



# ŠKODA Style

№1 (30) 2015

## Лучшая в классе ŠKODA Spaceback



### Само совершенство

ŠKODA Superb: новый флагман бренда и его знаменитые предки

### Женевский эпатаж

Superb, RS 230 и все модели в версии Edition: на стендах ŠKODA взрыв эмоций

### Шаг в будущее

ŠKODA Fabia R5 готовится повторить феноменальный успех ŠKODA S2000





SIMPLY CLEVER

ŠKODA



# ДИВОВИЖНА. ЩОДНЯ.



Нова ŠKODA Octavia.

«Гаряча» інформаційна лінія: **0 800 500 023**

\*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

**ЄВРОКАР**  
eurocar.com.ua

# Продуманно и полноценно

**Ч**то значит — жить полной жизнью? Безрассудно бросаться во все авантюры, не пропускать ни единого шанса проявить себя? Возможно, но у ŠKODA есть один мудрый совет, который известен как ее слоган: Simply Clever. Перевести это выражение дословно нельзя, оно слишком многозначно, но, помимо прочего, его можно понимать и как «Все продумано». Да, надо стараться успеть как можно больше, проявляться везде и во всем... но не стоит терять голову и расплываться на мелочи: сосредоточивайтесь на главном. И получите отменный эффект — опять же как ŠKODA. С одной стороны, компания вновь ставит рекорды продаж, начав 2015 год как никог-

да рьяно. Но сухими рыночными данными дело не ограничивается: ŠKODA просто впечатляет своей активностью. Не дождавшись открытия Женевского автошоу, компания презентует новый Superb, но, отметившись с флагманом, не оставляет без сенсаций и посетителей автошоу: ее стенд насыщен и ярким. Одновременно компания подводит итоги успешного выступления команды ŠKODA в азиатско-тихоокеанском чемпионате по ралли, в то же время активно работая над совершенно новой гоночной машиной Fabia R5. И это далеко не все сферы, где успела отметиться ŠKODA этой весной — это только то, что поместилось в этот номер журнала. Приятного чтения!

**«Шкода Стайл»**  
№ 1 (30), март 2015

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

**Редакционный совет:**  
Марина Яковлева, Елена  
Кубышина, Елена Корниенко,

Дмитрий Жигалин (Старжинский)

**Главный редактор:**  
Виталий Новак

**Арт-директор:**  
Валерий Бариллолец

**Над номером работали:**  
Евгений Пономаренко,  
Дмитрий Левчук, Лариса Мищанчук,  
Евгений Гудущан,  
Роман Беньковский,  
Владимир Шляховой

**Адрес редакции:**  
04112, г. Киев, ул. Владимирская,  
101, корп. 2, 4-й этаж. Телефон:  
(044) 490-83-63

**Отпечатано в типографии**  
«Аванпост Прим», тираж 4000 экз.,  
заказ № 865

Редакция не несет ответственности за  
качество рекламируемой продукции  
(услуг), за неточность, недостоверность  
или некорректность материалов,  
предоставленных рекламодателем.  
Рекламодатель несет полную

ответственность за содержание  
предоставленных материалов, за  
соблюдение авторских прав и прав  
третьих лиц, за наличие информации  
о соответствующих сертификатах  
и лицензиях, за получение прав  
и всех необходимых разрешений для  
публикации. Рекламодатель передает  
редакции рекламные материалы и право  
на изготовление, тиражирование  
и распространение рекламы. Претензии  
по срокам публикации и качеству  
рекламы принимаются в течение 10 дней  
с момента выхода материалов из печати.  
Кредиты и услуги по страхованию  
предоставляются организациями, которые  
имеют соответствующие лицензии.

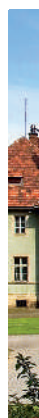
Редакция не несет ответственности за  
содержание сообщений информантов  
и может публиковать статьи, не разделяя  
точку зрения автора. Цены, приведенные  
в редакционных статьях, являются  
ориентировочными, уточняйте их в салонах  
дилеров. Материалы не рецензируются  
и не возвращаются. Переписка  
с читателями ведется только на страницах  
журнала. Стиль, оформление, дизайн  
и все содержание являются объектом  
авторского права ООО «Еврокар»  
и охраняются законом. Перепечатка или  
иное их использование без письменного  
разрешения редакции не допускается  
и влечет за собой ответственность,  
предусмотренную законодательством.



12



44



34



## 6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA в Украине и в мире

## 8 ŠKODA SPACEBACK: ЛУЧШИЙ В КЛАССЕ

Если ŠKODA принимает участие в акции «Автомобиль года в Украине — 2015», победа обеспечена

## 10 ЭМОЦИИ ВЕСНЫ

ŠKODA украшает автошоу в Женеве

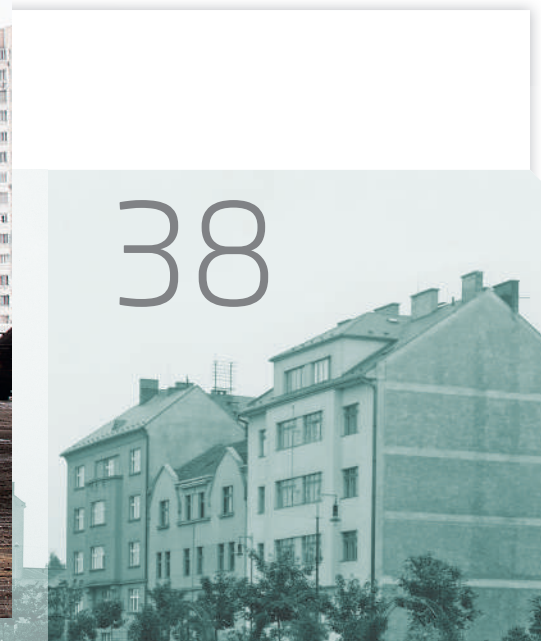
## 12 МИСТЕР СОВЕРШЕНСТВО

Новый Superb абсолютно оправдывает свое название. Ведь superb значит «превосходный»

## 16 ОСОБОЕ НАЗНАЧЕНИЕ

Вам нравится Octavia, но в ней чуть-чуть не хватает брутальности? Решение есть — Octavia Scout





## 20 УНИВЕРСАЛЬНЫЕ СОЛДАТИКИ

Все познается в сравнении — даже степень соответствия званию «кроссовер». Доказано Yeti

## 26 ПРОВЕРЕНО В ГОРАХ

Хватит ли Octavia на горном перевале 1,4-литрового мотора? Мы проверили это в деле

## 28 ВЫНУЛ НОЖИК ИЗ КАРМАНА

ŠKODA Yeti: универсален, как швейцарский нож

## 30 ДУШЕВНАЯ КУХНЯ

Оценка ŠKODA Rapid с точки зрения научного гуманизма

## 32 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

У нас есть ответы на все вопросы. Без исключения

## 34 ТРАМВАЙНО-ТРОЛЛЕЙБУСНЫЙ БЛЮЗ

ŠKODA — законодатель мод в сфере городского транспорта. Причем не только автомобильного

## 38 МНОГОЛИКИЙ SUPERB

На самом деле Superb уже за 80 лет!

## 42 ПОБЕЖДАЕТ СТАБИЛЬНОСТЬ

ŠKODA в азиатско-тихоокеанском чемпионате по ралли

## 44 ŠKODA FABIA R5: ШАГ В БУДУЩЕЕ

Fabia R5 собирается повторить успех Fabia S2000

## 46 КРАЙ В ЛАДОНЯХ КАРПАТСКИХ ГОР

Путешествие, приятное во всех отношениях

## 50 КАКИМИ ГЛАЗАМИ НА ВАС СМОТРЯТ ДРУГИЕ ВОДИТЕЛИ?





## 17-миллионный рубеж

■ С конвейера главного завода ŠKODA в Чехии сошел юбилейный, 17-миллионный автомобиль. Им оказался Spaceback цвета Corrida Red, владельцем которого стал клиент из Германии. Отсчет велся с самого начала выпуска автомобилей марки ŠKODA — с 1905 года. По словам Винфрида

Фаланда, председателя совета директоров ŠKODA, преодоленный 17-миллионный рубеж является неоспоримым доказательством силы и непрерывного успеха автомобильной марки, которая прошла более чем вековой успешный путь от маленькой компании в сердце Европы до автопроизводителя международного уровня.

