



ŠKODA STYLE

№ 4 (21) 2012

Ресурсный тест Octavia A5 1.8 TSI

Непобедимая Fabia S2000

Парижские «шкоды»



ŠKODA 720 '1971

Вместе с Ital Design, против Alfa Romeo и BMW



ŠKODA Octavia.

Доступніше до 12 000 грн.



Пропозиція діє з 1 по 31 грудня 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:** «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; «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 Олексіївка», (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.



СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

4 Парижский автосалон-2012. «Бонжур, мсье Rapid»

АВТОМОБИЛЬ

10 Ликбез. «Древнеримские корни «Октавии»

12 Ресурсные испытания. «Искали – не нашли»

17 Универсалы ŠKODA. «Всегда готовы!»

ТЕХНИКА И СПОРТ

24 ŠKODA Fabia Super 2000. «Суперфабия»

30 Обзор чемпионата IRC. «Дембельский аккорд»

32 Результаты 11-13 этапов. «Голы, очки, секунды»

ИСТОРИЯ

34 Концепт-кары ŠKODA. «Несыгранная Октава»

44 Чешский Крумлов. «Как в сказку попал»





SIMPLY CLEVER

Simply Clever : Simple



Бонжур, мсье Rapid!

Одним из центральных событий парижской биеннале стал долгожданный дебют ŠKODA Rapid. Несмотря на то, что, с одной стороны, автомобильные журналы и сайты уже с апреля пестрели шпионскими фотографиями не-офита разной степени раздетости, а с другой, в столице пятой республики было представлено почти семь десятков мировых премьер, презентация Rapid превратилась в финальную сцену из гоголевского «Ревизора».

Вообще-то термин show stopper – чисто теат-
ральный, так изначально критики описывали спектакли
или постановки, прерываемые «бурными и продолжи-
тельными» аплодисментами. Но с подачи американ-
цев он укоренился и в автомобильной журналистике:
теперь «шоу-стопперами» называют самые эффек-

ные автомобили того или иного моторшоу. Так вот, во
время презентации новейшего «рапида» на Mondial de
l'Automobile 2012 образовалась настоящая пробка из по-
сетителей. И это при том, что случайных людей и про-
чих зевак на ней не было – первые пару дней каждый
уважающий себя автосалон работает исключительно



для работников СМИ и специалистов автомобильного бизнеса. Билеты на «дни прессы» не продаются, дабы акулы пера, микрофона и объектива могли без ажиотажа отснять экспонаты и пообщаться с участниками автосалона. Но во время нынешнего «мундиаля» все было иначе. Уже к началу пресс-конференции, которая была назначена на 09:35 первого дня работы салона, стенд младоболеславского бренда напоминал осажденный Брно образца 1645 года. А в тот момент, когда к виновнику торжества вышел с микрофоном главный дизайнер Йозеф Кабан, на подступах к экспозиции ŠKODA штурделю негде было упасть. И это при том, что у чешской марки традиционно один из самых больших и просторных стендов четвертого павильона – в этом году он раскинулся на территории 2050 квадратных метров. И все равно давки избежать не удалось. Кажется, что последний раз pana Йозефа парижане слушали в абсолютной тишине году в 2009-м, когда он повествовал о работе над Bugatti Veyron Grand Sport. На этот раз на примере «рапида» Кабан раскрыл основные стилистические ключи марки ближайшего будущего. «Это первая модель, выполненная в новом для компании дизайне: современном, привлекательном, понятном и элегантном

В первый день работы Mondial de l'Automobile 2012 экспозиция младоболеславского концерна ожидаемо состояла исключительно из «рапидов» восьми модификаций.

вне времени. Расположение и форма противотуманных и передних фар напоминает лист клевера. При взгляде в профиль, – продолжил шеф-дизайнер экскурс по обводам новинки, – Rapid впечатляет элегантным силуэтом в стиле купе, а также неповторимой игрой четких линий и рельефных поверхностей кузова. В центре передней части располагается новый логотип марки: хромированная крылатая стрела на черном матовом фоне, обрамленная изящной окантовкой. В решении кормы ставка была вновь сделана на точность, свежесть и понятность: фирменные для марки С-образные задние фонари получили отделку в виде мелкой ювелирной огранки».

Уж насколько внимательно собравшиеся слушали главного дизайнера, но когда слово взял председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд, притихла даже музыка на соседних стендах. Их можно понять – Европа на пороге рецессии, которая обещает быть не ме-



нее беспощадной, чем кризис 2008-2009 годов, тогда как возглавляемая немцем ŠKODA который год наращивает производство и поднимает планку продаж. Вот и на этот раз были озвучены новые рекорды продаж. «Продолжая успешную реализацию стратегии роста-2018, за первые восемь месяцев нынешнего года мы увеличили поставки автомобилей на 8,5%, до 633,3 тыс. В Индии продажи выросли на 34,5%, в Китае – на 7,1%, в Европе – на 5,8%. И мы полагаем, – озвучил планы герр Фаланд, – что в ближайшие годы Rapid выйдет на второе место после «октавии» по количеству проданных «шкод».

Нужно заметить, у новичка все для этого есть. Фактически он устанавливает новые стандарты в классе компактных автомобилей и воплощает в себе все лучшие качества марки: вместительность, элегантность, доступность, продуманность. При чуть меньших размерах, чем Octavia, неолофт стал рекордсменом по вместительности в своем классе. Ни один другой представитель данного сегмента не может предложить такое же количество свободного пространства внутри салона и объем багажника – без малого 550 л.

«Это семейный автомобиль с «умными решениями», современными высокоэффективными техноло-

гиями и прекрасным соотношением цены и качества, – подчеркивает герр Фаланд. – При этом салон модели отличается своей функциональностью, наделяющей автомобиль качествами универсала. И в лучших традициях нашей «разумной философии» Simply clever предусмотрено место даже скребку для льда».

Неудобствам и долгим поискам зимой этого копейного, но незаменимого предмета пришел конец. Теперь скребок «прописался» на крышке горловины топливного бака, что обеспечило ему постоянное место дислокации в автомобиле.

Как и в других моделях марки, главный акцент в Rapid сделан на практичность – были применены два десятка «умных решений». Среди них двустороннее напольное покрытие в багажнике и специальная ниша под сидением водителя для хранения аварийного жилета, наличие которого во многих странах является обязательным требованием. Казалось бы, мелочи, но именно из них складывается образ «заботливого» автомобиля.

А вот в плане безопасности мелочей не бывает: вопреки размерам Rapid впечатляет комплексом активных и пассивных технологий безопасности. Достаточно сказать, что на большинстве рынков ЕС система элек-



тронной стабилизации входит в стандартное оснащение. Линейка моторов для Rapid на первых порах будет представлена четырьмя бензиновыми (мощностью 75-122 лошадиных сил) и двумя дизельными двигателями (90-105 лошадиных сил). Коробок передач предлагается три: 5- и 6-ступенчатые механические и 7-ступенчатая роботизированная DSG с двойным сцеплением.

Планы

Не рассосалась толпа и после окончания пресс-конференции, хотя чехи предусмотрели ажиотажный интерес к новичку модельной линейки, и в первый день экспозиция состояла исключительно из восьми «рапидов» различных модификаций. А то, что творилось на подступах к чешской экспозиции после «дней прессы», когда на выставку пришли зрители – потенциальные покупатели, можно сравнить лишь с давкой в парижском метро в час-пик.

Наряду с новейшим Rapid в Париже были представлены Roomster, Yeti, трех- и пятидверные Citigo, топовая Fabia Monte Carlo, универсалы Octavia в версиях Combi и Combi RS плюс Superb L&K.

В Европе Rapid ожидаемо создал ажиотаж – и покупатели, и дилеры пока что вынуждены стоять в очередях, чтобы получить вожделенный автомобиль. Расширение производственных мощностей на основном заводе ŠKODA в Млада-Болеславе идет полным ходом. После модернизации выпуск составит 800 «рапидов» в день, а в последствии «тираж» будет доведен до 1200 экземпляров. В феврале-марте настанет черед презентации китайской версии «рапида» с чуть большим количеством хрома во внешнем оформлении и немного перерисованным интерьером. В России и Украине, на ключевых европейских для марки рынках, производство компактного лифтбека планируется начать уже в следующем году.

Автомобиль

Древнеримские корни «Октавии»

Ликбез

Искали – не нашли

Ресурсные испытания

Всегда готовы!

Универсалы ŠKODA



Вся правда о ŠKODA Octavia A5

Кто предупрежден – тот вооружен. Знаете ли вы о древнеримских корнях Octavia, о том, что она выпускается в кузове седан, имеет систему самодиагностики, а ее тираж перешагнул 3-миллионную отметку? Что есть полноприводные, кроссоверные, раллийные и даже удлинненные представительские модификации «октавии»? Теперь знаете. А дальше будет интереснее.

Императорский след

В 1959-1971 годах под этим названием в Млада-Болеславе уже выпускали седаны и универсалы. Поскольку это была восьмая по счету модель «шкоды» (по лат. octo – «восемь», а этимологическое значение octavia – «восьмая»), решено было назвать ее красивым и звучным латинским именем – изначально так называли женщин из древнеримского императорского рода Октавиев.

Возродить бренд Octavia решили, чтобы подчеркнуть давние традиции выпуска семейных авто. Кроме того, это название легко произносится на всех основных для марки рынках и «легитимно», то есть не несет негативных ассоциаций. Плюс оно продолжает линейку удачных названий, начатую моделью Felicia и пролонгированную Fabia.

Персональный пенсионер

Современная Octavia – абсолютный рекордсмен младоболеславской марки, чья история давно перешагнула вековой юбилей. Производство «октавий» первого поколения A4 (PQ34) стартовало в 1996 году и продолжалось даже после того, как в 2004-м появился ее наследница – Octavia A5 (PQ35). Благодаря стабильному спросу на крупнейших рынках сбыта выпуск A4 продолжался до 2010 года. И, дабы избежать путаницы с более новой спецификацией, «четверка» продавалась под названием Octavia Tour.

С-платформа

Octavia стала первой полностью новой моделью, созданной после перехода младо-болеславского концерна под контроль VW. Работа над моделью гольф-класса началась в 1990-м. Первым в ноябре 1996-м свет увидел лифтбек, еще через два года – версия Combi. В 1999-м универсал получил полноприводную трансмиссию 4-Motion с распределением тяги муфтой Haldex, а черед лифтбека настал только в 2001-м. А вот во втором поколении передне- и полноприводные версии Octavia Combi были презентованы уже через полгода после дебюта базовой модели.

Классом выше

При разработке современной «октавии» за основу была взята платформа VW Golf III, но начиная с 1994 года все работы велись уже с использованием общешкодовской платформы PQ34. Несмотря на то, что Golf всегда относился к С-классу, по размерам Octavia попадает прямиком к автомобилям более старшего D-сегмента, что воплощает в себе теорию ŠKODA о необходимости давать покупателю больше, чем предлагают за те же деньги конкуренты. Еще во времена ЧССР, то есть задолго до появления девиза Simply Clever, «шкодовки» продавались в капстранах под девизом «больше автомобиля за те же деньги».

И купе, и седаны

Помимо привычных нам пятидверных кузовов лифтбек (седан, у которого крышка багажника объединена с задним стеклом) и универсал нынешняя Octavia выпускается и в формате ...седана. Но исключительно в Китае и только для местного рынка, где статус автомобилей подобного класса важнее практичности. А вот работы по двухдверной версии Octavia Tudor (именно такой кузов имела самая первая Octavia) остановились на стадии полноразмерного макета, не получив продолжения ввиду ограниченного спроса.

Спортивная составляющая

Впервые спортивная версия RS появилась в 2000 году как следствие накопленного заводской командой опыта в чемпионате мира по ралли. Актуальная версия самой скоростной из «октавий» появилась в 2009-м. Ее главные внешние отличия: уменьшенный клиренс, более изощренный аэродинамический пакет, 18-дюймовые колеса с низкопрофильной резиной. На выбор бензиновый либо дизельный турбодвигатели 2.0 TSI (200 л. с., 280 Нм) и TDI (170 л. с., 350 Нм), 6-ступенчатая механическая или роботизированная трансмиссия DSG с двойным сцеплением.



Лимитированная серия

Самый большой раллийный успех «октавий» – подиум в самом трудном ралли мира East African Safari 2001 года. В честь этого события была выпущена лимитированная серия из сотни «октавий» с 1,8-литровым турбомотором (180 л. с., 235 Нм), созданным на основе базового мотора Audi TT. Помимо фирменного для заводской команды ŠKODA Motorsport белоснежного цвета и соответствующих раллийных деколей Octavia WRC Replica отличалась расширенной комплектацией, в которую вошел пул электронных систем во главе с ESP, ксеноновая оптика и более комфортный салон.

