2500 об/мин, забывает о существовании одной, а то и двух высших передач и вкусно подрывкивает перегазовками на торможениях. Плата за удовольствие — увеличение расхода на 2 л/100 км.

Кстати, на Yeti 1.8 и Yeti 2.0 TDI ставят шестиступенчатый DSG с мокрыми фрикционными, который способен «переварить» до 350 Нм.

Чем еще хорош переднеприводный Yeti 1.2? Он очень тихий. Звук мотора теряется где-то за шорохом шин и легким шумом ветра в передних стойках — и не досаждают даже в «спорте». А ведь шумоизоляции капота здесь нет!

Skoda Yeti 1.2 TSI



Skoda Yeti 2.0 TDI



Skoda Yeti 1.2 TSI



Skoda Yeti 2.0 TDI



Силовой защиты двигателя нет на обеих машинах — лишь пластиковые «пыльники», причем у дизельного Yeti он заметно больших размеров. У дизельного Yeti 2.0 глушитель иной формы, более емкий топливный бак (+5 л) и перенастроенная подвеска. Углы установки колес у передне- и полноприводных машин одинаковы

Если бережно обращаться с длинноходной педалью сцепления, стартовать можно практически с «холостых». До 1800 об/мин двухлитровый дизель ленится, а затем вдруг взрывается лавиной энергии. Жаль, что максимальные 320 Нм крутящего момента доступны в узком диапазоне от 1800 до 2500 об/мин. Но этого хватает, чтобы дизельная машина уверенно опережала мало-

литражную бензиновую в разгоне с 60 до 110 км/ч. А при крейсерской скорости 110 км/ч обороты на высшей передаче у Yeti 1.2 составляют 2200 об/мин, а у Yeti 2.0 TDI — 1900 об/мин.

Для напористой езды придется чаще переключаться: на первой передаче можно разогнаться до 45 км/ч, вторая кончается при 85 км/ч, а третья — при 120 км/ч. На панели приборов отобража-

ется номер включенной передачи, причем есть «подсказчик», который при размеренном темпе предлагает переключаться «вверх» уже при 1800—1900 об/мин — то бишь, держать турбодизель в донадувной зоне. Мы «наэкономили» на 6—7 л/100 км.

По части управляемости машины очень близки. Точный руль, мгновенные отклики на повороты баранки и

четкие перестроения, умеренные крены на виражах — таковы все Yeti. Но есть нюансы.

У дизельной машины — иная настройка элетроусилителя руля, которая обеспечивает прилив приятной тяжести в ходовых поворотах. А подвеска — как на Yeti 1.8: кованные передние рычаги (у Yeti 1.2 — штампованные), более жесткие передние пружины при том же размере и ко-

Skoda Yeti 2.0 TDI



Skoda Yeti 1.2 TSI



На дизельном Yeti были установлены шины Bridgestone Blizzak размерности 225/50 R17, а на Yeti 1.2 — Goodyear Ultra Grip Ice размерности 215/60 R16. Но ощутимая разница в проходимости определяется в данном случае не шинами, а наличием либо отсутствием полного привода

Паспортные данные

Параметры		Автомобиль
		Škoda Yeti
Модификация		1.2 TSI 2.0 TDI
Тип кузова/число мест		5-дверный универсал/5 5-дверный универсал/5
Размеры, мм	Длина/ширина/высота	4223/1793/1691 4223/1793/1691
	База	2578 2578
	Колея пер/задн	1541/1537 1541/1537
	Клиренс	180 180
Объем багажника, л		405—1760* 405—1760*
Снаряженная/полная масса, кг		1370/1915 1505/2075
Двигатель		бензиновый, с непосредственным впрыском и турбонаддувом дизельный, с турбонаддувом
Расположение		спереди, поперечно спереди, поперечно
Число и расположение цилиндров		4, в ряд 4, в ряд
Рабочий объем, см ³		1197 1968
Макс. мощность, л.с./кВт/мин		105/77/5000 140/103/3800—4000
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин		175/1500—3500 320/1750—2500
Коробка передач		преселективная, 7-ступенчатая механическая, 6-ступенчатая
Привод		передний подключаемый полный, с многодисковой муфтой в приводе задних колес
Передняя подвеска		независимая, пружинная, McPherson
Задняя подвеска		независимая, пружинная, многорычажная
Передние/задние тормоза		дисковые, вентилируемые/дисковые
Шины		215/60 R16 225/50 R17
Максимальная скорость, км/ч		173 190
Время разгона 0—100 км/ч, с		12,0 9,9
Расход топлива, л/100 км	городской цикл	8,0 7,1
	загородный цикл	5,8 5,3
	смешанный цикл	6,6 6,0
Емкость топливного бака, л		55 60
Топливо		бензин АИ-95 дизтопливо

* Со сложенными задними сиденьями

Ориентировочные цены на регламентное техобслуживание с расходными материалами и запчастями у официальных киевских дилеров, грн

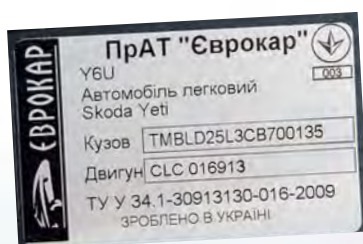
Плановое обслуживание		Škoda Yeti		
		1.2 TSI MT/ 7AG	1.8 TSI MT/ 6AG	2.0 TDI
Стоимость нормочаса		210	210	210
Пробег, км	15000	853	1031	943
	30000	1011	1189	1101
	45000	853	1031	943
	60000	2493	2310	2263
	75000	853	1031	943
	90000	1011	1189	1101
	105000	853	1031	943
Итого		7927	8812	8237

личестве витков, стабилизатор поперечной устойчивости диаметром 22 мм (у Yeti 1.2 — 19 мм).

Заявленный дорожный просвет всех машин — 180 мм.

Расстояние от земли до пластиковой защиты двигателя и порогов, по нашим замерам, составило 220—225 мм.

На новые версии Yeti возлагаются немалые надежды: до конца года планируется реализовать аж 1000 машин. Можно не сомневаться, что львиная доля продаж придется на доступный Yeti 1.2 TSI с «механикой». Среди покупателей большого седана Superb роботизированную коробку предпочитает каждый второй. В случае с Yeti желающих едва ли будет больше.



Клеймом «Зроблено в Україні» тепер осенени бензиновые Yeti 1.2 TSI u Yeti 1.8 TSI, а также дизельный Yeti 2.0 TDI



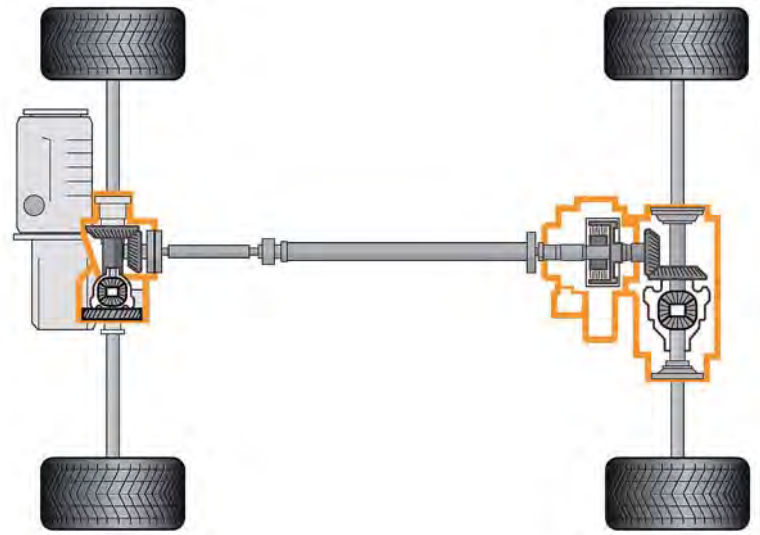
С диагональным вывешиванием призван бороться внедорожный режим работы электроники, который активируется кнопкой «off road» на центральной консоли. Попутно включается ассистент спуска с горы.



В полном объеме

Споры о том, какой привод лучше зимой затихают. Даже домохозяйкам очевидно, что лучше 4x4. Однако полный привод обладает куда более круглогодичными преимуществами.

Ответ на вопрос, почему полноприводные трансмиссии так долго не получали широкого распространения, прост: до поры до времени в распоряжении конструкторов легковых автомобилей не было компактных и надежных агрегатов. Поэтому полный привод применялся исключительно для спецтехники вроде штабных автомобилей. Первые легковые «шкоды» с колесной формулой 4x4 появились более полувека назад, в начале сороковых годов. Тогда, да и десятилетия спустя, полный привод считался некоей «функцией по запросу», нужно преодолеть участок бездорожья — подключил второй мост — преодолел — выключил. На сухом асфальте четыре постоянно ведущих колеса не давали особых преимуществ и ни к чему, кроме высокого расхода топлива, ухудшения управляемости в поворотах и быстрого износу элементов трансмиссии, не вели. Сейчас все эти недуги вылечены. Полный привод, используемый на «шкодах», постоянно работает в фоновом режиме, активируется автоматически за сотые доли секунды и внимания на себе не акцентирует. Чешские инженеры используют одну из самых прогрессивных — муфту Haldex, выпускаемую одноименной компанией, экспертом с мировым именем. Для лучшего понимания приведем пример — гиперкар Bugatti Veyron 16.4 Super Sport, бриллиант в короне империи VW Group. Мощность его 1200-сильного мотора реализуется именно посредством муфты Haldex, что в числе прочего обеспечивает формульный разгон до 100 км/ч за 2,5 секунды. Разумеется, без системы полного привода одна пара ведущих колес, даже при наличии передовой системы трекшн-контроля пробуксовывала бы даже на сухом асфальте и не обеспечила столь внушительный разгон. Справедливости



Муфта Haldex расположена у заднего моста, но так органично вписана в конструкцию машины, что свое присутствие никак не выдает: ни размером багажника, ни объемом топливного бака жертвовать не пришлось. Полный привод на автомобилях ŠKODA активируется не только по мере возникновения пробуксовки. Электроника способна предсказать начало заноса и превентивно перекинуть на задний мост дополнительную тягу.

ради заметим, что Bugatti Veyron отличается от ŠKODA, и не только ценой, мощностью и динамическими показателями. На суперкаре мотор установлен за спиной водителя, акцент в распределении крутящего момента сделан на заднюю ось, а потому муфта Haldex установлена впереди. У младоболеславских автомобилей все наоборот, двигатель впереди, привод — с акцентом на переднюю ось, а Haldex сзади. Впрочем, шведская трансмиссия хороша тем, что где бы она ни стояла, умеет мгновенно приспосабливаться к дорожным обстоятельствам.







