



ŠKODA STYLE

№ 3 (20) 2012

Победа в Goodwood Festival of Speed

Драйв-шоу ŠKODA в Киеве

Тест Rapid 1.2 TSI



Максим Шкиндер

сегодня рисует «шкоды» завтрашнего дня



ŠKODA Octavia.
Час практичних рішень.
З пакетом ŠKODA Style —
доступніше до **12 000*** грн.

Малий шкіряний
пакет

Підлокітник
з Jumbo-box



Протитуманні
фари

Легкосплавні
диски

*Пропозиція діє з 1 вересня по 31 жовтня 2012 р. у дилерській мережі. Деталі на сайті www.eurocar.com.ua

Сертифіковані дилери: Київ: «Автоцентр Київ», (044) 494 3790, 490 1091 (Нивки); «Автотрейдинг-Центр», (044) 496 0404, 499 3297; «Європа-авто», (044) 451 4534; «Прага Авто», (044) 207 7070 (Петрівка); «Прага Авто», (044) 207 7700 (Кільцева); **Бердичів:** «Ладасервіс», (04143) 4 2861; **Біла Церква:** «Транс-фер», (04563) 5 3455; **Бровари:** «Паритет Моторс», (044) 355 0870, 355 0865; **Вінниця:** «Автотрейдинг-Вінниця», (0432) 55 2030; **Горлівка:** «Автосіті», (0624) 52 1225; **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) 7 7785; **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; **Херсон:** «Автоцентр-Херсон», (0552) 29 9063; **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) 64 1340; **Тернопіль:** «Джерман Авто Центр», (0352) 47 0007; **Ужгород:** «Форвард Автоцентр», (0312) 65 5655; **Харків:** «Автотрейдинг-Харків», (057) 760 1470; «Атлант-М Олександрівка», (057) 773 2266; **Хмельницький:** Торговий Дім «Євромоторс», (0382) 71 5000; **Черкаси:** «Автогор», (0472) 65 7252; **Чернівці:** «Авто-Форвард», (0372) 56 7056; **Чернірів:** «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.



СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

- 4 Драйв-шоу ŠKODA в Киеве. «Драйв без опасности»
- 6 Московский автосалон-2012. «В Сочи через Москву»
- 8 Goodwood Festival of Speed. «Затерянный мир»

АВТОМОБИЛЬ

- 14 Тест ŠKODA Rapid 1.2 TSI. «Генетический код»
- 18 Инфографика ŠKODA Rapid. «Секреты в разрезе»
- 20 Новая технология Varioflex. «Трансформеры»

ОБЩЕСТВО

- 24 Интервью с М. Шкиндером «Гость из будущего»

ТЕХНИКА И СПОРТ

- 30 Обзор чемпионата IRC-2012. «Перевыполнение плана»
- 34 Велогонка 99. Tour de France. «Испытание педалями»
- 40 Линейка велосипедов ŠKODA. «ŠKODA на двух колесах»
- 42 Результаты 6-10 этапов IRC. «Голы, очки, секунды»

ИСТОРИЯ И ПУТЕШЕСТВИЕ

- 44 Брно, столица Южной Моравии. «Первый после Праги»



Драйв без опасности



В компании ŠKODA уверены – если бы водители соблюдали самые элементарные правила дорожного движения, большинства ДТП удалось бы избежать. Чтобы напомнить об аспектах автомобильной безопасности, компания «Еврокар», официальный дистрибьютор младоболеславской марки в Украине, провела в Киеве беспрецедентную акцию «Драйв-шоу ŠKODA». На которую пригласила не только своих клиентов, партнеров, СМИ и потенциальных покупателей, но и всех неравнодушных к ПДД. Мероприятие проходило на парковке ТЦ «Блокбастер», условно разделенной на две части – интерактивную и «драйверскую».

В первой посетители могли на выбор пройти несколько обучающих упражнений и послушать лекции преподавателя Александра Золотарева о новейших технологиях в сфере безопасности дорожного движения. Отдельная зона была выделена под мобильную диагностику, где все желающие прошли базовую проверку своих автомобилей. Впрочем, наиболее востребованной на шоу была именно площадка с выложенной конусами слаломной трассой для тестирования новейших моделей семейств Fabia, Octavia, Yeti и Superb. За три дня работы шоу их испытали более 550 человек, параллельно получив уроки водительского мастерства от преподавателей



школы контраварийного вождения. Причем с самых азов, начиная с правильной посадки за рулем и заканчивая академическими приемами руления, торможения и разгона.

«Основная цель «Драйв-шоу ŠKODA», – прокомментировала открытие мероприятия генеральный директор компании «Еврокар» Марина Яковлева, – напомнить водителям о том, что, управляя автомобилем, они несут ответственность за других. Кроме того, в доступной форме познакомить всех участников с современными системами безопасности, рассказать, как они работают».

Пока родители тестировали автомобили, слушали курсы и получали уроки, подростки с удовольствием

«гоняли» на автосимуляторе, сидя за рулем настоящей раллийной «фабии» многократного чемпиона Украины по картингу, кроссовым, кольцевым и раллийным гонкам Павла Гонтового. Самыми маленькими занимались профессиональные аниматоры, которые проводили познавательные викторины и конкурсы с подарками как от компании «Еврокар», так и партнеров мероприятия – бренда моторных масел MOBIL 1, страховой компании «Краина» и магазина детских автоаксессуаров «Автопапа».

Главным призом шоу стала путевка на двоих на чешский этап раллийной серии IRC, который прошел 31 августа — 2 сентября в моравском городе Злин.



В Сочи через Москву

ŠKODA стала одним из крупнейших участников Московского Международного Автомобильного Салона, еще раз подчеркнув свои амбиции по завоеванию рынков России в частности и СНГ в целом.

Подготовка младоболеславского гиганта к ММАС-2012 началась с курьеза. Пресс-служба концерна заблаговременно (за пять месяцев до открытия салона) распространила пресс-релиз о готовящейся на ММАС мировой премьере специальной версии Yeti. Которая будет представлена в рамках спонсорства «Шкодой» зимних Олимпийских игр в Сочи под названием... Yeti Yalta. К чести чехов, они быстро разобрались в изобилии черноморских здравниц и всех прибывших в конце августа на ММАС в московских аэропортах встречали «правильные» Yeti Sochi 2014.

Эта же модификация стала эпицентром просторной (1160 кв. м) экспозиции чешского бренда. Основываясь на предпочтениях водителей экс-СССР, чехи скомбинировали 1,4-литровый 122-сильный бензиновый

К 2018 году ŠKODA планирует продавать 1,5 млн автомобилей в год, для чего будет выводить на рынок новый или обновленный продукт в среднем раз в полугодие

турбомотор TSI, полноприводную трансмиссию, 7-ступенчатую автоматическую коробку передач с двумя сцеплениями DSG, белоснежный окрас и глянцево-черную отделку Elegance. И, разумеется, логотипы и эмблемы зимних Игр.

Продажи «сочинского» Yeti начнутся уже в 2013 году и наверняка помогут реализовать амбициозные планы ŠKODA войти по продажам в первую тройку. И для этого у нее есть все предпосылки. Например, начало 2012 года стало для компании ŠKODA более чем



Rapid в первую очередь ориентируется на семьи, которые ищут просторный и доступный первый автомобиль с высокими потребительскими качествами

успешным в плане достижения поставленных целей. За первые семь месяцев в РФ было реализовано больше автомобилей с окрыленной стрелой, чем когда-либо прежде за аналогичный период. Объемы продаж выросли на 41,5%, достигнув 54,7 тыс. Всего же с 2005 по 2011 гг. на Руси армия клиентов марки возросла без малого в 10 раз: с 7,5 тыс. до 74,1 тыс. автомобилей.

Впрочем, основную ставку концерн делает на новейшее семейство Rapid, которое станет шестым в линейке компании, заняв нишу между моделями Fabia и Octavia. Хотя сборка «рапида» на заводе Volkswagen в Калуге начнется в первом квартале 2014 года, концерн рассматривает возможность более раннего старта продаж за счет импорта. «Rapid задает новые стандарты в сегменте экономичных седанов и, безусловно, закреп-

пит наши успешные позиции на мировом и российском рынках. Россия является одним из важнейших рынков для ŠKODA и занимает центральное положение в стратегии роста 2018, – говорит председатель Совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд. – Будучи одним из наиболее стремительно развивающихся рынков в мире, Россия имеет огромный потенциал для развития нашей марки. И мы будем поддерживать динамику роста, начало которой было положено в последние годы, и сделаем все возможное для повышения продаж автомобилей ŠKODA».





Затерянный мир

В полном соответствии с девизом «фестиваля скорости» «Young Guns – рожденные побеждать» – лучшим раллистом мероприятия стал 23-летний Андреас Миккельсен, опередивший 64 других экипажа.

Англичан овсянкой не корми – дай поохать «о днях былых свершений». О том, что Британия была «владычицей морскою», виндзорская династия правила миром, а автомобили Made in UK – самыми-самыми. Действительно, вплоть до 70-х Соединенное Королевство входило в тройку наиболее развитых автомобильных держав мира. Это сейчас все их более или менее крупные производители принадлежат чужестранцам, а в ту пору в Ту-

манном Альбионе насчитывалось под три сотни независимых брендов. Так что потомкам Генри Ройса и Уолтера Бентли действительно есть что вспомнить, глядя на проносящиеся мимо болиды забытых марок Armstrong, Lagonda, Frazer, Invicta, Railton, Napier бутылочно-зеленого «цвета Темзы». British Racing Green (с англ. – «британский гоночный зеленый»), как называют этот оттенок сами британцы.



Но есть нюансы

Тем более что и место предаться воспоминаниям более чем подходящее — родовое поместье Марчей в местечке Гудвуд, что в Западном Суссексе. В 1948-1970 гг. кольцевая трасса Goodwood Circuit, наряду с Silverstone, Brands Hatch и Aintree, была одной из самых востребованных по ту сторону Ла-Манша. Но кампания по усилению мер безопасности, начатая в 60-е годы, натолкнулась на нежелание хозяина, Фредерика Марча IX Дюка Ричмондского (к слову, не только гонщика, но и конструктора), что-либо менять и постепенно, к радости чабанов, рев моторов над Гудвудом стих. Вернуться

Вместе с поместьем в наследство Лорду Марчу достался старый аэродром и проложенный по его рулежкам Goodwood Circuit.

к истокам решил лорд XI, в миру Чарльз Гордон-Леннокс. Планы были наполеоновские, но по мере их воплощения внук своего деда столкнулся с таким количеством нюансов, что отказался не только от идеи привести Goodwood Circuit в соответствие с современными нормами безопасности, но и вообще реставрировать его. А с точностью до наоборот решил использовать свое поместье как антураж для ретрофестиваля и проложил 1,7-километровый участок трассы буквально под своими окнами. Поскольку эта дорожка не закольцована, то формально относится к «горной трассе» (англичане называют их «подъем на холм»), но перепад высот смехотворен — 11 метров против обычных многосотметровых. Но здесь никто не борется «за голы, очки, секунды». Скорее за внимание публики — раритетностью, родословной, сохранностью, качеством реставрации. И, конечно же, за разнообразие: где еще увидишь в одной очереди на старт монопосты предвоенных гран-при, лемановские спайдеры, болиды Формулы-1, индикаровские родстеры, рейдовые пикапы и драг-рейсинговые грузовики? Даже не во всяком сне. По словам многократного участника фестиваля, pilota ŠKODA Юхо Хяннинена, «сочетание великих автомобилей и знаменитостей разных эпох делает «фестиваль скорости» уникальным мероприятием. Мы каждый раз с нетерпением ждем возможности не только поучаствовать в нем, но и встретиться с нашими фанатами».





Олимпийская деревня

Первый «фестиваль» отгремел в Гудвуде в 1993-м, причем его формат оказался настолько успешным, что принципиально ничего не изменилось до наших дней. Если не считать интереса автомобильных компаний: в нынешнем фестивале из 40 спонсоров 26 – автомобильные производители. У каждого из которых – и это главное отличие современных фестивалей – был свой двухэтажный шоу-рум в своеобразной олимпийской деревне. Плюс еще дюжина экспозиций фирм и фирмочек, которым спонсорство столь масштабного и пафосного мероприятия не по карману. Совсем как автосалон, только на свежем воздухе.

У каждого из 26 автомобильных спонсоров «фестиваля» – свой двухэтажный шоу-рум

В свое время Марч, эксперимента ради, построил для презентации новых автомобилей закрытый павильон. И уже через год оказалось, что этого недостаточно – желающих презентовать свою продукцию перед потенциальными покупателями оказалось слишком много – ни в одной другой стране мира нет такого количества компаний, выпускающих собственные и переделывающих чужие спортивные, представительские, внедорожные, бронированные, ретроавтомобили. А в рамках «фестиваля внутри фестиваля» Supercar Paddock ежегодно случаются две-три мировые премьеры.

Королева-мать

Каждый год фестиваль приурочивают к какой-нибудь круглой дате, благо англичанам всегда есть что праздновать. В этом сезоне темой выставки стали «гоночные инновации Колина Чэпмена». Которые на самом деле можно праздновать каждые полгода. За свою недолгую карьеру этот гениальный конструктор успел построить целый ряд выдающихся дорожных спорткаров плюс множество гоночных болидов, тринадцать из которых завоевали чемпионские титулы в Формуле-1. Кроме того, чэпменовское КБ построило и «научило ездить» множество автомобилей на заказ для Aston Martin, Chrysler, Toyota, Ford, Opel, Talbot, Chevrolet, Isuzu, Kia, De Lorean и еще дюжины компаний, пожелавших остаться неизвестными.





Второй по представительности была коллекция спортпрототипов, построенных в 1982-1993 гг. по регламенту «Группы С». Этот период считается звездным часом подобной техники, построенной для «Ле Мана» и подобных ему марафонов – никогда ни до «Группы С», ни после нее гонки на выносливость (endurance race) не были столь популярными. Отдельную, статичную экспозицию представил часовой бренд TAG Heuer, собрав болиды всех команд Формулы-1, за которые выступал 4-кратный чемпион мира Ален Прост.

Ну а какой английский фестиваль без Ее Величества? Зигмунд Фрейд наверняка бы отвел душу, диагностируя коленопреклонение британцев перед патриархальным укладом времен какой-то там по счету королевы. Для них жизнь обитателей Букингемского дворца превратилась в самый настоящий сериал. И это при том,

Сегодня в рамках фестиваля проходит полноценный автосалон, на котором ежегодно случается паратройка мировых премьер

что виндзорский монархический дом давно утратил всякую политическую власть. На отдельной лужайке разместились тематическая выставка транспортных средств, которыми пользовалась глава англиканской церкви и верховный главнокомандующий вооруженных сил Великобритании: от парадных карет до самых обыденных автомобилей вроде санитарного транспорта с одноосным прицепом. В феврале 1945 года будущая Елизавета II вступила во «вспомогательную территориальную службу», своеобразные женские отряды самообороны, и прошла подготовку как механик-водитель санитарного автомобиля и даже получила воинское звание лейтенанта.