Технологический прорыв

Представленная в 2004-м Octavia II создана на общепольсвагенской платформе PQ35. Главные внешние отличия – более тщательно проработанная аэродинамика, новая головная оптика, дизайн радиаторной решетки и бамперов, увеличенная площадь воздухозаборников. С технологической точки Octavia A5 стала прорывом: линейка моторов с технологией прямого впрыска FSI, роботизированная 6-скоростная КПП DSG с двойным сцеплением, новая задняя 4-рычажная подвеска, адаптивный электрический усилитель рулевого управления.

И кроссовер тоже

В 2007 году, в ответ на возросший спрос на полноприводную версию Combi и помешательство на кроссоверах, ŠKODA подготовила внедорожный вариант Octavia Scout с бензиновым 1,8 TFSI (160 л. с., 250 Нм) и 6-ступенчатой МКП. Комплектация была призвана максимально облегчить поездки по бездорожью: увеличенный клиренс, защитный пластиковый обвес кузова по периметру, 17-дюймовые кованые диски с покрышками с более развитыми грунтозацепами, системы навигации Columbus и помощи при старте вверх Hill Hold Control.

Сдержанная роскошь

Изначально Octavia была доступна в четырех модификациях: базовой Classic, бюджетной Ambiente, промежуточной Mint и максимально комфортабельной Elegance. Но в 1999 году появилась топовая версия Laurin & Klement, правда, выпускающаяся ограниченным тиражом и потому продающаяся не на всех рынках. Под капотом мог быть на выбор бензиновый 1,8 TFSI (160 л. с., 250 Нм) либо турбодизельный 1.9 TDI (110 л. с., 235 Нм), а вот в салоне – безальтернативная отделка кожей и деревом и окантовка хромом. Серией в 200 экземпляров были выпущены удлиненные (на 70 мм в районе средней стойки) версии Octavia L&K.

Система самодиагностики

Вне зависимости от версий и комплектаций все «октавии» второго поколения оснащены принципиально новой системой диагностики EOBD (European On Board Diagnostics). В основе ее работы – постоянный анализ выхлопных газов. Если электроника фиксирует превышение допустимых значений, то на приборной панели загорается соответствующий индикатор, а характеристики выхлопных газов записываются в памяти EOBD для облегчения диагностики проблем и последующих их устранения мастерами станции технического обслуживания.

Вместо послесловия

Octavia — ключевой продукт компании, ее собирают в семи странах мира: Чехии, Китае, России, Индии, Казахстане, Словакии и Украине, а продают более чем в 100 странах мира на пяти континентах. Всего за 15 лет (1996-2010 гг.) было выпущено 1,442126 млн экземпляров «октавий» первого поколения. А вот ее наследнице – Octavia A5, появившейся в 2004-м, для преодоления полуторамильонного барьера понадобилось меньше семи лет. Думайте сами, решайте сами – иметь или не иметь.



Искали – не нашли

В нашей редакции* очередное расставание: завершился длительный тест обновленной ŠKODA Octavia A5. В независимой лаборатории технических экспертиз «Автологистика» нам помогли проверить, насколько износился наш лифтбек за 13 месяцев и 30 тыс. км. Официально пострестайлинговая Octavia A5 1.8 TSI служила в редакции «Автоцентра» разъездным автомобилем, но часто она выполняла также представительские функции: благодаря солидным размерам и комфортабельности ее чаще бронировали не рядовые журналисты, а редакторы нашего издания. ŠKODA не подводила никого – заводилась в лютые морозы двух зим, дарила прохладу пассажирам в невероятный зной прошлого лета, захватывающе



* Материал предоставлен редакцией журнала «Автоцентр»

ускорялась при обгонах на любых скоростях и плавно несла пассажиров по пыльным дорогам украинской глубинки. Собственно, иного мы и не ожидали, ведь это уже третий автомобиль чешской марки (после Octavia A5 первого поколения и дизельной Fabia), который испытывался нами в течение длительного времени.





Мелочи и суть

Комплекс диагностики, выбранный в этот раз, включал оценку состояния кузова – с нее мы и начали. Эксперты-оценщики нашли на лаке лишь несколько неглубоких царапин – по краям дверных проемов, очевидно, полученных не при движении, а по причине неаккуратности во время тех или иных погрузочных операций. Собственно, замечаний к прочности лакокрасочного покрытия «шкод» у нас не было и раньше. Интересно, что в отличие от предыдущей тестовой Octavia A5 – дорестайлинговой у этого авто не скри-

пели дверные уплотнители. Осмотр моторного отсека не выявил следов потения на агрегатах, но охлаждающую жидкость нам посоветовали долить, поскольку она оказалась на минимальной отметке. Контрольные приборы, сигнальные лампы, обдув ветрового стекла, дворники исправны. Свет фар проверяли прибором, который зафиксировал несущественное отклонение вниз луча дальнего света одной из фар – настолько малое, что в наших ночных поездках мы его не замечали. Стенд диагностики ходовой части MaHa показал отличное состояние всей подвески (амортизаторов, втулок



Все параметры ходовой в норме, несмотря на то, что наш автомобиль несколько раз принимал участие в суровых тестах шин и тормозов.



Ни сертифицированные немецким TUV умные приборы, ни наметанный глаз экспертов не обнаружили в подвеске Octavia каких-либо проблем.

рычагов, стабилизаторов). Даже в режиме «поиск шумов», когда каждое колесо тестируют на «вибраторе» колебаниями разной частоты, Octavia оказалась на высоте. И остальные значения – параметры передка, коэффициент увода – оказались близки к идеальным. По нашим субъективным ощущениям, ходовая после обкатки стала мягче, комфортнее обрабатывает неровности, сохраняя при этом упругость, необходимую для устойчивости при активных маневрах. Отличное состояние ходовой стоит поставить нашей машине в особую заслугу. Ведь в течение своей «автоцентровской»

жизни она принимала участие в нескольких довольно суровых тестах, касающихся именно ходовой части. Например, на ней мы проверяли ударопрочность шин, на различной скорости «влетая» в асфальтовые ямы разной глубины. Проверка на тормозных барабанах продемонстрировала высокую эффективность тормозных механизмов. Показатели замедления и увода оказались в норме, причем с большим запасом. Усилие на руле в норме – вместе с положительным результатом теста на увод это свидетельствует об исправности рулевого управления.



◀ Применение бензина Shell V-Power полностью оправдало себя - приборы показали, что двигатель безупречен.

Проверка демпфирования подвески показала, что запас ресурса амортизаторов еще большой.



Сердце в порядке

Система питания турбомотора с непосредственным впрыском топлива оказалась в порядке, в том числе и «масляный» аппетит, который беспокоил нас первые 10 тыс. км. Очевидно, повышенный (хотя и в пределах установленной производителем нормы) расход масла в самом деле объясняется конструктивными особенностями силового агрегата. Вооруженные диагностическим прибором Bosch KTS-540 специалисты заверили, что все датчики двигателя и автомобиля в целом в исправности. Очень порадовала система зажигания, которая не подвела ни разу. Более того, она «продемонстрировала» прекрасно сохранившиеся свечи. А ведь именно они у автомобилей многих марок в первую очередь страдают от некачественного отечественного бензина. Впрочем, через дорогу от редакции находится АЗС Shell с ее бензином V-Power, где мы заправляем тестовые машины. Возможно, именно в этом секрет хорошего состояния наших свечей. Одним словом, диагностика показала, что за свои 30 тыс. км пробега наша Octavia A5 ничуть

не «состарилась» и все еще пребывает в счастливом юношеском возрасте. Во всяком случае признаков старения обнаружено не было.

Игорь Широкун





Универсалы ŠKODA всегда готовы

Хотя наши соседи рисуют себе типичного украинца как эдакого зажиточного «кулака», думающего в первую очередь о выгоде, универсалы у нас не очень популярны. Их продажи в 3-4 раза ниже, чем в среднем по Старому Свету. Но Украина пусть медленно, но верно движется в сторону интеграции с Европой. По крайней мере, статистика продаж грузо-пассажирских ŠKODA показывает: их популяция ежегодно растет.

Не секрет, что наш потребитель автомобилей в массе своей обладает специфическим менталитетом. Восточного типа. Автомобиль, даже если он маленький, должен выглядеть «богато». Какой кузов имеют все машины представительского класса? Седан. Значит, седан — это престижно. Так рассуждают у нас и еще, к слову, в Турции. Европейцы в первую голову пекутся не о том, что подумает сосед, а о практичности машины: расходе топлива, стоимости страховки и удобстве каждодневного пользования. По первым двум показателям универсал мало отличается от седана или хетчбека, по последнему — на голову их превосходит. Универсал в представлении многих — верный спут-

ник мелкого предпринимателя или фермера. На самом деле — идеальная машина для путешественников, дачников, любителей собак, шопинга и активного отдыха (нужное подчеркнуть) — короче, для всех, кто ценит жизнь в различных ее проявлениях. Им ŠKODA адресует три своих универсала: Fabia Combi, Octavia Combi и Superb Combi. Каждый из них — достойный представитель своего класса.

Ничего себе компакт

Fabia Combi — исключительный автомобиль. Универсал компактного класса. Таких моделей и на европей-



ском рынке представлено немного, а у нас у Fabia Combi, можно сказать, и вовсе конкурентов нет. У нее масса достоинств. Главные — доступная цена и низкие расходы на содержание — на уровне одноименного хэтчбека. Покупателям доступна та же гамма надежных атмосферных бензиновых моторов мощностью от 70 до 105 л.с. и две трансмиссии на выбор: 5ступенчатая механика и 6ступенчатый типтроник. ABS, две подушки безопасности, кондиционер, передние электростеклоподъемники входят в перечень базового оборудования даже для самой простой машины — с трехцилиндровым мотором объемом 1,2 л. В списке опций мы найдем электронную систему поддержания курсовой устойчивости с ассистентом подъема в гору и функцией контроля давления в шинах, люк с электроприводом, климатконтроль, круизконтроль, навигационную систему и оборудование для подключения мобильного телефона — разговаривать по трубке можно, не доставая ее из кармана и не снимая рук с руля.

Можно сказать, что Superb Combi занял пустующую нишу универсалов представительского класса. В ней не будет тесно ни багажу, ни тем более сидящим сзади

Однако главные достоинства Fabia Combi открываются вместе с пятой дверью. Объем багажника — 490 л, если грузить по кромку стекол. Максимальная вместимость при сложенных спинках задних сидений — 1470 л. Стоит обратить внимание, что при всех грузопассажирских достоинствах Fabia Combi имеет полноценное запасное колесо. Мало ли куда вас занесет в поисках приключений — с таким багажником можно смело отправляться в дальние путешествия, пусть компактный класс и считается городским.

Для того чтобы груз не летал по багажнику, стоит дополнить его сетками из коллекции оригинальных аксессуаров. А перевезти все и даже немного больше





поможет багажник на крыше. Попутно заметим, что абсолютно все универсалы ŠKODA, поставляемые на украинский рынок, комплектуются релингами: с ними установка багажника становится совсем простым делом. А дальше на крыше уместятся и лыжи, и велосипед. Последний, впрочем, влезет и в салон. Только не забудьте снять колесо с передней вилки.

Вагон и без маленькой тележки

Сложно переоценить значение Octavia Combi для чешской марки. Octavia — самая популярная модель в гамме ŠKODA, причем на универсалы приходится до половины ее продаж. Причины успеха Octavia Combi множество. Привлекательный гармоничный внешний вид и выдающиеся способности по перемещению груза — от 580 до 1630 л — лишь часть из них. Octavia Combi предлагается во множестве вариантов,

на разный вкус и темперамент. Самая доступная версия — с бензиновым мотором 1,6 л. Не ураган, но таксисты, наматывая в год по 100 тыс. км на универсалах Octavia с неприхотливым двигателем 1.6 MPI, особо не жалуются. Высокие технологии, обеспечивающие хорошую литровую мощность и экономичность, представляют два турбомотора с непосредственным впрыском: 1.4 TSI и 1.8 TSI. Первый, обладая 122 л.с. и крутящим моментом 200 Нм, в городском режиме движения расходует всего 8 л/100 км, причем с автоматической трансмиссией — 7-ступенчатым роботом DSG. Второй двигатель, 1.8 TSI, обладая 152 л.с., позволяет даже немного похулиганить: многорычажная подвеска сзади, как и на всех Octavia, обеспечивает прекрасную управляемость, а разгон до 100 км/ч за 8,2 сек. — чувство некоторого превосходства над окружающими. Предлагается Octavia Combi и с 2-литровым дизелем. С одной стороны, 140 л.с. гарантируют достойную динами-