Техническая победа

Статистика продаж ŠKODA показывает — чем сложнее климатические условия и суровее зимы, тем чаще европейские покупатели выбирают полный привод. Надежный и предсказуемый. Такой, как Haldex. Простота — следствие сложности. В том смысле, что за безупречной работой любого устройства обычно стоит чей-то долгий кропотливый труд. Первые «халдесовские» муфты появились на серийных автомобилях в конце 90-х годов, а сейчас мы имеем дело с четвертым поколением агрегатов. Все это время трансмиссия постоянно совершенствовалась. Муфта Haldex представляет собой отдельный агрегат. На «шкодах» он расположен у задней оси и состыкован с редуктором. Крутящий момент от двигателя передается к муфте через карданный вал. А управляющая электроника принимает решение, какую часть мощности мотора стоит направить к задним колесам. При равномерном движении по сухой дороге на переднюю ось от мотора передается практически весь крутящий момент — 95-96%. Расход топлива — почти как у обычного автомобиля с передним приводом. Неожиданно — для водителя, но не электроники, которая считывает параметры движения автомобиля десятки раз в секунду, — одно из передних колес стало пробуксовывать, например, попало на лед, снег или в лужу. Система получает сигнал. Тут же открывается

электромагнитный клапан, жидкость из гидроаккумулятора давит на рабочие поршни в муфте, они смыкают пакет дисков сцепления, до того относительно свободно вращавшихся относительно друг друга, и задние колеса начинают активно помогать передним. Благодаря тому, что в системе постоянно поддерживается давление для воздействия на поршни, а диски находятся в состоянии «боевой готовности» (ее обеспечивают те самые минимальные 4-5% крутящего момента, уходящие на заднюю ось), быстродействие муфты Haldex оценивается в 1,5 сотых секунды. На скорости 100 км/ч машина не успевает проехать и полуметра, как обретает полноценный полный привод. Иногда и этого не требуется. Если система ESP, получив информацию от датчиков бокового ускорения, прогнозирует начало заноса и поймет, что для исправления ситуации может потребоваться управление тягой на всех четырех колесах, повышенный крутящий момент на заднюю ось будет подан загодя. А водитель... Скорее всего, он ничего и не заметит, а в лучшем случае подивится своему мастерству. Известно, что когда машина четко слушается команд, мы склонны ставить это себе в заслугу. Что во многом верно. Сделать правильный выбор при покупке — тоже часть водительского мастерства.

Текст и фото Сергей Широков

				
ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ				
Полноприводные автомобили ŠKODA, предлагаемые на российском рынке	ŠKODA Octavia Scout	ŠKODA Yeti 1.8 TSI 4x4	ŠKODA Superb 3.6 V6 DSG 4x4	ŠKODA Superb Combi 3.6 V6 DSG 4x4
Размеры, мм	4584/1784/1533	4223/1793/1691	4838/1817/1462	4838/1817/1510
Двигатель	рядный четырехцилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	рядный четырехцилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском и турбонаддувом	V-образный шестицилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском	V-образный шестицилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском
Рабочий объем, куб. см	1798	1798	3580	3580
Мощность, л.с. при об./мин.	152/4300—6200	152/4300—6200	260/6000	260/6000
Максимальная скорость, км/ч	208	196 (192)*	250	247
Разгон от 0 до 100 км/ч, с	8,7	8,7 (9,0)*	6,5	6,6
Расход топлива (средний), л/100 км	7,8	8,0	10,1	10,2
Привод	полный	полный	полный	полный
Коробка передач	6-ступенчатая механическая	6-ступенчатая механическая/ 6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG	6-ступенчатая автоматическая (роботизированная) DSG
* Данные для автомобиля с автоматической трансмиссией				

22

ОБЩЕСТВО

SKODA – наш осознанный выбор

15 вопросов дорогому клиенту

Сделано для Индии

Стратегия успеха в отдельно взятой стране

Очередной рекорд продаж

SKODA увеличила свою долю на мировом рынке



SKODA – наш осознанный выбор

Радченко Геннадий Юрьевич

директор по корпоративным вопросам ООО «Нестле Украина»

— Основу корпоративного парка «Нестле Украина» составляют автомобили марки SKODA. Почему?

— Главная причина, которая повлияла на наш выбор, — это соотношение цены и качества. «Шкоды» — добротные рабочие машины, безопасные, с очень хорошими характеристиками и приемлемой ценой.

— Nestle — компания с мировым именем и, соответственно, отделениями по всему миру. Повлиял ли на ваш выбор опыт коллег из соседних стран?

— Существует пять брендов, которые нам рекомендует главный офис Nestle, а мы уже выбираем, учитывая такие факторы, как цена, качество, безопасность и экологичность. Но четкого требования покупать автомобили определенной марки не существует. Автомобили SKODA — наш осознанный выбор, поскольку они полностью соответствовали нашим запросам и ожидаемой цене. И контракт с «Еврокар» в этом помог.

— Какие бренды предпочитают европейские отделения Nestle?

— В Германии, например, ездят на VW, Audi, BMW. Но выбор, как правило, зависит не столько от географии, сколько от прибыльности и масштабов бизнеса. К тому же существует миллион условий, начиная от дорожного покрытия и заканчивая местными традициями.

— Рассматриваются только автомобили группы Volkswagen?

— Нет, рассматриваются разные марки. В России, например, работники компании Nestle ездят на Ford, там «голубой овал» занимает ту нишу, что и SKODA у нас. Вот мы традиционно покупаем серые машины, хотя для Крыма и одесской области было бы логичнее покупать белые, этот цвет лучше остальных отражает солнечные лучи. Если в Европе вы увидите автомобиль «в белом», то можете быть уверены — он из корпоративного парка, поскольку этот цвет еще и самый дешевый. По той же причине во многих странах, например, в Англии и Германии полицейские автомобили белые.

— Как давно вы стали клиентами компании «Еврокар» и был ли до этого опыт эксплуатации авто других марок?

— В 2004, когда была учреждена компания «Нестле Украина», в нашем автомобильном парке было всего 10-15 машин, в основном Ford, Mazda, Toyota. Но мы активно развивались и понимали, что нам нужен большой автопарк, и остановили свой выбор на SKODA. Сейчас в нашем автопарке 230 автомобилей, 80% из которых составляют модели чешской марки.

— В какой пропорции у вас автомобильный парк SKODA? Больше Fabia или Octavia?

— Больше половины парка SKODA это Fabia, 20% — Octavia и 5% — Superb. Как в любой большой корпоративной компании, в Nestle Ukraine LLC существует градация, кому какая модель положена. Есть сотрудники, которые ездят на Superb, менеджеры среднего звена — на Octavia, остальные — на Fabia. Ведь компания не предоставляет автомобили сотрудникам для личного пользования, все машины нашего парка необходимы исключительно для работы. Есть лишь небольшая категория работников, у которых авто — это часть компенсационного пакета.

— Собираетесь ли вы использовать новинки бренда, модели Roomster и CitiGo?

— Мы давно присматриваемся к Roomster, но его цена выше, чем у Fabia, на которой мы остановили свой выбор. Тем более что в ней так же достаточно большой объем багажного пространства для перевозки рекламной продукции, с которой работают наши менеджеры. У нас есть определенные требования к автомобилям, и мы покупаем не хетчбэк, а универсал, поскольку его кузов позволяет поместить багаж, который возят наши торговые представители, например рекламные стойки.

— Как часто «Нестле Украина» обновляет свой парк?

— По старым правилам мы эксплуатировали автомобили четыре-пять лет, а



сейчас берем на три года в лизинг. Так что теперь наш автопарк будет обновляться через каждые три года.

— *Какие формы собственности (лизинг-прокат-приобретение) предпочитает ваша компания?*

— Лизинг выгоднее с финансовой точки зрения, к тому же он дает возможность постоянно ездить на новых авто. Мы уже второй год не покупаем машины, а берем их в лизинг, однако это относительно новый для нашей страны финансовый инструмент. И всегда существует определенный риск, административные расходы. Автомобиль — это не только «железо» и бензин, это сервис, обслуживание, учет и контроль. А мы знаем, что учет и контроль в налоговой поставлены очень жестко, поскольку существует масса сложностей с оформлением автомобилей. Если бы меня спросили как частное лицо, что бы я предпочел — взять машину в кредит, в лизинг или купить ее, я бы выбрал первое. Лучше каждый месяц выплачивать определенную

сумму, но через год-два пересесть на новую машину. В европейских странах такая практика наиболее распространена. Лично я знаю примеры, когда люди начинали с самого маленького Fiat и сейчас ездят на BMW представительского класса.

— *В чем, по-вашему, преимущества и недостатки эксплуатации автомобилей бренда SKODA?*

— Основное преимущество — качество. Насколько я знаю, для украинского рынка их модифицируют, они приспособлены для плохих дорог и топлива. Когда только начинался импорт «шкод», то например, Octavia значительно отличалась от той машины, которая выпускалась для Чехии, она была намного безопаснее. В Чехии даже была тенденция — люди «гонялись» за ней так же, как и мы когда-то за экспортной версией «жигулей». Одно из главных преимуществ Fabia — наличие модификаций с кузовом универсал. Многие марки почему-то отказались от грузопассажирских версий в В-Классе и Fabia на их фоне очень выигры-

вают. С другой стороны дизельные SKODA и версии с автоматическими КПП — дорогие, хотелось бы, чтобы цена была ниже.

— На каких именно киевских СТО они обслуживаются?

— Только на официальных дилерских станциях — «Атлант-М Днепровская набережная», «Атлант-М бульвар Лепсе», «Прага Авто», «1-й Автоцентр Skoda».

— В какие покрышки вы переобуваете автомобили?

— Последнее время используем шины марки Nokian. Привлекают приемлемая цена при хорошем качестве и очень хороших характеристиках, особенно у Nokian Green. Это касается и летних шин, и зимних.

— Почему при вашем двухметровом росте в выборе личного авто Вы остановились на Fabia?

— Опять таки из-за удачного соотношения цены и качества. Покупал ее, если не ошибаюсь, в 2002 году — тогда SKODA была гораздо дешевле аналогичных машин других марок исключительно из-за «слабой» кроны. У меня в то время была служебная «Волга», но я предпочитал ездить на своей Fabia. В ней было комфортнее, она совершенно спокойно по гололеду, на лысой летней резине, забиралась вверх по улице Шелковичной, мимо Октябрьской больницы. К слову, о шинах. На самом деле, современные покрышки отличаются только дизайном протектора и торговой маркой, а все компоненты и материалы, которые играют решающую роль — из чего собирается колесо — все это поставляется с одного завода. И называется он, не путать с Goodyear Tyres — Goodyear Chemicals. «Химики» брали на испытания покрышки белоцерковского шинного комбината — у них колоссальный тестовый полигон. Ведь шины не проверяются на автомобилях, их испытывают на стендах, на солнце, выставляя под особым углом. Так вот, американцы были очень высокого мнения о белоцерковских шинах. И по соотношению «цена-качество» они ничем не хуже шин Goodyear. Для нас очень важно, чтобы поставщик шин был постоянный, у нас большой автопарк, и если мы

меняем одно колесо у машины, то важно, чтобы оно было именно той марки, которую мы покупали.

— Верно ли говорить, что ваши сотрудники покупают себе автомобили Skoda с оглядкой на корпоративный парк компании?