«Лесное ралли»

Впрочем, у Великобритании великие традиции не только в плане династий и кольцевых гонок. В 2007 году в близлежащих охотничьих угодьях бенефициара Марча был прорублен полноценный 2,5-километровый доп. Замысловатая конфигурация, чередование широких и узких участков, частая смена гравийной отсыпки, грун-





та и песка – организаторы старались сделать Goodwood Forest Rally Stage одинаково интересным и раллистам, и кроссменам, и рейдовикам. Если 1,7-километровое действо под окнами поместья – это скорее дефиле винтажной и не очень техники пред очей почтенной публики, то «лесное ралли» – полноценное соревнование.

Впрочем, когда идет дождь – это же Англия! – спецучасток становится непроходимым для всех без исключения типов техники. Но только не для ŠKODA. В этом году чехи приняли приглашение организаторов не просто поучаствовать, а выставить свои самые главные активы – экипажи Юхи Хянинена, Яна Копецки и Андреаса Миккельсена. То есть стали своеобразными хедлайнерами «фестиваля». Кроме того, компания Michelin, генеральный спонсор Supercar Paddock (и по совместитель-

ству партнер ŠKODA Motorsport), устроила в социальных сетях опрос на тему самого-самого суперкара всех времен и народов King of Supercars: The Final Race. Между участниками разыгрывались билеты на фестиваль и особый приз – возможность проехать лесной доп в качестве штурмана Миккельсена. И норвежский пилот ŠKODA UK Motorsport не подкачал, показав на нем лучшее время из 64 экипажей 4 классов и как минимум на одного человека увеличив армию своих фанатов. По словам другого пилота ŠKODA Ян Копецки, в столь особенном месте как Goodwood Festival of Speed можно ощутить истинный дух автоспорта, получив уникальный опыт состязания с опытными пилотами, поделиться впечатлениями и пообщаться с поклонниками, которые знают про гонки даже больше чем ты.



Автомобиль

Генетический код

Тест ŠKODA Rapid 1.2 TSI

Секреты в разрезе

Инфографика ŠKODA Rapid

Трансформеры

Новая технология Varioflex



A white Skoda Rapid is shown from the front quarter view, parked on a paved road. The car's license plate is '2SD 6390'. In the background, there is a lush green landscape with rolling hills, fields, and a forested ridge under a clear blue sky. A metal guardrail runs across the middle ground.

Генетический код

В чертах нового Rapid нет даже намек на корни Aston Martin*. Но вот ДНК разных авто концерна VAG видны невооруженным глазом. Ну и что? Ведь в них закодирована составляющая успеха, так как новому детищу ŠKODA суждено стать бестселлером, коим никогда не быть английскому лифтбеку.

*В модельном ряду Aston Martin тоже есть пятидверный лифтбек с созвучным названием Rapide.





Этот лифтбек действительно планируют продавать сотнями. На рынке он занимает место аккумулятор между ŠKODA Fabia и новой ŠKODA Octavia. ŠKODA Rapid придет на смену столь любимой украинскими автомобилистами Octavia Tour. К тому же новая машина является основной частью стратегии развития компании до 2018 года, в котором ŠKODA планирует продать как минимум 1,5 миллиона автомобилей.

Вена - Братислава

Для знакомства со столь амбициозным авто мы прилетели в Вену, а оттуда уже на машинах отправились в Братиславу. Напрямую шкодовцы не говорят, на какой платформе создан Rapid, ограничиваясь утверждением, что новая модель просто использует проверенные модули. Но, как нам видится, за основу взят Polo Sedan. Только не так, как это выглядит в индийском варианте 2011 года, когда ему просто трансплантировали передок от ŠKODA Fabia.

Представление о будущем дизайне европейской ŠKODA Rapid нам в полной мере дал концепт-кар Mission L, показанный на автосалоне во Франкфурте в 2011 году. Теперь пришла пора познакомиться с реаль-

ной машиной. Rapid представляет собой первый серийный автомобиль, выполненный в новом дизайне марки. Об этом же свидетельствует и обновленный логотип.

Я полностью разделяю оптимизм шкодовцев, которые считают, что именно внешность «Рапида» будет одним из ключевых моментов, привлекающих к нему покупателей.

И передняя часть автомобиля наиболее ярко воплощает в себе новые элементы дизайна: решетка радиатора с девятнадцатью вертикальными пластинами в тонкой хромированной оправе; выразительные граненые фары, практически равные им по размерам противотуманки, элегантный «носик», которому, как мне кажется, суждено стать фирменной «фишкой» ŠKODA на ближайшие годы.

Машина кажется широкой, но не очень крупной. По длине Rapid немного не дотягивает до широко известного «Тура», но по колесной базе превосходит его на 90 мм. Так что в салоне новинки просторнее.

Большой диапазон перемещения кресла и руля позволяет сесть достаточно удобно. Хотя сиденья даже в самых дорогих версиях довольно просты. Выраженной боковой поддержки нет, но так легче выходить из автомобиля. А для лучшей поддержки ног не помешала бы регулировка



ŠKODA Rapid 2012 г.

- Бензиновые моторы: 1.2 MPI (75 л. с.), 1.2 TSI (86 л. с. и 105 л. с.), 1.4 TSI (122 л. с.)
- Дизельные моторы с системой Common Rail и сажевым фильтром: 1.6 TDI (105 л. с.), 1.6 TDI (90 л. с.) – со второй половины 2013 г.
- Все двигатели отвечают стандарту Евро 5.
- Коробки передач: механические 5- и 6-ступенчатые, роботизированная DSG 7-ступенчатая с сухим двойным сцеплением.
- Дебют в Европе – осенью 2012 г.
- Дебют в Украине – в 2013 г.

угла наклона подушки. Или я слишком многого хочу от, в принципе, недорогой машины? Но ведь, следуя немецкой идеологии в оснащении, ŠKODA Rapid предлагает множество отдельных опций. Вот и было бы одной больше – не страшно. Но мы встретили тут несколько действительно оригинальных решений. Например, под сиденьем водителя в ŠKODA Rapid размещен аварийный жилет, а в крышку лючка заливной горловины топливного бака вставлен скребок для очистки стекол ото льда. В подстаканник напольном тоннеле под центральной консолью можно поставить специальный держатель для мультимедийного устройства или смартфона. А рядом как раз разъемы для USB и AUX. Такие опции, как небольшой контейнер для мусора в двери и двухсторонний коврик в багажнике, теперь есть и у ŠKODA. За доплату также предлагается набор для багажного отделения – крючки, полки по бокам, три сетки для фиксации груза и мелких предметов.

Два возможных

Базовый агрегат для ŠKODA Rapid – бензиновый трехцилиндровый двигатель 1,2 л MPI мощностью 75 л. с. Нам предлагали также опробовать авто с более дорогими силовыми установками – 1,6-литровой 90-сильной дизельной и 1,4-литровой 122-сильной бензиновой в паре с роботизированной коробкой DSG. Но мы решили испытать Rapid с теми моторами, которые, на наш взгляд, будут наиболее популярны в Украине, – 1,2-литровыми турбированными бензиновыми, развивающими 86 и 105 л. с., и механическими КП.

Более мощный двигатель нам хорошо знаком. Такой же установлен на редакционной ŠKODA Yeti. И с «Рapidом» он справляется не менее уверенно. Машина позволяет легко ехать без помощи газа. С ростом оборотов плавно нарастает и тяга. А наиболее активен мотор на верхах. Подсказки на щитке приборов рекомендуют, какую передачу включить, порой с пропуском ступени – например, разогнавшись на третьей, пятую, а то и шестую. «Соображает» Rapid, как уменьшить расход топлива. И мотор на светофорах для этого послушно глушит. В результате мы уложились в 7,0 л на 100 км пути.

Однако у ехавшей следом 86-сильной версии даже без всех ухищрений экотехнологий Green tec компьютер показывал 6,8 л/100 км. На круг разница выходит небольшая, но данная версия менее динамична, что хорошо заметно, когда обе машины ускорятся при выезде на автобан или после проезда перекрестков. Коробка у этого автомобиля не 5-, а 6-ступенчатая, но в обоих авто рычаг перемещается коротко и четко, а педаль сцепления упругая и информативная. Так что управлять тягой в плотном городском потоке с частыми остановками и троганиями с места не составляет труда.

На фоне легких, но пустых «электрических» рулей на недорогих авто среднего класса рулевое управления Rapid с электрогидравлическим усилителем достаточно информативно. Может, любителям вращать баранку на парковках «пяточкой» она и покажется туговатой, зато на высокой скорости дает должное ощущение машины. Маневры Rapid выполняет быстро и точно. Жестковатая подвеска хорошо держит авто при перестроениях и в поворотах, в то же время не допускает дешевой тряски на залатанных дорогах. А тихие упругие потряхивания на сморщенном в стиральную доску асфальте дискомфорта не вызывают.

Щиток приборов знаком по другим авто концерна. Маршрутный компьютер с монитором в центре – во всех версиях, кроме базовой.



ŠKODA Rapid демонстрирует немецкий подход к оснащению: опций много, так что можно выбрать те, которые нужны именно вам, но за каждую придется заплатить отдельно.



В двух из трех комплектаций (кроме базовой) сиденья водителей оснащены регулировками высоты.



Более строгий стиль эмблемы – хромированная крылатая стрела и окантовка выразительно смотрятся на матовой черной подложке.

Ответ из Парижа

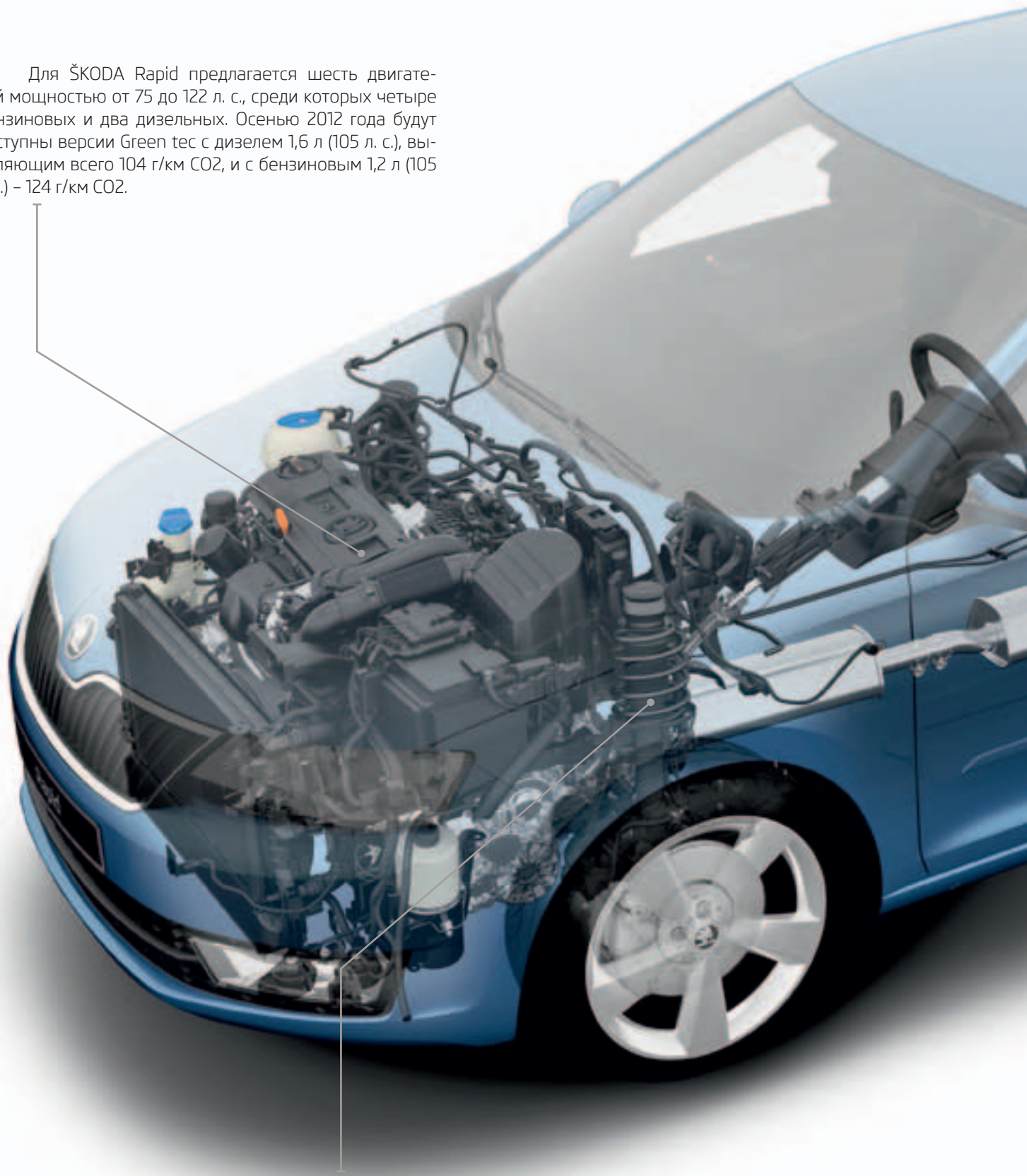
При правильной ценовой политике в Украине можно ждать бума продаж, но стоимость ŠKODA Rapid назовут на автосалоне в Париже. Европейская версия, с которой мы ознакомились, будет выпускаться на чешском заводе марки ŠKODA в городе Млада-Болеславе, а также в России и Китае для внутренних рынков этих стран. Есть все предпосылки для того, что сборка ŠKODA Rapid будет налажена и в Украине.