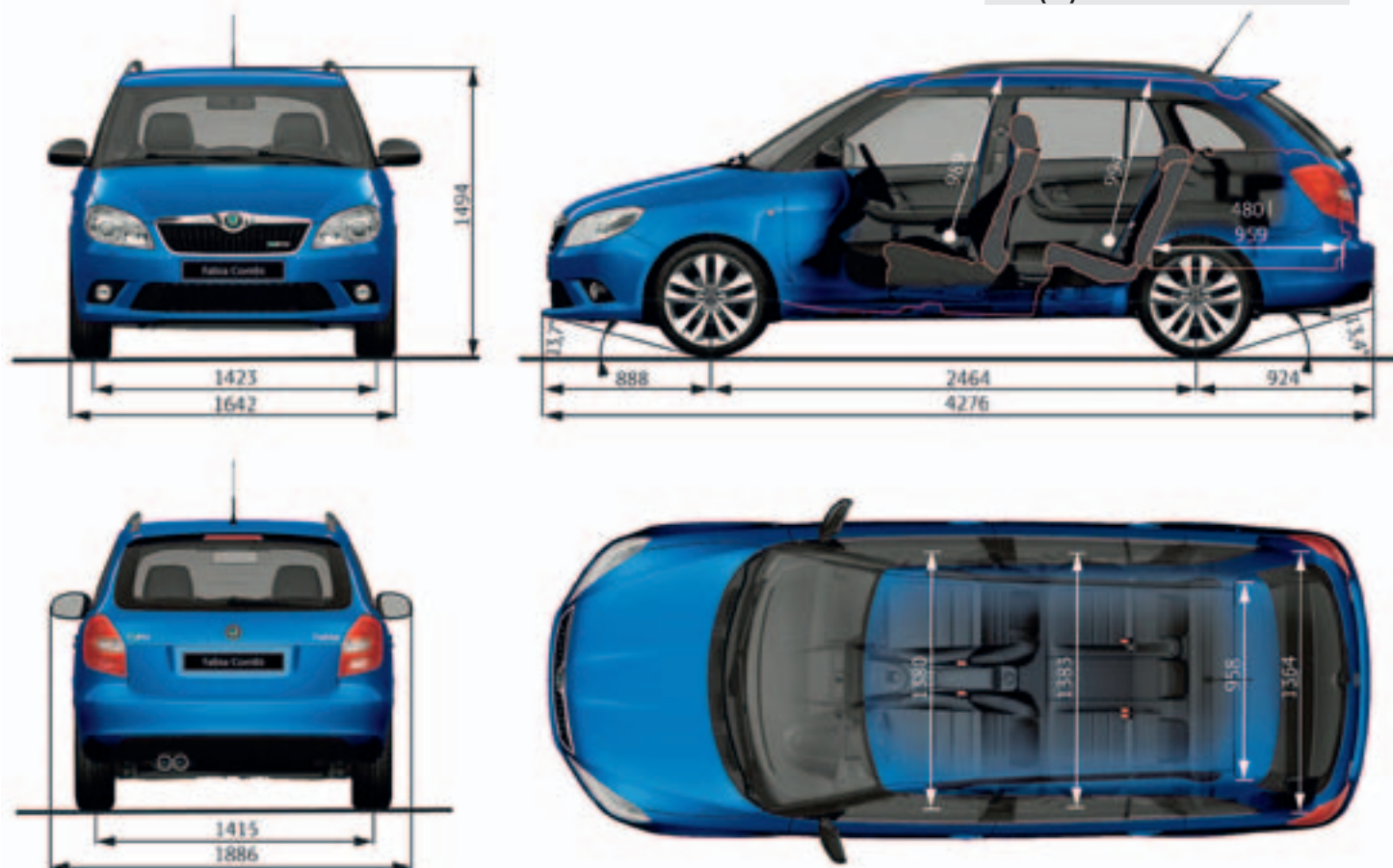


ку, с другой — очень низкий средний расход топлива: двигаться по трассе, сжигая менее 5 л на 100 километров, — более чем реальное достижение владельцев Octavia Combi 2.0 TDI CR.

Обладая всем необходимым «в базе», Octavia Combi может быть оснащена на заводе разнообразным дополнительным оборудованием, в числе которого тонировка стекол, автономный стояночный отопитель с дистанционным управлением, подогрев сидений обоих рядов, навигационная система (двух видов), электропривод передних сидений с памятью, складывающиеся боковые зеркала. Кроме того, на выбор несколько вариантов отделки салона: различные сочетания ткани, кожи, искусственной кожи и алькантары. Эстетам лучше сразу обратить внимание на особую версию Octavia Combi — Laurin & Klement. Эксклюзивный интерьер Royalty (комбинация светлосерой натуральной и искусственной кожи) и 17-дюймовые 14-спицевые колеса — лишь часть стандартного оборудования этой нестандартной версии Octavia Combi.

Возможно, лучший

Трудно ответить на вопрос, почему среди автомобилей представительского класса до сих пор нет универсалов. Но машина, обеспечивающая пассажирам второго ряда «представительский» простор и при этом имеющая значительную грузовую площадку, точно существует и называется Superb Combi. Универсал Superb — безусловный флагман модельного ряда ŠKODA. Практичный и роскошный, в Украине он предлагается только с автоматической трансмиссией. Для двигателя 1.8 TSI (152 л.с.) это бступенчатый типтроник, для остальных моторов — бступенчатый робот DSG. «Остальные моторы» — это 2.0 TSI (200 л.с.), такой же «горячий», как на Octavia RS; затем любимый корпоративными клиентами 2-литровый дизель (140 л.с.), способный на одном баке топлива пройти более 1100 км; и наконец, бескомпромиссный 3,6-литровый V6 мощностью 260 л.с. Атмосферная шестерка разгоняет универсал до 100 км/ч за 6,6 сек., и этот показатель не сильно зависит от состояния дорожного покрытия — самый мощный Superb Combi располагает



Это у нас Octavia Combi — выбор знатоков. А в Европе она не менее популярна, чем «просто» Octavia: на универсал приходится до половины продаж

полным приводом на основе муфты Haldex. Багажник Superb Combi огромен: 603 л погрузочного пространства и 1835 л при сложенных сиденьях. На машинах с двойным, трансформируемым полом багажного отделения при сложенных сиденьях образуется ровная поверхность. Superb Combi, как и обычный Superb, имеет такую «приятность», как зонтик, спрятанный в специальной нише в задней левой двери, а в багажнике торжество концепции «просто гениально» символизирует аккумуляторный светодиодный фонарик, заряда которого хватает на 48 часов работы. Список дополнительного оборудования для Superb Combi просторен, как банковский договор. Пожалуй, самая полезная опция — электропривод крышки багажника, гарантирующий чистоту ваших рук в любое время года. Он является базовым оборудованием для всех универсалов Superb (кроме 1.8 TSI), как



и система бесключевого доступа KESSY. Из других предложений отметим передние сиденья с вентиляцией, подогрев лобового стекла, ассистент парковки (если места между двумя машинами больше, чем длина универсала плюс 80 см, он будет крутить за вас руль) и радионавигационную систему с DVD-проигрывателем и ТВ-тюнером. Superb Combi, как и универсал Octavia, предлагается в версии Laurin & Klement. С таким исполнением он становится одним из самых элегантных универсалов в мире.

Сергей Широков, Полина Щербакова



Справедливая оценка

В принципе сотрудники компании ŠKODA и сами знают, что делают очень хорошие автомобили. Но читать лестные отзывы журналистов все равно приятно. Мы отобрали несколько показательных цитат, написанных в результате знакомства с чешскими универсалами.

Car

Первым делом здесь, в Superb Combi, не надо заглядывать в багажное отделение (и так понятно, что там можно поиграть в спелеолога). Лучше обратить внимание на другую кричащую деталь — приступку для ног задних пассажиров. Последний раз такое мне попадалось в сиденьях класса F, и то лишь в «длинных» версиях. Стоит ли говорить, что задние пассажиры чувствуют себя здесь более чем комфортно?

«Автомир»

Помимо талантов в области перевозки всяческих нужных вещей мы открыли и еще одну ипостась этого автомобиля, а именно: страсть к путешествиям, причем путешествиям семейным. Ведь кроме большого багажника у Superb Combi есть еще несколько неоспоримых уникальных преимуществ. Прежде всего — расстояние между рядами, которое с момента появления современной версии Superb стало его визитной карточкой. Если пользоваться авиационной терминологией, то это настоящий бизнес-класс. Единственное, чего не хватает, так это бортпроводниц и системы развлечений. Зато есть панорамная крыша, которая увеличивает количество поступающего света, да и в небо посмотреть иногда тоже хочется.

«Клаксон»

На покрытом инеем термометре застыла цифра -15... но дизельная Octavia Combi встречает прямо-таки домашней теплотой: на нее установлен программируемый с помощью бортового компьютера предпусковой подогреватель, который, в частности, способен через заданные промежутки времени автоматически запускаться, не давая мотору замерзнуть. Правда, это весьма полезное для теплолюбивых дизелей устройство будет у нас доступно лишь в качестве опции, но базовая версия тоже неплохо подготовлена к холодам: у нее есть более простой, но не менее эффективный электрический нагреватель двигателя. Характерный дизельный рокот нарушил утреннее безмолвие. Но закрыл дверь — и в машине тишина, нет даже типичных для моделей с подобными моторами вибраций на органах управления.

По крутым и извилистым улицам городка приходится двигаться внатяг — разогнаться негде, да и снежный наст мешает. Но Octavia Combi режет его легко и непринужденно — здесь в полной мере раскрываются тяговые возможности двухлитрового мотора.

«Деньги»

В Superb Combi замечательно разместились бы пассажиры бизнес-класса со своими дорогими чемоданами, перемещаясь из аэропорта в гостиницу. В таком автомобиле не стыдно прибыть на концерт заслуженному музыканту со своей виолончелью. Популярный художник со всеми хол-

стами, красками и мольбертами может подъехать на Superb к заказчику писать портрет, а модный фотограф с осветительными приборами, штативами и камерами — проводить фотосессию. Или дорогой адвокат подвезет высокому суду сто томов документов, чтобы выиграть дело на миллиард. Такие картины представляются при взгляде на ŠKODA Superb Combi.

«АБС-Авто»

Основное назначение Fabia Combi — быть незаменимым помощником в семье, и со своей задачей он готов справляться со всей основательностью. Салон и багажное отделение богаты ящиками, ящичками и нишами для хранения различных необходимых в дороге мелочей. В выдвижных ящиках под водительским и пассажирским сиденьями уместилось все, что должно быть под рукой: аптечка, огнетушитель, аварийные жилетки, складной зонт и буксирный трос... Хотите возить с собой бустер для запуска двигателя зимой или канистру «омывайки»? Для этого есть два «кармана» в багажнике... Мы попробовали уложить в салон небольшую стремянку, чемоданчики с инструментом и еще многое из того, без чего не обходятся дачники. Увенчала эту «пирамиду» вагонка. Учтите, дачники, — ее длина может достигать 2,7 м. И это при длине машины всего 4,25 м!

Avto.ru

Отдохнув и набравшись сил, двигаемся дальше. Теперь уже в компании со ŠKODA Octavia Combi, оснащенной турбированной «четверкой» 1,8 л в сочетании с механической трансмиссией. Модель, которая вобрала в себя самые современные технические разработки немецкого концерна... В ее интерьере нет никакой вычурности, фальшивых элементов отделки. Здесь применяются только качественные материалы с приятной фактурой. Кроме того, Octavia, как и наш тестовый экземпляр, может включать двухзонный климат-контроль, круиз-контроль, фирменную навигационную систему с сенсорным дисплеем и картами Европы, что в поездках на большие расстояния придется весьма кстати. Что касается ездовых качеств, то Octavia почти образцово ведет себя при прямолинейном движении, предсказуема как при скоростных перестроениях, так и при прохождении поворотов, обладает «живыми» реакциями на действия рулем...

«Газета.ru»

Свернув на первый приглянувшийся съезд, мы сначала проехали лес, а затем несколько деревень. Региональные польские дороги все больше напоминали родные подмосковные, с выбоинами и трещинами. Но Fabia Combi шустро объезжала все препятствия, влияя по всей ширине пустынной проезжей части. Перед «слепыми» поворотами машина быстро, но плавно тормозила. Чем дальше мы уходили вглубь Польши, тем хуже становилась дорога...

Техника и спорт

Суперфабия

ŠKODA Fabia Super 2000

Дембельский аккорд

Обзор чемпионата IRC.

Голы, очки, секунды

Результаты 11-13 этапов





«Суперфабия»

Впервые Fabia Super 2000 появилась на раллийных трассах четыре года назад. С тех пор младоболеславская «стена чемпионов» (витрина с кубками, медалями и прочими наградами) буквально удвоилась. Ведь помимо серии IRC, с прицелом на которую и создавалась «суперфабия», она победила во множестве других чемпионатов, как интерконтинентальных, так и национальных.

«Лес рубят – щепки летят» – старая поговорка бравых лесорубов как нельзя лучше характеризует положение дел в чемпионате мира по ралли. Попытка нового руководства WRC в начале «нулевых» причесать под одну гребенку (трехдневный формат) все этапы привела к локауту организаторов гонок. Но если раньше чиновникам особо волноваться не приходилось – альтернатив в мире ралли у WRC не существовало и на место несогласных с радостью пришли бы другие, то в 2006-м она появилась. Разочарованный в сотрудничестве с WRC телеканал Eurosport нашел поддержку тех самых несогласных. И организовал собственную серию – Intercontinental Rally Challenge. Ее главным отличием стало уважение (а значит, и соблюдение) интересов всех участников про-

цесса, а отличием – ориентированность на бюджетность и массовость. На раллиеры высшей категории WRC и заводские команды было наложено вето – ставку сделали на privateer экипажи и более доступную технику «атмосферной» категории S2000.