— Покупают с удовольствием, особенно те, на которых работали. Принцип такой — если машина не списывается, а отработывает свой срок, то мы объявляем тендер и продаем тому, кто больше заплатит. Так что практически все авто продаются внутри компании, несмотря на то, что они «отходили» по 150-200 тысяч километров. Ведь за этими машинами следили, они проходили плановые ТО на сертифицированных станциях и всегда были в хорошем состоянии.

— Каковы среднестатистические цифры ежегодного пробега, расхода топлива, затрат на сервис?

— Все зависит от регионов, где работают наши сотрудники, от объемов их работы. Но в среднем Fabia пробегает за 12 месяцев 35-40 тыс. км, Octavia — 30-35 тыс. км, Superb — до 30 тыс. км. Касательно аппетитов, то по Киеву Fabia тратит 8 л/100 км пути, Octavia — 9,5-10 л, Superb — 10-11 л. Да, многое зависит от эксплуатации автомобиля, а режимы нещадные, особенно в Закарпатье и Крыму. К тому же не все наши сотрудники — профессиональные водители. Тем не менее, расходы на сервис в принципе небольшие, поскольку у нас в основном новые модели. Мы проводим два ТО в год, дополнительных расходов нет — они обычно возникают не ранее чем через четыре года. Кстати, SKODA помимо легковых и грузовых автомобилей делала еще и троллейбусы, которые экспортировались во множество стран. Так вот, инженеры SKODA использовали Украину как некий научно-исследовательский и испытательный полигон, ведь у нас самый сложный режим эксплуатации троллейбусов. Достаточно вспомнить Киев с его постоянными подъемами и спусками или крымский полуостров с самым длинным в мире маршрутом. Вот так и «Нестле Украина» нещадно эксплуатирует «шкоды» в самых разных условиях.



Сделано для Индии

Развивающиеся рынки — приоритетное направление работы концерна SKODA в рамках «Стратегии роста 2018». Одним из шоу-стопперов выставки Auto Expo 2012 (Нью-Дели, Индия) стала экспозиция концерна. На автосалоне председатель совета директоров SKODA Винфрид Фаланд презентовал разработанный специально для местного рынка компактный седан Rapid.

«Индия играет для нас ключевую роль, поскольку, наряду с Китаем и Россией, входит в число рынков с наибольшим потенциалом. В 2011 году продажи SKODA по всему миру выросли на 15%. Этот год стал рекордным и для индийского рынка, где спрос на наши автомобили вырос на 50%, до 30 005 единиц. Это важный успех на пути нашего роста в ближайшие годы, поскольку мы хотим увеличить наше присутствие во всем мире».

Учитывая растущий в Индии спрос на просторные автомобили компактного класса, компания SKODA начала выпуск модели Rapid на заводе в Пуне. SKODA Rapid первый автомо-

биль компании, который создан в Индии и для Индии. «Мы убеждены, что новый Rapid идеально соответствует требованиям клиентов и займет свою нишу в сегменте компактных седанов, — говорит Юрген Штакманн, член совета директоров SKODA, отвечающий за продажи и маркетинг, — Rapid предлагает отличное соотношение цены-качества и станет идеальным семейным автомобилем». Слова Штакманна только подтверждает тот факт, что Rapid был выбран «Семейным автомобилем года» по версии авторитетного индий-

ского журнала Top Gear India. Для его создания были задействованы все передовые технологии SKODA — в итоге создана модель, в которой высокий уровень безопасности и современные технологии идеально сочетаются с узнаваемым дизайном и богатым оснащением. Свежая внешность модели несет ключевые элементы новой дизайнерской концепции SKODA. При размерах 4390x1700x1470 мм компактный седан займет нишу между Laura (Fabia для местного рынка) и Octavia. Говоря о SKODA Rapid,

SKODA Rapid — первый автомобиль в более чем вековой истории чешской марки, который создан в Индии и для Индии. Его выпуск налажен на заводе компании в Пуне (штат Махараштра).

SKODA Rapid — первый автомобиль в более чем вековой истории чешской марки, который создан в Индии и для Индии. Его выпуск налажен на заводе компании в Пуне (штат Махараштра).

стоит отметить ее просторный салон, — 5 комфортных сидений для водителя и пассажиров, удобную посадку и обширное пространство для ног и головы, а также багажник объемом в 480 литров. «Rapid — это семейный автомобиль, он достаточно компактен для поездок по городу и довольно вместителен для дальних поездок», — говорит профессор Фаланд. Новинка предлагается с бензиновым и турбодизельным двигателями с аналогичными характеристиками (1600 куб. см, 105 л. с.), каждый из которых может быть агрегатирован как механической, так и автоматической коробками передач.

Кроме того, на выставке Auto Expo 2012 чешский концерн впервые представил широкой публике уникальный во всех отношениях концептуальный родстер на базе раллийной модели Fabia RS 2000. Взяв за основу чемпионский хетчбек, дизайнеры из Млада Болеслав постарались совместить в нем характерное для открытых автомобилей позитивное настроение, динамизм первоисточника и фирменный почерк чешских кабриолетов. Покатое лобовое стекло обеспечивает постоянный поток свежего воздуха, потрясающий вид и незабываемое чувство единения с природой.





Очередной рекорд продаж

В 2011 году SKODA реализовала больше автомобилей, чем когда-либо за свою более чем столетнюю историю — 879,2 тыс. И увеличила свою долю на мировом рынке до 1,4%.

К хорошему привыкаешь быстро. Чешский бренд демонстрирует уверенный рост продаж на протяжении вот уже десяти лет, но ушедший 2011 стал для него особенным. Оборот концерна впервые превысил 10 миллиардов евро, при этом операционная прибыль составила 743 миллиона евро, что на 66,1% больше, чем годом ранее. В то время как мировой автомобильный рынок вырос на 5,1% (до 62 млн авто), младоболеславский концерн улучшил свои показатели на 15,3%, увеличив продажи с 762,6 до 879,2 тыс. При всем уважении к конкурентам никто из них столь существенной прибавкой похвастаться не может.

«2011 год стал самым успешным в финансовом плане за всю историю марки. Это был первый год реализации стратегии роста, рассчитанной на период до 2018 года, и мы достигли впечатляющих результатов», — подвел итоги ушедшего года Председатель совета директоров SKODA Винфрид Фаланд на ежегодной конференции в Праге. — Наша деятельность на всех рынках вышла на качественно новый уровень, значительно улучшились производственные и финансовые показатели, результаты продаж и география нашего международного присутствия».

Показательно, что сбыт чешских автомобилей вырос во всех регионах, где есть дилеры марки, как на быстрорастущих рынках Индии, Китая и России, являющихся ключевыми для SKODA, так и в рецессирующей Западной Европе.

Впрочем, это только «начало большого пути», согласно плану развития бренда через семь лет ежегодная реализация должна составлять минимум 1,5 млн авто в год. «Мы подготовили хорошую базу для дальнейшего роста и продолжаем расширять модельный ряд SKODA и усиливать нашу деятельность как в Европе, так и на международном рынке», — констатирует герр Фаланд. — «В конце 2011 года в рамках начавшегося расширения модельного ряда SKODA были

удачно запущены две новые модели — компактный Citigo и разработанный специально для индийского рынка Rapid. Первый открыл для SKODA двери в растущий сегмент субкомпактных автомобилей — начиная с Чехии в 2011 году, в 2012 году эта модель появится и на рынках других стран. Вторая модель также является ключевым элементом в Стратегии роста компании, обеспечивая ее присутствие в самом широком автомобильном сегменте индийского рынка».

Кроме того, бренд расширяет свои возможности и продолжает инвестировать средства как в расширение модельной линейки, так и в новые рынки и производственные мощности. «Мы настроены позитивно относительно дальнейшего развития марки, — отметил Юрген Штакманн, член совета директоров SKODA, отвечающий за продажи и маркетинг. — Поэтому мы активно инвестируем в наши заводы на чешском рынке и за рубежом, а также в расширение дилерской сети во всех регионах. И надеемся обойти наших конкурентов по всем показателям». В рамках инвестиционной программы к середине 2012 года будет значительно увеличена производительность головного, младаболеславского комплекса. После этого в производство будет запущена третья модель, в дополнение к бестселлерам Fabia и

Octavia. Возможности производственной линии Octavia на заводе вырастут с 0,8 тыс. до 1,2 тыс. автомобилей в день. А с конца 2012 года завод в соседнем Врхлаби начнет производить коробки передач с двойным сцеплением DQ 200 для всего VW Group.

За прошедший год завод Volkswagen-SKODA, построенный в Калужской области, вышел на полную мощность и увеличил объемы производства моделей, пользующихся на локальном рынке наибольшим спросом. На нижнегородском заводе VW Group налаживается сборка кроссовера Yeti.

В самый емкий, китайский рынок планируется инвестировать около 14 млн евро, часть средств пойдет на увеличение мощностей совместных предприятий VW Group, часть — на создание новых моделей.

«Что готовит нам 2012 год? — подытожил выступление Фаланд. — В этом году не предвидятся высокие темпы экономического роста, но мы настроены оптимистично. Перспектива нашего роста, учитывая реалии современного мира, основывается на дифференциации между сильными и слабыми рынками, но мы считаем, что SKODA продолжит активный рост в 2012 году, а также усилит свои позиции на всех рынках в духе нашего девиза — Simply Clever».

В Украине рост объема продаж «шкод»





составил 48%, было реализовано 11,182 тыс. автомобилей против 7,476 тыс. в 2010, что позволило марке занять 7-е место в общем рейтинге с 5-процентной долей рынка Украины.

Как и прежде, и мировым, и отечественным бестселлером бренда с окрыленной стрелой остается Octavia — на нее пришлось 63% от общего объема реализации «шкод» в Украине. А вот рекордный прирост зафиксировала Fabia — 97%. Причем цифры могли бы быть еще более впечатляющими, но по словам генерального директора ООО

«Еврокар» Марины Яковлевой «Значительный дефицит поставок автомобилей во втором квартале 2011 года не позволил реализовать потенциал этого года полностью. Тем не менее, SKODA на протяжении всего 2011 года стабильно входила в десятку лидеров украинского автомобильного рынка. Успех марки в Украине обеспечили эффективная политика, качественный продукт, высокие стандарты обслуживания клиентов в дилерской сети, а также развитие сервисных клиентских программ». В нынешнем году «Еврокар» планирует реализовать 20 тыс. автомобилей.

Мировые продажи автомобилей SKODA в 2011 году относительно 2010 года

Модель	Рост продаж, %/шт.
Octavia	16,9/372,9 тыс.
Fabia	16,5/266,8 тыс.
Superb	18,1/116,7 тыс.
Yeti	33,7/70,3 тыс.
Roomster	11,4/36 тыс.
Rapid*	1,7 тыс.
Citigo**	более 0,5

* продавался только в Индии

** продавался только в Чехии

Рост продаж автомобилей SKODA на основных рынках сбыта в 2011 году относительно 2010 года

Рынок	Рост продаж, %/шт.
Индия	49,9/30,044 тыс.
Китай	21,9/220,1 тыс.
Россия	45,631/74,074 тыс.
Центральная Европа	18,9/231,6 тыс.
Азия, тихоок. регион	26/256,1 тыс.