## НОВЫЕ ГОРИЗОНТЫ

■ Компания ŠKODA объявила о намерениях выпустить на автомобильный рынок новый малолитражный кроссовер. Таким образом, в рамках реализации глобальной стратегической программы развития компании планируется расширение линейки компактных SUV и кроссоверов. В частности,



на 2016 год инженеры компании анонсировали выпуск среднеразмерного семиместного кроссовера, а позже ожидается презентация компактного SUV

B-сегмента. По данным автопроизводителя, новый компактный кроссовер будет доступен только в переднеприводном исполнении и получит линейку экономичных трехцилиндровых бензиновых и дизельных двигателей.

## Fabia Street Art

■ ŠKODA решила порадовать своих поклонников уникальным и неповторимым автомобилем Fabia Street Art. Компания решила не останавливаться на широкой цветовой палитре из 125 различных цветовых вариантов, отделочных материалов и аксессуаров для персонализации модели Fabia и привлекла к созданию настоящего шедевра на колесах профессионала своего дела — одного из лучших мировых мастеров граффити Армандо Гомеса. Процесс создания экспериментального арт-проекта проходил в два этапа. Сначала на кузов автомобиля были нанесены базовые линии рисунка и геометрические фигуры. А затем уже художник приступил к созданию финального облика Fabia Street Art.



## 13 ЛЕТ ВМЕСТЕ

■ В декабре 2014 года завод «Еврокар», расположенный в Закарпатье, отметил 13-й юбилей. 19 декабря 2001 года руководством компаний «Еврокар», ŠKODA Auto a.s. совместно с Закарпатской ОГА был торжественно открыт новый украинский завод по производству автомобилей, с конвейера которого сошла первая партия моделей



ŠKODA Octavia. И уже в марте следующего года на заводе «Еврокар» было начато серийное производство автомобилей ŠKODA. На сегодняшний день производственные мощности завода рассчитаны на выпуск 50 тысяч автомобилей в год с возможностью увеличения этого показателя путем заложенного потенциала модернизации до 100 тысяч единиц.



## ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

### Комбинированная экономия

■ На заводе ŠKODA, расположенном в чешском городе Млада-Болеслав, стартовал серийный выпуск новой модели ŠKODA Fabia Combi. Благодаря удачному сочетанию компактных габаритов и большого пространства для пяти пассажиров и их багажа внутри салона третье поколение универсала, дебютировавшее на Парижском автосалоне, уже стало самым востребованным автомобилем в своем классе.

Особого внимания заслуживают улучшенные показатели экономичности Fabia Combi. Так, в среднем снижение расхода топлива составляет до 17 % по сравнению с предыдущим поколением. Теперь для преодоления 100 км пути новый универсал готов довольствоваться всего 3,1 л.

Продажи новинки в Европе стартовали в январе 2015 года.



### Легенда в строю

Реставраторы компании ŠKODA восстановили единственный сохранившийся гоночный болид ŠKODA 966 Supersport, сконструированный еще в 1950 году. Дебют этого автомобиля состоялся в рамках Гран-при Чехословакии 24 сентября 1950 года, и уже в следующем году ŠKODA 966 Supersport принесла победу пилоту Мирославу Фусеку в классе гоночных автомобилей на этапе в Либерце. Последний

раз автомобиль выезжал на трассу еще в 1962 году. До 2007 года его владельцем был автогонщик Иван Мичик. Затем его приобрел музей ŠKODA, после чего автомобиль был отреставрирован мастерами, которые руководствовались оригинальными техническими документами. Сейчас ввиду своей оригинальности болид ŠKODA 966 Supersport стал одним из самых интересных экспонатов музея.



### Бум нового года

■ В то время когда многие автопроизводители подсчитывают убытки и стараются придумать, каким же способом привлечь в свои салоны потенциальных покупателей, начало 2015 года для компании ŠKODA оказалось более чем удачным. Так, по словам члена Совета директоров ŠKODA Auto Вернера Айхорна, в январе 2015 года компании удалось увеличить объем мировых продаж на 7,5 % — до 87 000 единиц, уверенно заняв позиции одного из лидирующих импортеров автомобилей в Европе, Китае, Израиле, Египте и Турции. Напомним, что прошлый, 2014 год ознаменовался для компании ŠKODA рекордным количеством проданных автомобилей за один календарный год — более 1 млн единиц.



# ŠKODA SPACÉVASK ЛУЧШИЙ В КЛАССЕ

Это уже  
закономерность: если  
среди участников  
конкурса «Автомобиль  
года в Украине» есть  
представитель марки  
ŠKODA — значит, как  
минимум один из  
призов достанется  
именно ему. Не стал  
исключением  
и 2015 год







В прошлом году автомобилем года в Украине стала ŠKODA Octavia — автомобиль давно и трепетно любимый в Украине, а в новом поколении впечатляющий вдвойне. Spaceback же лишь начинает свою карьеру в Украине, и вот — сразу с громкого успеха. В номинации «Лучший автомобиль малого класса» Spaceback пришлось поспорить с весьма серьезными

противниками, но результаты вы видите на фото справа: по итогам голосования и профессионального, и общественного жюри чешский хэтчбек набрал практически в два раза больше голосов, чем его ближайший преследователь. Впрочем, голосуют за новинку украинцы не только на конкурсе, но и в салонах ŠKODA, а итоги такого голосования уже видны на наших улицах.

**МАЛИЙ КЛАС**

ЖУРНАЛІСТСЬКЕ ЖУРІ		ГРОМАДСЬКЕ ЖУРІ	
	SKODA SPACEBACK		SKODA SPACEBACK
4416		5636	
2722	TOYOTA YARIS	2533	TOYOTA YARIS
2028	HYUNDAI I10	1262	HYUNDAI I10



1. «Автомобиль года» — не только раздача призов, но и повод обсудить ситуацию на автомобильном рынке Украины  
2. Главный приз у ŠKODA уже есть. Теперь она взяла тот, что справа



Безусловно, главным шоу-стоппером на стенде ŠKODA в Женеве был новый Superb. Но избранной публике машину показали чуть раньше, на закрытом пресс-показе (подробнее на стр. 12-15). Тем не менее, даже тех, кто успел познакомиться с Superb чуть раньше, на стенде компании в день открытия автошоу ждало немало сенсаций. Причем все остальные премьеры ŠKODA были построены вокруг эмоциональности бренда — даже Superb здесь предстал в несколько иной ипостаси: в ярких жизнеутверждающих цветах



# ЭМОЦИИ ВЕСНЫ



**В**ыразительный и эмоциональный дизайн, непревзойденный простор в салоне, новый уровень комфорта и передовые технологии — так в ŠKODA характеризуют новый Superb. В облике модели читается энергия концепт-кара VisionC, автомобиль построен на модульной платформе Volkswagen Group MQB, но при этом по сравнению с предыдущим поколением автомобиль стал на 28 мм длиннее, на 47 мм шире, а колесная база увеличилась на 80 мм — так что пассажирам, особенно на заднем сидении, здесь стало еще просторнее: Superb буквально устанавливает новые стандарты класса. Автомобиль напичкан вспомогательными электронными системами, в первую очередь ориентированными на безопасность, но есть опции, рассчитанные исключительно на комфорт. Для Superb доступны семь двигателей, причем самый экономичный из них обходится всего 3,7 л бензина на 100 км.



**В** 2015 году ŠKODA отмечает сразу два юбилея: в конце декабря компании исполняется 120 лет, а 110 лет назад производственный цех в Млада-Болеславе покинул первый автомобиль в исполнении Laurin & Klement. Эти два события компания отмечает выходом специальной серии Edition, в которой представлены Fabia, Rapid, Octavia и Yeti. Юбилейные модели отличает внешний стайлинг, в том числе двухцветные колесные диски, тонированные стекла в базовом оснащении, оригинальные корпуса зеркал. В салоне автомобиль Edition отличает трехспицевый руль, рычаги КПП и стояночного тормоза в кожаной отделке, новый дизайн приборной панели, эксклюзивные чехлы сидений, декор из матового алюминия, дизайнерские коврики.



**В** июне этого года на рынок выходит Octavia RS 230 — на сегодня самая быстрая серийная модель ŠKODA. Цифра 230 в названии модели — это мощность ее двухлитрового двигателя TSI, которая по сравнению с мотором RS увеличена на 10 л.с. Теперь 230-сильная Octavia, оснащенная шестиступенчатой механической коробкой передач, до 100 км/ч разгоняется всего за 6,7 с, а максимальная скорость автомобиля составляет

250 км/ч. Помимо МКП для данной версии предлагается и шестиступенчатый «робот» DSG. Кроме того, Octavia RS 230 — первый автомобиль компании, имеющий в базовом оснащении блокировку переднего дифференциала с электронным управлением, что позволяет проходить скоростные повороты с максимальной эффективностью. Автомобиль отличает колоритный дизайн и стильный спортивный интерьер.