Первое время малопредставительный стартовый список компенсировался великолепной «евроспортивной» картинкой, куда более качественной, чем в репортажах с чемпионата мира, и наличием в «челлендже» легендарных гонок вроде итальянского кенийского East African Safari, Rallye Sanremo, корсиканского Tour de Corse, монакского Rallye Monte Carlo, которым из-за неформатности не нашлось места в WRC. Хотя в свое время именно вокруг них зародился не только сам чемпионат мира,



Впервые Fabia Super 2000 явили миру в качестве прототипа на женевском автосалоне 3 марта 2008 года. Доводка, в которой участвовали сразу несколько опытных пилотов включая двукратного чемпиона мира Карлоса Сайнса, продолжалась до конца года. Как следует из названия, автомобиль разрабатывался согласно регламенту категории Super 2000 (2-литровые атмосферные моторы, с приводом на все колеса). Отправной точкой при создании модели стал хэтчбек Fabia второго поколения. Основа силовой структуры – стальной каркас безопасности, кузов максимально облегчен, аэродинамический пакет частично выполнен из углепластика. Четырехцилиндровый бензиновый двигатель (270 л. с. при 8250 об./мин и 250 Нм при 7250 об./мин) подготовлен совместно мотористами французской компании Oresca, которая защищает цвета чешской марки в ледовой серии Andros Trophee. Система полного привода с двумя дифференциалами получила новую электронную программу управления. Шестиступенчатая коробка передач – секвентальная (с последовательным переключением), разработанная совместно с инженерами британской фирмы X-trac. Расход топлива 1200-килограммового ралликара в гоночном режиме – 60 л/100 км.

но и ралли вообще. Впрочем, очень скоро в серии благодаря грамотному пиару телеканала появились как собственные звезды, так и те, кто завоевал себе имя в WRC. Постепенно всеми правдами и неправдами в серию проникли и заводские коллективы: первопроходцем стал Fiat, следом подтянулись Honda, Mitsubishi, Peugeot, VW, Renault, Subaru, Ford – то есть все основные конкуренты ŠKODA, которая дебютировала позже всех, стартовав в нескольких этапах сезона-2009. В то время в чемпионате мира остались только два производителя. Но буква закона была соблюдена: официально в серии участвовали не заводские конюшни, а экипажи команд-дилеров, например ŠKODA UK и ŠKODA Deutschland. С одной стороны, «фирмачи» заметно уменьшали шансы на успех частных экипажей, с другой, призвали многих под свои знамена.

Плюс промоутер «межконтинентальной» серии, компания Eurosport Events, с согласия всех крупных игроков ввела коэффициенты – особую систему начисления очков, при которой в предпоследнем этапе все зарабо-

Юхо Хяннинен стал обладателем уникальной коллекции наград: говоря языком боксеров, у него чемпионские пояса по версии IRC (2010 г.), SWRC (2011 г.) и чемпионата Европы (2012 г.).

танные баллы умножаются на 1,5, а в финальном – на 2. И идея сработала: перед заключительной гонкой сезона-2011 на титул претендовали сразу пять экипажей. А чемпионом стал тот, чьи шансы считались самыми призрачными! Но обо всем по порядку.

С места – в карьер

О том, что карьера Fabia S2000 будет яркой, стало понятно с первых же метров дебютной гонки – Rallye Monte Carlo-2009. Не шибко до того известный Юхо Хяннинен так помчал на первом этапе сезона, что остановить его смогла только скала: до аварии финн лидировал с весьма солидным преимуществом. Впрочем, победы не заставили себя ждать: в том же году и тот же Юхо открыл счет триумфам, выиграв первое (и пока последнее) Rally Russia, считающееся самым убойным в «челлендже». Еще три победы по ходу сезона добавили «заводской» чех Ян Копецки и британец Гай Уилкс из «дилерской» ŠKODA UK.



Кроме того, «суперфабии», памятуя давние традиции марки в ралли, тут же взяли на вооружение многие частники, стартующие не только в IRC, но и в чемпионате мира. Так, швед Патрик Санделл в том же 2009-м выиграл на Fabia S2000 норвежский и кипрский этапы в «серийном» классе PWRC, а грек Ламброс Атанассоулас – домашнее Acropolis Rally. Год спустя, когда Международная автомобильная федерация создала для «суперов» отдельный класс SWRC, Патрик был непобедим в Швеции, Германии и Франции, Юхо – в Финляндии, а заменивший Уилкса в ŠKODA UK Андреас Миккельсен – в Великобритании. В 2011-м Хянинен выиграл такие диаметрально противоположные гонки, как гравийное Acropolis, грунтовое Rally Finland и асфальтовое RACC Rally de Espana. И стал чемпионом мира. В нынешнем сезоне ŠKODA Motorsport сосредоточилась на других чемпионатах, тем не менее младоболеславская «стена чемпионов» не осталась без привычных золотых медалей чемпионата мира: австралиец Хайден Пэддон стал лучшим в Rally de Portugal и Rally New Zealand.

Лучше лучшего

И все-таки основным месторождением трофеев для «суперфабии» стал Intercontinental Rally Challenge. Уже на второй год участия в «челлендже» пилоты на чешских S2000 буквально не оставили камня на камне: трижды равных не было Хянинену и «новобранцу» Фредди Лойксу (на самом деле бельгиец является самым опытным участником серии) плюс дежурную победу





принес Копецки. Ну а сезон-2011 стал и вовсе разгромным: снова трижды первенствовал Хянинен, однажды Лойкс и по две победы принесли Копецки и Миккельсен, который в итоге отобрал у финна чемпионский титул.

Именно после такого разгрома основной соперник чешской дружины – Peugeot Sport – покинул серию. И босс ŠKODA Motorsport Михал Храбанек перегруппировал силы. Миккельсен остался в IRC защищать титул. А «заводчане» Хянинен и Копецки участвовали в «челлендже», выражаясь бухгалтерским языком, по «остаточному принципу». То есть в свободное от основной работы время: перед финном была поставлена задача выиграть чемпионат Европы, а перед чехом – домашний чемпионат. С чем все трое и справились на ура, попутно сделав Fabia S2000 рекордсменом во всех основных номинациях. В этом сезоне и без того рекордное количество побед доведено до 27 против 23 у ближайшего

111-летие участия в ралли чешский бренд отметил подобающим образом – десятком чемпионских титулов во всевозможных раллийных сериях по всему свету.

преследователя, участвующего в IRC с самого начала. Кроме того, у ŠKODA титулы в командном и личном зачетах трех последних лет. На личном

фронте все так же однозначно: у Ханнинена 11 золотых наград, у Копецки – 7. Они – самые успешные пилоты в истории «челленджа». Миккельсен стал первым и последним, кому удалось защитить свой IRC-титул. При том не стоит забывать, что это сейчас норвежец – суперзвезда, а еще в середине прошлого сезона ходил в статистах. Он проехал на ура две финальные гонки в Шотландии и на Кипре и благодаря умножающему коэффициенту опередил квартет претендентов на раллийную корону.

Год за два

Считается, что удержать титул труднее, чем завоевать, но варяг легко справился со своей задачей, выиграв дважды и пять раз поднимаясь на подиум, отстояв



«золото» за два этапа до окончания нынешнего сезона. Чешской дружине для завоевания уже третьего титула в зачете марок не понадобилось участие во всех этапах, ведь помимо Андреаса и выступающих время от времени заводских пилотов (у Копецки 2 победы в 8 стартах, у Хяннинена – 3 из 7) очки в копилку регулярно приносили многочисленные частники. Так, недостижимой чешскую марку в зачете производителей сделал в Ялте венгр частник Ласло Визин. А на следующем этапе в Болгарии приватный экипаж Димитар Илиев-Янаки Янакиев и во все принес победу как в абсолютном зачете гонки, так и в чемпионате страны.

Все флаги в гости к нам

Впрочем, в нынешнем сезоне победы сыплются в копилку младоболеславской марки, как из рога изобилия. Одновременно с титулами в IRC и европейском чемпионате пилоты на Fabia S2000 определили всех и в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате APRC. В нынешнем сезоне он состоял из шести этапов, которые принимали Новая Зеландия, Новая Каледония, Австралия, Малайзия, Япония и Китай. Цвета чешского концерна на принципиально важных для нее рынках защищала индо-австра-

лийская команда MRF, главным спонсором которой является индийский импортер марки, собирающий «фабии» второй генерации в Аурангабаде (штат Махараштра) по SKD-технологии.

В личном зачете лучшими стали хорошо знакомые по выступлениям в WRC Крис Атkinson и Стефан Прево. Для австралийского пилота и бельгийского штурмана дебютный сезон за рулем чешского «супера» сложился просто феерично. Они уверенно выиграли в Новой Зеландии и Австралии плюс стали вторыми на всех остальных этапах, пропустив только японский. «Это наша первая общая победа в этом чемпионате и действительно большой успех, – прокомментировал Атkinson свою самую значительную победу в карьере. – Я регулярно стартую в APRC с 2003 года и не понаслышке знаю, как трудно добиться здесь победы. Для нас было большим вызовом продемонстрировать свое превосходство в этом году. Я хотел бы поблагодарить всех за отличную поддержку и прекрасную подготовку нашей «фабии».

Значительный вклад в победу в зачете марок внес и второй экипаж MRF Гаурав Гилл-Гленн Макнил. Индо-австралийский дуэт победил в Новой Каледонии и так же регулярно приносил очки в командную копилку.



«На Fabia Super 2000 мы добились больших достижений на двух стратегически важных для компании континентах, – прокомментировал максимальный результат в APRC босс ŠKODA Motorsport Михал Храбанек. – Нам удалось продемонстрировать высокое качество автомобилей нашей марки, в том числе за пределами Европы, и мы считаем, что заложили прочную основу для хороших результатов и в будущем».

Помимо золота IRC азиатско-тихоокеанского и европейского чемпионатов на сегодняшний момент

на счету Fabia Super 2000 пять титулов в национальных чемпионатах. Копецки стал лучшим в Чехии, аналогичный титул в родных пенатах завоевали австриец Раймунд Баумшлагер, немец Марк Валленвайн, словенец Алекс Хумар, болгарин Димитар Илиев. И наконец в Турции победил итальянец Лука Россетти, чемпион Европы 2008, 2010 и 2011 годов.

Что год грядущий нам готовит?

Итак, Fabia S2000 стала самой успешной маркой серии еще в прошлом году, а по окончании нынешнего сезона это звание за ней увековечено. Дело в том, что нынешний розыгрыш турнира Intercontinental Rally Challenge стал последним. Сменившееся руководство Международной автомобильной федерации разумно решило, что худой мир лучше доброй войны, и постаралось сделать из Eurosport Events если не союзника, то хотя бы партнера. Со следующего года IRC вливается в ряды чемпионата Европы по ралли, организацией которого «евроспортовцы» и займутся. А ŠKODA Motorsport отправится покорять новые горизонты классического ралли и устанавливать новые рекорды.

Сергей Суховский





Прощальная гастроль

ŠKODA Motorsport задолго до окончания серии решила все свои турнирные задачи как в личном, так и в марочном зачетах. И воздержалась от «славянского базара» - этапов в Украине и Болгарии, плюс неполным составом стартовала в Италии и на Кипре. И все равно не осталась без побед.

Одной из отличительных черт Intercontinental Rally Challenge является «плавающий» стартовый список. Пилотов высшей категории S2000, стартующих на всех без исключения этапах «межконтинентальной серии», нет вовсе – одну-две гонки каждый да пропустит. В свою очередь есть этапы вроде Tour de Corse, собирающие аншлаги, включая пилотов из WRC. И наоборот – в малоизвестных гонках вроде болгарского «Ралли Сливен» за призы бьются в первую очередь местные пилоты. У лидеров свои резоны не ехать в подобные terra incognita: «Сливен» впервые принимал не только серию ранга IRC, но и вообще международные чемпионаты, а значит, наверняка изобиловал бы организационными ошибками и проколами в обеспечении безопасности. Дальше – больше. Болгарский рынок не является ключевым ни для автомобильных производителей, ни для крупных спонсоров. Да и качество покрытия сливенского асфальта оставляет желать лучшего, поэтому лидеры решили не рисковать и побережь технику для куда

Андреас Миккельсен стал абсолютным рекордсменом по количеству выигранных в сезоне спецучастков: 58 против 29 у Юхо Хянинена и 24 у Яна Копецки. Победы на остальных 60 допах разделили 19 пилотов.

более престижных и эффективных в плане рекламной отдачи гонок Rally San Remo и Cyprus Rally. Одним словом, в отсутствие сильных европейских экипажей «Сливен»

превратился в межусобицу болгарских князей – Димитара Илиева на ŠKODA Fabia S2000, Петара Гиошева и Крума Дончева на Peugeot 207 S2000. Их

тройственная дуэль продолжалась все три дня и закончилась триумфом Илиева, принесшего «школе» 8-ю победу в 11 гонках сезона.