Украинские продажи автомобилей SKODA в 2011/2010 гг.

Модель	Продаж, шт.	Продаж, шт.
Всего	11,182 тыс.	7,476 тыс.
Octavia	6,531 тыс.	4760 тыс.
Fabia	3,366 тыс.	1,706 тыс.
Superb	0,854 тыс.	0,640 тыс.
Roomster	0,293 тыс.	0,201 тыс.
Yeti	0,138 тыс.	0,169 тыс.

СПОРТ



Кто может, пусть сделает лучше

IRC: два этапа — две двойных победы

Трофей «Йогурт со льдом»

Еще один титул самой в скользкой серии

Анатомия чемпиона

Все секреты чемпиона Trophee Andros

Пересоленный рекорд

365 км/ч на ŠKODA Octavia RS



Кто может, пусть сделает лучше

Что Азорские острова, что Канарские — пилотам чешской марки абсолютно все равно на каких курортах выигрывать. Два этапа, два дубля и уверенное лидерство в личном и командном зачетах, где экипажи на «суперфабиях» занимают четыре первых позиции. Все по Цицерону: «Кто может, пусть сделает лучше!»

От добра добра не ищут? Только не в автоспорте, где шаг на месте означает два назад и верный проигрыш. Да, Fabia Super 2000 с самого начала оказалась лучшим автомобилем класса, тем не менее чехи перманентно улучшают его конструкцию. Вот и в межсезонье трижды лучший автомобиль IRC подвергся основательному апгрейту. И если из видимых изменений наиболее заметным стала приставка «s» к цифровому индексу, то под кевларовыми доспехами проведена колоссальная работа. Во-первых, в содружестве с французскими мотористами из Oreca (Fabia для ледовых гонок — также их рук дело) чехи подготовили новую генерацию 2-литровой «четверки». Ради понижения центра тяжести они практически положили плашмя ра-

Тактика спортивного директора «шкоды» Михала Храбанека сработала. И если на Азорах подстраховка Андреасу Меккельсену не понадобилась, то на Канарах Ян Копецки справился со своей задачей на все сто.

диатор плюс наклонили на 25 градусов самый тяжелый узел — блок цилиндров. Параллельно благодаря перекомпоновке некоторых узлов (каких именно, люди в белых халатах не сказали даже нам) конструкторы улучшили и без того близкую к идеалу развесовку. Смело можно предположить, что изменениям подверглась и система выхлопа, поскольку куда-то исчез иерихонский отстрел при переключении передач вниз.

Другое дело, что если чешская дружина подошла к началу сезона во всеоружии, то основные конкуренты фактически отказались от борьбы. Заводская команда Proton свернула раллийную программу, уйдя из IRC не противясь, а Peugeot Sport приостановил поддержку полужавовских команд, перегруппировав все силы на подготовку ралликара на базе новейшего семейства «208». После такого демарша на «суперфабии» стали пересаживаться даже те, кто вообще не имел отношения к названным маркам, предпочитая Ford Fiesta S2000 и Fiat Grande Punto Abarth.

Еще более серьезные изменения про-

изошли в командной тактике чешского бренда. Спортивный директор «шкоды» Михал Храбанек сделал ставку на действующего победителя серии Андреаса Меккельсена. Напомним, в прошлом сезоне тогда еще 21-летний пилот дилерской команды SKODA UK Motorsport умудрился переиграть заводских пилотов Юхо Ханнинена и Яна Копецки. Норвежский вундеркинд считается самым перспективным раллистом серии IRC и всерьез претендует на место в заводской команде VW, которая с сезона-2013 будет "пикироваться" в WRC. Пока немецкие конструкторы доводят свой Polo WRC, команда выступает на этапах чемпионата мира на SKODA Fabia S2000. Так что главная задача Меккельсена в этом году — набираться опыта. Поэтому, в отличие от Яна и Юхо выступать по полной программе в Intercontinental Rally Challenge будет только он. Чех же и финн сосредоточатся каждый на своей задаче, Копецки должен выиграть чемпионат Чехии, а Ханнинен — европейское первенство, которое через год сольется с «челленджем» и станет еще более весомой альтернативой чемпионату мира. В «межконтинентальном турнире» чех и финн в основном будут стартовать через раз, страхуя Миккельсена и отбирая очки у конкурентов норвежца. И одно-

временно приносить баллы для третьего подряд чемпионского титула в зачете производителей.

SATA Rallye Acores



Организаторы самого старого «звездного сбора» - Rallye Monte Carlo — смогли отстоять свой формат соревнований и франко-монакская гонка вернулась в лоно чемпионата мира. Поэтому Intercontinental Rally Challenge начался не в январе, а в день Советской Армии и Военно-Морского флота. Зато на куда более теплом курорте — честь открывать сезон предоставили SATA Rallye Acores, которая обычно проходит в июне. Другое дело, что летом гонка радует всех солнцем, легким бризом и райской красоты живописными пейзажами. Но не в конце февраля, когда на Азорах (точнее на Сан-Мигеле — крупнейшем из островов португальского архипелага) льет как из ведра, основательно размывая грунт самого отдаленного этапа IRC. Но ближе к теме, в столь непростых условиях Миккельсен еще раз доказал, что едет тем быстрее, чем сложнее покрытие. И шефская помощь Ханнинена ему особенно



не понадобилась. Варяг первенствовал в 11 из 14 спецучастков (включая легендарный этап по краю затопленного вулкана), доведя свою беспроектную серию в IRC до трех этапов. Впрочем, именно Ханнинен оказался тем, кто спас подмоченную интригу гонки. Только 30-летний финн оказался способным ехать в темпе, навязанном лидером. Увы, прошлогодний победитель «Азоров» потерял шансы на победу после разворота на СУ4. Впрочем, уже тогда его отрыв от конкурентов был более чем весомым. В числе оных были заметны только Бруно Магалаеш и Бриан Буффье. Но если в прошлом сезоне парни из Peugeot Sport серьезно осложняли жизнь пилотам чешской марки, то на этот раз соперничали разве что между собой за нижнюю ступень подиума. И то недолго, быстрееший из местных пилотов кувыркнул свой Peugeot 207 S2000 на СУ6 и «бронза» досталась французу, уступившему лидеру целую вечность — более двух минут.

Rally Islas Canarias



Второй раунд «межконтинентального» турнира прошел неподалеку от стартового, также посреди Атлантического океана. Но помимо средиземноморского климата, томной паромной переправы и внушительного преимущества «шкодовских» пилотов общего между этапами было мало. На узком, но идеально ровном асфальте острова Гран-Канария Микельсена страховал Копецки, один из лучших европейских специалистов по твердому покрытию. И оба с самого старта полетели так, что вопрос о претендентах на победу отпал сам собой. Чемпион и вице-чемпион то и дело отбирали друг у друга первую строчку абсолютного зачета, еще раз подтверждая славу Islas Canarias как одного из самых жесточесных этапов. Достаточно вспомнить, что год назад Ханнинена и Копецки здесь разделили 1,5 секунды. На этот раз разрыв между претендентами ни разу не превысил шести секунд.

После субботней секции Копецки выигрывал у Микельсена 1,2 секунды, но варяг сумел переломить ход гонки и перед финальным, 15-м спецучастком его отрыв составлял 3,6 секунды. Увы, исход этой красивейшей дуэли (у них был паритет по числу побед на допах) решила копечная поломка электрического разъема одной из форсунок – мотор у действующего чемпиона «затроил» и Андреас разом уступил полминуты. Впрочем, даже такой проигрыш не лишил его второго места, лидеры оторвались от пелетона более чем на три минуты, то есть могли остановиться в одном из многочисленных придорожных ресторанчиков, отхлебнуть шампанского и все равно успеть на финиш раньше остальных.

SATA Rallye Acores
1-й этап, 23-25 февраля, Понта-Дельгада
(Азорские о-ва, Португалия)
14 СУ протяженностью 198 км, гравий, грунт
Стартвало 38 экипажей,
классифицировано 18



	Экипаж	Автомобиль	Время
1	А. Микельсен/О. Флорен	Skoda Fabia S2000s	2:12.43,2
2	Ю. Ханнинен/М. Марккула	Skoda Fabia S2000s	+25,1
3	Б. Буффье/К. Пансери	Peugeot 207 S2000	+2.04,8
4	З. Виганд/Т. Готтшальк	Skoda Fabia S2000s	+5.20,5
5	Г. Гасснер/К. Виха	Skoda Fabia S2000s	+6.23,9
6	Р. Мура/С. Эйро	Mitsubishi Lancer Evo 9	+8.43,5
7	А. Салюк/П. Черепин	Ford Fiesta S2000	+10.28,1
8	С.Силва/Ф.Нунес	Subaru Impreza N15	+16.00,1

Rally Islas Canarias El Corte Ingles
2-й этап, 15-17 марта, Лас-Пальмас (Гран-Канария, Испания)
15СУ протяженностью 241 км, асфальт
Стартвало 30 экипажей,
классифицировано 21



	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Я. Копецки/П. Дреслер	Skoda Fabia S2000s	2:21.46,5
2	А. Микельсен/О. Флорен	Skoda Fabia S2000s	+28,3
3	Л. Монсон/Х. Денис	Peugeot 207 S2000	+3.13,6
4	З. Виганд/Т. Готтшальк	Skoda Fabia S2000s	+4.32,0
5	Ж. Перес/Э. Веласко	Peugeot 207 S2000	+7.29,3
6	Ж. Винье/Ж. Меркадер	Suzuki Swift S1600	+9.00,3
7	Г. Анцустеги/Г. Суарес	Suzuki Swift S1600	+9.18,9
8	А. Марреро/В. Марреро	Honda Civic Type-R	+11.27,4



Личный зачет после 2-х этапов

	Экипаж	Автомобиль	Очки
1	А. Микельсен/О. Флорен	Skoda Fabia S2000s	43
2	Я. Копецки/П. Дреслер	Skoda Fabia S2000s	25
3	З. Виганд/Т. Готтшальк	Skoda Fabia S2000s	24
4	Ю. Ханнинен/М. Марккула	Skoda Fabia S2000s	18
5	Л. Монсон/Х.Денис	Peugeot 207 S2000	15
6	Б. Буффье/К. Пансери	Peugeot 207 S2000	15
7	Ж. Перес/Э. Веласко	Peugeot 207 S2000	10
8	Г. Гасснер-мл./К. Виха	Skoda Fabia S2000s	10



Зачет производителей после 2-х этапов

	Автомобиль	Очки
1	Skoda	43
2	Peugeot	27
3	Honda	18
4	Renault	7
5	M-Sport	4
6	Subaru	2

Трофей «Йогурт со льдом»

Нынешний сезон ледовых гонок был как никогда коротким — два с половиной месяца, 7 этапов, 15 гонок. Тем не менее по насыщенности баталиями, протестами и даже скандалами он превзошел все 22 предыдущих сезона. Впрочем, по-другому и быть не могло, ведь теперь почти половина нынешнего пелетона — экс-пилоты Формулы-1. А эти ребята, как известно, красиво проигрывать не умеют...