материал любезно предоставлен журналом «Автоцентр»

Автор: Дмитрий Чабан, фото автора и ŠKODA

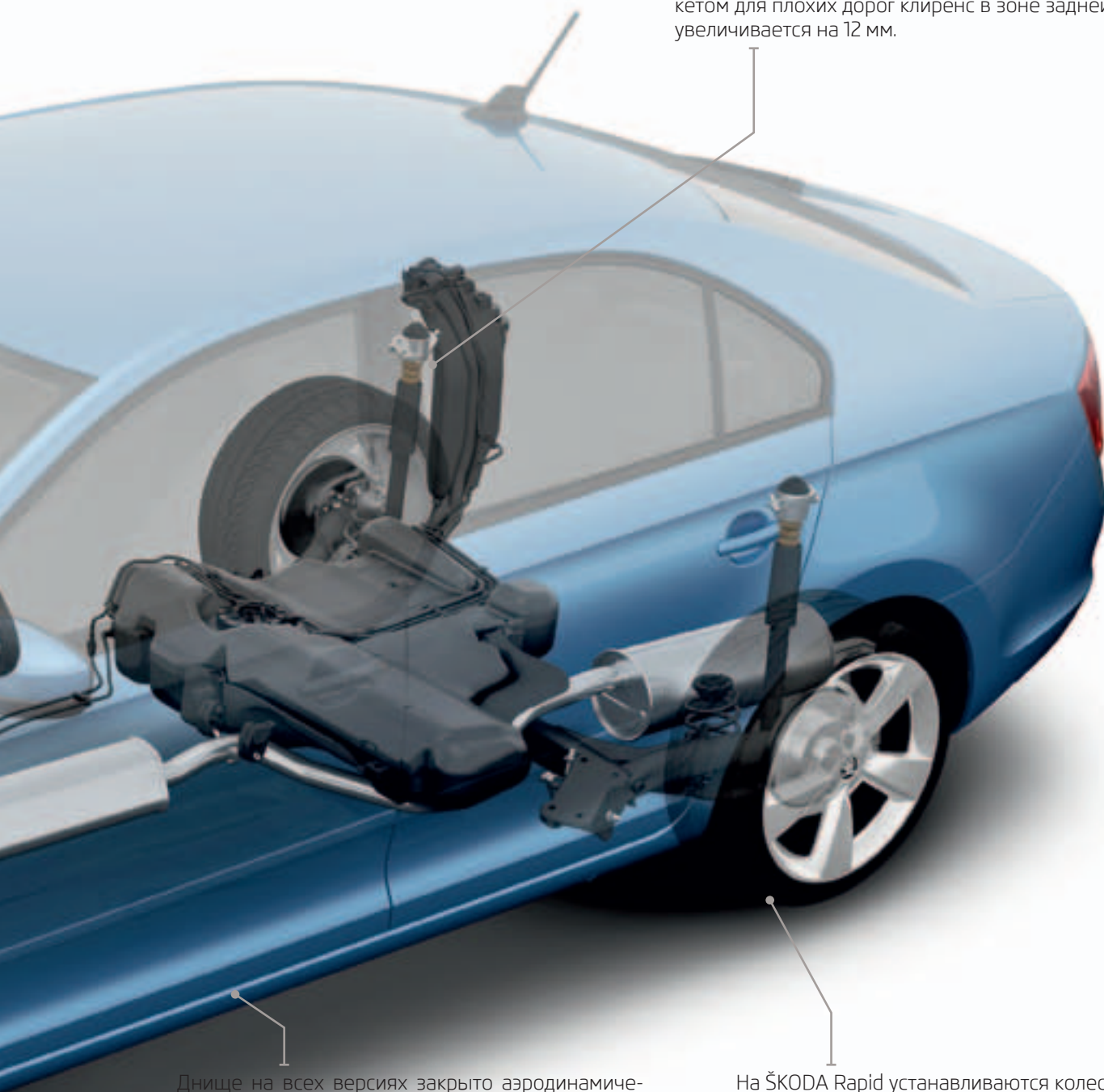
Секреты в разрезе

Для ŠKODA Rapid предлагается шесть двигателей мощностью от 75 до 122 л. с., среди которых четыре бензиновых и два дизельных. Осенью 2012 года будут доступны версии Green tec с дизелем 1,6 л (105 л. с.), выделяющим всего 104 г/км CO₂, и с бензиновым 1,2 л (105 л. с.) – 124 г/км CO₂.



Передняя подвеска McPherson с нижними А-образными рычагами. Стабилизатор поперечной устойчивости диаметром 20 мм. С пакетом для плохих дорог клиренс в зоне передней подвески становится выше на 15 мм.

Задняя подвеска – полузависимая со скручиваемой балкой. Диаметр стабилизатора здесь 18 мм. С пакетом для плохих дорог клиренс в зоне задней подвески увеличивается на 12 мм.



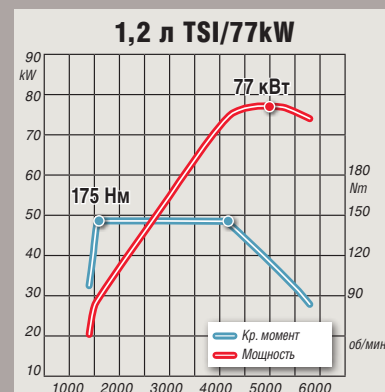
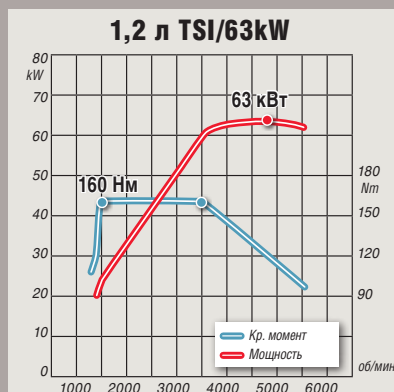
Днище на всех версиях закрыто аэродинамическими щитками. Благодаря этому уменьшаются завихрения воздуха, а соответственно, и аэродинамическое сопротивление.

На ŠKODA Rapid устанавливаются колесные диски диаметром от 14" (база) до 17" (опция).

Внешние нагрузочные характеристики двигателя 1,2 TSI



В движении заметно, что у 105-сильной версии бензинового 1.2 TSI тяги больше и отдает он максимальный крутящий момент в более широком диапазоне оборотов.





Трансформеры

Благодаря технологии VarioFlex модели Roomster и Yeti справляются с перевозкой грузов намного лучше, чем многие большие автомобили.

Комфортабельный салон на пять мест. Вместительный, как у грузового фургона, багажник. Бизнес-конфигурация с отдельными креслами. Все это можно воплотить в одном автомобиле. И не в минивэне, а в обычной легковой машине. Такими способностями к перевоплощению «шкод» наделяет VarioFlex — фирменная система трансформации салона, полностью отвечающая концепции Simply Clever.

VarioFlex сегодня можно встретить на Yeti и Roomster. Выбор обусловлен назначением этих моделей: они обе универсальны, практичны, рассчитаны на путешествия всей семьей и повседневное использование. Иными словами, от таких машин ждут исполнения

всех желаний, почти волшебства. И VarioFlex действительно помогает удовлетворить самые противоречивые требования.

В обычном состоянии салон, а точнее второй ряд сидений машины с VarioFlex ничем не отличается от прочих интерьеров: три места, три подголовника, три ремня безопасности... Но ключевое слово здесь именно «три», так как сзади у Roomster и Yeti установлены отдельные кресла. Уже это дает ряд преимуществ. К примеру, каждое из крайних сидений можно перемещать в продольном направлении. Сдвинули вперед на 80 мм — увеличили объем багажника, отъехали до упора назад на 70 мм — дали больше пространства сидящим «на галерке».





Если учесть, что у всех кресел также регулируется наклон спинки (в диапазоне 13,5 градусов), то становится понятно: VarioFlex позволяет каждому из пассажиров выбрать посадку по своему вкусу.

Правда, среднее место получилось чуть уже крайних, но на то есть свои основания. Конструкторы справедливо рассудили, что втроем на заднем диване ездят относительно редко, а когда заняты только два места, спинку третьего можно сложить — в такой конфигурации она выполняет функции подлокотника: на тыльной стороне есть мягкие вставки для большего комфорта, а по центру еще и пара подстаканников.

Но этим дело не ограничивается. Для дальних вояжей салону можно придать «капитанское» исполнение. Среднее кресло, которое, кстати, весит всего 11 кг, снимается за считанные секунды: спинка падает на подушку,

VarioFlex позволяет за несколько минут снять все кресла, и тогда кроссовер Yeti превращается в маленький фургон с грузовым отсеком объемом почти 1800 литров

полученный «сэндвич» становится вертикально, отщелкивается пара фиксаторов и... все! По плечу даже хрупкой девушке с красивым маникюром. Появившееся свободное место можно использовать для того, чтобы сдвинуть крайние сиденья ближе к центру машины на 80 мм или 110 мм (Yeti и Roomster соответственно). В итоге получаем в салоне четыре практически эквивалентных по удобству и комфорту места. Единственный нюанс — крайние сиденья не взаимозаменяемы друг с другом, поэтому при установке обращайте внимание на маркировку: как в наушниках, левое обозначается L, правое — R.





Приоритетный груз

Нечасто возите пассажиров, но уделяете большое внимание удобству перевозки грузов? Раздельные кресла второго ряда и в этом случае окажутся кстати. Если обыч-

Roomster — по-настоящему универсальный автомобиль. Перед вами лишь часть вариантов трансформации его салона

но для увеличения грузового отсека спинки задних сидений складываются в пропорции 60:40, то с VarioFlex выбор вариантов богаче — 40:20:40. Конфигурацию удастся подобрать для любой поклажи. Кроме того, всегда остается возможность перевезти длинномерный груз, например лыжи, сложив узкую центральную секцию спинки.

И не забывайте о механизме продольной регулировки — это тоже дает возможность выгадать лишние кубометры. А еще можно сложить все кресла или снять

их вовсе. Тогда легковые Roomster и Yeti превращаются в маленькие, но очень вместительные фургоны. Сравните показатели. Если в базовом варианте эти машины вмещают 415 л и 450 л (Yeti и Roomster соответственно), то при максимальном использовании грузовых возможностей цифры возрастают до 1760 л и 1780 л.

В плане удобства у Yeti есть еще одна примечательная вещь: складная спинка правого переднего кресла. Опустите ее (для этого надо всего лишь нажать на рычаг) и можете использовать для поклажи вообще всю длину салона. Или же с удобством «накрыть поляну» на пикнике: спинка способна выполнять еще и роль столика. Только не забудьте отключить правую подушку безопасности, как того требует инструкция. Так что при внешней компактности Yeti и Roomster действительно обладают многофункциональностью минивэнов. За что стоит сказать спасибо системе VarioFlex.

Автор: Валентин Андреев

Общество



Гость из будущего

Интервью с М. Шкиндром



Гость из будущего

О нем практически ничего не известно в Украине, а вот за рубежом у Максима Шкинтера бегущая впереди него слава гениального стилиста и большое светлое будущее. Самородок из Энергодара, получив блестящее образование в туринской школе дизайна IED, сегодня рисует «шкоды» будущего.



- Где рождаются дизайнеры?

- В моем случае – в городке Энергодар Запорожской области, в семье простых, но любящих друг друга людей. Дело было в мае 1986 года, через месяц после взрыва на Чернобыльской АЭС. Именно этой аварией друзья в шутку объясняют мое увлечение рисованием. Мои родители, практически ничего не имея, даже после свадьбы продолжали жить в разных общежитиях. И только с моим появлением нашли скромную комнатку в селе неподалеку от родного города. Где я, за не имением колыбели, прожил свои первые пол года в кресле.

- Когда появились первые настенные рисунки?

- По мере моего взросления в семье становилось все больше изрисованных книг, обоев и фотографий, где я выражал никому не понятные (и мне в том числе) креативные замыслы. Страсть к рисованию мне передавалась от родителей – у каждого из них были творческие задатки. Мама помогала мне делать домашние задания по рисованию и мастерить к праздникам стенгазеты, отец – перерисовывать с натуры игрушечные автомобили и самолеты.

- Ты учился в художественной школе?

- Не без того. Когда пришло время идти в среднюю школу, для определения уровня развития и последующей «сортировки» детей по классам, мне пришлось пройти через несколько тестов. Среди них было задание нарисовать человечка, которому в моем исполнении явно не доставало ушей. Помню, меня вежливо спрашивали: "посмотри, чего не хватает?", а я никак не мог понять в чем дело. Вот так я попал не в самый сильный класс, где проучился все 11 лет.

- И все это время...

- Да, все это время рисовал. А начиная с третьего класса еще и в художественной студии. Не могу сказать, что мною можно было гордиться, так как на родительских собраниях матери и отцу приходилось краснеть и выслушивать, что во время уроков я ничего не делаю, что в те





традках одни «почеркушки». Доставалось и классикам литературы – в учебниках у Пушкина, Толстого, Гоголя как минимум менялась прическа, появлялись очки и синяки под глазами. Пока я рос, случалось всякое: то я прогуливал обе школы, то напротив – получал грамоты и поощрения.

- То есть с вузом определился еще в начальных классах?

- По окончании школы (2003 г.) я поступил в Киевский институт декоративно прикладного искусства и дизайна. Изначально я хотел изучать графический дизайн или дизайн интерьеров, но денег на обучение не было, а конкурс на бюджетное отделение был настолько велик, что пришлось поступать на тот факультет, где он был более менее сносным. Помню, отец пришел домой и сказал, что отдал мои документы на факультет «промышленного дизайна». А я даже не знал что это такое. Но поступил, рассчитывая ко второму-третьему курсу перевестись. Да так втянулся в проектирование аудиоаппаратуры, настольных ламп, транспортных средств, что... Вот так я не стал графическим дизайнером.

- Когда появилось увлечение непосредственно автомобилями?

- Далеко не сразу. Помню, как-то у нас был проект электроинструментов и профессор заметил, что мои поисковые эскизы по форме очень напоминают концептуальные авто, которые я никогда не рисовал. И порекомендовал пообщаться со своим коллегой, более близким

к теме транспорта. И хотя тот не был преподавателем на нашем курсе, мы подружились и часами обсуждали как мои работы, так и серийные модели и автоновинки будущего.

Вот так с удивлением для себя я стал принимать активное участие в местных и международных конкурсах и выставках, где время от времени занимал призовые места.

- Откуда черпалось вдохновение?

- Поскольку в те годы интернет не был столь активно развит, всю информацию про авто я черпал из журналов и книг, делал вырезки и ксерокопии. В этом была своя романтика. А однажды я купил на Петровке журнал, где была опубликована статья со словами президента союза промышленных дизайнеров ICSID Петера Зеца: «около 85% решений о покупке автомобиля принимаются только на основе его дизайна». Эта фраза меня буквально очаровала. Осознание таких препятствий сегодня делает те усилия еще более ценными: сейчас я в считанные секунды найду нужный мне материал, а тогда это было делом случая или везения. Мы с друзьями покупали дорогие журналы только потому, что где-то посередине был разворот с красивым, цветным скетчем.

- Как ты попал в Турин, Мекку автомобильного дизайна?