В гостях у аксакала

Совсем другой колленкор у 54е Rallye Sanremo: у подножья одноименного городка на Лигурийском побережье собралась чертова дюжина экипажей на «суперах» против четырех в черноморском курорте. Секрет в давних традициях Rallye Sanremo – оно являлось итальянским этапом чемпионата мира, пока в 2004-м этот титул не отдали более сговорчивым организаторам сар-

динского Rally Sardegna. Так одно из старейших ралли мира (впервые его провели в далеком 1928 году) попало в обиход первого же розыгрыша Intercontinental Rally Challenge.

Честь ŠKODA Motorsport на родине некогда знаменитого музыкального фестиваля отстаивали Юхо Хянинен и Ян Копецки, досрочно выполнившие свои задачи-максимум: финн досрочно стал чемпионом Европы, чех взял домашнее «золото». В Италию оба прибыли не столько побороться за победу, сколько отобрать очки у конкурентов Миккельссена, который решил поберечь силы до кипрского финала. Джокером чешской команды стал знаток местных дорожек Умберто Скандола – в случае успеха в Санремо он почти гарантировал себе титул в домашнем Campionato Italiano Rally.

Но гонка для подопечных Михала Храбанека не задалась с самого начала: едва стартовав, протаранил скалу Скандола. На знаменитом ночном допе Ronde (44 км!) вылетел Юхо. Причем, кувыркнувшись в ходовой «двойке» через отбойник, его «фабия» приземлилась на свои четыре. В таких случаях раллисты во что бы то ни стало стараются вернуться в гонку, чтобы попытаться дотянуть до ремонтной зоны. «Фабия» завелся с первого раза, финн рванул, было, с места, но автомобиль остался стоять, хотя двигатель задышался от перекута – ралликар приземлился днищем аккуратно на крышу сарая.

Именно после этой аварии отлично чувствующий себя на итальянском асфальте Копецки получил указание сбросить темп, то есть отказаться от сражения за победу ради гарантированного финиша на подиуме. В итоге гонку в одни ворота выиграл Джандоменико Бассо, взяв у «Гонзы» своеобразный реванш за поражение на предыдущем итальянском этапе – майском Targa Florio. Не умоляя достоинств победителя, заметим, что его «золото» было обусловлено в том числе и чисто техническим преимуществом. Дело в том, что первый чемпион IRC выступал на 1600-кубовой наддувной «фиесте», которая в условиях Rallye Sanremo выглядела предпочтительнее ралликаров класса S2000 – в разра-

женном горном воздухе турбированные моторы теряют не так много в сравнении с атмосферными. Плюс из-за разницы в крутящем моменте Бассо получил ощутимую фору на выходе из медленных поворотов, коими изобиловали дорожки средиземноморского ралли.

Копецки аккуратно выполнил командное предписание и финишировал следом, серьезно оторвавшись от остальных соперников. И его бронзы хватило на то, чтобы перед финальным этапом, где набранные очки умножаются на два, окончательно обезопасить не только позиции команды, но и застолбить для трех ее экипажей все ступени подиума в личном зачете.

Худший штурман на свете

Хотя судьба всех медалей была решена, на родине Афродиты высадился солидный десант во главе со свежеепеченным двукратным триумфатором Миккельсеном, тылы которому на этот раз прикрывал первый номер ŠKODA Deutschland Зепп Виганд. Во-первых, раллистов традиционно привлекает уникальный формат Cyprus Rally, на кото-

ром горные асфальтовые спецучастки чередуются с равнинными гравийными. Во-вторых, из-за вышеупомянутого двойного

На финальном спецучастке Андреас Миккельсен уступил руль штурману Оле Флözне. И тот закончил 15,9-километровый доп с вполне приличным 13-м результатом.

коэффициента, в случае успеха позволяющего серьезно улучшить положение в абсолютном зачете. В-третьих, из-за «дембельского» аккорда, поскольку это была прощальная гастроль всей межконтинентальной серии, которая со следующего года сливается с чемпионатом Европы.

И снова череда принципиальных сходов началась именно со «шкотовок»: уже на CY2 потерял шансы на приличный результат реактивный немец, налетевший на камни и повредивший рулевое управление. Миккельсен же поставил персональный рекорд, умудрившись трижды пробить покрышки. Впрочем, это отбросило его только на вторую строчку – помимо Нассера Аль-Аттии равных норвежцу на Кипре не нашлось. В какой-то мере восторжествовала справедливость, ведь гонка состоялась во многом благодаря катарцу, выделившему организаторам состязания из собственного кармана недостающие 50 тыс. евро для оплаты «членского взноса» в Eurosport Events. Дело в том, что кипрская гонка одновременно является этапом чемпионата Ближнего Востока и в случае своей отмены серьезно уменьшала шансы Нассера на очередное «золото».

Андреас, понимая, с одной стороны, что катарца не догнать, с другой, что от преследователей отрыв более чем весомый, на финальном спецучастке уступил руль штурману Оле Флözне, решившему завершить раллийную карьеру. И тот закончил 15,9-километровый доп Stavros с вполне приличным 13-м результатом.

«Я ужасно нервничал – особенно в тот момент, когда начался дождь, и трасса стала скользкой, – обычно сдержанный Оле фонтанировал комментариями. – Андреас оказался еще более худшим штурманом, чем я мог себе представить. Он совершенно не вовремя зачитывал позиции из стенограммы, не к месту комментировал мой пилотаж и все время смеялся».

Иван Крегель





«Мабанол Ралли Сливен»

11-й этап, 28-30 сентября, Сливен (Болгария)
Состоялось 13 СУ протяженностью 197,32 км
Стартовало 40 экипажей, классифицировано 24

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Д.Илиев/Я.Янакиев	ŠKODA Fabia S2000	1:48.58,7
2	П.Гиошев/Д.Спасов	Peugeot 207 S2000	+11,2
3	И.Исаев/М.Илиев	Mitsubishi Lancer Evo	+2.03,7
4	К.Дончев/П.Йорданов	Peugeot 207 S2000	+3.25,3
5	Т.Славов/Д.Филиппов	Renault Clio R3	+3.49,9
6	Я.Авчи/Б.Гюсенмез	Ford Fiesta S2000	+4.09,5
7	М.Кангур/К.Ярвеоя	Honda Civic Type-R R3	+8.04,5
8	М.Бостанджи/ О.Ватансер	Ford Fiesta R2	+10.30,4



Rallye Sanremo

12-й этап, 12-13 октября, Сливен (Болгария)
Состоялось 10 СУ протяженностью 204 км
Стартовало 50 экипажей, классифицировано 38

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Д.Бассо/М.Дотта	Ford Fiesta RRC	2:19.03,6
2	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	+35,7
3	А.Перико/Ф.Каррара	Peugeot 207 S2000	+2.13,7
4	С.Альбертини/С.Скаттолин	Peugeot 207 S2000	+3.08,3
5	П.Андреуччи/А.Андреусси	Peugeot 207 S2000	+3.55,5
6	К.Брин/П.Нейгл	Peugeot 207 S2000	+5.00,2
7	Ф.Туран/Г.Цирс	Ford Fiesta S2000	+6.50,8
8	С.Кампеделли/Д.Фалпани	Citroen DS3 R3T	+7.20,5



Cyprus Rally

13-й этап, 1-3 ноября, Пафос (Кипр)
Состоялось 13 СУ протяженностью 237,14 км
Стартовало 33 экипажа, классифицировано 22

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Н.Аль-Аттия/Д.Бернаккини	Ford Fiesta RRC	3:16.25,2
2	А.Миккельсен/О.Флоэне	ŠKODA Fabia S2000s	+3.35,3
3	Т.Араи/Д.Москатт	Subaru Impreza R4	+10.07,1
4	Я.Никара/Я.Каллиолепо	Subaru Impreza R4	+12.42,1
5	З.Виганд/Т.Готтшальк	ŠKODA Fabia S2000s	+14.00,6
6	С.Савва/А.Папандреу	Mitsubishi Lancer Evo	+15.45,1
7	А.Креммер/К.Виха	Subaru Impreza R4	+16.52,4
8	Л.Визин/Г.Жирош	ŠKODA Fabia S2000	+19.00,2

Личный зачет

	Экипаж	Автомобиль	Очки
1	А.Миккельсен/О.Флоэне	ŠKODA Fabia S2000s	168
2	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	101
3	Ю.Хянинен/М.Марккула	ŠKODA Fabia S2000s	93
4	З.Виганд/Т.Готтшальк	ŠKODA Fabia S2000s	73
5	Д.Бассо/М.Дотта	Ford Fiesta RRC	65
6	Н.Аль-Аттия/Д.Бернаккини	Ford Fiesta RRC	50
7	Я.Авчи/Б.Гюсенмез	Ford Fiesta S2000	35
8	Я.Никара/Я.Каллиолепо	Subaru Impreza R4	34
9	П.Флодин/Й.Бергстен	Ford Fiesta RRC	32
10	Б. Буффье/К.Пансери	Peugeot 207 S2000	30

Зачет производителей

	Марка	Очки
1	ŠKODA	336
2	Peugeot	217
3	M-Sport (Ford)	212
4	Subaru	162
5	Renault	126
6	Honda	67

История и путешествие

Несыгранная Октава

Концепт-кары ŠKODA

Как в сказку попал

Чешский Крумлов





Несыгранная Октава

ŠKODA завоевала себе имя компактными семейными малолитражками, но чехи не раз собирались освоить выпуск автомобилей более высокого класса. Во времена ЧССР нынешняя Octavia могла появиться в начале 70-х, когда ее внешностью занимался глава Ital Design Джорджетто Джуджаро, а рефренами выступали BMW и Audi.

Хрущевская оттепель и некоторое ослабление тоталитарной власти середины 50-х коснулась не только СССР, но и всех без исключения ее вассалов. Но если у нас говорили о либерализации общества и появлении некоторой свободы слова, то в странах с более давними демократическими традициями (Венгрия, Восточная Германия, Чехословакия, Югославия) это относилось в большей мере к свободе творческой деятельности и открытости западному миру. В частности, маленькая, но гордая Чехословакия, до вступления на путь социализма бывшая одной из наиболее технически развитых стран Европы, увидела в этих переменах карт-бланш. Новое руководство внешнеторгового объединения Motokov (аналог нашего «Автоэкспорта») достаточно оперативно наладило связи даже с самыми отдаленными капстранами вроде Японии, Австралии, ЮАР и Канады. И оказалось, что грузовики Tatra, тракторы Zetor, мотоциклы Jawa благодаря удачному соотношению цены, надежности и оригинальной конструкции востребованы даже по ту сторону «железного занавеса». А ведь валюта в то время была единственной

возможностью покупать технологии и качественные комплектующие. И окрыленные перспективами мировой торговли, младобославские автомобилестроители выдали на-гора совершенно авангардную по конструкции малолитражку 1000 MB, не имевшую ничего общего со своей предшественницей «октавией» (1959-1964 гг.). Заднемоторная компоновка, несущий кузов, блок цилиндров из алюминиевого сплава, тщательная аэродинамическая проработка, множество дизайнерских находок – ничего похожего в соцстранах не делали. Отказ от рамной конструкции резко снизил и массу автомобиля, и производственные расходы плюс увеличил пространство в салоне. Переход от чугуна к крылатому металлу при отливке самой объемной детали мотора (ЧССР была среди лидеров литья в кокиль) изрядно сократил вес двигателя, который теперь можно было перенести назад, не беспокоясь о развесовке, и при этом максимально загрузив ведущие колеса.

В итоге до половины годового выпуска «эмбечек», как их любовно называли чехи, уходило на экспорт, который не ограничивался странами СЭВ: в За-



изменений глубоким фейслифтингом. Но на самом деле «сотенки» создавались как переходные модели: начиная с 1965 года в Младо-Болеславе во всю работали над абсолютно новым семейством 720/740/760, не имевшим с аскетичными предшественниками ничего общего. Дело в том, что заднемоторная компоновка при всех своих достоинствах обладала одним существенным недостатком: только трехобъемная компоновка, то есть чехи могли создать лишь седан. Даже простейший кабриолет оказался недостижимой мечтой: в несущем кузове жесткость во многом обеспечивалась крышей, и версия без оной потребовала столь радикального усиления всей структуры, что 1000 MB Cabriolet так и осталась на стадии ходового макета. Быстро завоевывали признание хетчбеки и универсалы, тогда как двигатель «в багажнике» чешских малолитражек сводил на нет все их грузопассажирские преимущества. В то время спрос на подобные модели в Чехословакии все увеличивался: из экспортных «москвичей», «ижей», Wartburg и Polski Fiat наибольшим спросом пользовались именно 5-дверные версии. Но самое главное, что трудящиеся ЧССР созрели и для приобретения автомобилей более дорогого ценового диапазона. Та же «эмбечка» стоила 44 тыс. крон – эквивалент 30 среднемесячных зарплат, тем не менее очередь на нее растянулась с самого начала производства и закончилась вместе с прекращением выпуска.