Когда-то эти ледовые гонки были просто покатушками скачущих лыжников. Ну хорошо, не столько лыжников, сколько гонщиков, вынужденных маяться межсезонье в поисках хоть какой-то скорости. Ведь не все были в состоянии наскрести по сусекам на сверхдорогие «Монте-Карло» и «Париж-Дакар». Но постепенно серия приняла привычный ныне вид с неизменным генеральным спонсором, четким регламентом, телевизионными эфирами. Не хватало только постоянных команд-участниц.

Давиды и Голиафы

Да, начиная с середины 90-х в Trophée Andros шумно захаживали фирменные команды BMW, Nissan, Mega, Kia, Opel, Fiat, Toyota, но до острого противостояния все как то не доходило. Одни, удовлетворившись парой титулов, переходили в другие дисциплины. Другие наоборот

— сворачивали программы, не в силах победить любителей на переделанных до неузнаваемости Citroen Xsara и Daewoo Nexia. И только когда в сезоне 2008/2009 в серии «сошлись не на жизнь» два равноценных соперника — Renault и ŠKODA, ее популярность взлетела как никогда высоко. Ведь помимо техники принципиально иного уровня подготовки обе команды заанга-

жировали суперпилотов. «Ромб» сделал ставку на четырехкратного чемпиона мира Алена Проста, выступающего в ледовой серии без малого десятков лет.

Фирменная команда чешской марки, для которой важнее командный титул, ангажировала целый квартет пилотов, прошедших суровую школу выживания под названием Формула-1.

Старикам здесь место

Помимо полноприводной и полноуправляемой техники (см. стр. 20-22), которая нигде больше не встречается, Andros Trophée уникален и «специалистами узкого профиля». В свое время именно такие никому не известные старожилы как Марсель Таррес, Дени Снобек, Бертран Бале, Ивен Стийвенар выжили пилотов с громкими фамилиями, заработавшими репутацию в различных чемпионатах мира. С ними не смогли справиться даже такие профи, как чемпионы

География ледовой серии не шибко богатая: горнолыжные курорты Альп и Пиренеев, из выездных этапов в Trophée Andros закрепились только крохотная Андорра.





Пилоты самой успешной команды Trophee Andros: Поль Бельмондо, Жак Вильнев, Оливье Пани, Франк Лагорс. Все прошли школу Формулы-1. На их счету 12 побед, 13 поулов и 28 подиумов.

В сезоне 2011/2012 пилоты ŠKODA Motorsport собрали целую коллекцию наград: «золото» в зачете производителей, победа в классе электромобилей, призы лучшему дебютанту и самой быстрой пилотессе кубка.

мира по ралли Марку Аллен, Ари Ватанен, Дидье Ориоли и быстрее гонщики мира Мишель Мутон и Ютта Кляйншмидт. Вот и на этот раз в рубку, устроенную коллегами по цеху, легко ввязались Жан-Филипп Дайро, принесший ŠKODA титулы в предыдущих сезонах и Бенжамин Ривье, выступающий под частным флагом на «фабии» предыдущего поколения. Достаточно сказать, что весь сезон борьба была столь плотной, что даже перед финальным этапом на «золото» претендовали пилоты сразу четырех команд.

Гонка в Клермон-Ферране предшествовала настоящей чехарда с погодой, поэтому нервозность буквально звенела в паддоке. Все приготовились ехать практически по бетону — из-за скорее апрельской, чем январской погоды ни снега, ни льда в окрестностях трассы не наблюдалось. Организаторы выгрузили на трассу 25 тонн сухого льда, чтобы первые старты прошли в привычном скольжении. Но горы есть горы — за пару часов до старта трассу пришлось расчищать от снега всеми доступными средствами. В итоге многие гонщики промахнулись с настройками и в финале схлестнулись многоопытный «профессор» Прост и еще один экс-чемпион Формулы-1 Жак Вильнев, только-только осваивающийся в ледовой серии.

Профессор всегда прав?

Только вот красивой дуэли колесо-колесо не получилось. В первой же послестартовой шпильке в «фабию» канадца сзади врзается партнер Проста Ивен Стийвенарт. Автомобиль Вильнева по инерции снесло наружу и он «об-





локотился» на Dacia Lodgy лидера, непроизвольно вытолкнув его за пределы трассы. Ситуация, сплошь и рядом случающаяся как в Trophée Andros, так и в трековых гонках, на кольце, в кроссе. То есть во всех тех дисциплинах, где одновременно стартуют множество гонщиков. На послегоночных «разборах полетов» комиссары классифицируют такие аварии как «гоночный инцидент», то есть когда никто не несет наказание. Люк Шоссон и Юг де Шоннак, директор SKODA France и босс гоночной команды, одновременно победно вскинули руки — во-первых, их подопечный умудрился не только остаться в гонке, но и возглавил ее. Во-вторых, Прост явно повредил тяги передней подвески и не сможет продолжить гонку. В-третьих, при таком раскладе чемпионом становится Ривье, идущий в турнирной таблице по пятам «профессора».

Тем не менее главный судья, вопреки здравому смыслу и призывам воспользоваться видеозаписями, назначил перезезд. И отправил Вильнева как инициатора аварии на последнюю стартовую позицию. Но самое некрасивое в данной ситуации то, что пока шли все эти споры, команда Проста без суеты чинила поврежденный автомобиль, что вообще-то запрещено регламентом...

Жак Вильнев запомнился всем не только благодаря мощнейшему выступлению в сериях CART и Ф-1, но и своим откровенными интервью. Вот и на этот раз канадец ни в чем себя не сдерживал, обвинив организаторов в подтасовке фактов и назвав серию «трофеем во имя Про-

Участие в серии Trophy Andros обходится частным пилотам примерно в 100 тыс. евро за сезон. Бюджет фирменных команд может зашкаливать за 1 млн. евро

ста». В свою очередь Шоссон дал понять, что организаторы серии уже не первый раз принимают столь неоднозначные решения. «Мы подготовили список спорных моментов для FFSA (французская федерация автоспорта — прим. авт.) и обязательно передадим его на рассмотрение, — прокомментировал ситуацию глава французского представительства SKODA. — Создается чувство, что судьи трактуют правила так, как им удобно. Поэтому мы серьезно задумались о необходимости своего участия в Trophée Andros».

Trophy Andros. Сезон 2011/2012

	Пилот	Автомобиль	Очки
1	Алан Прост	Dacia Lodgy Glace	823
2	Бенжамин Ривье	Skoda Fabia Ice	818
3	Жан-Филипп Дайро	Mini Countryman	817
4	Оливье Пани	Skoda Fabia Ice	784
5	Ивен Стийвенар	Dacia Lodgy Glace	764
6	Франк Лагорс	Skoda Fabia Ice	763

Зачет производителей

	Автомобиль	Очки
1	Skoda	708
2	Dacia	682
3	Mini	629
4	Renault	590
5	Ford	520
6	Toyota	383

Личный зачет.
Класс электрокаров

	Пилот	Очки
1	Кристоф Ферье	344
2	Эдрю Тамбе	332
3	Николя Прост	302
4	Франк Лагорс	300
5	Оливье Перно	265
6	Маргарит Лаффит	265

Анатомия чемпиона

Как устроена чемпионская Fabia Ice? Гораздо сложнее, чем можно подумать и тем более представить. Это настоящий прототип — болид, построенный исключительно для отдельно взятой дисциплины автогонок. У Fabia Andros Trophée нет общего ни с серийной, ни даже с раллийной «фабиями». «Королева льда» начисто лишена всего, что делает езду комфортабельной, безопасной и приятной. Вместо высококачественной стали кузовные

Наименьшая «свобода действий» касается двигателя: он должен быть построен на базе серийного. Коленвал так же должен быть серийным. Чтобы исключить применение дорогостоящих материалов минимальная масса поршня — 450 гр., маховика — 5 кг. Блок управления — однотипный для всех двигателей серии Magneti Marelli ME4S.

Ради лучшей развесовки двигатель переместился за спинки передних сидений и расположен продольно. 3-литровый, 24-клапанный V6 с распределительным впрыском развивает мощность 400 л.с. при 7500 об/мин и крутящий момент 360 Нм/5500 об/мин. Обороты силового агрегата ограничены на отметке 7500 об/мин.

Трансмиссия не только полноприводная, но и полноуправляемая. Для максимального предотвращения пробуксовок — дифференциалы повышенного трения.

Рулевое управление — реечное, с двумя шестернями на рейке. Задний рулевой механизм — с прогрессивной характеристикой. Соотношение между углами поворота передних и задних колес настраивается в зависимости от особенностей трассы.

Коробка передач — 6-ступенчатая секвентальная М6, производства Sadev, с фиксированными на сезон передаточными числами. КП однотипная для всех автомобилей, участвующих в серии Trophée Andros.

Для максимального доступа к узлам и агрегатам автомобиля кузов выполнен интегрально и фиксируется защелками, передний капот объединен с крыльями и фронтоном, задний выполнен заодно со всеми теми панелями, которые дальше центральной стойки.

Даже топливный бак нестандартный — он выполнен из сверхжесткого пластика и заполнен невоспламеняемой пеной. 25-литрового резервуара хватает на пару 3,2-километровых заездов. Средний расход топлива — 25 л/100 км.



панели выполнены из стеклопластика. Двигатель перекочевал в салон, передний привод уступил место уникальной трансмиссии со всеми ведущими и управляемыми колесами. Секвентальная коробка передач с зубодробильными переключениями стоит дороже базовой «фабии», а ресурс не превышает двух этапов. Зато такая Fabia Ice может на равных сражаться с топовыми суперкарами от Porsche и Ferrari даже на сухом асфальте. А на льду ей просто нет равных.

Поскольку несущей конструкцией является не кузов, а пространственный каркас из труб круглого сечения и включенные в его силовую схему двигатель и КП, все кузовные панели выклеены из стеклопластика. Сухой вес автомобиля — 960 кг плюс лидеру чемпионата полагается балласт в виде трех 20-киллограммовых стальных чушек.

Все повороты автомобили проходят боком, чаще всего в плотной, контактной борьбе. Стеклоочистители устанавливаются и на окна дверей. Поскольку в серии Trophée Andros принято катать звезд большого спорта, политики, шоу-бизнеса и прочих «свадебных генералов», в каждом автомобиле установлено «пассажирское» кресло.



Самый главный расходник — межколесные дифференциалы. Из-за постоянного дрифта механики меняют их превентивно после каждого заезда. Степень блокировки меняется подбором тарельчатых пружин.

Архитектура подвесок однотипна и хрестоматийна для ледовых гонок: независимая схема, двойные рычаги и длинноходные амортизаторы.