- В 2007 году я защищал диплом бакалавра по теме «экстерьер легкового транспортного средства». Мои старания оценили на четыре балла и порекомендо-

вали подучиться общению со старшими – я настолько ярко отстаивал свои идеи и решения, что говорил с комиссией на тон выше положенного. Это был хороший урок, и уже через полтора года, к моменту защиты диплома специалиста, я уже был зачислен на магистратуру в итальянскую школу дизайна IED. Защитился я на «отлично», а через месяц, как только уладил все вопросы с документами, полетел на встречу Pininfarina, Bertone, ItalDesign, Alfa-Romeo, Maserati, Ferrari и т. д. – все мои преподаватели были именно оттуда. В IED занятия проводились по вечерам, поскольку преподаватели были практиками и в дневное время рисовали и проектировали те машины, которыми я еще недавно любовался в шоу-румах и журналах.

- Итальянский формат обучения сильно отличается от нашего?

- О да. Процесс обучения оказался невероятно сложным. Но очень интересным. Я выиграл грант на бесплатное обучение и оказался единственным «бюджетником», поэтому стал для остальных своего рода ориентиром и планкой. То есть мне нужно было всегда показывать высокий результат, защищать свой статус. Ведь не набрав в семестре определенного количества баллов, я рисковал потерять стипендию, что было совершенно не позволительно – семья и так тратила на меня все наши сбережения, чтоб я мог снимать комнату, питаться и существовать.

- Где ты жил? Чем вдохновлялся?

- Маленькая, но уютная комнатка с видом на Альпы, дешевое столовое вино и атмосфера Турина всегда держали в тонусе. Стимул был повсюду. Например, нашими потенциальными работодателями были сами преподаватели. Поэтому на любое задание студенты приносили «двойную порцию» проектов, делали все быстрее, сдавали раньше. Одним словом, старались всячески удивить, зацепить преподавателей.

- Какие проекты удалось реализовать?

- Финальной работой нашего курса стал совместный с компанией Abarth концепт-кар спортивного купе Scorp-Ion, полномасштабный макет которого был представлен публике на Женевском автосалоне 2011 года.

- Как ты попал в поле зрения ŠKODA?

- После первого курса учебы в IED я стал отсылать свое портфолио в разные компании. И уже в сентябре получил приглашение на собеседование от дизайн-ди-

ректора компании Йозефа Кабана. Но не о стажировке, как это принято и как я планировал, а сразу же о принятии на работу! Это привело меня в восторг и ошеломило. Дело было в разгар дипломной работы и я полетел в Чехию буквально на пару дней, чтоб не пропускать занятия. Собеседование прошло позитивно, но на радостях я забыл в Турине все свои документы и прилетел в Прагу с просроченной визой. В ожидании, когда мои друзья перешлют необходимые документы, я провел в Чехии целую неделю. Но мысль о том, что по окончании учебы я буду работать в ŠKODA, компенсировала весь стресс.

- А как прошла сама встреча?

- Мысль о том, что я увижу воочию автора Bugatti Veyron нагнетала волнений. И вот я уже сижу в приемной и отсчитываю секунды. Вдруг выходит Йозеф, приветствует меня и проводит в свой кабинет. К моему удивлению на столе уже лежат мои работы в распечатанном виде. Но сам разговор шел в легкой, абсолютно рабочей форме и беседовали мы не про автомобили, а про дом, мою семью, домашних питомцев и прочие, отстраненные от автодизайна детали. Я так увлекся, что забыл показать привезенные работы.

- То есть снова до окончания учебы ты уже был «на другом берегу». Как встретили в Млада-Болеславе?

- Когда я прибыл на работу, то оказался в студии самым молодым. И очень впечатлительным. Во-первых, от одной мысли, что еще вчера собирал заметки про дизайнеров из газет, а уже сегодня сам стал одним из них. Во-вторых, от того, что попал в будущее – вокруг стояли макеты будущих моделей, которые и сегодня никто не видит, часть из них будет показана в виде серийных моделей только через несколько лет. Как только я пересек впервые границу студии (куда вход строго ограничен даже для многих сотрудников ближайших отделов) и увидел ближайшее будущее компании, то стал смотреть на современные авто с неким скепсисом. Посудите сами: вы видите разработки будущего в течение всего дня, а после выходите на улицы и как будто попадаете в прошлое.

- В абсолютном большинстве студий дизайнеры постоянно конкурируют между собой. У ŠKODA Design Centre такая же практика?

- Среди нас дизайнеры со всей Европы, команда относительно небольшая, но очень сплоченная. Все друг другу помогают. Конечно же, есть и конкуренция, но в здоровых рамках спортивного духа. Независимо от того, чей проект выбирает руководство, над ним впоследствии трудится вся команда.

- Это правда, что у тебя до приезда в Чехию не было водительских прав?

- Да, мои коллеги долго не могли поверить в то, что автомобильный дизайнер не водит авто. Но поскольку нам приходится часто ездить на митинги-совещания-командировки, я в экстремально сжатые сроки сдал экзамены и сейчас обкатываю свою Fabia 1.2 TSI. А в конце октября, благодаря очень выгодным условиям лизинга для сотрудников, переседаю на Citigo. Мы каждые полгода пересеживаемся на новые авто, на которых выезжаем прямо из салона.





- Каково жить в провинциальном Млада-Болеслава после бурлящего Турина?

- Да-да-да, обстановка здесь иногда даже чересчур тихая и спокойная. Чтоб разрядить эту умеренность, на выходные мы частенько ездим в Прагу. А так, если активности хватает на работе, то по вечерам плаваю в открытом бассейне. Либо просто читаю книги, привезенные из дому – последней оказалась биография Стива Джобса, подаренная сестрой на день рождения. Обитаю я в резиденции для сотрудников фирмы, где стоимость жилья за месяц ниже среднего. Дорога до работы пешим ходом занимает примерно полчаса, а на авто – 10-15 минут с парковкой.

- Насколько «длинный» у тебя контракт?

- Уже через 12 месяцев мне предложили безлимитный контракт, который я подписал, и продолжаю трудиться на благо компании по сей день.

- Уже есть чем похвастаться?

- Сейчас мы работаем над новыми поколениями Fabia, Superb, Yeti и еще парой-тройкой сюрпризов. Фейслифтинговые версии двух последних моделей должны приятно удивить покупателя, так как, несмотря на большие ограничения, машины выглядят свежо. Но звездой ближайших выставок, конечно же, станет Octavia, на которую компания возлагает большие надежды. Буквально вчера в студии был первый прототип Octavia RS, так что ждать нам с вами осталось не долго. И могу смело сказать, что ждать есть чего.

- Каков новый дизайнерский ключ марки?

- Новый язык дизайна компании – ее философия кристаллической архитектуры. Которая вместе с уникальной пластикой «натянутых» поверхностей, выглядя-

щих почти плоскими, но каждая со своим характером – все это должно поднять имидж компании на качественно новый уровень.

- Чем занимается непосредственно Максим Шкиндер?

- Я являюсь дизайнером экстерьеров, то есть рисую внешность автомобиля. Но так сложилось, что успел себя проявить еще в некоторых отраслях и теперь ко мне часто обращаются по поводу графики, плакатов, постеров, логотипов, оформления пресс-материалов. К примеру, идея графики на внутренних сторонах ребер решетки радиатора шоу-кара Mission L (он был представлен на Пекинском автосалоне в мае) принадлежат мне, как и сам рисунок графики. Решение было воспринято настолько позитивно, что ŠKODA хочет запатентовать такой ход. Скоро вы увидите этот прием на некоторых серийных моделях марки. Еще недавно меня привлекли к проекту реконструкции заводского музея, где я курировал уголок, посвященный дизайну.

- Что бы ты мог пожелать тем дизайнерам, которые только начинают свой путь?

- Я не мечтал с самого детства стать дизайнером авто. Это желание пришло гораздо позже, в 18-19 лет, что считается довольно поздним возрастом для начинания такого дела. И, тем не менее, когда я выбрал цель, то шел к ней кратчайшим путем. И меня всегда подбадривали слова: «сила мечты в том, что она сбывается, а страх перед трудностями делает твою мечту недостижимой». Куда бы я ни ехал, я всегда пишу себе эти слова на листике бумаги и держу их перед глазами дома, на работе... Они были со мной во время учебы в Киеве, затем в Италии, теперь здесь. И я уверен, еще много где побываю.

Автор: Сергей Суховский

Техника и спорт

Перевыполнение плана

Обзор чемпионата IRC-2012

Голы, очки, секунды

Результаты 6-10 этапов IRC

Испытание педалями

Велогонка 99. Tour de France

ŠKODA на двух колесах

Линейка велосипедов ŠKODA





Перевыполнение плана

Предыдущий обзор IRC назывался «Островное государство», поскольку по стечению обстоятельств пять первых этапов серии принимали «островитяне» – португальские Азоры, испанские Канары, великобританская Ирландия, французская Корсика и итальянская Сицилия. Вторая часть Intercontinental Rally Challenge прошла вдалеке от паромов, чаек и соленых бризов. Но относительно сценария один в один повторяла стартовую.

Belgium Geko Ypres Rally

Островная часть еще долго будет напоминать о себе. Особенно ее последний фрагмент – Targa Florio. Некогда легендарная гонка спортпрототипов, проходящая прямо по узким сицилийским улочкам, в свое время была запрещена по причине безопасности. Затем возрождена в формате ралли и в нынешнем году остановлена после жуткой аварии Крейга Брина и Гарета Робертса: их Peugeot 207 S2000 буквально «наделся» на рельс отбойника. 22-летний пилот в шоковом состоянии был доставлен в госпиталь, 24-летний штурман погиб на месте. В знак траура команда Sainteloc Racing, за которую выступали ирландцы, пропустила следующий, бельгийский этап. А ведь французская конюшня только-только получила в свое распоряжение три Peugeot 207 S2000 самой последней спецификации, о которых было столько разговоров, и которые, по мнению СМИ, могли вернуть в IRC прежнюю интригу.

В знак траура отказался от старта в Ypres Rally и соотечественник Робертса Алистер Фишер, выступающий на Ford Fiesta S2000. Не обошлось без временных потерь и в стане бело-салатовых. Яна Копецки буквально перед стартом отозвали на ключевой этап чешского чемпионата – ралли Agrotec Hustopece. А восходящая звезда ŠKODA Deutschland, 21-летний немец Зепп Виганд взял самоотвод по больничному. Кроме того, чешская дружина лишилась своего главного бельгийского форпоста – семикратного победителя «ипра» Фредди Лойкса. Заменой ему стал мно-

гократный чемпион Бельгии Питер Чун. Правда, не столь равноценной: все таки у Чуна куда меньший опыт выступлений на высшем уровне и полное отсутствие – на «фабии». Однако гонка показала, что Питер освоился феноменально быстро.

Ypres Rally абсолютно уникален – он проходит по «отороченным» кюветами узеньким асфальтированным дорожкам, проложенным посреди полей и соединенным преимущественно 90-градусными поворотами. Разумеется, в столь специфических условиях значительное преимущество получают местные пилоты. Тем не менее с места в карьер гонку повели вовсе не они. А фирменные пилоты «окрыленной стрелы» Андреас Миккельсен и Юхо Хяннинен. И если действующий чемпион впервые в сезоне не смог финишировать, вылетев с трассы и разворотив подвеску, то экс-чемпион провел гонку в стиле «пришел, увидел, победил». Чем основательно укрепил свое положение не только в зачете IRC, но и чемпионате Европы, который в этом году является для него приоритетным. Лойкс и Чун всю гонку пикировались между собой и смогли приблизиться к Хяннинену только на финишном подиуме.

Не подкачал и Ян Копецки, продолживший свою бесприигрышную серию в домашнем чемпионате – чех уверенно выиграл ралли с рекордно длинным названием Agrotec Petronas Syntium Rally Hustopece, сделав еще один шаг к своей главной цели в этом сезоне – победе в домашнем чемпионате.



40e Rally di San Marino

По окончании Rally San Marino 23-летнему Миккельсену в пору было садиться за написание книги «Что такое не везет? И как с этим бороться». После триумфа в марте на SATA Rallye Acores норвежец ни как не может возобновить победную серию. Он трижды лидировал по ходу островных гонок, и каждый раз вынужден был уступить буквально в шаге от победы. Или, как в Бельгии, финишировал раньше графика.

Вот и в Сан Марино Андреас не использовал шикарный шанс. Во-первых, чешская дружина хором пропускала итальянскую гонку. Во-вторых, Андреас выиграл здесь год назад, когда это ралли было лишь этапом национального «грунтового» первенства. Как и во Франции, на Апеннинах одновременно проходят асфальтовый и грундово-гравийный чемпионаты. Конечно, на фоне многократных выступлений на местных дорожках 38-летнего Джандоменико Бассо разовый опыт участия Миккельсена выглядел более чем скромно. Но у остальных участников IRC не было и его. Нужно заметить, что в нынешнем сезоне именно Бассо является главной головной болью подопечных главы ŠKODA Motorsport. Победитель самого первого розыгрыша IRC шестилетней давности ныне выступает только в домашних гонках. В апреле на Mille Miglia Джандоменико опередил Хянинена, на июньской Targa Florio только преждевременная остановка гонки не позволила ему догнать Копецки. На третьем по счету апеннинском этапе IRC (всего их четыре, не слишком ли много для 13-этапной серии?) Бассо снова оказался первым, опередив Миккельсена буквально на финише на 2,8 секунды.

Со старта норвежец привычно взял «с места в карьер», но «чем выше в горы», тем больше терял в сравнении с основным соперником из-за атмосферного мотора и покрышек Michelin. Турбированная «фиеста» Бассо явно лучше чувствовала себя на спецучастках, идущих в гору, а обувка Pirelli выглядела предпочтительней. Зато в плане кучности «шкотовским» пилотам снова не было равных: 3- и 4-е места заняли «фабиеводы» Умберто Скандола и негаданный лидер первых спецучастков Зепп Виганд, внесшие весомый вклад в командную копилку чешской марки.

Sibiului Rally Romania

Восьмой этап принимал провинциальный даже по румынским меркам городок Сибиу, находящийся в самом сердце дракуловской Трансильвании. Проводящееся с 2001 года Rally Sibiu в этом сезоне дебютировало в календаре Intercontinental Rally Challenge и стало первым в истории страны «большим ралли». Поэтому ничего удивительного, что на родину графа Влада III Цепеша рискнули отправиться далеко не все постоянные участники «челленджа».

И поступили весьма дальновидно: живодерская смесь острого гравия и заасфальтированных еще при графе Дракуле (у нас бы сказали «при царе Горохе») дорог быстро превратила пелетон в решето. Не смотря на максимально увеличенный клиренс подвесок и увеличенный запас ЗИПа (дополнительные инструменты, рычаги подвески, амортизаторы, запасы) сходо-пов оказалось как никогда много. Rally Sibiu ожидаемо оказалось самым убийственным в истории «челленджа» – до финиша доковыляли лишь 26 из 57 стартовавших экипажей.