премьера

# Мистер Совершенство



За пару недель до мирового дебюта нового ŠKODA Superb в Женеве компания провела масштабную презентацию в столице Чехии.

Чсть представлять новинку гостям взяли на себя руководитель компании ŠKODA доктор Винфрид Фаланд и главный дизайнер Йозеф Кабан

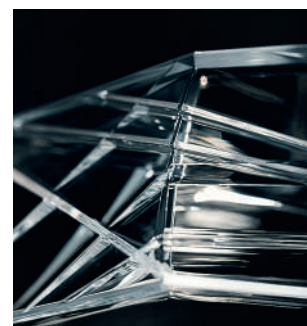




Появление новой модели крайне важное событие в жизни автомобильной компании, особенно когда речь идет о флагмане марки. Неудивительно, что в компании ŠKODA решили с размахом отметить появление третьего поколения Superb. Для этого в Прагу съехались представители прессы и многочисленные гости со всего мира. Особенно солидно выглядела делегация из Китая, одного из важнейших для компании рынков сбыта. Первым речь держал руководитель ŠKODA доктор Винфрид Фаланд, который напомнил присутствующим о традициях бренда, а также поведал о том, насколько важна модель Superb для компании. Не менее эмоционально рассказывал о новинке человек, который создал новый, неповторимый язык дизайна автомобилей марки ŠKODA — Йозеф Кабан. Публика, разогретая многообещающими речами, нетерпеливо ждала героя вечера — и тут в дело вступил симфонический оркестр, и из тумана на сцену выехал новый Superb... Superb занимает главенствующее положение в модельном ряду ŠKODA с 2001 года. За 14 лет более 700 тысяч клиентов смогли оценить достоинства Superb первого и второго поколений. Справедливости ради отметим, что речь идет о двух генерациях нынешнего

столетия, а вот об истории Superb века ушедшего вы сможете узнать в нашей рубрике «Эра ŠKODA» на стр. 38–41. Покупатели уже давно оценили достоинства модели. Несомненно, очередное поколение Superb сможет развить успех своих предшественников. Этому призваны содействовать увеличенные габариты машины, высокий уровень безопасности, технологии в области экологии и комфорта, мощные двигатели стандарта Евро 6 и, конечно же, нетривиальные решения Simply Clever. В дизайне третий Superb вышел экспрессивным и эмоциональным. Йозефу Кабану и его команде удалось создать тот неповторимый стиль, который нашел применение во всех современных моделях марки. И квинтэссенцией нового дизайнерского языка ŠKODA стал Superb. Элегантность и сбалансированные пропорции прошлогоднего концепта VisionC были успешно реализованы в серийном автомобиле. Предыдущие версии автомобиля уже успели завоевать сердца покупателей благодаря просторному салону, и тем

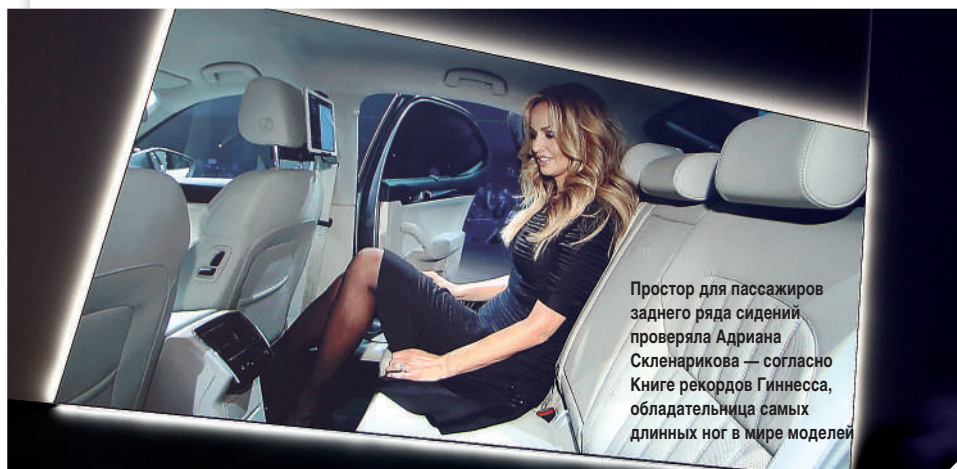
Дизайнеры черпали свое вдохновение в давних традициях стеклодувов из Богемии



Центральное место в салоне отведено большому сенсорному дисплею мультимедийной системы







Простор для пассажиров заднего ряда сидений проверяла Адриана Скленарикова — согласно Книге рекордов Гиннесса, обладательница самых длинных ног в мире моделей

не менее объем пространства в новом Superb вновь увеличили. Во многом этому способствовало применение платформы MQB, что позволило увеличить колесную базу и расширить колею, а значит, и более эффективно использовать пространство внутри салона. Ширина салона на уровне плеч водителя и пассажиров стала на 39 мм больше, пространство над головой также увеличилось. Простор в задней части автомобиля и вовсе королевский. Пространство для ног задних пассажиров (157 мм) почти в два раза превышает показатели ближайших конкурентов, а пространство над головой (980 мм) — это лучший показатель в классе. Ширина пространства для плеч задних пассажиров увеличена на 69 мм. Функциональность салона расширяет возможность сложить не только спинки заднего ряда сидений, но и складывающаяся спинка переднего пассажирского кресла. Объем багажного отделения бьет все рекорды:

он достигает 625 литров, что на 30 литров больше, чем у предшественника. Новые ремни для фиксации багажа обеспечивают неподвижность предметов в багажном отделении. В автомобиле реализован целый ряд совершенно новых решений для

повышения уровня комфорта. Например, впервые на автомобиле ŠKODA появилась система динамического контроля ходовой части, имеющая несколько режимов работы. Еще одна инновация — система трехзонного кондиционирования воздуха. В качестве опции предлагается панорамный люк с электроприводом. Для холодного времени года в автомобиле предусмотрены дополнительный отопитель, подогрев передних и задних сидений, беспроводной обогрев ветрового стекла и обогрев форсунок омывателя. Датчики дождя и света автоматически управляют включением и выключением стеклоочистителей, переключением дальнего и ближнего света. Особой фишкой нового Superb стали... зонтики, которые расположены в каждой из передних дверей. Дверь багажного отделения снабдили электроприводом и функцией открывания без помощи рук.



И снова «хрусталь» — на входе в выставочный центр, где прошла премьера модели



A NEW ERA  
THE ŠKODA SUPERB





Достаточно сделать небольшой мах ногой в районе заднего бампера — и багажник откроется. Облегчить маневрирование на парковке помогают Park Assist нового поколения и камера заднего вида. Классический ручной тормоз в стандартной комплектации заменен электрическим. Новый Superb оснащается современными турбированными двигателями с системой непосредственного впрыска топлива. Европейские покупатели смогут выбирать между пятью бензиновыми двигателями TSI и тремя дизельными моторами TDI с системой Common Rail. Какие двигатели будут поставляться в Украину, мы узнаем чуть позже. Все силовые агрегаты соответствуют экологическому стандарту Евро 6 и оснащены системой старт-стоп, а также системой рекуперации энергии торможения. Бензиновые двигатели развивают мощность от 125 до 280 л.с. Диапазон мощности ди-

## ЗАКАЗЫ НА НОВЫЙ SUPERB В ЕВРОПЕ НАЧНУТ ПРИНИМАТЬ ЛЕТОМ ЭТОГО ГОДА. А ПЕРВЫЕ АВТОМОБИЛИ ПРИЕДУТ К СВОИМ ВЛАДЕЛЬЦАМ БЛИЖЕ К СЕНТЯБРЮ 2015 ГОДА

зельных двигателей варьируется от 120 до 190 л.с. За исключением бензинового двигателя в базовой комплектации, все силовые агрегаты поставляются в сочетании с коробкой передач с двойным сцеплением. Четыре наиболее мощные модификации можно заказать с полноприводной трансмиссией с муфтой Haldex 5-го поколения.