Тормоза на всех колесах дисковые, но не вентилируемые — гонки в основном проходят при минусовой температуре. Тормозные системы производства — AP Racing. Ручника нет.

Разрешен только один тип резины — Continental DD/Sport Continental Ice. Покрывки для гонок серии Andros, на основе дорожных. Все шины пронумерованы, лимит на этап для пилота — 6 покрышек. Меняться «шиповками» запрещено.

На каждой покрышке установлено 232 шипа с «европейской» высотой 14 миллиметров. Установкой шипов занимается та же фирма Dackproffsen из Швеции, что обслуживает компании, поставляющие шины для участников чемпионата мира по ралли.

Пересоленный рекорд

Насколько быстра ваша Octavia? 200 км/ч по GPS? «Паспортные» 237 км/ч у RS? 245 км/ч после «перепрошивки мозгов» и инсталляции гоночной системы выхлопа? А вот один homo sapiens из журнала EVO разогнал «октавию» до 365 км/ч и теперь она числится как самая быстрая среди серийных 2-литровых турбированных автомобилей.

Мы знаем, что все ребята их этого журнала ездят куда лучше, чем ходят, но результат журналиста Ричарда Мидена (227 м/ч) зарегистрирован и Octavia теперь официально в клубе «тех, у кого за двести».

Все началось во время званого обеда. Помешанный на рекордах Миден предложил главе SKODA UK Роберту Хезелвуду отметить 10-летие начала продаж заряженной версии Octavia RS «как-нибудь нестандартно». То есть шампанским, но призовым. Мол, предыдущий рекорд скорости для 2-литровых серийных автомобилей был установлен еще в 1998 году и равнялся всего ничего 216 миль/ч (347 км/ч). И

побить его при помощи современных технологий, продуктами которых оснащен RS в большом количестве.

Когда стороны ударили по рукам, возник куда более сложный вопрос — кто будет крайним? Кто в Великобритании возьмется предугадать погоду на год вперед на другом конце света, попутно превратив мирную «октавию» в болид для рекордных заездов. За который не будет стыдно на культовой «неделе» — так в мире больших скоростей называют фестиваль «Неделя скорости», который проходит в середине августа на высохшем соляном озере Бонневилль (Юта, США).

Вызов приняла инжиниринговая компания Revo Technik, помогающая претворять в жизнь самые колоритные проекты Volkswagen Group. По словам технического директора проекта Рикки Элдера, в процессе подготовки RS проще всего оказалось утроить значение пиковой мощности. Создающий рабочее давление до 2 бар турбокомпрессор Garrett, перепрограм-





мированная электроника управлением двигателя, гоночная система впуска/выпуска с нулевым сопротивлением и на выходе 2-литровый TSI выдал 600 л. с. и 450 Нм крутящего момента вместо штатных 200 л. с. и 280. Разумеется, соответствующим образом была модифицирована система охлаждения — ехать Мидену предстояло по безводному бонневильскому плато при температуре +40- +50 градусов по Цельсию.

Адская смесь

Отдельного упоминания заслуживает особое «рекордное» топливо — коктейль из метанола и гоночного бензина с октановым числом 120. Без ядовитого спирта никак — на максимальных оборотах инжекторы работают на полную мощность и не в состоянии «прокачать» большее количество топлива. «Если бы это был старый мотор, то мы бы просто поставили инжекторы от Audi R8. — приоткрывает завесу технологических секретов Элдер. — Но так как это новый двигатель TFSI, высокопроизводительные инжекторы для него пока не разработаны. И нам пришлось использовать два обычных дополнительных инжектора, впрыскивающих во впускной тракт метанол, который смешивался с водой в пропорции 1:1 для охлаждения поступающей смеси».

Благодаря рекорду, установленному на соляном плато в Солт Лейк Сити Octavia RS Bonneville Special стала новым членом легендарного клуба «200 миль в час Бонневилль», а также самой быстрой моделью ŠKODA в истории.

Разумеется, чтобы реализовать возросший потенциал, конструкторы применили заниженную гоночную подвеску. Для лучшей курсовой устойчивости пружины укоротили, выбрали более жесткие амортизаторы. Отличные низкопрофильные Goodyear Eagle A1 на ажурных 18-дюймовых «легкосплавах» заменили на стальные 15-дюймовые диски (передние тормоза в них просто не влезли) с аэродинамическими колпаками и рекордные шины Goodyear Eagle Land Speed. Вслед за передними тормозами в утиль отправились сиденья и диван, обшивка салона, стеклоподъемники, звукоизоляционные материалы,

кондиционер, аудиосистема — все то, что не помогало автомобилю разогнаться. В свою очередь «рекордсмен» приобрел специально изготовленный под гоночный интеркулер передний

подрамник, облегченные кузовные панели из пластика и обязательные для «рекордных» автомобилей (как того требует Southern California Timing Association) усиленный каркас безопасности, гоночные руль и кресло, систему пожаротушения, решетки на окнах и тормозной парашют. А вот КПП осталась серийной, так как большую часть времени Миден ехал на пятой передаче, конструкторы остановили свой выбор на «механике» от Octavia Greenline.

Соль-песок

Обычно установление рекорда скорости — та еще рутина, поскольку учитывать приходится буквально все — от относительной влажности и скорости бокового ветра до курса фунта относительно доллара. Только с календарем Майя стало легче — инки скомпрометировали себя, объявив нынешний год концом света, и теперь их «книга летоисчисления» исключена из обязательного реестра. Например, последний абсолютный рекорд скорости ставился на протяжении 9 месяцев. И тот факт, что Миден уже в самом начале «недели» преодолел планку «200» (202,15 м/ч или 325,33 км/ч), был воспринят старожилками с удивлением, а командой с энтузиазмом. Ну а после того, как к концу фестиваля результат улучшился до 214,756 м/ч (345,616 км/ч)

стало понятно: рекорд — вопрос времени. Оставалось только правильно угадать, при каких обстоятельствах совершать попытки, количество которых регламентируется суровой комиссией и сколько еще продержится соляная корка, которая после «недели» превратилась из твердой как камень в сыпучую. Хоть бери совок и насыпай в пачки а-ля «Соль Экстра». И действительно, еще через пару дней Octavia RS Bonneville разогналась до ураганных 227,08 м/ч (365 км/ч). Точнее, до умопомрачительных — ураганам такие скорости непосильны. Даже самый разрушительный из них — с не менее женственным именем Catrina — дул со скоростью 280 км/ч.



<http://www.youtube.com/watch?v=r4bglgGu5e8>



ИСТОРИЯ



Гостя из будущего

Skoda 110R. За рулем №11.1971

Гостья из будущего

В 1971 году в СССР впервые был проведен тест-драйв автомобиля иностранного производства. За год SKODA 110R намотала на кардан без малого 30 тыс. км, приняв участие во всероссийском автопробеге и журналистском «Интерпресс-ралли-72», собравшим во Львове полсотни журналистских экипажей со всех уголков социалистической Европы. Но советским автолюбителям купе больше всего запомнилось эдаким немым укором — мол, никакой социализм не мешает людям делать качественные вещи.

1971 год, согласно альманаху «Намедни» Леонида Парфенова, стал годом еврейской эмиграции, Дина Рида, магазинов самообслуживания ВАЗ 2101 «Жигули», моментально превратившихся в самый массовый автомобиль СССР. От себя добавим, что в том году журнал «За Рулем» провел первый в истории Советского Союза тест иномарки. Точнее, как говорят в Одессе, сразу два, первый и последний, поскольку следующего раза пришлось ждать 20 лет, когда страна Советов приказала долго жить. Уникальность ситуации была еще и в том, что купить и «шкоды», и любые другие авто иностранного производства было невозможно. Даже если они выпускались в идеологически правильных странах-членах СЭВ. Хотя во всех других государствах-подписантах Варшавского договора можно было приобрести и те же «Жигули», и немецкий Trabant, и румынский ARO. Причина всех этих перекосов и несуразиц была в политике КП СССР, считающей свой электорат, чуждым собственничества и больше всего любящим общественный транспорт. Поэтому и цены на автомобили были непомерно высокими, а очереди многолетними.

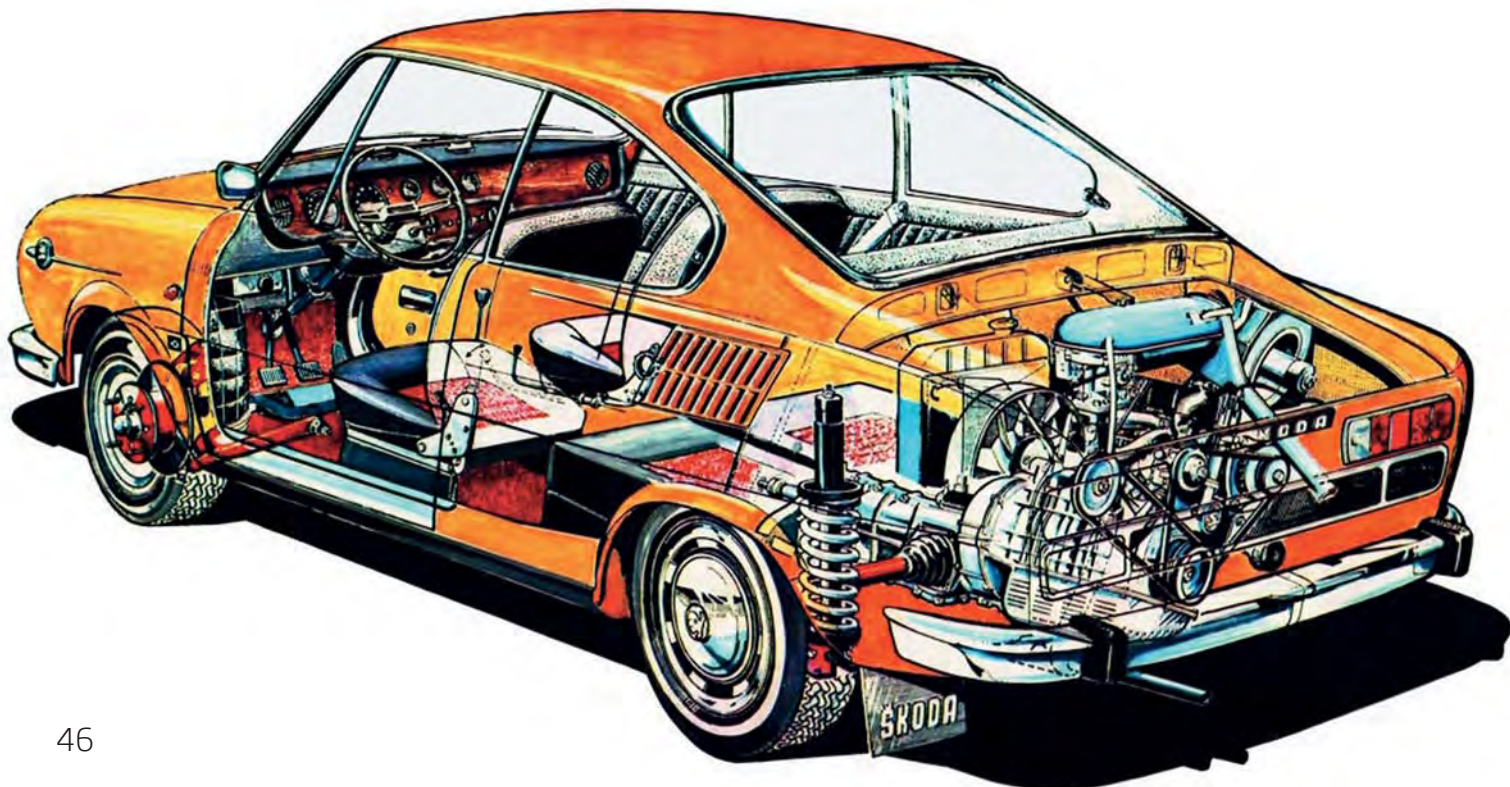
Условия тотального дефицита — нонсенс с точки зрения бизнесменов, особенно у таких профессионалов как внешнеторговое объединение Motokov (чешский аналог нашего «Автоэкспорта»), умудрявшегося торговать своими автомобилями по всему миру. Тот же «Автоэкспорт» десятилетиями закупал у них

грузовики, автобусы, троллейбусы и трамваи марки SKODA. А если предложить и легковушки с окрыленной стрелой? Рискнуть стоило, ведь «выгорел» же контракт на поставки Jawa и CZ, благодаря которым удалось частично решить дефицит мототехники в СССР.