Ожидалось, что основная борьба разгорится между Миккельсеном и «золотой молодежью» Sainteloc Racing Матье Арзено и Мишелю Бурри. Но борьбы не получилось. Дело в том, что убийственность каменистых дорог усугубилась жарой и полным безветрием. А учитывая то, что значительная часть спецучастков проводилась вечером, панацеей от стоящей столбом пыли не стал даже четырехминутный стартовый интервал. Разумеется, в наиболее выгодном положении оказывался тот, кто уходит в гонку первым. Так что уже к экватору Rally Sibiu у действующего чемпиона был такой перевес, что он мог полностью исключить риск.

Победа Миккельсена могла бы стать еще более яркой, если бы прикрывавший тылы Виганд продержался до финиша. Но немец сошел буквально за два допа до конца с фирменным для «румынской мясорубки» диагнозом: поломка подвески. В итоге на подиум поднялись совсем не те, кого там ждали. Серебряным призером стал швед Патрик Флодин на Ford Fiesta RRC, больше известный по победным сезонам в чемпионате России. «Бронзу» взял самый опытный участник «челленджа» Франсуа Делекур (97 стартов в WRC, 4 по-



беды), коротающий век в местном чемпионате. Справедливости ради стоит заметить, что француз стал последним, кто остался в строю на технике класса Super. Но что немцу смерть, то нам в самую пору – и четвертым в абсолютном зачете (и первым в «серийном» классе Production IRC) стал одессит Виталий Пушкар. Нашим-то к дрянным дорогам не привыкать. Более того, в моноприводном классе 2WD Cup успех так же праздновал обладатель украинской лицензии – француз Робер Консани.

Barum Czech Rally Zlin

Румынское Rally Sibiu и чешское Barum Rally Zlin разделяли 9 часов езды по шоссе DN7/E68 и целый месяц каникул. Организаторы «предусмотрительно предусмотрели» столь значительный перерыв, дабы участники смогли не просто перевести дух, но и сделать полноценный «ребилдинг» техники, впрок запастись комплектующими и перестроить свою технику под «быстрый асфальт», который ждал их в Злине и Ялте.

Угадать установку чешской дружины на домашнее Barum Rally, учитывая, что оно было одновременно этапом и IRC, и чемпионата Европы, и чемпионата Чехии, было не сложно. Если помните, главный стратег ŠKODA Motorsport Михал Храбанек еще перед началом сезона объявил, что сделает ставку именно на эти три серии.

Тем не менее уже стартовый «барумовский» спецучасток принес сенсацию – лучшее время на СУ1 показал молодой да ранний кольцевик Томаш Костка. Любителям гонок он знаком по стартам в 24 heures du Mans и DTM. И хотя дальнейшие события показали, что бороться за победы на всех допах у уроженца Злина пока не получается, возьмем его фамилию на заметку – ближе к финишу Томаш так «вкатился», что прессиногал претендентов на нижние ступени подиума. Да и сам

Местные пилоты смогли приблизиться к Юхе Хяннинену только на финишном подиуме, во время церемонии обливания шампанским

факт того, что кто-то может ехать быстрее заводских пилотов на заведомо более слабой технике, придавал, казалось бы, обреченному на победу ŠKODA Motorsport ралли здоровую порцию интриги. Удивительно и то, что комфортней остальных на узеньких и неровных лесных дорожках старейшего чешского ралли чувствовал себя Хяннинен. Копецки прессиногал его почти до самого конца, но на СУ13 вынужден был сложить оружие из-за отказа двигателя. И тем не менее досрочно стал чемпионом Чехии – к тому моменту все его соперники, кто мог хотя бы чисто теоретически догнать Яна, «защелкнули ракетки». Но лучше бы этот доп вовсе не состоялся: вылетевшая в безобидном месте Subaru Impreza Вацлава Копачека сбила нескольких зрителей, одного из которых медикам спасти не удалось.





Экс-чемпион выиграл гонку
в бельгийском Ипре в стиле «пришел, увидел,
победил»

Миккельсен в Моравии еще раз продемонстрировал крайне нестабильную езду. После великолепной победы в Румынии последовало маловыразительное выступление, оправдать которое двумя проколами не получилось даже у него. Итоговое восьмое место – худший результат действующего чемпиона в этом сезоне. А побороться с ним за «золото» Intercontinental Rally Challenge могут только его же напарники. Чего, разумеется, не случится ни при каких обстоятельствах.

Благо в Чехии большинство топ-пилотов выступает именно на «фабиях». Они и составили компанию Хянинену на подиуме. Вторым финишировал бывший «фирменный» пилот ŠKODA Motorsport Роман Креста. А замкнул тройку все тот же Костка, благодаря безошибочному выбору резины едва не догнавший многократного чемпиона Чехии. Кто знает, может быть именно из-за преждевременного закончившейся гонки не состоялась главная сенсация Barum Rally-2012? Ведь после злополучного СУ13 Романа и Томаша разделили восемь секунд. Всего же пилоты на «фабиях» заняли первые шесть мест.

А где же конкуренты? В основном в кустах: по той же причине, что и Копецки, досрочно финишировали Павел Валоушек на Peugeot 207 S2000 и Вацлав Пех на Mini John Cooper Works S2000. Из-за проблем в управляющей двигателем его «фиесты» электронике откатился во второй десяток Флодин.

Благодаря триумфу под Злином Хянинен досрочно, за три гонки до финиша, выполнил свою задачу-максимум, прибавив к титулам чемпиона IRC-2010 и S-WRC-2011 еще и «золото» чемпиона Европы-2012.

Prime Rally Yalta

Ялтинское ралли традиционно стартует в сентябре, но в прошлом году ради шанса попасть в обойму IRC сроки его проведения перенесли на июнь. Гонка прошла без особых осложнений, и организаторам удалось убедить промоутеров IRC вернуть ее на привычное время в начале осени. Как результат – никто из лидеров и середнячков «челленджа» в город Солнца не пожаловал, поскольку в календаре Yalta Rally оказалась слишком близка к срокам проведения куда более именитых этапов – чешского Barum Rally и болгарского Rally Sliven.

В отсутствие заводских и фирменных команд у местных экипажей появился отличный шанс продол-



жить традицию побед в Ялте. Ведь не смотря на постоянный международный статус, лишь в прошлом году иностранцам удалось вывезти за территорию Украины гран-при курортной гонки. Но победители прошлых лет Александр Салюк, Владимир Петренко и Игорь Чаповский по тем или иным причинам на старт не вышли. Единственным исключением стал триумфатор Yalta Rally 2005 и 2008 гг. Юрий Протасов. Именно он в своей максимально атакующей манере и захватил лидерство в крымской гонке. Хотя оседлал 1,6-литровый Ford Fiesta RRC (на котором Бассо выиграл в Сан-Марино) только накануне старта. Единственным, кто мог угнаться за киевлянином, оказался малоизвестный за пределами Финляндии Микко Паюнен, также впервые стартовавший на своей «фиесте». Обмен победами на спецучастках продолжался до СУ6, на котором финн улетел с трассы. На следующем настал черед Протасова: лидер последовательно проколол колесо, затем врезался в стену и «на честном слове и одном крыле» попытался доковылять до финиша. Впрочем, не совсем честно: на протяжении значительной части спецучастка киевлянин «не замечал» догнавшего его Ягиза Авджи, не позволяя себя обогнать. К чести действующего чемпиона Турции он не стал выносить сор из избы и требовать судей компенсировать ему потерянное за спиной у более медленного соперника время. Тем более что после схода Протасова других соперников на ялтинское «золото» у дебютанта IRC не осталось.

Мор, напавший на лидеров украинского чемпионата, открыл дорогу к подиуму «моноприводному» Консани. Под занавес гонки, когда Авджи сбросился и ехал «на удержание результата», француз выиграл четыре спецучастка и даже подвинул со второго места Ласло Визина.

Справедливости ради заметим, что на крымских серпантинах Renault Megane N4 француз имел определенное преимущество. Ведь в сравнении с атмосферными двигателями турбомоторы не так много теряют в разряженном горном воздухе, а полный привод на сухом асфальте из-за своей тяжести является скорее обузой, чем подспорьем.

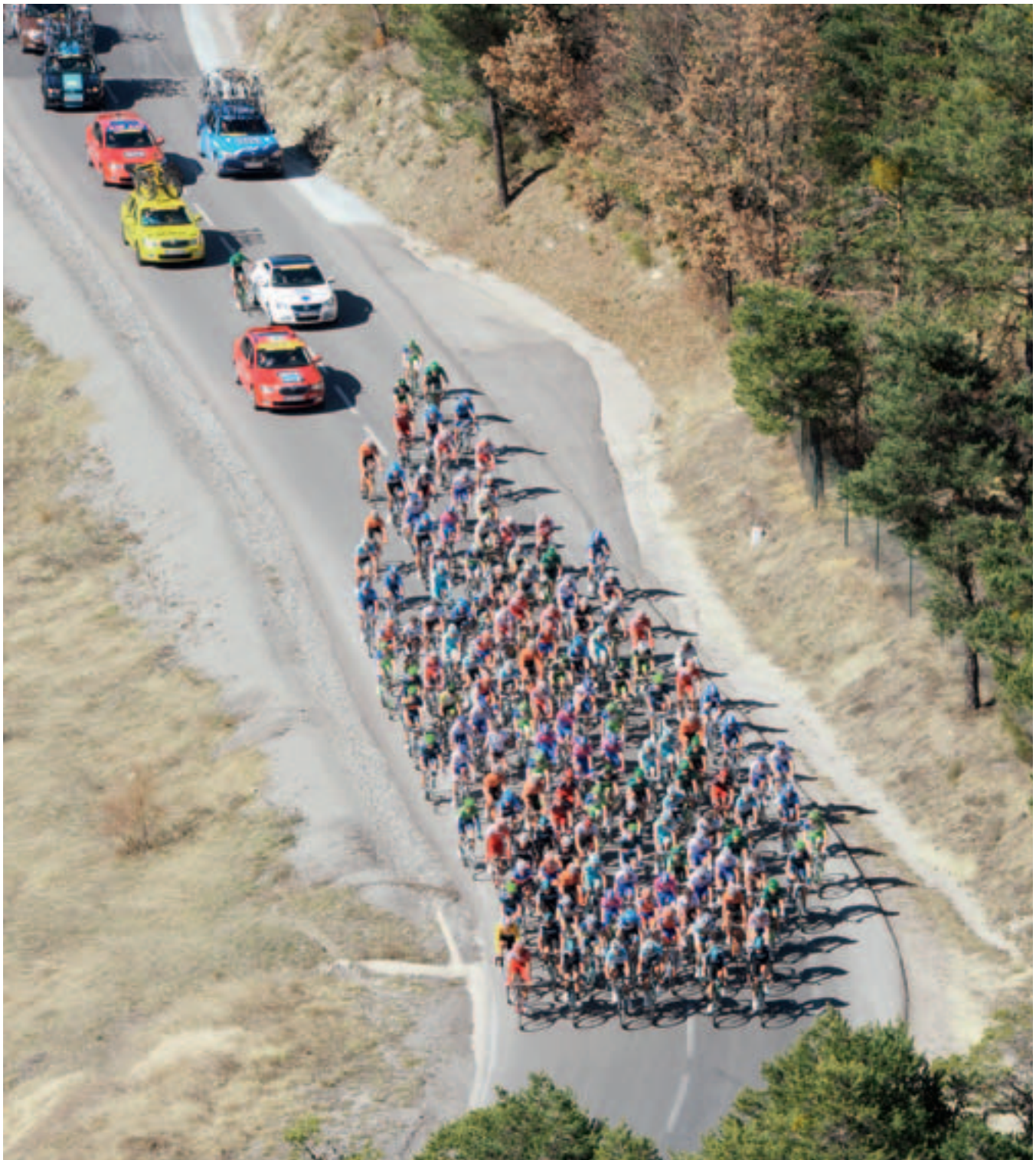
Впрочем, 58-летний Визин был рад и «бронзе», которая стала высшим достижением как для него, так и для венгерской раллийной школы в IRC. Более того, набранных Ласло очков оказалось достаточно для того, чтобы сделать марку ŠKODA недостижимой для соперников в зачете производителей IRC. Учитывая, что Миккельсен, Хянинен и Копецки стали недостижимы каждый в «своем» чемпионате задолго до конца сезона, можно говорить, что и стратегия и тактика босса ŠKODA Motorsport Михала Храбанека сработали на 120 процентов.

Автор: Иван Крегель



Испытание педалями

История одной из трех старейших автомобильных марок мира началась отнюдь не с автомобилей и даже не с мотоциклов. А с производства велосипедов, первые из которых были собраны еще в 1895 году. Так что младоболеславские велосипеды, как и автомобили с мотоциклами, также одни из самых древних на Земле.



Однажды у молодого книготорговца Вацлава Лаурина сломался велосипед. Да не простой, на котором он ездил на работу, а специальный, предназначенный для соревнований. Уже тогда подобная техника была весьма недешевой, и управляющий крохотным книжным магазином в провинциальном городке не мог себе позволить новую модель. Благодаря стечению обстоятельств он приобрел sportovní jízdní kolo уважаемой дрезденской фабрики Seidel & Noymann у некоей вдовы Клиговцовой. Правда, тот сразу же сломался, и Лаурин написал изготовителю письмо с просьбой выслать необходимые детали. Не ведавшие принципа «клиент всегда прав» саксонцы порекомендовали чеху впредь, «если он хочет быть понятым», излагать свои мысли на немецком языке.

Уязвленный в патриотических чувствах Лаурин отправился на поиски мастерской, которая взялась бы изготовить необходимые детали. И в тот же день познакомился с механиком Вацлавом Клементом. Они и раньше встречались на соревнованиях, но официально представлены друг другу, как было принято в те годы, не были. Знакомство быстро переросло в дружбу и расширение бизнеса – два Вацлава решили не просто ремонтировать чужие велосипеды, но и выпускать собственные. Так в 1895 году в Млада-Болеславе появилось предприятие с патриотичным названием Slavia, за пару лет собравшее под сотню «ездных кол» пяти моделей. Спрос опережал предложение, но все упиралось в комплектующие, которые приходилось импортировать из Германии, Франции и России.



Все изменилось после поездки Клемента на Всемирную выставку в Париж, откуда он привез один из самых первых мотоциклов – Werner Freres Motocyclette конструкции Михаила и Евгения Вернеров. К слову, первых издателей журнала «Вокруг света». Отдав должное прогрессивной и продуманной конструкции, чехи решили построить собственную версию «мотоциклетки». Год спустя появился первый экземпляр, который был тепло встречен и прессой, и велоэнтузиастами – именно они становились первыми покупателями подобной техники. Австро-венгерские газеты (до 1918 года Чехия входила в состав монархии) расхваливали конструкцию Slavia, не скупясь на похвалы.