В современном мире электронных технологий особое внимание уделяется коммуникационным и мультимедийным возможностям автомобиля. И новый Superb не является белой вороной. Покупателям предлагаются на выбор сразу четыре совершенно новые информационно-развлекательные системы, работающие на базе модульного мультимедийного комплекса (MIB) концерна Volkswagen. В системе Columbus предусмотрена возможность высокоскоростного подключения к Интернету по стандарту LTE. Эта технология впервые применяется в автомобиле марки ŠKODA. Кроме того, благодаря системе SmartLink пользователи смогут подключать смартфоны и управлять некоторыми приложениями прямо с экрана информационно-развлекательной системы. А интерфейс SmartGate, разработанный компанией ŠKODA, позволяет использовать отдельные данные об автомобиле в приложениях смартфона пользователя.



Появление Superb на сцене сопровождалось выступлением целого симфонического оркестра



# Особое назначение

**Прибавка в практичности — именно так можно охарактеризовать главное отличие ŠKODA Octavia Combi Scout от универсала, на базе которого создан этот автомобиль. А в том, что для наших реалий такая прибавка будет актуальна, сомневаться не приходится**





Наверняка найдутся те, кому возможностей ŠKODA Octavia Combi окажется недостаточно. Понять их можно, ведь дороги у нас пока далеки от европейских. Именно поэтому такие аргументы, как полный привод и возросший до 171 мм дорожный просвет, являются весьма актуальными. А в качестве бонуса — нарядный экстерьер, сочетающий в себе классический верх и брутальный

низ, прикрытый пластиковыми накладками. Специалисты ŠKODA утверждают, что этот пластик очень сложно поцарапать — что ж, поверим на слово. А вот слова по поводу повышенной проходимости и феноменальной устойчивости на скользком покрытии стоит проверить в действии — раз уж у нас есть такая возможность. Считать ŠKODA Octavia Combi Scout полноценным кроссовером внеш-







1. Опробованный на других моделях концерна DSG отлично прижился на Octavia Scout и даже помог проявить ее характер
2. Для наших реалий привод на все четыре колеса весьма актуален
3. Рыхлые и гравийные покрытия для этого автомобиля вообще не проблема
4. Салон радует отменной эргономикой и качественными материалами отделки
5. Внедорожные возможности Octavia Scout ограничены главным образом геометрическими параметрами
6. Прослеживается внешнее сходство с горячими универсалами от Audi
7. Пластиковый обвес придает внешности некую агрессивность и намекает на приоритет практичности

ность не позволяет, но реальные испытания говорят об обратном. Муфта Haldex пятого поколения работает в паре с системой курсовой устойчивости, которая способна имитировать блокировку дифференциала. В результате такого симбиоза до 85 % крутящего момента может перебрасываться на одно колесо. На деле это означает, что застрять на таком автомобиле совсем непросто и главным ограничивающим фактором при движении по пересеченной местности становятся сугубо геометрические параметры. Дорожные повадки отточены по всем законам концерна Volkswagen AG —

на прямой Scout уверенно держит дорогу, умело расправляясь с изъятиями дорожного покрытия. Поведение в повороте тоже близко к образцовому, а крены лишь немного больше, чем у обычной Octavia. Бензиновый мотор объемом 1,8 л, работающий в паре с DSG, придает относительно тяжелому автомобилю (1522 кг снаряженной массы) вполне достойную динамику. На бумаге разгон до первой «сотни» за 7,8 с не выглядит впечатляюще, но в деле мощности хватает с запасом. А вот алгоритм работы автоматической трансмиссии весьма красноречиво говорит об истинном назначении





5



6

## ŠKODA Octavia

Тип кузова	универсал
Кол-во дверей	5
Кол-во мест	5
Длина, мм	4685
Ширина, мм	1814
Высота, мм	1531
Колесная база, мм	2679
Дорожный просвет, мм	171
Снаряженная масса, кг	1522
Объем багажника, л	588-1718
Тип двигателя	бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1798
Макс. мощность, л.с. (об/мин)	180 (4500-6200)
Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	280 (1350-4500)
Трансмиссия	DSG, 6-ст.
Тип привода	полный
Максимальная скорость, км/ч	216
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,8
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	8,5
загородный цикл	5,9
смешанный цикл	6,9
Объем топливного бака, л	55

Octavia Scout. Размеренный ритм вождения тут в приоритете. Для тех, кто хочет спокойно и уверенно перевести семью из одного пункта в другой, он подходит идеально. Есть, конечно, и спортивный режим работы автомата, но он не так эталонно соотносится с общим характером Scout.

Есть в арсенале ŠKODA и дизельная версия Octavia Combi Scout. Она при прочих равных обладает гораздо большим крутящим моментом и не требует сильной «раскрутки» двигателя. В результате мы выигрываем в акустическом комфорте. Да и экономичность радует гораздо больше.



7



Пусть это не брутальные внедорожники, но свою репутацию они заслужили не просто так: этим автомобилям можно доверять, и у каждого из них множество достоинств. Но выбрать из них лучший — не самая простая задача





# Универсальные СОЛДАТИКИ





Я уже слышу замечания автомобильных знатоков по поводу нелегитимности сравнения Yeti и Soul из-за принципиального отличия их трансмиссий. Да, я в курсе, что Soul на сегодняшний день может быть только переднеприводным и за пределами сухого, чистого асфальта вряд ли угонится за Yeti с его приводом «на все четыре». Тем не менее справедливости ради замечу, что в прайс-листе ŠKODA фигурирует только одна комплектация Yeti с полным приводом, самая богатая по уровню оснащения и самая дорогая. Неудивительно, что покупатели очень часто довольствуются переднеприводными версиями. К тому же и Soul, и Yeti ни в коем случае не претендуют на лавры истинных внедорожников. Город — их естественная среда обитания. А здесь, как из-

вестно, нужен не столько привод 4x4, сколько автомат.

Именно поэтому к барьеру я пригласил версии с АКП. А так как единственный бензиновый мотор «корейца» развивает 124 л.с., то ему в соперники подходит 105-сильный Yeti. Наконец, нелишним будет заметить, что при таком раскладе и примерно равном оснащении близкими получаются и цены.

## Порядок или эмоции?

Вот чем кроссоверы отличаются принципиально, так это салонами. Интерьер Yeti что школьная форма отличника: все подогнано правильно, чистенько, аккуратненько, без изъёна. И все-то у него рационально — на ветровом стекле «скрепка» для талончика, в дверных карманах резинки-фиксаторы для журналов. Одна лишь

## ŠKODA Yeti

- мощность — 105 л.с.
- 0–100 км/ч за 12,0 с
- макс. скорость — 176 км/ч
- цена — от 773 276 грн.



Бензиновый 1,2-литровый мотор семейства TSI сочетается с 7-ступенчатой коробкой DSG и передним приводом



В кабине Yeti — идеальный немецкий порядок, качественные материалы и богатое оснащение



1



2

1. Приборы оформлены в классическом стиле без каких-либо излишеств и отлично читаются

2. Навигационная система Amundsen и камера заднего вида входят в число опций



проблема, если ее вообще можно считать таковой, — весь этот по-немецки выстроенный порядок эмоционально сдержан.

Хотите эмоций? Тогда вам определенно к Kia. В нем очень много прикольных, поднимающих настроение «фенечек» — колонки с подсветкой, мерцающей в такт музыкальным ритмам, пухлый руль, усеянный кнопками, что джойстик игровой приставки, мультимедийная система с большим, 8-дюймовым экраном. И вместе с тем в плане комфорта посадки за рулем, удобства пользования климатической установкой, «музыкой» и другими доступными водителю благами Soul почти не уступает сопернику. Зато как помощник по хозяйству Yeti вне конкуренции. Его скромный с виду багажник в считанные секунды превращается в достаточно вме-

стительный грузовой трюм, а при желании задние сиденья можно и вовсе вынуть из салона. Kia подобным ловким трюкам пока что не обучен.