У главы Motokov Войтеха Ржелки были отличные отношения с главным редактором «За Рулем» Марком Тилевичем, умело балансирующим между интересными автолюбителю темами и партийной «обязаловкой» — журнал являлся рупором ДОСААФ. И при этом, будучи узкоспециализированным изданием, выходил двухмиллионными тиражами. И все равно оставался дефицитом.

Пан Ржелка не раз помогал и принимал участие в организованном журналом «Слете друзей «Явы» — по сути первого в Советском Союзе фан-клуба одной марки. А тут редакция «ЗР» как раз готовилась с размахом отметить 50-летний юбилей, ударив автопробегом Москва-Вильнюс-Минск-Смоленск-Москва. Идея была в том, чтобы повторить маршрут первого всероссийского пробега 1912 года, в котором принимал участие и Laurin&Klement. Так что присутствие иномарки можно было легко оправдать, тем более что остальные участники были родными — по одной модели от АЗЛК, ВАЗ, ГАЗ, ЗАЗ и ИЖ. Редакционные выводы, опубликованные в ноябрьском номере «За Рулем» за 1971 год — на следующих страницах.

Канули в лету СССР, ДОСААФ, АЗЛК, ИЖ, «железный занавес» и геополитическое разделение на соц- и капстраны. SKODA, казавшаяся на фоне наших автомобилей гостьей из будущего, именно ей и стала. К ее наследникам давно уже не подходит определение «дешевые» — главное экспортное достоинство авто из соцстран. Надежные — да, технологичные — да. Передовые, комфортабельные, наши — да, потому что теперь «шкоды» собирают там, где они собирали толпы восхищенных зрителей.



1972



Легендарный
крейсер «Аврора».
Его залп
возвестил о начале
новой эры
в истории
человечества.

В городе Ленина
взял старт пробег,
организованный
редакцией журнала
с автозаводами
в честь юбилея
образования СССР.

За рулём 11



Шкода-110Р в Москве

ДВА ПЛЮС ДВА



Щиток приборов.



Так выглядит автомобиль внутри.

30

К месячнику чехословацко-советской дружбы.

Год назад редакция получила на испытания ярко-оранжевый автомобиль непривычных форм — спортивное купе «Шкода-110». Наши автомобилисты не знакомы «воочию» с машинами такого типа (в социалистических странах их выпускает только завод «Шкода»).

Что мы знаем об автомобилях-купе? Они, как правило, отличаются от базовых моделей не только формой кузова, но и более щегольской отделкой, большим комфортом. Подобно гоночным автомобилям у них рулевое колесо малого диаметра и есть тахометр. И двигатель несколько форсирован по сравнению с мотором базовой модели. Такие автомобили предназначены прежде всего для эксплуатации на хороших шоссе и автострадах, для дальних путешествий на высокой скорости. Хороши они и в городе благодаря приемистости. Все сказанное относится к «Шкоде-110Р», которая по этим причинам дорожке седана «Шкода-110».

Сегодня, когда проходит месячник чехословацко-советской дружбы, мы расскажем о наших впечатлениях от тридцати тысяч километров на «эрке» (Р-купе), как ее называют в Чехославкии.

Внешность «Шкоды-110Р» обращает на себя внимание. В потоке машин и на стоянке автомобиль сразу выделяется среди своих собратьев. Стремительный контур, очень большая площадь остекления — вид, действительно, спортивный. Очень яркая окраска машины вызывает соответствующую реакцию водителей и пешеходов, делает автомобиль хорошо заметным даже в сумерках.

Рассмотрим купе поближе. «Анатомические» передние сиденья удобны, хорошо «держат» тело, плавная регулировка наклона спинок позволяет выбрать привычную, наиболее удобную посадку. Пожалуй, правда, не лишне, если бы спинки передних сидений были выше и заканчивались подголовниками. Для сравнительно дорогой и динамичной машины это уже не роскошь, а необходимость. Задние места не так комфортабельны. Жестковаты, мало пространства для ног. Вход и выход сзади неудобны. Но ведь «Шкода-110Р» и не рассчитана на путешествия в большой компании. Это машина для двоих, хотя при необходимости (на малые расстояния) в ней можно ехать даже впятером. Короче, это купе типа «2+2» с присущими ему особенностями.

Оформление салона и органов управления выдержано в спортивном духе. Круглые циферблаты стрелочных приборов и цветные контрольные лампочки, выставленные в ряд тумблеры и

выключатели напоминают кабину самолета. Все современно, красиво. И, опять же, подчеркивает спортивность и «нестандартность» автомобиля. Но, оценивая приборы и лампы, нельзя не сделать несколько местных замечаний. Было бы очень полезно добавить к сигнальным лампочкам еще одну — контроль ручного тормоза. Она встала бы в центре панели между тахометром и спидометром, и ее мигающий красный сигнал предохранил бы рассеянного водителя от движения с затянутыми колодками задних колес.

Маленькое рулевое колесо (тоже «спортивный стиль»!), кажется прямо каким-то игрушечным. Поначалу очень странно действовать им: корректировать направление требуется короткими, точными движениями рук, а рулю от упора до упора нужно всего лишь три оборота. Но к этому быстро привыкаешь и даже находишь удобной такую «близкую» связь с дорогой.

Мы уже упоминали о большой площади остекления. Обзорность хороша. Форма стекол, отсутствие рамок на дверях подчеркивают элегантность и легкость форм всей машины. Но есть здесь и некоторые неудобства. Так, щетки «дворника» оставляют на изогнутом лобовом стекле слева довольно значительную мертвую зону. Предметы, которые вы кладете на полку под большим и сильно наклоненным задним стеклом (неизбежная особенность почти всех купе), отражаясь в нем, как а зеркале, мешают следить за дорогой сзади. Зимой оно сильно запотевают и обмерзает: необходим обогрев его или обдув теплым воздухом.

По динамике разгона «Шкода-110Р» обладает, как и требуется от спортивного купе, ярко выраженной индивидуальностью. Несмотря на рабочий объем всего в 1107 см³, ее приемистость находится на уровне «Жигулей» и «Москвича-412». Пожалуй, первые секунды даже чуть лучше. Мы первыми уходили от светофора, а потом «москвичи» и ВАЗы выравнивались со «Шкодой». Максимальная скорость, которую нам удалось замерить, достигала 140 км/час, а разгон с места до 100 км/час занимал 19 секунд. Чтобы получить необходимую для этого мощность, на моторе «Шкоды-110Р» применены более широкие, чем у стандартного базового автомобиля, фазы газораспределения, двухкамерный карбюратор и увеличена до 9,5 степень сжатия. Поэтому автомобиль нуждается в высокосортном бензине. «Экстра» или АИ-98.

Расход топлива сравнительно мало зависит от дорожных условий и стиля езды. Зимой в Москве при интенсивном движении с частым торможением и разгоном он составлял 8,5-9 л/100 км, летом снизился до 7,5-8 л/100 км. В дальнем пробеге по шоссе с высокими скоростями (на протяжении трех с лишним тысяч километров в среднем 83-85 км/час) расход бензина составлял 7,9 л/100 км.

Несколько слов о фарах. Ближний свет вполне удовлетворяет: хорошо высвечивает правую обочину, не слепит водителей встречных машин. Дальний — для скоростной машины слабоват.

Поскольку у «110Р» силовой агрегат находится сзади, на задние колеса с полной нагрузкой приходится 57 процентов веса автомобиля. Такие машины склонны к заносу задних колес. «Не любят» они и бокового ветра. Чтобы исправить это неприятное для водителя свойство, характерное для всех заднемоторных автомобилей, на «Шкоде-купе» давление в шинах задних колес надо поддерживать на уровне 1,8 кг/см², а передних — лишь 1,4 кг/см².

Рассчитанная на движение по хорошим доро-

гам (не забудем, мы имеем дело со спортивным купе), эта машина отличается небольшим дорожным просветом — около 170 мм. Малая высота (1320 мм, что на 50 мм меньше, чем у «Запорожца-966») и низкое расположение подушек сидений затрудняют выход, особенно на тротуар, обычно лежащий примерно на 150 мм выше проезжей части.

Жесткая подвеска, которая идеальна для движения по автостраде на большой скорости, при езде по неровной дороге или городским улицам с трамвайными рельсами и участками брусчатки оставляет желать лучшего.

На «Шкоде-110Р» немало сделано для обеспечения безопасности. Это ремни, входящие в оборудование машины, мягкая облицовка панели, утопленные ручки, упоминавшийся яркий цвет кузова, сигнальные красные лампы в торцах дверей, аварийный мигающий свет всех ламп указателей поворота, сигнализатор исправности тормозов, «складывающийся» руль и многое другое.

Автомобиль безотказно работал весь этот год и в Москве, и на загородных дорогах, и на автомагистралях. Экипаж журнала выступил на «Шкоде» в VII Интерпресс-ралли по Закарпатья, занял пятое место в классе. Серьезных поломок или недостатков за тридцать с лишним тысяч километров пробега не отмечено. Но несколько незначительных все же было. Больше всего досаждал нам привод дроссельной заслонки карбюратора. Пять раз (четырежды у педали и один раз у карбюратора) обрывалась связывающая их стальная проволока-тяга. Это, конечно, легко устранимый, но неприятный дефект. Однажды, для разнообразия, лопнула сварка, соединяющая саму педаль дросселя с осью.