падной Европе их охотно покупали в Великобритании, Германии, Франции, странах Скандинавии и Бенилюкса.

Переходный период

Пришедшие на смену 1000 MB малолитражки S100/110 (август 1969 г.) выглядели куда свежее, но по сути своей оставались теми же заднемоторными «эмбечками» – сейчас мы назвали бы такой уровень

Полный вперед

И чехи снова хорошененько замахнулись: семейство «720» предполагалось сделать по последней моде: не только переднемоторным и переднеприводным, но и более высокого – среднего класса (по классификации тех лет), опционально предложив автоматическую коробку передач, кондиционер, пневматическую подвеску и даже антиблокировочную систему тормозов.



Кузовов также предполагалось выпускать множество: седан, хетчбек, универсал, купе, кабриолет, фургон и «эмбюленс» («скорая помощь»). Первый при колесной базе в 2500 мм и габаритах 4270х1600х1400 мм должен был вмещать пять пассажиров и 520 литров багажа. По техзаданию двигателя (рабочим объемом

1250 и 1500 куб. см) предполагалось размещать продольно спереди, чтобы освободить место для приводов управляемых колес. Самые проблемные комплектующие – «шруссы» (шарниры равных угловых скоростей) и узлы гидротрансформаторов – решено было закупать в Германии и Великобритании. Но в августе 1968



года по стране залязгали гусеницы советских танков. Пражская весна так и не перетекла в лето, оставалось все меньше места нестандартным книгам и фильмам, неформальным выставкам и передовым решениям. Начиналось то, что позже назовут «периодом застоя». Но самое худшее, что все больше руководителей понимало, что при имеющейся макроэкономической модели главное – план. Причем даже не продаж, а именно выпуска, ведь при плановой экономике конкуренция отсутствовала как таковая, а значит, любой продукции был гарантирован спрос.

Страны потенциального противника

Разумеется, после ввода оккупационных войск ни о каких закупках комплектующих у стран-членов НАТО не могло быть и речи. В итоге техзадание пришлось переписывать уже по ходу пьесы. От переднеприводной компоновки отказались в пользу старой доброй классической, объемы производства сократились, начало выпуска передвинулось с весны 1971 года на осень 1973-го. Вместе с передним приводом, автоматической коробкой передач, пневматической подвеской и антиблокировочной системой канул в лету 6-цилиндровый OHV водяного охлаждения (1482 куб. см, 65 л.с.), который планировали получить путем создания «полуторной» версии 988-кубовой «четверки» от 1000 MB.



И если с технической стороны дела после многочисленных «оптимизаций» все было более или менее понятно, то в плане эстетики дизайнеры явно зашли в тупик. Изначально в техзадании оговаривался только один пункт – обязательное визуальное отличие: у более дорогой версии ŠKODA 1500 должно быть четыре фары, у более «слабой» 1250-кубовой – только две плюс более простая радиаторная решетка. Но что бы чешские стилисты ни начинали рисовать и лепить, выходило слишком близко к зарубежным образцам. Первый макет в натуральную величину и с проработанным салоном изготовил весной 1966 года молодой да ранний Милан Штейчек. Но его четырехдверный фастбек с отрицательным наклоном радиаторной решетки был явно сделан под впечатлением от Renault 16. Предложенные главным художником завода Йожефом Броксом макеты седана, хетчбека и универсала руководство тоже не впечатлили, и решено было заказать художественную проработку итальянцам. Но переговоры с Bertone, Frua, OSI тянулись непростительно долго из-за того, что каждую деталь нужно было согласовывать не просто с заводским начальством, а с функционерами министерства автомобильной промышленности, поскольку собственными валютными резервами ŠKODA не располагала.

Отпускная заводская цена седана ŠKODA 720, в зависимости от мотора, устанавливалась на уровне 25,240-27,140 тыс. крон. Продажная – 30 тыс. и 35 тыс. крон соответственно. В 1975 году средняя зарплата в Чехословакии составляла 2,313 тыс. крон.

На те же грабли

Дальше всех зашли переговоры с некогда славным Vignale, который был на грани коллапса и хватался за любую зарплату. В итоге именно старейшина цеха пострадал больше всех – когда в ателье уже засели за кульманы, чехи из-за финансовых неурядиц вынуждены были отказаться от сотрудничества. Весной 1967 года появился первый ходовой образец: 1,5-литровый 5-дверный хетчбек. Благодаря итальянским карбюраторам Weber он выдавал 87 л.с. и 122 Нм, а с шинами Pirelli Cinturato 165 SR14 разгонялся до 144 и за 16 секунд до мерной сотни. Но уже после первых ресурсных испытаний (6 тыс. км) двери у прототипа закрывались с заметным усилием, что говорило о серьезных просчетах силовой структуры – кузову явно не хватало жесткости на кручение. Следующим на свет появился седан – проблемы с жесткостью удалось решить, но внешность







прототипа слишком откровенно напоминала Ford Cortina. Коллективная работа – универсал ŠKODA S1500 Combi из-за угловатых форм и казенной пластики бортов а-ля Simca 1300 даже у самих шкодовцев получил прозвище *Žákovy boudy*, по-нашему – тюремный «воронок». Наиболее удачным в плане стилистики стал двухдверный седан: от прямых заимствований удалось уйти, он не копировал какую-то конкретную модель, а лишь стилистически перекликался с Glas, Audi и особенно BMW.

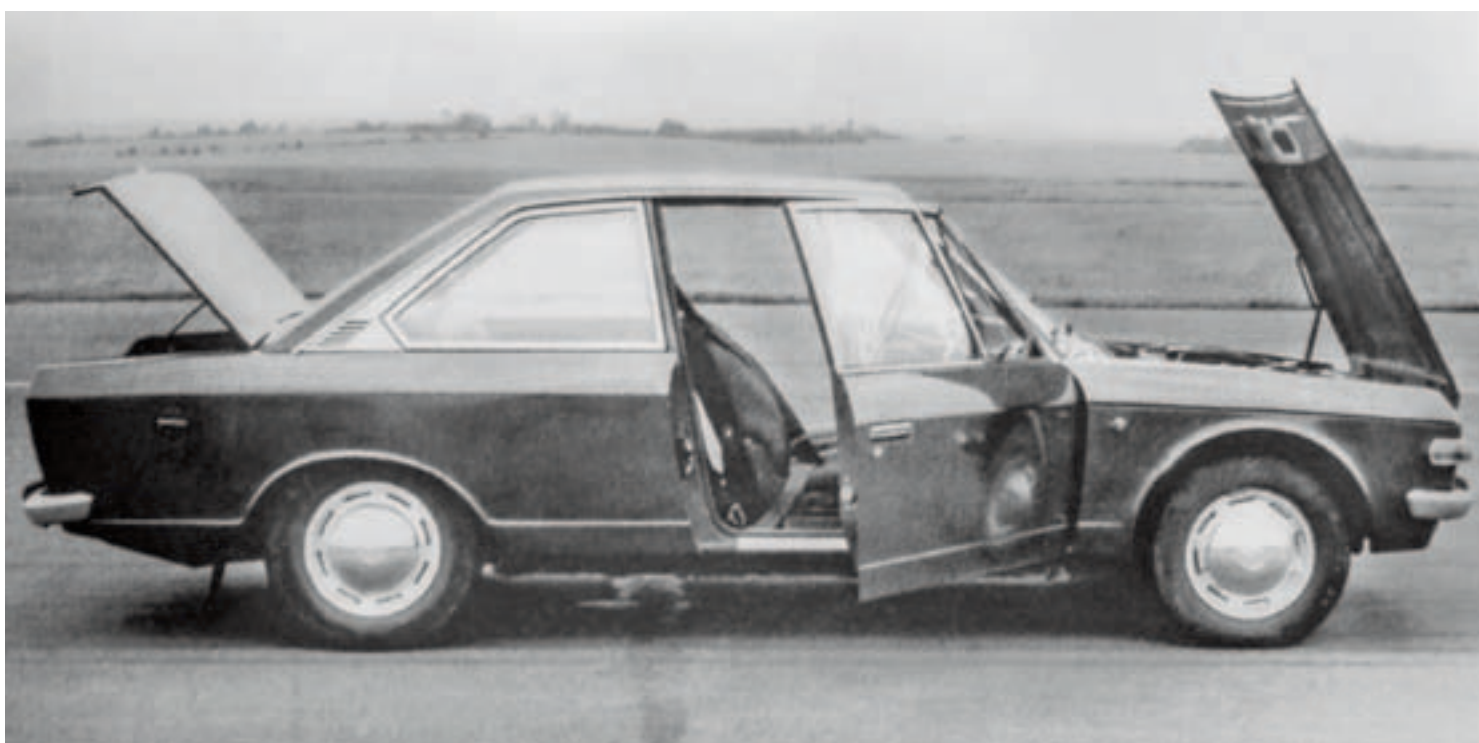
Приключение итальянцев

Понимая, что драгоценное время уходит, правление завода все же смогло изыскать валютные средства (изначальная сумма в 3,86 млн крон впоследствии выросла до 20 млн) для сотрудничества с итальянскими стилистами. Выбор пал на молодого, а значит, не столь дорого Джорджетто Джуджаро, только-только ушедшего из Ghia на вольные хлеба. Стилисты его студии

Все, что осталось от автомобилей серии «720» – шесть прототипов да ряд второстепенных деталей (зеркала, приборы, рулевое колесо, дверные панели), перекочевавших на модели следующего семейства ŠKODA 105/120, выпускавшегося в 1976-1980 гг.

ItalDesign (концепт-кары MissionL и Vision – ее рук дело), взяв за точку отсчета баварскую «шкоду», за рекордные четыре месяца нарисовали фастбек (хэтчбек, у которого стекло не соединено с крышкой багажника), универсал и обе версии седана – «1250» и «1500». Плюс проработали для всех них салоны и даже изготовили кузова.

Пока чешские конструкторы вдыхали жизнь в итальянские проекты и учили их ездить, мотористы довели новые двигатели до конвейерной готовности. Более того, в кооперации с заводской командой ŠKODA







Из дюжины прототипов сохранилась половина. Оба джуждаровских седана находится в музеях: первый в запасниках Млада-Болеславского, другой ждет своего часа в реставрационных мастерских фольксвагеновского Automuseum Wolfsburg. 720 Fastback попал в «частный сектор» и сейчас выставляется в техническом музее Брно. Три других прототипа зарегистрированы в Праге, Брно и словацкой Крупине.

Motorsport они устроили им генеральный прогон. Специально под 1,5-литровую «четверку» в 1972 и 1975 годах были построены спортпрототипы 728S и 733, причем стилистика обоих весьма недвусмысленно перекликалась с итальянскими спайдерами Ferrari, Alfa Romeo и Abarth. Одновременно тот же мотор, но с увеличенным рабочим объемом (за счет большего хода поршня) до 1972 куб. см установили на самую радикальную «шкodu» 70-х – купе 200RS. Реализовать мощность 180-сильного мотора не могла ни одна из имеющихся коробок передач, поэтому пришлось покупать механику от Porsche 911. Но мы отвлеклись.







ŠKODA vs BMW

К 1971 году были готовы прототипы с дизайном от Джуджаро, которые отправили «накручивать километры на кардан» по автобанам ГДР. Причем параллельно проводились сравнительные испытания с потенциальными конкурентами – BMW 1600 и BMW 1800 Automatic. Вторым этапом испытаний должны были стать пески Киргизии и зимники Сибири. Но из-за проволочек советских таможенников чехи так и не добрались ни до пустынь, ни даже до Урала. Ограничились дорогами Московской и Калининской областей, где температура в феврале-марте не опускалась ниже -16 °C. Тем не менее после госиспытаний летом 1972 года семейство «720» было рекомендовано к запуску в серию. Но сроки выпуска опять сдвигались – на этот раз на 1975 год. Дело в том, что сборку планировали осуществлять на мощностях строящегося в Братиславе заводского комплекса BAZ, закладка которого по каким-то причинам все время затягивалась.



Саботаж на госуровне

В чем причина? Популярная версия о «руке Москвы» (мол, русские опасались конкуренции с «ладой») не выдержала проверки временем и канула вместе с антисоветскими настроениями в ЧССР. Еще летом 1970 года на внутреннем заводском совещании был озвучен доклад, согласно которому из-за проволочек при подписании документов со стороны Министерства финансов Минтяжпрома срываются все сроки и серийное производство не начнется даже в 1975 году.

Причиной провала «номер один» стал излишний оптимизм чехословацких макроэкономистов. К 1970 году концерн так и не рассчитался по кредитам на покупку нового оборудования и переоснастку производства для выпуска заднемоторных легковушек. Именно под 1000MB были возведены новые производственные корпуса, которые ŠKODA занимает и теперь. Плюс 12 августа 1969 года на территории заводского комплекса возник пожар, который не смогли потушить в течение трех дней. В итоге выгорела территория в 24 тыс. кв. м, и все имевшиеся средства были брошены на восстановления производства. Тем не менее решено было взяться за проект абсолютно нового семейства, ожидаемо оказавшегося весьма затратным по причине кардинальной смены конструкции, минимальной унификации с существующим производством и взаимозаменяемости узлов и агрегатов внутри семейства плюс множества «валютеемких» ноу-хау.