### На беговой дорожке

И если в конкурсе на лучшего завхоза Soul далек от пьедестала почета, то на беговой дорожке уже не так откровенно проигрывает сопернику. Причем это тот самый случай, когда можно гордиться и вторым местом. Ибо едет Yeti на твердую пятерку. Вроде бы немолод уже чешский кроссовер — в марте отпразднует шестой день рождения, — но как точно и аккуратно проходит повороты, уверенно ведет себя на скоростном шоссе, не обращая внимания на колейность, ямки и стыки. Вот уж точно — пример для молодежи! И способностей его 105-сильного мотора пусть и не выше

**ОНИ НЕ  
ПРЕТЕНДУЮТ  
НА ЛАВРЫ  
ВНЕДОРОЖНИКОВ.  
ГОРОД — ИХ  
ЕСТЕСТВЕННАЯ  
СРЕДА  
ОБИТАНИЯ**

## Kia Soul



Салон Soul второго поколения отличаются не только модные гаджеты, но и весьма качественное исполнение



1. Оптиронная панель Supervision входит в оснащение богатых комплектаций
2. На дорогих версиях Soul доступны датчики парковки и камера заднего вида

- мощность — 124 л.с.
- 0–100 км/ч за 12,5 с
- макс. скорость — 177 км/ч
- цена — от 774 400 грн.



На вооружении «корейца» — классическая 6-ступенчатая гидромеханическая автоматическая коробка



# ŠKODA Yeti



1. В список дополнительных удобств багажника Yeti входят крепежные сетки, боковые ниши и розетка на 12 В. Чем не образец?  
2. Yeti можно приобрести как со складными задними столиками, так и без



Штатные динамики звучат вполне достойно



Перчаточный ящик Yeti не самый удобный, зато с охлаждением

крыши, но для реальной жизни — оптимум. Тяги вполне достаточно как для городских маневров, так и для загородных марш-бросков. Единственный недостаток этого двигателя — долгий прогрев во время холодов. Впрочем, подобным «хладнокровием» отличаются многие современные двигатели. Двигатель Kia ведет себя совсем по-другому. Среди плюсов — достаточно быстрый прогрев. В минусах — худшая энергетическая эффективность, выраженная в большем расходе топлива. В разгонной динамике «кореец» далеко не так хорош, как Yeti, од-



ŠKODA Yeti	ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	Kia Soul
универсал	Тип кузова	универсал
4220/1793/1691	Длина/ширина/высота, мм	4140/1800/1593
2578	База, мм	2570
передний	Тип привода	передний
(405–1760)	Объем багажника, л	(220–1510)
60	Объем топливного бака, л	54
1359	Снаряженная/полная масса, кг	1315
7-ст. робот.	Трансмиссия	6-ст. АКП
бенз., R4, турбо	Тип двигателя	бенз., R4
1197	Рабочий объем, см3	1591
105 при 5000	Макс. мощность, л.с. при об/мин	124 при 6300
175 при 1550	Макс. крут. момент, Нм при об/мин	152 при 4850
176	Макс. скорость, км/ч	177
12,0	Время разгона 0–100 км/ч, с	12,5
5,5/7,2	Расход топлива, л/100 км, трасса/город	6,3/10,5

ŠKODA Yeti	ОЦЕНКИ ЭКСПЕРТОВ	Kia Soul
7 ●●●●●●●●	Дизайн	●●●●●●●● 8
7 ●●●●●●●●	Салон	●●●●●●●● 6
7 ●●●●●●●●	Комфорт	●●●●●●●● 7
8 ●●●●●●●●	Управляемость	●●●●●●●● 7
6 ●●●●●●●●	Динамика	●●●●●●●● 6
7 ●●●●●●●●	Технологичность	●●●●●●●● 6
7 ●●●●●●●●	Экономичность	●●●●●●●● 6
7 ●●●●●●●●	Вместительность	●●●●●●●● 7
7,0 ●●●●●●●●	ИТОГОВАЯ ОЦЕНКА	●●●●●●●● 6,6



# Kia Soul



1. В помощь скромному багажнику Kia — расположенный в подполе вместительный органайзер, куда можно сложить мелочовку

2. Для автомобиля компакт-класса у Soul довольно таки просторный задний диван



Перчаточный ящик Kia  
объемный и удобный

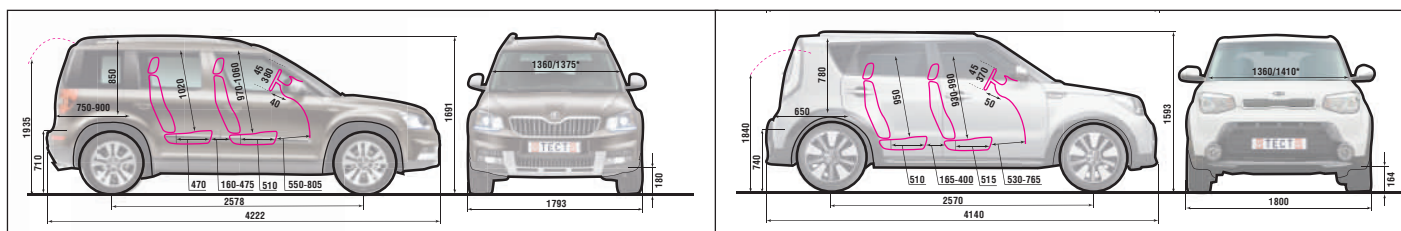


Если не нравится, подсветку колонок  
можно отключить



нако старается держаться молодцом. И пусть мы сравниваем два городских по призванию автомобиля, не стоит упускать из виду, что наши города порой превращаются в самые настоящие каменные джунгли — особенно зимой. А что касается параметров проходимости и умения преодолевать самые разнообразные препятствия — тут Yeti даже с приводом только на передние колеса определенно на голову выше.

Кому из них отдать предпочтение? Выбирайте сами. Корейский автомобиль более эмоционален, но чешский намного удобнее и практичнее.



## ВЫВОДЫ

Если сравнивать автомобили с людьми (а почему бы и нет?), то Kia — модный и экстравагантный персонаж. И пусть он пока не вхож в звездные тусовки, зато не заносчив, ибо все свои таланты оценивает весьма трезво. В общем-то, и Yeti не ломит цену, но в отличие от соперника очень прагматичен и рационален. И если вам нужен не просто эффектный автомобиль с увеличенным дорожным просветом, а толковый и способный помощник, чешский кроссовер отлично подойдет.



**С**лучалось и такое: в дальнее путешествие выезжаешь на рассвете, чтобы засветло приехать на место — с расчетом еще что-то увидеть, прогуляться, а сил в итоге не хватает и на ужин. Но с Octavia вам это не грозит — независимо от того, в каком качестве вы путешествовали, водителя или пассажира, и сколько километров оставили позади.

ŠKODA Octavia совершенствуется с каждым поколением, и не только в плане дизайна и технологичности. Она становится все лояльнее к экипажу: салон новой Octavia сродни хорошо ор-

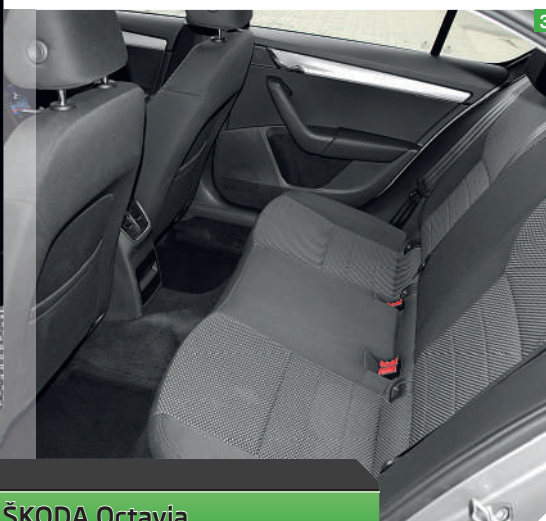
ганизованному и стильно оформленному кабинету. Все на своих местах, материалы отделки и точность сборки указывают на статусность автомобиля и близость к немецким канонам премиума, а отдельные стилистические решения — вроде вставок на дверях из пластика с интересной фактурой или широкая «полка» панели — подчеркивают, что хозяин этого кабинета не лишен вкуса. В дальней дороге локти удобно ложатся на подлокотники, при этом водитель не «развален», а всегда готов к маневру. Собственно, как и сама Octavia — она относится к тем автомобилям, которыми про-

**Многие автомобили мы называем сугубо городскими, какие-то созданы исключительно для трасс и хайвеев. Но есть настоящие универсалы — не в плане типа кузова, а практического применения: автомобили, которые и на тесных улочках чувствуют себя как рыба в воде, и в дальней дороге способны обеспечить всем пассажирам максимальный уровень комфорта**

# ПРОВЕРЕНО В ГОРАХ







1. Удивили способности штатного радио: практически на всех трассах доступны FM-станции
2. Салон традиционно сдержан, но отнюдь не скучен
3. При росте 180 см я спокойно сажусь «сам за собой»: места сзади предостаточно
4. Управление светом — в немецких традициях. Но посадить аккумулятор вам не грозит: отключение автоматическое
5. Целое можно сделать красиво, только сосредоточившись на мелочах