Неудачно, по нашему мнению, решено крепление внутренней облицовки дверей. Пласт-массовые кнопки не держат большие панели: недостаточно упруги. Облицовка все время отходит, и приходится поправлять ее два-три раза в день. Очевидно, лучше перейти на металлический крепеж. Из-за такого крепления облицовки приходилось все время поправлять и резиновые накладки-уплотнители стекол дверей. Их пазы, надевающиеся на отбортовку, недостаточно глубоки, и когда панель отходит и не прижимает резинку, та слетает.

Для наших условий особенное значение имеет поведение автомобиля зимой. С этой стороны машина прошла суровую проверку — вы помните, какая холодная была в Москве зима. В эту пору «Шкода» показала себя отлично. Даже в сильные морозы пуск двигателя не представлял никаких затруднений. Пусковая система карбюратора «Йиков» была на высоте. С антифризом в системе охлаждения и зимним маслом двигатель обычно начинал работать со второго-третьего включения стартера. Быстро прогревался. Уже через 5-10 минут после выхода из дома можно было ехать. Система охлаждения отлично справлялась и летом при 35-38-градусной жаре, и перегрева не было даже на горных дорогах с тяжелыми подъемами. Отопления же в сильные холода, пожалуй, не хватало. Машина не рассчитана на русский мороз.


В целом «Шкода-110Р» оставляет впечатление очень «темпераментной» комфортабельной машины с ярко выраженным спортивным характером. Она отличается хорошей устойчивостью и управляемостью, элегантным внешним видом.

А. БРОДСКИЙ

Фото С. Тапкина



ЕВРОКАР

AG — коробка передач; DSG — роботизированная коробка пере- дач; i, MPI, FSI — бензиновый двигатель; TDI PD, TDI CR — ди- зельный двигатель; 4x4 — подключаемые полный привод. Прайс-лист актуален по состоянию на 10 апреля 2012 года.				Модель	Комплектация	Двигатель	Цена, \$*		
Yeti				Roomster					
	Active	1,2TFSI/77kW	22 900		Praktik	1,2i/51kW	16 194		
	Active	1,2TFSI/77kW 7DSG	24 900		Praktik	1,4i/63kW	16 978		
	Ambition	1,2TFSI/77kW	24 600		Active	1,2i/51kW	16 063		
	Ambition	1,2TFSI/77kW 7DSG	26 600		Ambition	1,2i/51kW	17 203		
	Elegance	1,8TSI/118kW 4x4	29 000		Ambition	1,4i/63kW	17 984		
	Elegance	1,8TSI/112kW 4x4 6DSG	30 500		Ambition	1,6i/77kW	19 325		
	Elegance	2,0TDI CR /103kW 4x4	31 000		Ambition	1,6i/77kW 6AG	21 629		
	Elegance					Elegance	1,2i/51kW	17 569	
Fabia				Fabia Combi					
	Classic	1,2i/51kW	12 332		Classic	1,2i/51kW	13 897		
	Classic + кондиц.	1,2i/51kW	13 100		Classic + кондиц.	1,2i/51kW	14 082		
	Classic	1,4i/63kW	13 992		Classic	1,4i/63kW	14 947		
	Classic + кондиц.	1,4i/63kW	14 102		Classic + кондиц.	1,4i/63kW	15 582		
	Ambiente	1,2i/51kW	13 832		Ambiente	1,2i/51kW	14 697		
	Ambiente	1,4i/63kW	14 492		Ambiente	1,4i/63kW	15 347		
	Ambiente	1,6i/77kW	16 562		Ambiente	1,6i/77kW	17 512		
	Ambiente	1,6i/77kW AG	19 022		Ambiente	1,6i/77kW AG	19 952		
	Active	1,2i/51kW	15 432		Active	1,2i/51kW	16 368		
	Active	1,4i/63kW	16 162		Active	1,4i/63kW	17 087		
	Active	1,6i/77kW	17 342		Active	1,6i/77kW	18 272		
	Active	1,6i/77kW AG	19 802		Active	1,6i/77kW AG	20 752		
	Elegance	1,2i/51kW	15 792		Elegance	1,2i/51kW	16 745		
	Elegance	1,4i/63kW	16 512		Elegance	1,4i/63kW	17 462		
	Elegance	1,6i/77kW	17 697		Elegance	1,6i/77kW	18 629		
	Elegance	1,6i/77kW AG	20 152		Elegance	1,6i/77kW AG	21 089		
	Octavia A5				Octavia Combi A5				
		Ambition	1,6MPI/75kW		19 543		Ambition	1,6MPI/75kW	20 925
Ambition		1,6MPI/75kW 6AG	21 902	Ambition	1,6MPI/75kW 6AG		23 276		
Ambition		1,8TSI/118kW	21 672	Ambition	1,8TSI/118kW		23 079		
Ambition		1,8TSI/112kW 6AG	23 911	Ambition	1,8TSI/112kW 6AG		25 284		
Ambition		1,8TSI/118kW 7DSG	24 503	Ambition	1,8TSI/118kW 7DSG		25 876		
Ambition		1,9TDI-PD/77kW	23 005	Ambition	1,9TDI-PD/77kW		24 421		
Ambition		2,0TDI CR/103kW 6DSG	26 756	Ambition	2,0TDI CR/103kW 6DSG		28 121		
Elegance		1,6MPI/75kW	20 524	Elegance	1,6MPI/75kW		21 897		
Elegance		1,6MPI/75kW 6AG	23 038	Elegance	1,6MPI/75kW 6AG		24 412		
Elegance		1,8TSI/118kW	22 758	Elegance	1,8TSI/118kW		24 131		
Elegance		1,8TSI/112kW 6AG	25 046	Elegance	1,8TSI/112kW 6AG		26 418		
Elegance		1,8TSI/118kW 7DSG	25 639	Elegance	1,8TSI/118kW 7DSG		27 011		
Elegance		1,9TDI-PD/77kW	24 508	Elegance	1,9TDI-PD/77kW		25 926		
Elegance		2,0TDI CR/103kW 6DSG	27 892	Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG		29 265		
RS		2,0TFSI/147kW	30 024	Scout	1,8TSI/118kW		31 022		
Superb				Superb Comb					
		Comfort	1,8TSI /118kW	28 529			Comfort	1,8TSI /118kW	29 867
		Comfort	1,8TSI /118kW DSG	31 777			Comfort	1,8TSI /118kW DSG	33 178
	Ambition	1,8TSI /118kW	29 531	Ambition		1,8TSI /118kW	30 914		
	Ambition	1,8TSI /118kW DSG	32 779	Ambition		1,8TSI /118kW DSG	34 203		
	Elegance	1,8TSI /118kW	33 542	Elegance		1,8TSI /118kW	35 011		
	Elegance	1,8TSI /118kW DSG	36 789	Elegance		1,8TSI /118kW DSG	38 300		
	Elegance	2,0TDI CR/103kW	37 343	Elegance		2,0TDI CR/103kW	39 343		
	Elegance	2,0TDI CR/103kW DSG	39 843	Elegance		2,0TDI CR/103kW DSG	41 843		
Elegance	3,6 V6 FSI/191kW DSG 4x4	57 407	Elegance	3,6 V6 FSI/191kW DSG 4x4	58 707				

*Все расчеты осуществляются в гривнах по курсу НБУ на день оплаты + 1,5%. На все автомобили предоставляется гарантия сроком на два года без ограничения пробега. Доплата за цвет металлик не включена в данный прайс-лист. Дополнительная информация — на сайте www.eurocar.com.ua.



ŠKODA Yeti. Справжній ПОЗАКЛАСОВИК! Від \$22 900

* Це розумно

** Усі розрахунки здійснюються у гривні згідно курсу НБУ на дату продажу +1,5%

Сертифіковані дилери: Київ: «Автоцентр Київ», (044) 494 3790, 490 1091; «Автотрейдинг-Центр», (044) 496 0404, 499 3297; «Європа-авто», (044) 451 4534; «Прага Авто на Петрівці», (044) 461 8131; «Прага Авто на Кільцевій», (044) 207 7700; **Бердичів:** «Ладасервіс», (04143) 4 2861; **Біла Церква:** «Трансфер», (04563) 5 3455; **Бровари:** «Паритет Моторс», (044) 355 0870, 355 0865; **Вінниця:** «Автотрейдинг-Вінниця», (0432) 55 2030; **Горлівка:** «Автосіті», (06242) 4 0299; **Дніпропетровськ:** «Автоцентр - Дніпропетровськ», (056) 790 5999; «Віамон», (0562) 34 0134; «Автоцентр-Україна плюс», (056) 376 2020; **Донецьк:** «Автоцентр Донецьк» (062) 349 4545; «Тоніка» (062) 306 2020; «Автоцентр Оптима», (062) 388 7077; **Житомир:** «Опад», (0412) 41 9330; **Запоріжжя:** «Агротехкомплект», (061) 289 1534; «Альфа-Плюс», (061) 289 0579; «Інтеравто-Плюс», (061) 220 0883; **Івано-Франківськ:** «Карпати Лада», (0342) 71 5536; **Кіровоград:** «Авто-Шанс», (0522) 35 1535; **Краматорськ:** «Талісман», (06264) 6 6777; **Кременчук:** «Автоцентр-Кременчук-2012», (0536) 77 7858; **Кривий Ріг:** «АСТ-Комбі», (0564) 90 2760; **Луганськ:** «Автоленд», (0642) 42 8113; **Луцьк:** «Промтехсервіс», (0332) 78 7388; **Львів:** «Автотрейдинг-Львів», (032) 294 9294; «Галич-Авто», (032) 270 2420; **Маріуполь:** «Автоцентр Маріуполь», (0629) 58 2890; **Миколаїв:** «Експрес-Авто», (0512) 55 4580; **Мукачеве:** «Форвард Автоцентр», (03131) 3 1332; «Закарпат-Авто», (03131) 5 2444; **Нова Каховка:** «Елвіс», (05549) 4 5495; **Одеса:** «Автотрейдинг-Одеса», (048) 734 3662; «Авто-Європа», (048) 741 1091; **Полтава:** «Ауді Центр Полтава», (0532) 68 7272; **Рівне:** «Вік-Експо», (0362) 28 8934; **Сімферополь:** «Автодом Сімферополь», (0652) 22 6459; «Блік-Авто», (0652) 54 3444; «Богдан - Авто Сімферополь», (0652) 60 5500; **Суми:** «Автоцентр-С», (0542) 77 3886; **Тернопіль:** «Джерман Авто Центр», (0352) 47 0007; **Харків:** «Автотрейдинг-Харків», (057) 760 1470; «Атлант-М Олексіївка», (057) 773 2266; **Херсон:** «Автоцентр-Херсон», (0552) 29 9063; **Хмельницький:** Торговий Дім «Євромоторс», (0382) 71 5000; Черкаси: «Автогор», (0472) 65 7252; **Чернівці:** «Авто-Форвард», (0372) 56 7056; **Чернігів:** «Метек», (04622) 4 1133.

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





Mobil 1



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

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

Mobil 1