Сергей Суховский



Как в сказку попал

Слава Чешского Крумлова никак не соответствует его скромным размерам: если смотреть на карту, не сразу и заметишь. Тем не менее этот город нередко называют вторым, сразу после Праги, по привлекательности для туристов на родине кнедликов, пива и Швейка.

К Чешскому Крумлову очень подходят такие определения, как кукольный, лубочный, «пряничный» или «марципановый». Просто иллюстрация из детской книжки. Поначалу не верится, что в самом сердце Европы мог сохраниться город, где о последних полутора столетиях почти ничего не напоминает. Кинематографисты этим, кстати, часто пользуются – драпируют современные вывески, банкоматы и дорожные знаки, убирают из кадра автомобили – и декорации XV века готовы. Не воображаемый, «вчера наши ученые установили, что на этом месте 500 лет тому назад стоял дом», а настоящий. На главной городской площади стоит здание ратуши, перед которым припаркованы патрульные ŠKODA Roomster. Сейчас здесь расположены городское отделение полиции и, по забавному совпадению, музей пыток, совсем не страшный, несмотря на то, что зритель уверяет: часть инструментов подлинная. Строение относится к XIV веку. Выходит, что здесь и вправду могли кого-нибудь пытать из самых благих государственных побуждений. Или принять решение о соответствующей тому времени профилактической беседе с подозреваемым.

Чужие здесь не ездят

Мы заезжали в Чешский Крумлов ближе к вечеру, когда проснулись и вышли на улицы даже те туристы, что гуляли до утра. Продираться через толпу было не очень приятно. Возникло ощущение, будто ты ввалился на машине прямо в декорации «Мосфильма», да и окружающие смотрели несколько недоуменно: мол, еще бы на тракторе приехал. А когда впереди показался деревянный мост, через который неумолимо проложил путь навигатор, стало понятно: встречи с полицией не избежать. А если мост не выдержит? Но мост выдержал, полиция не приехала, а в гостинице нам объяснили, что иного пути, кроме как через Банный мост, к ним нет, а чтобы у полиции не возникало вопросов о том, по какому праву вы едете в запретной зоне, мы выдадим вам специальный гостевой талон. Ограничения касаются даже жителей старого города. Они имеют право въезжать в центр, однако за возможность остановиться, в смысле припарковаться, надо заплатить 2000 крон в месяц, то есть отдать государству бак или даже полтора совсем не дешевого в Европе бензина.



«Жить в историческом центре имеет смысл тем, у кого тут бизнес. Например, у вас частный дом. Внизу магазин, галерея или комнаты для туристов, а наверху ваша семья. Остальные преимуществ видят мало. С парковкой проблемы, магазины дорогие, город под охраной ЮНЕСКО, а это значит, что гвоздя в стену нельзя забить, не получив заключения о том, что твой гвоздь не нарушит исторической правды. Кругом туристы, они галдят до одиннадцати вечера, по меркам Чехии – до глубокой ночи», – говорят местные.

К старому Чешскому Крумлову примыкает современный город, но смотреть в нем, поверьте, нечего. Ухоженный поселок городского типа, не более того. И большинство туристов о его существовании даже не догадываются. Им чего: приехали на автобусе, выгрузились, открыли рот от удивления, проходили так полдня, закрыли рот перед посадкой в автобус – и дальше

по маршруту «вся Европа за десять дней». Многие ездят в Крумлов не из Праги, а из Вены: Австрия рядом. Приграничное положение Крумлова объясняет первое слово в его названии: странник, забредший в Чехию, сразу понимал, куда он попал.

Относительно топонима Крумлов идут не горячие, но все же споры. Западники уверяют, что название Крумлов происходит от немецкого *Krumme Aue*, что принято переводить как «кривой луг». Славянофилы считают, что Крумлов происходит от того, что извилистая река создала в этих местах круглые острова.

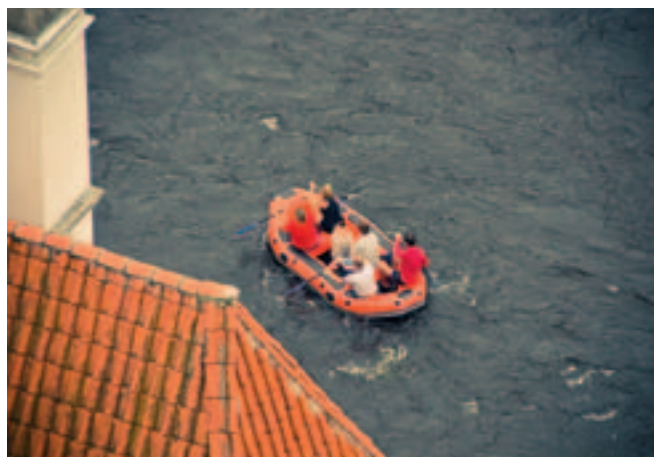
Чешский Крумлов походит на место, описанное в английской «Скрюченной песне», известной нам в переводе Корнея Чуковского, где «за скрюченной рекой в скрюченном домишке жили летом и зимой скрюченные мышки».

Крумлов и вправду весь скрюченный

Пешеход с непривычки начинает терять рассудок. План города напоминает клубок ниток в разрезе. Ты заходишь в переулок и совершенно не можешь предположить, где окажешься в итоге. Интересы этой игре-бродилке добавляет то обстоятельство, что Крумлов – городок многоуровневый, со смотровыми площадками наверху и площадью Лука («на Луке») внизу, где до строительства канализации постоянно скапливалась вода.

Впрочем, к началу третьего дня пеших прогулок вы мысленно соедините в голове все основные улицы. А приезжать в Чешский Крумлов меньше чем на три дня смысла не имеет. Это так же глупо, как отправиться в пив-





ной ресторан за рулем собственной машины. Формально побываєте, но самое ценное пронесут мимо. Пиво, если зашла речь, в Крумлове варят с 1560 года и наливают на каждом шагу. Называется Eggenberg и предлагается в местных ресторанах, правда, далеко не во всех. Назвать его вкус выдающимся трудно – в Чехии вы волей-неволей будете предъявлять завышенные требования к пиву, но попробовать ради интереса стоит.

Пиво, не врут знатоки, действительно стоит в Чехии дешевле воды, поскольку первое наливают из-под крана, а вторую приносят в маленьких стеклянных бутылочках.

Между прочим Чехия отличается от многих других европейских стран тем, что здесь не делают никаких алкопоблажек водителям: норма «выхлопа» нулевая. Но для передвижения по Крумлову автомобиль не очень нужен. Он пригодится для того, чтобы добраться от Праги или выбраться на экскурсии по окрестным замкам и монастырям. Мы для поездки выбрали Roomster Scout с резвым турбомотором 1.2 TSI и расторопным 7-ступенчатым роботом DSG: компактный, экономичный автомобиль с большим багажником и просторным салоном с отличной обзорностью. С панорамной крышей – почти аквариум. Когда есть что посмотреть – самое оно.

Город шаговой доступности

Крумлов создан для пеших прогулок. Для начала потому, что первое упоминание о нем относится к 1253 году, то есть за семь с лишним столетий до появления первого автомобиля. Причем улицы Крумлова до сих пор слабо приспособлены к автотранспорту. Легкий развозной грузовичок поворачивает из переулка в два-три захода, да и у водителя легковой машины слегка намочнет

рубашка, когда он будет протискиваться в узкую арку, ожидая в любую секунду зловещного скрежета.

Пешие прогулки несколько извиняют и сытность чешской кухни: кусок копченой свинины с кнедниками под пиво – это вам не салат из рукколы с бокалом красного сухого вина. Без физических нагрузок вы привезете с собой избыточную массу не одних только впечатлений. При этом ужин в среднем чешско-крумловском ресторане обходится несущественно дороже обеда в московской офисной столовой.

Ресторанов в Крумлове множество, ценой они отличаются мало, а качеством – сильно, так что не спешите с выбором, посмотрите, где вечером не протолкнуться, а где рады любому гостю. Выбирайте, понятно, первый вариант.

Многие рестораны могут похвастаться открытыми верандами с видом на реку Влтаву – ту самую, что протекает через Прагу. Но в Крумлове она не так полноводна и широка, потому что течет с юга на север и еще не набрала полной силы. Центр Крумлова расположен на по-





луострове-аппендиксе, и Влтава огибает его петлей. В городе с содроганием вспоминают лето 2002 года, когда из-за сильных дождей река вышла из берегов, скрыв под собой мосты и затопив первые этажи прибрежных зданий. В одном из домов, правда, как рассказывают, после потопа подняли для просушки полы, смотрят: вода размыва песок, обнажив керамические сосуды XV века. Остальные подсчитывали убытки.

В обычные годы по Влтаве в районе Крумлова никаких судов не ходит, да и ходить не может, слишком мелководна, зато любителям сплава – раздолье. В хорошую погоду каждую минуту по Влтаве на каноэ и плотках (надутых лодках без задней стенки) проплывают любители мокрых ощущений. В одиночку, вдвоем, втроем, семьями и компаниями. Присоединиться к ним не стоит больших усилий и не требует умения. В городе работает несколько прокатных контор. Вы приходите, выбираете маршрут: минимальный – 1,5 км, полчаса удовольствия, максимальный – 35 км, на его преодоление дают до 10 часов. Платите, садитесь в микроавтобус и едете в пункт отправления. Там получаете жилет, весла, выбранное плавсредство и указания, где надо причалить, чтобы сдать имущество и укатить обратно. Свою остановку лучше не пропускать. Маршрут проходит по принципу «билет в один конец». Мало того, что плот (мы выбрали его за иллюзию комфорта и безопасности) сносит течением, только вокруг Крумлова обустроены два искусственных порога, где река ступенькой падает вниз. Обратного пути нет. Прохождение каскадов – небольшое, но все же приключение: для сплава предусмотрен отдельный наклонный проход, который заканчивается неизменным плюханием в воду. Одежду лучше надеть ту, что не жалко замочить. Но активному отдыху стоит отдаться после освоения, хотя бы частичного, культурной программы.

Именем Шварценбергов

Главная достопримечательность Чешского Крумлова – замок, второй по величине в Чехии после Пражского града. Осмотреть замок снаружи, полюбоваться видами, открывающимися с галереи, и прогуляться по прилегающему парку – это полдня. Сходить по всем предлагаемым экскурсионным маршрутам внутри комплекса – еще день. Прогулки преимущественно с гидом. Языки на выбор: чешский (самые дешевые билеты), английский и немецкий. Если повезет, получите отпечатанный «путеводитель» на русском – несколько ламинированных страниц. Путешествие по анфиладам комнат (они, представьте, как в хрущевке с плохой планировкой – все смежные) напоминает поход Ипполита Воробьянинова и Остапа Бендера по государственному музею мебели. «Это были комнаты, обставленные павловским ампиром, императорским красным деревом и карельской березой – мебелью строгой, чудесной и воинственной». Все, как у Ильфа и Петрова, только с поправкой на Чехию. А кроме мебели вашему вниманию – гобелены, светильники, посуда, оружие, книги.

Последние обитатели замка – семья Шварценбергов. Они владели им с 1719-го по 1947 год, когда часть имущества безвозвратно национализировали. Говорят, в 40-х годах финансовое могущество рода было сопоставимо с мощью всего государства: им принадлежали леса, поля, замки, рудники. То, что позднее забрали у Шварценбергов коммунисты, было возвращено, в том числе и несколько домов в Праге, а замок в Крумлове так и остался в собственности республики за сроком давности. Фамилия Шварценберг и сегодня на слуху: ее носит министр иностранных дел Чехии. «Да, он из этих Шварценбергов», – не без гордости добавляют в Крумлове.



В XIX веке Шварценберги охладели к Чешскому Крумлову, переехав в замок Глубока-над-Влтавой, что городу в историческом смысле пошло только на пользу. Вместе с могущественным родом из Крумлова уехали и другие богатые семьи, и заниматься его перестройкой было некому и незачем. Единственное здание XIX века на площади Сворности (Согласия, она же ратушная, центральная) местные называют «уродом», хотя на взгляд избалованного туриста – добротный пример классицизма, способный украсить многие другие города. Но вернемся к замку. Возможно, обязательным, но не самым популярным объектом для посещения стоит назвать барочный (от слова барокко) театр, дошедший до нас почти в неизменном виде с XVIII века. В нем вам покажут сцену, догадаться о глубине которой из зрительного зала совершенно невозможно, настолько искусно изображена перспектива; покажут деревянные механизмы для смены декораций и дадут послушать хитроумные машины, имитирующие при помощи мускульной силы человека звук ветра, грома и дождя. По-русски, правда, ни слова – ни устно, ни на бумажке.