## ŠKODA Octavia

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	Седан/4/5
● Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1461
● База, мм	2686
● Дорожный просвет, мм	140
● Снаряженная масса, кг	1265
● Объем топливного бака, л	50
● Объем багажника, л	590-1580
● Тип привода	Передний
● Трансмиссия	DSG, 7-ст.
● Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
● Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1395
● Макс. мощность, л.с. при об/мин	140 при 4500-6000
● Макс. крут. момент, Нм при об/мин	250 при 1500-3500
● Макс. скорость, км/ч	215
● Время разгона 0-100 км/ч, с	8,5
● Расход топлива, л/100 км	4,9/5,4/6,5

сто приятно управлять: и в новом поколении она стала еще точнее, еще ярче в управлении: проверено на пути Киев — Ужгород и доказано на Яблунецком перевале. Кстати, тут же, на перевале, как нельзя лучше проявил себя и двигатель — 1.4 TFSI. Честно говоря, поначалу были сомнения в его способностях, все-таки для этого класса не такой уж большой объем, но 140 «лошадок» спокойно делают свое дело, причем, чтобы их пришпорить, не надо раскручивать мотор до звона: на пик крутящего момента двигатель выходит уже при 1500 об/мин. И даже при полной загрузке на горных дорогах расход топлива не превысил 6,5 л на 100 км — очень актуально.



Это шины бывают зимние или летние, а машины — они всесезонные. Но есть отдельные автомобили, способные раскрыться именно в «свой» сезон. Например, Yeti очень любит зиму

## ŠKODA Rapid

Владелец Андрей КОЛТУН,  
тест-редактор журнала  
«АвтоМир», рост — 185 см,  
водительский стаж — 19 лет



# Вынул ножик из кармана

В автомобильной прессе о Yeti уже столько всего написано-переписано, что, кажется, и сказать о нем больше нечего. Однако в жизни бывает как в классическом детективе. Сыщик, углубляясь во время расследования в какие-то скрытые от невооруженного глаза области, порой едва замечает то, что лежит на поверхности. А ведь все на самом деле очень просто. Чешскому кроссоверу этой весной будет уже шесть лет. Да, позапрошлой осенью в жизни автомобиля

случился рестайлинг: Yeti посвежел и заиграл новыми гранями, но принципиально автомобиль не изменился. И тем не менее за рулем этого далеко не самого молодого автомобиля уютно и невероятно удобно. И как я ни пытался, так и не нашел среди многочисленных юных конкурентов Yeti более универсального и многогранного транспортного средства. Эта ŠKODA идейно очень похожа на складной швейцарский ножик, который не занимает много места, не оттягивает карман, но умеет очень многое.





Yeti можно совершенно спокойно припарковать там, куда не втиснется и хэтчбек гольф-класса. И не проблема, если путь «в домик» преграждает наметенная дворниками снежная куча. Эту задачу элементарно решают автоматически подключаемый полный привод совместно с зимними шинами и прекрасная обзорность во всех направлениях. Дорожный просвет в 180 мм и короткие свесы позволяют преодолевать и не такие препятствия, а тяговитый 140-сильный дизельный мотор — проехать в бодром темпе на одном 60-литровом баке более 800 км. А это как минимум из Киева в Луцк... и обратно. Так что любителям автомобильного

туризма Yeti дарит возможность не забывать о своем хобби даже в холодное время года: объемный багажник позволяет взять с собой в дорогу все необходимое для зимнего отдыха, а внедорожные способности позволяют не сильно задумываться над маршрутом даже с учетом наших нелояльных к человечеству дорог. Однако не подумайте, что я идеализирую Yeti — конечно, он не всесилен. Но ведь швейцарским ножом тоже нельзя играть в хоккей! Но в рамках своих непосредственных задач это очень полезный и универсальный инструмент. Который, кстати, приносит не только практическое, но и эстетическое удовольствие.

1, 4. Возможно, молодым покупателям задние откидные столики и ни к чему, но людям семейным такая опция наверняка понравится. А вот расположенный сверху передней панели бокс для разной всячины присутствует в машине по умолчанию — очень приятная мелочь

2. В комплектацию Elegance входят: кожаный руль, климат-контроль, центральный подлокотник и похвальное качество материалов

3. Версия с дизельным мотором дороже остальных на нашем рынке и доступна только с полноприводной трансмиссией и механической коробкой. Вместе с тем в арсенале Yeti присутствуют три бензиновых двигателя, а также варианты с передним приводом и автоматической трансмиссией







# Душевная кухня

Судя по рекламе, современные автомобили умеют многое. Одни подчеркивают твой несравненный статус, другие мастерски покоряют городские джунгли, третьи выживают в джунглях настоящих. Вот только не слышно ни словечка про машины для обычной жизни. А ведь у меня есть такая на примете



Под фальшполом багажника прячутся полноразмерная запаска, набор инструментов и вместительный контейнер

Семь лет назад я купил себе новенький автомобиль — собранный в Украине симпатичный трехдверный хэтчбек одной американской марки. Меня безумно радовали его яркий красно-кирпичный цвет, литые колеса, тонированные линзы фар и спортивная «баранка». Однако в динамике разгона мой друг не блистал, и это печальное обстоятельство ежедневно подтачивало мою преданность ему. В конце кон-

цов я нашел автомобилю более резкую замену, о чем потом многократно жалел. Замена оказалась весьма жесткой, своенравной и к тому же очень часто ломалась. Получилось как в известной пословице: «Что имеем, не храним, потерявши, плачем». Все это я вспомнил потому, что 105-сильный Rapid, хотя его название и переводится с английского как «скорый», тоже не спринтер. Нет, если очень надо, методом сильного давления на педаль газа с одновре-



менным использованием спортивного режима автоматической коробки передач его можно пришпорить. Но вместе с более-менее приличным ускорением ты получаешь рев раскрученного до высоких оборотов двигателя, потому что, если вы вдруг забыли, у «атмосферников» все только начинается с 3000 об/мин. Именно поэтому резкий удар «по газам» здесь не позволит лихо перепрыгнуть из ряда в ряд в пробке, подобно «горячему хэтчбеку». Но истина в том, что далеко не всегда и не у всех есть силы и желание соревноваться.

## Гуманное существо

Представьте себе ситуацию: вы возвращаетесь на родину с другого конца планеты. Летели полсуток, а спали всего часа три. Голова раскалывается, любое движение отзывается в ней нестерпимой болью, а надо за руль, ехать домой...

Вот в такой ситуации я и полюбил Rapid всей душой. За его добродушие, мягкость и плавность, за то, что не потревожил воспаленный организм, а, будто укутав в уютный домашний плед, доставил в пункт назначения. Ну как после этого не влюбиться?

Но не подумайте, что среди добродетелей этого автомобиля значатся лишь нежность и аккуратность. Он еще и очень щедрый. И дело тут не только в предоставляемых пассажирам и багажу просторах. В отличие от большинства современников с турбомоторами Rapid охотно делится теплом своего двигателя. И это великое благо, когда за окошком серьезный минус, а у тебя в салоне через три-четыре минуты после пуска из дефлекторов струится теплый воздух, а окна практически очищены от инея. Даже скребок, который входит в экипировку машины, оказывается ненужным.

Конечно, тепло берется не из воздуха, а в результате сгорания порции бензина. Но я не могу упрекнуть Rapid в обжорстве. За две с лишним тысячи километров, большинство из которых — городские с неминуемыми пробками, средний расход топлива составил 9,5 л на «сотню».

А после двухсоткилометровой загородной прогулки экран бортового компьютера показывал 5,9 л/100 км. Очень недурственный показатель для машины с автоматом, которая, между прочим, может довольствоваться не самым дорогим 92-м бензином. Так что при всей щедрости Rapid очень бережно относится к финансам своего хозяина. Причем начиная с самой покупки. Ведь все перечисленные достоинства можно получить за весьма разумные деньги. Да, за кондиционер и музыку придется доплатить, но автоматическая коробка, 1,6-литровый атмосферный мотор — это уже стартовый капитал.