Самым заметным автомобилем «тура» был флагманский Superb генерального директора гонки Кристиана Прюдома

Так, в венском еженедельнике Allgemeine Automobil Zeitung, не умаляя заслуг братьев Вернеров, отмечалось что те «лишь присоединили двигатель к простому велосипеду, не изменив даже его линий, в то время как Лаурин и Клемент пошли инженерным путем. А именно построили велосипед «вокруг» двигателя. Отличие заключалось в том, что французы (на самом деле эмигранты из Нежина – прим. авт.) подчеркивали принцип велосипеда, в то время как чехи – принцип мотоцикла». И после того как в 1898-м лондонский торговый дом Heweston заказал сразу полторы сотни «мотоциклеток» (абсолютный рекорд по тем временам), велосипедная страница истории марки была перелистнута.



На острие стрелы

Чтобы возродиться более чем через сто лет – в 2003 году. Первая коллекция фирменных велосипедов включала в себя шесть моделей «от мала до велика» – ведь чешская марка выпускает автомобили для тех, кто предпочитает активный отдых всей семьей: футбол, хоккей, бег, велосипед. Особо чешский бренд делает ставку на последнюю дисциплину: на сегодняшний день ŠKODA является спонсором всех наиболее престижных велогонок мира – французской Tour de France, итальянской Giro d'Italia и чемпионата мира по дорожным гонкам. Кроме того, для популяризации велоспорта «среди широких слоев населения» ŠKODA поддерживает различные массовые мероприятия, например, чешский турнир Cycle for Life и немецкий Berlin Velothlon.



Год до юбилея

Попросите любого человека назвать самую известную велогонку — и он без колебаний назовет именно Tour de France. В этом году «тур» прошел в 99-й раз, его посмотрело 15 миллионов болельщиков и, благодаря прямому эфиру в 112 странах, — почти два миллиарда телезрителей. Нынешняя многодневка была, возможно, лучшей рекламой гонке, если она вообще нуждается в рекламе. Все-таки Tour — это бренд, громче которого в спорте звучат разве что Олимпиады, Формула-1 да чемпионаты мира по футболу. Это живые изгородь из сотен тысяч фанатов вдоль трассы. Это палящее солнце французских, бельгийских и швейцарских равнин. Это снежные вершины Пиренеев и Альп. Это чудовищный темп: средняя скорость гонки зашкаливает за 40 км/ч, а во время этапов с раздельным стартом, когда гонщики выходят на трассу поодиночке, в специальных обтекаемых шлемах, скорости еще выше. И это не предел. Спринтеры, умеющие «выстреливать» из-за спин соперников и бьющиеся друг с другом за призы на равнинных этапах, на коротком участке вполне могут сразиться с малолитражкой.

Байки, которые используют профессионалы, являются настоящим чудом инженерной мысли. Они изготавливаются из углеволокна и титана — самых совершенных материалов, из которых «выпекают» космические корабли и гоночные болиды. Благодаря этому велосипеды чрезвычайно легки (8-9 кг) и сверхпрочны. Плюс совершенны с точки зрения сопротивления воздуху, поскольку проводят в аэродинамических трубах ничуть не меньше времени, чем те же автомобили.

И все равно невозможно понять, как люди на протяжении трех недель выдерживают подобный темп. Многие сходятся во мнении, что Tour de France — самое тяжелое испытание среди всех имеющихся в спорте. Настоящий ад. Так, кстати, и было задумано.

Французы, для которых эта велогонка такая же неотъемлемая часть жизни, как праздник молодого вина, любят вспоминать слова Анри Дегранжа, который в 1903 году перед дебютной многодневкой, направленной на раскрутку журнала L'Auto, сказал: победителя будет определить чрезвычайно просто, поскольку, кроме него, до конца не удастся доехать никому. В этой



шутке была изрядная доля правды. Действительно, финишировать в марафоне — уже подвиг.

Трон без короля

Интриги добавляло и отсутствие главного фаворита — Альберто Контадора, выигравшего три из пяти последних «туров». В феврале суд дисквалифицировал El Pistolero за употребление допинга, попутно отобрав все титулы за последние три сезона, включая недавнюю победу на домашней Vuelta a Espana. А ведь Контадор собирался сделать то, на чем споткнулся буквально в шаге от цели год назад — одним махом выиграть и Giro d'Italia, и Tour de France, которые проходят с разницей в несколько недель. Всего семи спортсменам удавалось совершить подобный подвиг воли. В последний раз — в далеком 1998 году отличился «железный» Марко Пантани. После этого дуплетом не стрелял никто. Даже легендарный Лэнс Армстронг, в течение семи лет (1999-2005 гг.) доминировавший в «туре», не ставил перед собой такой задачи, понимая, что энергии у него, гонщика с тремя сердцами, на две многодневки никак не хватит. Впрочем, отсутствие Контадора стало отличным стимулом для остальных занять место короля.

Быстрее, выше, сложнее

Tour 2012 года был ничуть не проще ни одного из 98 предыдущих. Наоборот, даже труднее большинства из них — будь жив старик Дегранж, наверняка он бы остался доволен. За три недели участникам предстояло проехать 3479 км, разбитых на 20 этапов. Гонка стартовала 30 июня в бельгийском Льеже и едва сразу же не закончилась из-за традиционного завала. Падали, теряя драгоценные минуты даже многоопыт-

ные звезды, ехавшие в окружении своих «грегари» — по нашему своих Санчо Пансов. Некоторые падали так, что приходилось заканчивать соревнование, к которому они готовились последние 12 месяцев, досрочно.

Тех, кто выстоял на узких французских дорожках, впереди ждали горы.

Серпантины — соль любой многодневки. На Tour de France они особенно значимы, потому что горы здесь не просто высокие, а экстремально высокие, с восхождениями в зоны, где у неподготовленного человека наступает кислородное голодание. На сей раз «на закуску» были подряд три этапа в Пиренеях, которые подтвердили, что в плане интриги гонку можно номинировать на приз «лучший сценарий года», если бы не Брэдли Уиггинс, ехавший словно «заговоренный». В то время как основные претенденты падали и отставали, британец продолжал методично накапливать преимущество. Выигравший пролог Фабиан Канчеллара оказался калифом на час, в Альпах поочередно «сдулись» Кейдел Эванс и Денис Меншов. И хотя на каждом этапе шла «рубка» буквально до последних метров, единственный, кому удавалось более-менее поддерживать темп лидера на протяжении всей гонки, оказался его верный оруженосец Кристофер Фрум.

Неотъемлемый участник

«Для нашей марки Tour de France стал очередной прекрасной возможностью продемонстрировать себя миллиардам зрителей во всем мире, — прокомментировал председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд церемонию награждения, во время которой герр Фаланд традиционно вручил победителям кубки, нарисованные дизайнерами ŠKODA и изготовленные богемскими стеклодувами. — Наша вовлеченность в эти соревнования внесла существенный вклад в осведом-



ленность потребителей о марке и усилила ее имидж во всем мире». В том, что Tour de France прошел без осложнений, есть заслуга чешских автомобилей. ŠKODA предоставила организаторам многодневки 110 автомобилей всех моделей: от крохотных Citigo до представительских Superb, выполнявших обязанности пейс-кара, автомобилей сопровождения и техподдержки, которые перевозили организаторов и представителей международной прессы плюс обслуживали VIP-гостей. Кроме того, чешские автомобили стали частью рекламной процессии, которая традиционно выдвигается за два часа до старта каждого этапа гонки. Являясь неотъемлемой частью «тура» еще с 30-х годов прошлого века, эта процессия неизменно привлекает миллионы зрителей. Многие приезжают

Кубки, врученные победителям гонки, были придуманы дизайнерами ŠKODA и изготовлены богемскими мастерами-стеклодувами

на трассу пораньше, чтобы поучаствовать в этой программе.

Кроме того, чешский бренд являлся

спонсором первенства среди велогонщиков младше 25 лет плюс поддерживал пять профессиональных велокоманд и две команды технической поддержки.

«Мы гордимся тем, что поддерживаем эти легендарные спортивные соревнования девятый год подряд, – подчеркнул Юрген Стакманн, член совета директоров ŠKODA, отвечающий за продажи и маркетинг. – Эти три недели были необыкновенными во всех отношениях, гонка была очень волнующей. Глядя на профессионализм ее участников, становится ясно, почему этот спорт привлекает к себе внимание людей во всем мире».

Авторы: Алексей Доспехов, Полина Щербакова

Велосипедная майка



Мы называем их просто велосипедными майками. В английском мире – свой термин: «джерси». Но на самом деле это ни то и ни другое. Это сверхлегкая облегчающая куртка, сделанная из особого «дышащего» материала и скроенная с учетом согнутой позы гонщика. У каждой команды особый дизайн маек со своими фирменными цветами и спонсорскими лого. Но самое главное отличие велосипедных маек – раскраска в зависимости от лидерства в различных зачетах гонки. Свои цвета у лидеров общего, спринтерского, горного и молодежного зачетов. Для дополнительного стимулирования особую майку надевают даже самые последние гонщики в пелетоне.



Зеленая – лидер спринтерского зачета



Желтая – лидер общего зачета



Белая в красные горошки – лидер горного зачета



Белая – лидер молодежного зачета

ŠKODA на двух колесах

Традиционно к летнему сезону ŠKODA готовит новую линейку велосипедов и велоаксессуаров. Предложение варьируется от детских моделей и вплоть до профессиональных гоночных и горных велосипедов.



Уникальность коллекции 2012 года – участие в ее создании «фирменных» пилотов марки Юхо Хяни-ена и Яна Копецки. И финн, и чех – вовсе не «свадебные генералы», в программе физической подготовки раллистов велосипед занимает такое же важное место как бег, плавание и тренажеры. Кроме того, новинки модельной линейки включают в себя самые современные технологии, «подсмотренные» у участников Tour de France и Giro d'Italia (там велосипеды делаются под конкретного спортсмена), спонсором которым вот уже много лет является ŠKODA.

Все модели были разработаны в сотрудничестве с компанией Superior и двукратным чемпионом мира по велокроссу Зденек Штубаром, а предлагаемая в этом году линейка одежды и аксессуаров – с компанией Kalas. Модельный ряд велосипедов можно заказать во всех официальных дилерских центрах сети «Еврокар».

ŠKODA Road

Новая шоссейная модель Road отличается полностью переработанной рамой из труб сложного профиля, отформованной с использованием самых инновационных технологий. Благодаря увеличенному кареточному узлу и конической рулевой трубе Road гарантирует максимально эффективную передачу усилий спортсмена на покрышку заднего колеса и максимально точное управление «шоссейником». На большую максимальную скорость «работают» и более легкие и жесткие колеса в сочетании с покрышками Schwalbe Ultremo ZX. 10-скоростная трансмиссия Shimano обеспечивает не только быстрое и уверенное переключение передач в любых условиях, но и позволяет всегда уверенно держать руль за счет отличной эргономики.

ŠKODA MTB Full

Благодаря тщательному выбору комплектующих и непревзойденному, как и у легковых автомобилей ŠKODA, соотношению «цена/качество» гоночная модель MTB Full является одной из самых надежных и доступных для широкой аудитории. Усовершенствованная геометрия рамы, которая создана из профилированных труб, оптимизирована под распределенную нагрузку и обладает высокой жесткостью, что обеспечивает хорошую управляемость на сложных трассах. Вилки и задние амортизаторы – производства DT Swiss и Rock Shox знамениты своей функциональностью, надежностью и низким весом.





ŠKODA MTB

Главное преимущество модели MTB заключается в тщательно проработанной геометрии, более прямой и высокой посадке и сбалансированном подборе компонентов, гарантирующих надежность и увеличенный срок службы. У MTB так же переработанная рама из профилированных труб, которая выделяется большей жесткостью при весьма низком весе. Благодаря нескольким укороченной верхней трубе и модернизированному в угоду эргономике гнутому рулю, посадка стала более естественной. Манетка блокировки вилки, расположенная на руле, позволяет легко и быстро изменить характеристики велосипеда в соответствии с типом трассы. Трансмиссия MTB полностью собрана на компонентах компании Shimano.

ŠKODA Junior

Модель для подростков — отнюдь не пропорционально уменьшенный велосипед для взрослых. Это рама, спроектированная с учетом антропометрических особенностей юношей и девушек плюс оптимальные компоненты, гарантирующие комфорт и низкий вес. Правильно подобранные амортизаторы обрабатывают неровности трассы даже под совсем легким ездом. Изогнутая верхняя труба рамы позволяет юному байкеру легко садиться на велосипед и оставляет место для перемещения тела при разнообразных маневрах. Переключатели Shimano Revo отлично подходят по размеру к юношеской ладони — отсюда и надежное переключение передач. Легкие покрышки позволят подростку кататься быстрее и дольше без излишней усталости.

ŠKODA Cross

Название говорит само за себя — эта модель предназначена для быстрого и комфортного перемещения из точки А в точку Б как по велодорожкам, так и по бездорожью. Удобные седла Selle Royal, использующие запатентованную технологию Royal Gel, комфортный гнутый руль и эргономичные двухслойные грипсы поглощают тряску и вибрации, превращая езду по бездорожью в удовольствие. Колеса, собранные на втулках Shimano и качественных двойных ободах, обути в «зубастые» покрышки и обеспечат быструю и мягкую езду не только по асфальту, но и по лесным тропинкам.