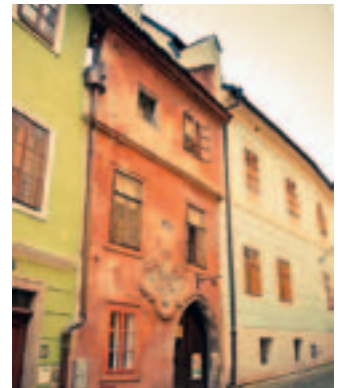
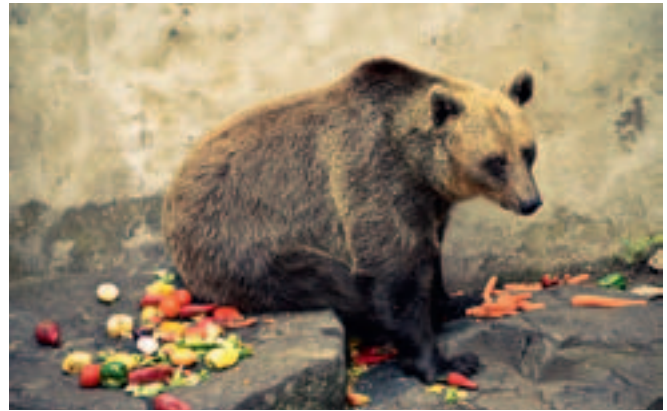
Покидая замок (или входя в него), не пробегите мимо рва с тремя медведями. Их зовут Катерина, Вок и Мария Тереза. Милая европейская традиция едва не оборвалась в 1987 году. К солдату чехословацкой армии, служившему в городе, приехали гости – брат и его друг. Выпили, туда-сюда, пошли на территорию замка, там покурлесили, а потом молодые люди – все, кроме солдата – решили забраться к медведям в ров. Медведи Сюзанна и Якоб встретили их когтями. На счастье парней, быстро появились сотрудники полиции (на тот момент – общественной безопасности) и застрелили зверей. Пострадавших отвезли в больницу, где одному зашили лицо, а другому отняли руку: у медведей, только начинавших отходить после спячки, под когтями было

полно болезнетворной грязи. Но до города дошел слух о том, что одного из парней не удалось спасти. Солдат, как рассказывают в Крумлове, посчитал все случившееся своей виной и застрелился. Такая вот новейшая история, имеющая все шансы стать легендой, коих в Крумлове и так с избытком.

На ночь глядя

Мы договорились о встрече на центральной площади в девять часов вечера. Не узнать Дагмар Богдалову, несмотря на многолюдье, было нельзя. Дама в платье эпохи Возрождения, времени расцвета Чешского Крумлова, – известный среди русских туристов экскурсовод. Рядом с пани Богдаловой стоял паж – молодой человек в историческом костюме с масляным факелом в руках. Дагмар – «можно Даша» – провела нас по ночным улицам, рассказав несколько городских легенд. Одна из них – про костел святого Вита, где молодой священник, разморившись, уснул в исповедальне. Проснулся – идет месса. Выбрался из исповедальни, дошел до алтаря, развернулся, взглянул на лица прихожан – а они прозрачны и многие как будто знакомы. Да, конечно, он сам хоронил этих людей на кладбище при костеле. Священник попал на ночную мессу мертвецов! Утром из храма вывели седого, лишенного рассудка старика. В XX веке отчаянные молодые люди, продолжает Дагмар, не один раз, спрятавшись от сторожа, оставались в костеле на ночь, но ночной мессы так и не застали. Вероятно, потому, что кладбище подле костела в XVIII веке перенесли на новое место, и прийти на мессу было некому.

Продолжать? По соседству с костелом – здание музыкальной школы. Это сейчас, а в XVI веке здесь преподавали на латыни. Однажды учитель-иезуит в педагогическом порыве убил школьника, ударив палкой по голове.



Учителя бросили в каземат, в подвал общежития иезуитов, где он и скончался, проклятый безутешной матерью. В наши дни иезуиты в Крумлове не преподают, их общежитие занимает пятизвездочный отель «Руже», в котором не так давно на ресепшн в час ночи прибежала взволнованная туристка из Шотландии: кто-то невидимый ходит по комнате, вызывая волны холодного воздуха. Бывший директор музыкальной школы тоже рассказывал пани Богдаловой, как он, сидя в кресле спиной к двери, чувствовал: кто-то заходит. Но напрасно директор разворачивался: никого нет. Неприкаянная душа иезуита посещает и место преступления, и место своей кончины.

На улице Панской пани экскурсовод покажет вам дом, где несколько столетий назад жил очень успешный человек со «скелетом в шкафу»: в молодости он заключил контракт с дьяволом. Нечистый пообещал свою протекцию, а взамен стандартно попросил душу. Молодой человек успел только приписать в договор в раздел обязанностей дьявола фразу о том, что тот должен будет предупредить о дне и часе смерти. Прошли годы, и вот однажды ночью просыпается жена уважаемого горожанина, а нет его на супружеском ложе. На кухне из-под двери полоска света пробивается. Только хотела открыть дверь, слышит – разговор. Прислонила ухо. Кто-то незнакомый говорит мужу: не серчай, но завтра в четыре часа дня я тебя заберу, а посему мой тебе совет – с утра сходи к нотариусу, закрой все свои земные дела. Жена мужа сильно любила, отдавать не хотела, с утра послала за плотником и велела заколотить все окна и двери, да еще поверх и кресты нарисовала. Осталось лишь неприметное вентиляционное оконце. Через него дьявол и вытащил свою жертву ровно в четыре, по звуку колокола. Тянул так, что на подоконнике осталась кожа грешника как напоминание о том, что не всякую сделку, сулящую выгодные условия сотрудничества, стоит принимать.

В двух минутах ходьбы от коричневого дома с нехорошей историей – музей марионеток, известный тем, что здесь обнаружили самую старую в городе фреску, датированную учеными 1350–1370 годами. К XIV веку, соответственно, относится и дом. В нем, по преданию, жив дух бывшей хозяйки, что давным-давно стала разбираться на чердаке и обнаружила там книгу черной магии. Взялась читать, не зная, к чему ведет неаккуратное обращение с подобной литературой, и исчезла. Растворилась. Никто ее с тех пор не видел в прежнем обличье. Она стала призраком. У одной посетительницы уже на нашем веку книгу стала из рук вырывать: беспокойная пани ищет тот источник знаний, что вернет ее назад. С работником винотеки в том же здании тоже случилась памятная история. Было мероприятие с гостями. Пока оно закончилось, пока работник порядок навел – уже одиннадцать вечера. Решил пан переночевать на работе, поднявшись в офис, где стоял диван. В полночь почувствовал: дышать трудно. Открывает глаза – женщина перед ним стоит. Начал креститься, хотя и считал себя неверующим. Призрак пропал, а мужчина бросился наутек домой, в новый город.

А еще, рассказывают, бывшая хозяйка дома цепляется за часы: то с руки у посетителя сорвет, то стрелки тащит назад. Застряла, бедняжка, во времени, а как освободиться, не знает.

Тем временем мы дошли до нашей гостиницы – вполне современного здания конца XV столетия. Отель называется Mlyn, что значит «мельница», в данном случае водяная. Согласно тому, что слышала на своем веку пани Богдалова, в ней тоже обитает не совсем обычное существо – господин в зеленом костюме, водяной, чтобы вы не подумали чего другого: «Не волнуйтесь, он не очень красивый, зато добрый. Он спасал детей из воды и заботится об обитателях дома. Спокойной ночи!»

текст: Сергей Шерстенников



Octavia A5

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Ambition	1,6MPI/75kW	163 775
Ambition	1,6MPI/75kW 6AG	192 400
Ambition	1,8TSI/118kW	190 352
Ambition	1,8TSI/112kW 6AG	208 770
Ambition	1,9TDI-PD/77kW	199 643
Ambition	2,0TDI CR/81kW	201 757
Ambition	2,0TDI CR/103kW 6DSG	232 209
Elegance	1,6MPI/75kW	180 775
Elegance	1,6MPI/75kW 6AG	201 191
Elegance	1,8TSI/118kW	199 127
Elegance	1,8TSI/112kW 6AG	217 544
Elegance	1,8TSI/118kW 7DSG	222 542
Elegance	1,9TDI-PD/77kW	208 417
Elegance	2,0TDI PD/81kW	210 531
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	240 984
RS	2,0TFSI/147kW	271 600



Octavia Combi A5

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Ambition	1,6MPI/75kW	175 163
Ambition	1,6MPI/75kW 6AG	203 682
Ambition	1,8TSI/118kW	201 617
Ambition	1,8TSI/112kW 6AG	220 027
Ambition	1,9TDI-PD/77kW	210 908
Ambition	2,0TDI CR/81kW	213 022
Ambition	2,0TDI CR/103kW 6DSG	243 417
Elegance	1,6MPI/75kW	192 048
Elegance	1,6MPI/75kW 6AG	212 456
Elegance	1,8TSI/118kW	210 392
Elegance	1,8TSI/112kW 6AG	228 801
Elegance	1,8TSI/118kW 7DSG	233 807
Elegance	1,9TDI-PD/77kW	219 691
Elegance	2,0TDI CR/81kW	221 813
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	252 257



Yeti

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Active	1,2TFSI/77kW	187 616
Active	1,2TFSI/77kW 7AG	204 001
Active	1,4 TSI/90kW 6MG	198 266
Ambition	1,2TFSI/77kW	201 543
Ambition	1,2TFSI/77kW 7AG	217 929
Ambition	1,4 TSI/90kW 6MG	211 375
Elegance	1,8TSI/118kW 4x4	237 592
Elegance	1,8TSI/112kW 4x4 6AG	249 881
Elegance	2,0TDI CR /103kW 4x4	253 978



Fabia

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Active	1,2i/51kW	104 868
Active + пакет	1,2i/51kW	111 013
Active + пакет	1,4i/63kW	117 370
Ambition	1,2i/51kW	114 700
Ambition	1,4i/63kW	118 796
Ambition	1,6i/77kW	133 936
Ambition	1,6i/77kW AG	153 312
Elegance	1,2i/51kW	123 122
Elegance	1,4i/63kW	128 857
Elegance	1,6i/77kW	138 229
Elegance	1,6i/77kW AG	157 622



Fabia Combi

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Active	1,2i/51kW	116 518
Active + пакет	1,2i/51kW	122 180
Active + пакет	1,4i/63kW	130 544
Ambition	1,2i/51kW	126 333
Ambition	1,4i/63kW	132 068
Ambition	1,6i/77kW	141 441
Ambition	1,6i/77kW AG	160 825
Elegance	1,2i/51kW	130 635
Elegance	1,4i/63kW	136 296
Elegance	1,6i/77kW	145 742
Elegance	1,6i/77kW 6AG	165 135



Roomster

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Active	1,2i/51kW	130 348
Ambition	1,2i/51kW	139 516
Ambition	1,4i/63kW	145 406
Ambition	1,6i/77kW	155 852
Ambition	1,6i/77kW 6AG	173 172
Elegance	1,2i/51kW	142 260
Elegance	1,4i/63kW	148 167
Elegance	1,6i/77kW	158 597
Elegance	1,6i/77kW 6AG	175 916



Superb

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Active	1,8TSI /118kW	217 913
Active	1,8TSI /112kW 6AG	237 133
Ambition	1,8TSI /118kW	225 671
Ambition	1,8TSI /112kW 6AG	244 892
Ambition	1,8TSI /118kW 7DSG	250 627
Elegance	1,8TSI /118kW	252 511
Elegance	1,8TSI /112kW 6AG	271 748
Elegance	1,8TSI /118kW 7DSG	277 466
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	295 556
Elegance	3,6 V6 FSI/191kW DSG 4x4	438 611
L&K	1,8TSI / 118 kW	290 133
L&K	1,8TSI / 118 kW 7DSG	310 942
L&K	2,0TDI CR/103kW 6DSG	333 169
L&K	3,6 V6 FSI /191 kW 6DSG 4x4	472 087



Superb Combi

Комплектация	Двигатель	Цена (грн.)
Active	1,8TSI /118kW	242 606
Active	1,8TSI /112kW AG	262 572
Ambition	1,8TSI /118kW	250 733
Ambition	1,8 TSI/112 kW 6AG	270 527
Ambition	1,8TSI /118kW 7DSG	276 262
Elegance	1,8TSI /118kW	282 530
Elegance	1,8TSI /112 kW 6AG	302 332
Elegance	1,8TSI /118kW 7DSG	308 058
Elegance	2,0TDI CR/103kW 6DSG	321 560
Elegance	3,6 V6 FSI/191kW DSG 4x4	466 835
L&K	1,8TSI / 118 kW	318 783
L&K	1,8TSI / 118 kW 7DSG	340 174
L&K	2,0TDI CR/103kW 6DSG	357 813
L&K	3,6 V6 FSI /191 kW 6DSG 4x4	498 951



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 3 декабря 2012 года

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.



ЕВРОКАР



ŠKODA Yeti. Від 187 620 грн*



* Кількість автомобілів за мінімальною ціною обмежена. Ціну вказано станом на 03.12.2012.

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 Олексіївка», (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