1. Аналоговые приборы выполнены в классическом стиле и отлично читаются, однако информационный дисплей MaxiDot — опция
2. MP3-магнитола Swing оборудована разъемами USB и AUX, с помощью которых можно подключить флешку или плеер
3. Датчики парковки работают не только со звуком, но и с графикой, что здорово помогает контролировать расстояние до препятствия
4. В перчаточном ящике достаточно места для документов и бумаг формата А4. А если закажете Climat-control, будет и охлаждение

Так солидно выглядит салон самой богатой версии Elegance. Интерьеры более доступных модификаций скромнее и проще



**Современный автомобиль слишком сложный механизм, и никакой жизни не хватит на изучение всех нюансов его эксплуатации. И не надо знать все, ведь теперь вы можете получить ответ у нас — на вопрос любой сложности**

## БЫСТРЫЙ, КАК ЗМЕЯ

**Скажите, зачем на курсах контраварийного вождения так много внимания уделяется достаточно медленным упражнениям? Например, проезду «змейки» из конусов задним ходом — как этот навык мне поможет на дороге в аварийной ситуации?**

**Виктор Ч., по e-mail**

Если честно, я удивлен, что кто-то может назвать «змейку» медленным упражнением. Сложно оценить качество обучения в той контраварийной школе, где у обучающегося могло остаться такое впечатление.

На самом деле «змейки», что передним, что задним ходом, выполняются в очень широком диапазоне скоростных режимов — средний, высокоскоростной, критический вплоть до сноса и заноса.

Это упражнение требует от водителя огромной концентрации. Оно формирует все правильные приемы руления, торможения, водитель учится грамотно и одновременно контролировать тягу двигателя сбросом и добавлением газа. В нашей школе мы уделяем очень много времени формированию и закреплению техники быстрого и правильного руления. И я смею вас заверить, что лучше, чем «змейка», с этой задачей не справится ни одно другое упражнение. А переоценить навык правильного и быстрого реагирования сложно, тем более в свете предположения, что в них недостаточно скорости.

## УЖЕ УКОМПЛЕКТОВАНО

**Какие марки оборудуют свои автомобили системами автономного обогрева уже на заводе? И есть ли существенная разница между такими системами и теми, что установлены потом дополнительно?**

**Валерий Миронюк, Киев**

Практически все европейские, американские, японские и корейские автопроизводители, продукция которых массово представлена на украинском рынке, осуществляют установку автономных отопителей на свои автомобили на конвейере. В зависимости от потребительских задач могут быть установлены с завода как жидкостные, так и воздушные отопители, а иногда даже и оба вида на один автомобиль.

Основное отличие заводских отопителей от тех, что предлагаются в виде дополнительного оборудования, в том, что заводские интегрированы в системы жизнедеятельности автомобиля и адаптированы под конкретные требования автопроизводителя. Практически на любую машину можно доустановить автономный отопитель, и он будет работать так же хорошо, как и отопитель, установленный на конвейере. Но если демонтировать такую заводскую систему обогрева, то установить ее на машину другой модели, не говоря уже о марке, никак не получится.

## ЛЕЧИТЬ БУДУТ НЕ ПО СПРАВКЕ

**Как быть, если в справке от ГАИ о моем ДТП описано меньше повреждений, чем потом нашла экспертиза? По какой справке будет проводиться расчет повреждений?**

**Сергей М., по e-mail**

Не переживайте. В справке ГАИ всегда описываются только общие видимые повреждения, и окончательным перечнем для возмещения по ДТП они быть никак не могут. В большинстве случаев при значительных повреждениях всегда есть скрытые дефекты, определить которые могут только на СТО. По этому списку и будет рассчитано возмещение. Единственный спорный момент, который может возникнуть, — это замена, ремонт или возмещение стоимости тех запчастей, которые не относятся к данному страховому событию, но «возраст повреждений» легко определяется экспертизой. Иногда случается так, что возникают сомнения по деталям кузова, которые были повреждены до страхового события, но и здесь приходят на выручку фотографии автомобиля, сделанные страховой компанией заранее. Так что переживать о справке ГАИ не стоит: выплата происходит за все детали, пострадавшие в ДТП.

## МОЙ АВТОМОБИЛЬ — МОЯ КРЕПОСТЬ

**Недавно под Киевом меня остановили сотрудники ГАИ и стали обыскивать машину, ссылаясь на распоряжение искать террористов. Законно ли такое распоряжение?**

**Николай Зелинский, Белая Церковь**

Согласно ст. 30 Конституции Украины не допускается проникновение в жилье или в другое владение лица, проведение в них осмотра или обыска без мотивированного решения суда. При этом к таким владениям относится, в частности, и автомобиль.

Отступление от данного положения ст. 64 Конституции допускается только в условиях военного или чрезвычайного положения. Соответственно, какое-либо распоряжение, дающее работникам милиции право обыскивать автомобили в иных случаях, будет незаконным. Более того, существует лишь обращение МВД к гражданам с просьбой относиться с пониманием к «тщательным проверкам транспорта и личных вещей». Но обращение никак не может быть приравнено к официальному распоряжению. Так что с учетом обстоятельств к подобным требованиям действительно следует относиться с пониманием. Но среди работников милиции более чем достаточно «оборотней в погонах», которые во время подобной проверки запросто могут подкинуть какой-нибудь компромат. Фиксируйте любой обыск в случае сомнений и конфликтных ситуаций в протоколе и при понятых, как требует закон.





## ГЕОГРАФИЯ В МИНУС

**Что делать, если мне выписали полис ОСАГО почему-то не по месту моей прописки (Киевская обл.), а по месту регистрации автомобиля (Киев)? Это вышло мне намного дороже!**

**Наталья Кирийчук, Киевская обл.**

Времена, когда полисы ОСАГО делились на три типа, давно прошли. На сегодняшний день полис ОСАГО выписывается на конкретный автомобиль, а не на страхователя. В таком случае право управления имеет любой водитель на законных основаниях (при наличии техпаспорта и водительского удостоверения). Исходя из этого цены устанавливаются по месту регистрации автомобиля. Если вы прописаны в селе, а машина на киевской регистрации, то цена будет учитываться по Киеву.



## НАВРЕДИЛ И СКРЫЛСЯ

**Меня зацепили на перекрестке, и второй участник ДТП скрылся. Повреждения незначительны. Смогу ли я получить возмещение по ОСАГО, если у ГАИ не указаны данные СК виновника?**

**Олег Парильский, Киевская обл.**

Условием для выплаты по ОСАГО является признание вины второго участника судом и наличие самого полиса. Если у вас есть информация о страховой компании виновника и решение суда о признании вины, вы как пострадавшая сторона можете обращаться в СК для получения выплаты. То, что не были указаны данные страховой компании в справке ГАИ, не страшно. Тут важна идентификация виновника и данных его СК. Как правило, сотрудникам ГАИ проще оформить событие со скрывшимся с места ДТП и не искать виновника, но пробить по базе ГАИ, на кого зарегистрировано авто и полис ОСАГО, можно.



## ХОЧУ БЫТЬ СПОКОЕН

**Существует ли такой вид страхования жизни и здоровья пассажиров, когда я могу застраховать четырех человек, кроме себя?**

**Антон Лисенев, Киевская обл.**

Конечно. Это ОСАГО и добровольное страхование от несчастных случаев на транспорте. Как следует из закона Украины «Об обязательном страховании гражданской правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств», лица, находящиеся в автомобиле, в случае ДТП также будут потерпевшими независимо от того, по чьей вине произошло это ДТП. Также для дополнительной защиты от рисков, связанных с эксплуатацией машины, существует добровольный (специализированный) вид страхования, по которому можно застраховать каждое посадочное место на определенную страховую сумму, либо паушально на весь автомобиль (в том числе и место водителя). То есть застрахованными будут все лица, которые находятся в автомобиле и могут пострадать в результате ДТП. Но только в рамках допустимого количества пассажиров, прописанного в ТТХ автомобиля.



## ТОЛЬКО КАК ПАРТНЕРЫ

**Какие рычаги влияния есть у страховой компании на СТО? У меня ситуация: после ДТП очень долго пришлось ждать запчастей для ремонта, и никто не отвечает за это! Я хочу понять, если я плачу деньги своей страховой, чтобы она прогарантировала ремонт моей машины, то как она работает с СТО в случае таких проблем?**

**Игорь Рошицкий, Киев**

Страховая компания в соответствии с заключенным договором страхования гарантирует осуществление страхового возмещения. Что касается ремонта транспортного средства, сроков и качества его выполнения, то эти отношения возникают уже между собственником автомобиля и СТО. Соответственно, формально никакого влияния на СТО страховая компания не имеет и гарантировать сроки ремонта автомобиля или его качество не может.