Автор: Иван Крегель





Belgium Geko Ypres Rally 2012

6-й этап, 21-23 июня, Ипр (Западная Фландрия, Бельгия)
Состоялось 18 СУ протяженностью 287,66 км
Стартовало 92 экипажа, классифицировано 55

Экипаж	Автомобиль	Время
1 Ю.Хянинен/М.Марккула	Škoda Fabia S2000s	2:36.52,7
2 Ф.Лойкс/Л.Ваннесте	Peugeot 207 S2000	+46,5
3 П.Чун/Э.Шевалье	Škoda Fabia S2000	+2.14,6
4 П.Снийерс/Й.Гитселс	Mini JCW S2000	+2.55,7
5 М.Соловов/М.Баран	Peugeot 207 S2000	+5.25,4
6 П.Флодин/Й.Бергстен	Ford Fiesta S2000	+5.55,5
7 М. Виане/П. Вюнке	Peugeot 207 S2000	+9.37,8
8 Й. Лангенакенс/Н. Беернарт	Peugeot 207 S2000	+9.55,6



40e Rally di San Marino 2012

7-й этап, 6-7 июля, Сан-Марино (Сан-Марино)
Состоялось 10 СУ протяженностью 190,3 км

Стартовало 34 экипажа, классифицировано 19

Экипаж	Автомобиль	Время
1 Д.Бассо/М.Дотта	Ford Fiesta RRC	2:35.56,6
2 А.Миккельсен/О.Флоэне	Škoda Fabia S2000s	+2,8
3 У.Скандола/Г.д'Аморе	Škoda Fabia S2000	+1.41,6
4 Э.Виганд/Т.Готтшальк	Škoda Fabia S2000s	+2.06,2
5 Я.Никара/Я.Каллиолепо	Subaru Impreza STI N15 R4	+6.12,2
6 Г.Сабо/К.Борбели	Mitsubishi Lancer Evo X	+10.15,6
7 М. Темпестини/Д. Пульпеа	Subaru Impreza STI N15 R4	+13.22,6
8 Г. Нобераско/Д. Мики	Mitsubishi Lancer Evo X	+13.47,9



Sibiului Rally Romania 2012

8-й этап, 18-21 июля, Сибиу (Трансильвания, Румыния)
Состоялось 12 СУ протяженностью 200,2 км

Стартовало 57 экипажей, классифицировано 26

Экипаж	Автомобиль	Время
1 А.Миккельсен/О.Флоэне	Škoda Fabia S2000s	2:15.28,0
2 П.Флодин/Й.Бергстен	Ford Fiesta S2000	+5.33,8
3 Ф.Делекур/Д.Савиньони	Peugeot 207 S2000	+11.56,9
4 В.Пушкар/И.Мишин	Mitsubishi Lancer Evo X	+13.57,2
5 Э.Келети/Б.Чомортани	Mitsubishi Lancer Evo X	+14.45,6
6 Р.Консани/С.Бейне	Renault Clio R3	+17.26,7
7 В. Поркистану/М. Д. Добре	Mitsubishi Lancer Evo X	+18.01,9
8 Г. Хант/Р. Дюрант	Citroen DS3 R3T	+18.46,6



Barum Czech Rally Zlin

9-й этап, 31 августа – 2 сентября, Злин (Моравия, Чехия)
Состоялось 10 СУ протяженностью 251,62 км
Стартовало 99 экипажей, классифицировано 64

Экипаж	Автомобиль	Время
1 Ю.Хянинен/М.Марккула	Škoda Fabia S2000s	2:11.28,2
2 Р.Креста/П.Гросс	Škoda Fabia S2000	+1.43,1
3 Т.Костка/М.Хушт	Škoda Fabia S2000	+1.51,8
4 Я.Тарабус/Д.Трункат	Škoda Fabia S2000	+4.11,7
5 Р.Бэррзбл/С.Лаудон	Škoda Fabia S2000	+4.33,6
6 К.Крууда/М.Ярвеоя	Škoda Fabia S2000	+5.03,0
7 А.Айгнер/И.Майнор	Subaru Impreza R4	+5.34,6
8 А.Миккельсен/О.Флоэне	Škoda Fabia S2000s	+5.35,8



Prime Rally Yalta

10-й этап, 14-16 сентября, Ялта (АР Крым, Украина)
Состоялось 8 СУ протяженностью 261,87 км

Стартовало 66 экипажей, классифицировано 14

Экипаж	Автомобиль	Время
1 Я.Авджи/Б.Годженмез	Ford Fiesta S2000	3:09.58,7
2 Р.Консани/Н.Клинже	Renault Megane N4	+3.12,4
3 Л.Визин/Г.Жирош	Škoda Fabia S2000	+3.28,4
4 Н.Чмых/А.Вильчинский	Subaru Impreza N12	+7.35,2
5 В.Косма/Ф.Дорча	Citroen C2 R2 Max	+9.51,5
6 М.Темпестини/Д.Пульпеа	Subaru Impreza R4	+12.47,9
7 М. Бостанчи/О. Ватансевер	Ford Fiesta R2	+15.14,3
8 Е. Стратиева/К. Поенару	Citroen C2 R2 Max	+15.41,4

Личный зачет после этапов

Экипаж	Автомобиль	Очки
1 А. Миккельсен/О. Флоэне	Škoda Fabia S2000s	136
2 Ю. Ханнинен/М. Марккула	Škoda Fabia S2000s	93
3 Я. Копецки/П. Дреслер	Škoda Fabia S2000s	83
4 Э. Виганд/Т. Готтшальк	Škoda Fabia S2000s	53
5 Д. Бассо/М. Дотта	Ford Fiesta S2000	40
6 П. Флодин/Г. Боргстен	Ford Fiesta S2000	28
8 Р. Консани/Н. Клингер	Renault Megane N4	28
8 Б. Буффье/К. Пансери	Peugeot 207 S2000	27
10 У. Скандола/Г. Д'Аморе	Škoda Fabia S2000	27
10 Я. Авчи/Б. Гюсенмез	Ford Fiesta S2000	25

Зачет производителей после пяти этапов

Марка	Очки
1 Škoda	365
2 Peugeot	187
3 M-Sport (Ford)	143
4 Renault	110
5 Subaru	85
6 Honda	43

История и путешествие



Первый после Праги

Брно, столица Южной Моравии



Первый после Праги



Место, которое занимает Брно в Чешской республике, определяется очень просто — второй по значению город в стране. Туристы его не очень жалуют, а зря: в Брно и его окрестностях есть объекты, посещение которых запоминается на всю жизнь.

Брно нельзя назвать туристической Меккой. Город и без приезжих чувствует себя нормально: ходит на работу, пьет пиво, гремит трамваями. Трудно представить, чтобы в одиннадцатом часу вечера турист не нашел бы в Праге места на открытой веранде, где можно заказать бокал приятного напитка. В Брно мы с трудом нашли. Официант уже собирал пепельницы с выставленных на улице столов и новых заказов не принимал. Пришлось спускаться в прокуренный подвал, оплачивать пиво там и под обещание «непрерменно вернуть посуду» возвращаться наверх.

И магазины, в отличие от пражских, не работают в Брно допоздна. Купить выставленный на витрину хрустальный кубок, если ближе к полуночи он засияет в ваших глазах особым блеском, не получится. Придется отложить покупку до утра, может, к тому времени протрезвеете и одумаетесь.

Брно — город жаворонков. Одна из самых интересных в городе, а может быть, и во всей Чехии, экспозиций — гробница при монастыре капуцинов. Здесь выставлены на обозрение мумифицированные тела монахов и других уважаемых граждан, населявших город в XVII–XVIII веках. Отчасти в нравоучительных целях. *Sic transit gloria mundi* — написано на стенах. Мол, не обольщайтесь, товарищи посетители, много о себе не думайте, придет и ваш черед. Зрелище не для слабонервных. Поэтому на ночь его не показывают. Мы пришли в пятом часу вечера, когда смотрительница уже закрывала вход в гробницу. В общем, если не хотите услышать «приходите завтра», начинайте обход города с раннего утра.

Из истории хитрости

Исторический центр Брно относительно невелик. Машина для его осмотра не нужна, автомобиль лучше оставить на парковке отеля.

Непрерменно посетите Капустный рынок. Он занимает старинную площадь, известную, если верить путеводителям, с XIII века, и примечателен тем, что возникает на пустом месте каждое утро и исчезает вечером. Столетия подряд с утра торговцы выставляют свой товар, в основном овощи, фрукты и цветы, а вечером грузятся и уезжают. Здесь же, на площади, вы увидите фонтан «Парнас», существующий более трехсот лет, и здание театра Reduta — одного из самых старых в Европе. Памятник перед театром напоминает, что во время Рождества 1767 года в нем выступал Моцарт. Одиннадцатилетнего вундеркинда привез с концертом его отец Леопольд. Удивляться гастроли ничего. От столицы Австрии до Брно — два часа на машине. Во времена Моцарта, пожалуй, побольше.

Под Капустным рынком находится разветвленная сеть старинных подвалов. В прежние времена в них располагались склады и кабаки. Сегодня по лабиринтам водят туристов. С потолков свисают гирлянды несъедобного лука и пластиковые окорока, а желающие могут забраться в «клетку дураков», в которую в прежние времена из лучших побуждений сажали умственно неполноценных горожан в надежде выгнать из них бесов. В подвалах можно примерить испанский сапог (современную копию легендарного орудия пыток) или сфотографироваться у позорного столба. Не которым нравится.



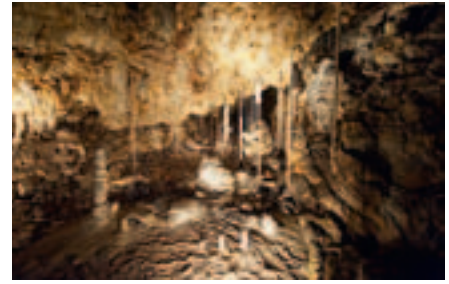
Не покидая Капустной площади, зайдите в Моравский областной музей, прямо в фойе поднимите голову — увидите чучело громадного крокодила, которого принято именовать Брнским драконом. В музее он висит временно: на время ремонта в его «квартире», в Старой ратуше. Достоверно известно про чучело немного. Однозначно, что оно одно из самых старых в Европе — ему около четырехсот лет. Согласно одной версии, рожденную на берегах Амазонки рептилию городу подарили заезжие купцы (турецкий султан — как вам больше нравится). Согласно другой, крокодил приплыл по реке сам, ужасно терроризировал местное население, пока

В гробнице при монастыре капуцинов выставлены на обозрение мумифицированные тела монахов и других уважаемых граждан, населявших город в XVII–XVIII веках. Отчасти в нравоучительных целях

догадливые чехи не подложили хищнику свинью — начиненного негашеной известью теленка (как вариант — козленка), съев которого, тварь захотела пить, после чего, конечно, взорвалась. Если вы не знаете, что происходит при соединении негашеной извести с водой, детство ваше прошло зря. Шов на брюхе крокодила свидетельствует о том, что все описанные события являются чистой правдой: несомненно, приплыл и, несомненно, был повержен силой чешской смекалки.

Кстати, в Брно вы услышите еще одну легенду, рассказывающую о военной хитрости моравян (Брно — столица Южной Моравии). Один из самых заметных ар-





хитектурных памятников города — кафедральный собор Святых Петра и Павла, он же просто Петров, великолепный образец готики. Полуденный колокольный звон раздается с собора не в двенадцать часов дня, как можно подумать, а в одиннадцать, с явным опережением графика. Рассказывают, что традиция ведет начало с 1645 года. Идет Тридцатилетняя война. Город осажден шведами. Три с половиной месяца они не могут взять Брно. Генерал Торстенсон, командующий многотысячной армией, в отчаянии. Его войска, захватившие Моравию, ничего не могут поделать с мужественными защитниками Брно — они продолжают отбивать атаки. И генерал говорит: если

к полудню город не падет, мы уходим. С первыми ударами колокола генерал дал команду отходить. Никто не заметил, что чехи, прознавшие про планы шведов, прозвонили к обедне на час раньше положенного.

Простенько, но со вкусом

В Брно ужасно много трамваев. Как земляных червей на асфальте после дождя. Трамваем можно воспользоваться, чтобы добраться до уникального объекта — виллы Тугендгат. Мы, правда, поехали на ŠKODA.

Виллу Тугендгат называют ярким образ-

Догадливые чехи подложили крокодилу свинью — начиненного негашеной известью телятца, съев которого, рептилия захотела пить, после чего, конечно, взорвалась





цом функционализма — яркого направления архитектуры первой половины прошлого века. Здание построил немецкий архитектор Людвиг Мис ван дер Роэ по заказу молодоженов — семьи Тугендгатов, Фрица и Греты, представителей состоятельных брненских фамилий, владевших ткацкими производствами и сахарными заводами.

Трудно сказать, какую задачу поставили заказчики перед архитектором, но получилось скромно, модно, практично и очень дорого.

Если смотреть на виллу со стороны улицы Чернопольни — а только с нее и удастся увидеть объект, пока вас не пустят на огороженную территорию — взгляду откроется строгое, но не самое примечательное здание, построенное как будто из обувных коробок: все параллельно и перпендикулярно. И поскольку вилла, как и большинство других интересных объектов в Брно,

закрывается рано — после половины шестого вечера ловить тут нечего — то нелюбопытный турист может решить, что возвращаться не имеет никакого смысла: видел я вашего Тугендгата, ничего интересно. И будет в корне неправ.

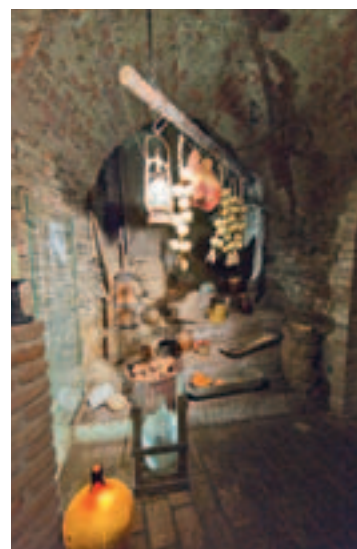
Несмотря на то что задача проникнуть на объект требует определенной настойчивости, посмотреть его стоит.

Туристов пускают каждый час небольшими группами, в пределах 15 человек, поэтому рекомендуем заранее купить билеты.

За забором вас ждут прекрасный сад и здание, достоинства которого сложно оценить снаружи.

Вилла Тугендгат представляется одноэтажной только с улицы: поскольку она расположена на холме, на сторону парка выходят два этажа (не считая нижнего, технического). Внутри посетителей ждет соче-

А по уюту интерьер виллы Тугендгат сопоставим с больничной палатой или лабораторией. Кухня точно похожа на операционную





тание мебели в стиле IKEA (о котором, понятно, никто не имел представления в конце двадцатых годов, это собственная разработка архитектора) и лучших отделочных материалов типа оникса и палисандра. Дорого, но ничего лишнего. А по уюту сопоставимо с больничной палатой или лабораторией. Кухня точно похожа на операционную.

Из окон виллы и с балкона открывается прекрасный вид на город. Более того, панорамные стекла имеют электропривод и опускаются, как на дверях автомобиля; не до конца, конечно, но все равно впечатляет. В доме множество технических приспособлений, которые непривычны сегодня, а в первой половине XX века смотрелись явным торжеством высоких технологий. Например, на вилле есть лифт для перемещения блюд из кухни в столовую.

В мае 1938 года семья Тугендгатов поспешно покинула Брно — город, где жили их предки на протяжении нескольких поколений.

Тугендгаты были евреями и вовремя осознали, что их ждет в родной Чехословакии. Семья сначала уехала в Швейцарию, а потом — в Венесуэлу. Уже с сентября 1939 года на вилле хозяйничали нацисты. Виллу освободили в 1945 году. «Внизу советские солдаты обустроили конюшню», — пишут в различных, в том числе и вполне официальных источниках. «Может советские, может, румынские», — уклончиво комментирует ситуацию экскурсовод. Как бы то ни было, после войны на вилле располагалась школа танцев, детская лечебница, выставочный зал, затем была предпринята серия попыток вернуть зданию оригинальный вид. Последние реставрационные работы, самые масштабные и дорогостоящие, закончились в этом году. Город потратил 8 миллионов долларов. Оно того стоило.

Как и обещал, с первыми ударами колокола генерал дал команду снять осаду. Никто не заметил, что чехи, прознавшие про планы шведов, прозвонили к обеду на час раньше положенного

На краю

Развитая сеть городского транспорта в Брно вовсе не говорит о том, что машина туристу не нужна. А как он быстро и без проблем попадет в Моравский крас? Сорок минут (в навигатор забейте Blansko, а из него двигайтесь на Skalní Mlýn) — и вы в редком по красоте природном заповеднике, огромном карстовом массиве, состоящем из сотен пещер. Для публики открыты лишь пять, но и их хватит для того, чтобы провести в этом месте целый день.

Главный объект — пещеры Пунква. От стоянки, где придется оставить автомобиль, до пещер — около километра. Пешком или на поезде на резиновом ходу — на таких в парках возят детей.

В принципе, забравшись в пещеры Пунква, можно исходить 30 километров по подземным коридорам. Сами

не ходили — читали. А туристический маршрут рассчитан на час и имеет протяженность 720 метров, из которых 450 вы проплывете на лодке с электрическим мотором по подземной реке. За время экскурсии вы увидите сталактиты (те, что сверху), сталагмиты (те, что снизу) и эти, как их там, геликтиты (растут произвольно). Кульминационная часть экскурсии — выход на дно Мацохи, пропасти глубиной почти 140 метров. Вид наверх открывается незабываемый. Ощущаешь природное величие и свою ничтожность одновременно.

По выходу из пещер Пунква, точнее, вы выплывете из них по реке, не забудьте подняться в гору по канатной дороге. И взгляните на Мацоху сверху вниз. Это зрелище для некоторых посетителей Моравского краса становится последним. Место давно и надежно облюбовано самоубийцами. Но мы-то знаем: жизнь прекрасна. Все дело в том, в какое время и с какой стороны посмотреть.

Текст и фото: Сергей Шерстенников, Александр Фёдоров



Fabia

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Active	1,2i/51kW	12 800
Active + пакет	1,2i/51kW	13 550
Active + пакет	1,4i/63kW	14 326
Ambition	1,2i/51kW	14 000
Ambition	1,4i/63kW	14 500
Ambition	1,6i/77kW	16 348
Ambition	1,6i/77kW 6AG	18 713
Elegance	1,2i/51kW	15 028
Elegance	1,4i/63kW	15 728
Elegance	1,6i/77kW	16 872
Elegance	1,6i/77kW 6AG	19 239



Fabia Combi

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Active	1,2i/51kW	14 222
Active + пакет	1,2i/51kW	14 913
Active + пакет	1,4i/63kW	15 934
Ambition	1,2i/51kW	15 420
Ambition	1,4i/63kW	16 120
Ambition	1,6i/77kW	17 264
Ambition	1,6i/77kW 6AG	19 630
Elegance	1,2i/51kW	15 945
Elegance	1,4i/63kW	16 636
Elegance	1,6i/77kW	17 789
Elegance	1,6i/77kW 6AG	20 156



Yeti

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Active	1,2TFSI/77kW	22 900
Active	1,2TFSI/77kW 7DSG	24 900
Active	1,4 TSI/90kW 6MG	24 200
Ambition	1,2TFSI/77kW	24 600
Ambition	1,2TFSI/77kW 7DSG	26 600
Ambition	1,4 TSI/90kW 6MG	25 800
Elegance	1,8TSI/118kW 4x4	29 000
Elegance	1,8TSI/112kW 4x4 6DSG	30 500
Elegance	2,0TDI CR/103kW 4x4	31 000

Примечание:
Доплата за цвет металлик 490\$

Описание базовых комплектаций:

Active

Интерьер "STONE", стальные диски "COMOPOS" 5jx14" 4шт., внешние зеркала заднего вида и внешние дверные ручки окрашены в черный цвет, хромированная отделка верхней части решетки радиатора, иммобилайзер, табличка с VIN-кодом, подушка безопасности водителя, два регулируемых по высоте ремня безопасности спереди с трехточечной фиксацией и натяжителем, три автоматических трехточечных ремня безопасности сзади, два регулируемых по высоте подголовника спереди, подготовка для крепления двух детских сидений с системой безопасности ISOFIX на заднем сидении, задние противотуманные фары, 3-й стоп-сигнал, электрогидравлический усилитель руля, регулировка рулевой колонки в двух плоскостях, тахометр с электронными часами, держатели для бутылки 1,5л. в отделениях для хранения дверных панелей со стороны водителя и пассажира, отделение для хранения на панели приборов (открытое), перчаточное отделение открытое (без подсветки и охлаждения), в центральной консоли: держатель для бутылки, отделение для хранения и разъем 12V, складывающаяся ручка в потолке со стороны пассажира (без крючка для одежды), подсветка багажного отделения, петли для креплений в багажном отделении (4шт.), подготовка для багажных реек, солнцезащитный козырек водителя с лентой-держателем для документов, AERO-стеколоочистители ветрового стекла, омыватель и очиститель заднего стекла, обогрев заднего стекла, запасное колесо со стальным диском, домкрат, колесный ключ, без набора для ремонта шин, пакет для курящих (прикуриватель + пепельница), центральный замок с системой SAFETY, электростеклоподъемники передние, вентиляторы в салоне с пылевым фильтром, радиоподготовка - 4 динамика спереди, подкрылки передние и задние, задние брызговики.

+ПАКЕТ:

Active + ABS включ. MSR, Dual Rate, кондиционер "CLIMATIC" с механической регулировкой, перчаточное отделение, закрытое, с подсветкой, радиоподготовка 1 DIN "AFTERMARKET", 4 динамика, регулируемое по высоте сиденье водителя.

Ambition

Active + интерьер "DOMINO", стальные диски "TETHYS" 6jx14" 4шт., внешние зеркала заднего вида и внешние дверные ручки окрашены в цвет кузова, хромированная отделка решетки радиатора, пакет "CHROME" (элементы коробки передач, кнопка стояночного тормоза, рычаг регулировки воздушозаборников в салоне), тахометр и спидометр в хромированных рамках, подушка безопасности пассажира, передние противотуманные фары с функцией DAY LIGHT, ESP включая ABS+MSR+ASR+ESP+HBA (только для двигателя 1,6/77kW AG), "MFA" - multifunctional дисплей (бортовой компьютер), отделение для хранения на панели приборов (закрытое), перчаточное отделение закрытое (с подсветкой без охлаждения), карманы для хранения на спинках передних сидений, разделенное заднее сиденье 1/3-2/3 со складывающейся спинкой, регулировка сиденья водителя по высоте, пакет "OVERHEAD I" (3 складывающихся ручки в потолке (с крючками для одежды, сзади), кондиционер "CLIMATIC" с механической регулировкой и комби-фильтр.

Elegance

Ambition + интерьер "CHESS BLACK", легкосплавные диски "ATIK" 6jx14" 4шт., тканевые коврики, черные защитные боксовые молдинги, проектирующие галогеновые передние фары, центральный замок с дистанционным управлением (2 складывающихся ключа), тонированные стекла, отделение для хранения очков, передний подлокотник, пакет "OVERHEAD II" ("OVERHEAD I" + 2 отдельные лампочки для чтения сзади), регулируемые по высоте передние сиденья, электроподогреваемые внешние зеркала заднего вида с подогревом.



Superb

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Active	1,8TSI /118kW	26 598
Active	1,8TSI /112kW 6AG	28 944
Ambition	1,8TSI /118kW	27 545
Ambition	1,8TSI /112kW 6AG	29 891
Ambition	1,8TSI /118kW 7DSG	30 591
Elegance	1,8TSI /118kW	30 821
Elegance	1,8TSI /112kW 6AG	33 169
Elegance	1,8TSI /118kW 7DSG	33 867
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	36 075
Elegance	3,6 V6 FSI/191kW 6DSG 4x4	53 536
L&K	1,8TSI / 118 kW	35 413
L&K	1,8TSI / 118 kW 7DSG	37 953
L&K	2,0TDI CR/103kW 6DSG	40 666
L&K	3,6 V6 FSI /191 kW 6DSG 4x4	57 662



Superb Combi

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Active	1,8TSI /118kW	29 612
Active	1,8TSI /112kW 6AG	32 049
Ambition	1,8TSI /118kW	30 604
Ambition	1,8 TSI/112 kW 6AG	33 020
Ambition	1,8TSI /118kW 7DSG	33 720
Elegance	1,8TSI /118kW	34 485
Elegance	1,8TSI /112 kW 6AG	36 902
Elegance	1,8TSI /118kW 7DSG	37 601
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	39 249
Elegance	3,6 V6 FSI/191kW 6DSG 4x4	56 981
L&K	1,8TSI / 118 kW	38 910
L&K	1,8TSI / 118 kW 7DSG	41 521
L&K	2,0TDI CR/103kW 6DSG	43 674
L&K	3,6 V6 FSI /191 kW 6DSG 4x4	60 901



Octavia A5

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Ambition	1,6MPI/75kW	19 990
Ambition	1,6MPI/75kW 6AG	23 484
Ambition	1,8TSI/118kW	23 234
Ambition	1,8TSI/112kW 6AG	25 482
Ambition	1,9TDI-PD/77kW	24 368
Ambition	2,0TDI-CR/81kW	24 626
Ambition	2,0TDI CR/103kW 6DSG	28 343
Elegance	1,6MPI/75kW	22 065
Elegance	1,6MPI/75kW 6AG	24 557
Elegance	1,8TSI/118kW	24 305
Elegance	1,8TSI/112kW 6AG	26 553
Elegance	1,8TSI/118kW 7DSG	27 163
Elegance	1,9TDI-PD/77kW	25 439
Elegance	2,0TDI CR/81kW	25 697
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	29 414
RS	2,0TFSI/147kW	33 151
Ambition + пакет	1,6MPI/75kW	21 290
Ambition + пакет	1,6MPI/75kW 6AG	24 011
Ambition + пакет	1,8TSI/118kW	23 755
Ambition + пакет	1,8TSI/112kW 6AG	26 052
Ambition + пакет	1,9TDI-PD/77kW	24 913
Ambition + пакет	2,0TDI-CR/81kW	25 177
Ambition + пакет	2,0TDI CR/103kW 6DSG	28 974
Elegance + пакет	1,6MPI/75kW	23 070
Elegance + пакет	1,6MPI/75kW 6AG	25 850
Elegance + пакет	1,8TSI/118kW	25 590
Elegance + пакет	1,8TSI/112kW 6AG	27 911
Elegance + пакет	1,8TSI/118kW 7DSG	28 541
Elegance + пакет	1,9TDI-PD/77kW	26 761
Elegance + пакет	2,0TDI CR/81kW	27 027
Elegance + пакет	2,0TDI CR/103kW 6DSG	30 865



Octavia Combi A5

Комплектация	Двигатель	Цена, \$*
Ambition	1,6MPI/75kW	21 380
Ambition	1,6MPI/75kW 6AG	24 861
Ambition	1,8TSI/118kW	24 609
Ambition	1,8TSI/112kW 6AG	26 856
Ambition	1,9TDI-PD/77kW	25 743
Ambition	2,0TDI CR/81kW	26 001
Ambition	2,0TDI CR/103kW 6DSG	29 711
Elegance	1,6MPI/75kW	23 441
Elegance	1,6MPI/75kW 6AG	25 932
Elegance	1,8TSI/118kW	25 680
Elegance	1,8TSI/112kW 6AG	27 927
Elegance	1,8TSI/118kW 7DSG	28 538
Elegance	1,9TDI-PD/77kW	26 815
Elegance	2,0TDI CR/81kW	27 074
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	30 790
Ambition + пакет	1,6MPI/75kW	22 695
Ambition + пакет	1,6MPI/75kW 6AG	25 417
Ambition + пакет	1,8TSI/118kW	25 160
Ambition + пакет	1,8TSI/112kW 6AG	27 455
Ambition + пакет	1,9TDI-PD/77kW	26 318
Ambition + пакет	2,0TDI CR/81kW	26 582
Ambition + пакет	2,0TDI CR/103kW 6DSG	30 371
Elegance + пакет	1,6MPI/75kW	24 697
Elegance + пакет	1,6MPI/75kW 6AG	27 270
Elegance + пакет	1,8TSI/118kW	27 010
Elegance + пакет	1,8TSI/112kW 6AG	29 329
Elegance + пакет	1,8TSI/118kW 7DSG	29 961
Elegance + пакет	1,9TDI-PD/77kW	28 182
Elegance + пакет	2,0TDI CR/81kW	28 449
Elegance + пакет	2,0TDI CR/103kW 6DSG	32 286



AG - автоматическая коробка передач; DSG - роботизированная коробка передач; i - инжектор, MPI, FSI - бензиновый двигатель; TDI PD, TDI CR - дизельный двигатель; 4x4 - подключаемый полный привод. Прайс-лист актуален по состоянию на 1 октября 2012 года



ЕВРОКАР

*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.
100% переваг!
Кредитна ставка від 0,01%*.



*Пропозиція дійсна для автомобілів ŠKODA Yeti з об'ємом двигуна 1,2л. до 31 жовтня 2012 року. Детальні умови кредитування в дилерській мережі та на сайті eurocar.com.ua. Кредитує ПАТ АБ «УкрГазбанк». Ліцензія НБУ №123 від 06.10.2011

Сертифіковані дилери: Київ: «Автоцентр Київ», (044) 494 3790, 490 1091 (Нивки); «Автотрейдинг-Центр», (044) 496 0404, 499 3297; «Європа-авто», (044) 451 4534; «Прага Авто», (044) 207 7070 (Петрівка); «Прага Авто», (044) 207 7700 (Кільцева); **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», (0624) 52 1225; **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) 7 7785; **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; **Херсон:** «Автоцентр-Херсон», (0552) 29 9063; **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; «Білк-Авто», (0652) 54 3444; «Богдан - Авто Сімферополь», (0652) 60 5500; **Суми:** «Автоцентр-С», (0542) 64 1340; **Тернопіль:** «Джерман Авто Центр», (0352) 47 0007; **Ужгород:** «Форвард Автоцентр», (0312) 65 5655; **Харків:** «Автотрейдинг-Харків», (057) 760 1470; «Атлант-М Олександрівка», (057) 773 2266; **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