С другой стороны, каждое СТО заинтересовано в сотрудничестве со страховыми компаниями и между ними может быть заключен договор о сотрудничестве. Вы имеете полное право обращаться к страховой компании с жалобами на СТО, но такие жалобы рассматриваются страховой компанией лишь в разрезе выбора партнеров СТО, а не в плоскости юридического влияния на сроки выполнения ремонта.



## ПРАВИЛА ДРУГИХ ГОРОДОВ

**В некоторых городах особенно агрессивное движение — например, я никак не могу привыкнуть к Одессе с ее многочисленными нерегулируемыми круговыми развязками. Как быстрее адаптироваться в незнакомом городе?**

**Алина К., по e-mail**

Для начала стоит помнить, что Правила дорожного движения едины для всех водителей и во всех городах Украины. Так что то, что на первый взгляд кажется вам нерегулируемой круговой развязкой, на самом деле представляет собой самую обычную штатную ситуацию на дороге. Вы же знаете о правиле помехи справа? Значит, знаете практически все необходимое. В любом незнакомом месте всегда нужно опираться на такие базовые знания, тогда и шок будет меньше. Конечно, в любом новом месте есть свои фишки: где-то на перекрестке могут быть особенности рядности, где-то специфически работает светофор. Иногда местные водители могут дать вам пару полезных советов, если вы планируете задержаться в городе надолго, прислушайтесь к таким рекомендациям. Но в целом ПДД в приоритете. Я всегда советую в любых нестандартных ситуациях не обращать внимания на агрессоров на дороге, они будут всегда и везде, так что настройтесь сразу на волну равнодушия к ним.



## НЕ БЫВАЕТ НИЧЕГО ВЕЧНОГО

**У некоторых автомобилей нет нужды менять масло в коробе передач. Но если автомобиль уже не новый, может, все-таки стоит заменить масло?**

**Андрей Кириченко, Киевская обл.**

Действительно, есть производители с трансмиссиями подобного типа. Так называемые необслуживаемые КПП действительно обеспечены маслом пожизненно — оно заливается на заводе на весь срок службы и требует замены только при ремонте. Но зачастую наши автолюбители по старой традиции используют технику, пока она еще способна передвигаться. Такой подход мог бы вызвать нескрываемое удивление производителя! Ведь владелец превышает расчетный срок эксплуатации, и замена масла в коробе лишней не будет. Особенно если мы имеем дело с автоматической коробкой передач, в которой масло является не только смазкой, но и гидравлической жидкостью, теряющей свои свойства при перегреве (буксирование, спортивная езда).



# Трамвайно-



1. Так выглядит салон современных пассажирских ŠKODA. Кожу, конечно, не найти, но свободного места — более чем  
2. ŠKODA 9Tr — образец стиля и долговечности. Эксплуатируется и поныне

Особую пикантность нашему повествованию придает вот какой аспект: по мнению автопроизводителей, повышение качества услуг, предоставляемых общественным транспортом, весьма негативно сказывается на продажах автомобилей. Особенно это касается стран ЕС, но даже с рождения заточенные под круглую баранку американцы все чаще отказываются от собственного экипажа. Вот и получается, что выпускающая трамваи и троллейбусы ŠKODA Transportation понемногу отбирает хлеб у однофамилицы ŠKODA Auto.

## Рога и колеса

Во времена Варшавского договора все было немного по-другому. В усло-

виях плановой экономики едва ли не единственным проявлением конкуренции были соцсоревнования, а так каждый завод выпускал что-то свое. Tatra, к примеру, специализировалась на трамваях — тех самых, что колесят по Киеву. ŠKODA в то же время занималась автобусами и троллейбусами. В 1961 году чешская фирма представила модель 9Tr с выдающимися на тот момент характеристиками и привлекательным дизайном, особенно выгодным на фоне страшненьких советских коробок. И с нормальным отоплением салона, что немаловажно. Троллейбус оказался настолько удачным, что заказы из СССР загрузили сборочное предприятие на долгие годы вперед. Во многих городах нерушимого, в том



# троллейбусный блюз

**В прошлом номере журнала мы делали обзор электрических локомотивов, выпускаемых под маркой ŠKODA, но на сей раз настал черед чего-то более легкого — в буквальном смысле. ŠKODA оставила заметный след в истории развития городского транспорта и явно не собирается останавливаться на достигнутом**

лами местных инженеров было создано сцепное устройство, позволявшее объединять два троллейбуса в тролло-поезд. Подобные сцепки получили широкое распространение в крупных городах, притом что их использование было, по сути, незаконным. Дело в том, что перед допуском на дорогу рогатые поезда должны были пройти государственные испытания, но в ГАИ долгое время не могли решить, какие же, собственно, требования к ним выдвигать. Конструкция была легализована лишь в 1976 году. Особые отношения ŠKODA и Киева привели к тому, что в 1981 году столицу Украины выбрали в качестве испытательной площадки для новой модели троллейбуса 14Тг. На линии вышли две машины разных модификаций, одна из них была оснащена электронным управлением электродвигателем и системой рекуперации энергии на торможении — почти

как KERS, только сгенерированные киловатты уходили в провода. Именно эта версия впоследствии стала серийной и в 80–90-х годах основной для Киева, получившего 354 машины. Несколько все еще живых 14Тг работают в столице до сих пор. А пара опытных образцов после всего комплекса испытаний перекочевала в Крым. Один из них сгорел в Алуште в 1995 году, второй возил людей до конца нулевых.

## Астра, Анитра, Альфа

К сожалению, с трамваями Киеву повезло не так сильно, как с троллейбусами. То есть они, конечно, были и работали себе на линиях, но тут в чью-то светлую голову пришла мысль о том, что трамвайные пути, дескать, — это пережиток и пустая трата места, которое можно было бы конвертировать в пару лишних полос. Результат известен: трамвайное пого-

числе на территории УССР, Skoda 9Тг составляла основу троллейбусного парка. Причем для поставок в СССР конструкторам пришлось перекраивать изначально трехдверную машину в двухдверную, чтобы соответствовать советской схеме оплаты проезда. Время утекало сквозь пальцы, годы складывались в десятилетия, а чешский троллейбус становился все легендарнее и легендарнее. Прежде всего благодаря своей надежности, ведь некоторые единицы 9Тг выходят на маршрут по сей день. В том числе и на самом длинном в мире горном троллейбусном маршруте Симферополь — Ялта. ŠKODA 9Тг и Украину связывает еще одна история: в 1968 году в Киеве си-





ловые радикально сократили, рельсы на мосту Патона превратили в реверсивную полосу, а пробки на мосту Патона никуда не исчезли. И кому оно в итоге помогло?

В Европе и США к трамваям, напротив, относятся трепетно и с пиететом. Во-первых, это красиво: рельсы и вагоны наиболее гармонично сочетаются с пейзажами старых городов, не навязывая навязчивым модернизмом. Ну и экология, практичность, пригодность к работе на участках со сложным рельефом — все при них. В 90-х годах основанная по окончании советской эпохи ŠKODA Transportation решилась вторгнуться в вотчину «Татры» и задумала разработку первого в своей истории трамвая. Казалось бы, почти столетний опыт строительства железнодорожных локомотивов позволял рассчитывать, что уж с трамваями чешские инженеры справятся на ура.

Что ж, где-то так и вышло. В 1996 году ŠKODA совместно с компанией Inekon представила трехсекционный состав ŠKODA 03T Astra (позже Anitra — асинхронный низкопольный трамвай).

1. ŠKODA ForCity Alpha: хорошо видны поворотные тележки
2. Anitra — первый опыт ŠKODA в трамваестроении. Получилось достойно
3. ŠKODA 28T — на сегодняшний день новейшая модель трамвая. Имеет две кабины для движения в обе стороны
4. ŠKODA 15Tr — «гармошечная» модификация популярной в Киеве 14-й модели
5. Designed by Porsche: трамвай ŠKODA Elektra получился очень эффектным



На тот момент низкопольная компоновка была одним из основных козырей общественного транспорта, и на «Астре» таковой была не имевшая тележек средняя секция. Значительным плюсом трамвая было и отсутствие перегородок между секциями, что превращало целый состав в однообъемник. Ну и самое приятное — чешская Astra была полноприводной, с колесной формулой 8x8.

Трамвай выпускался до 2005 года и поставлялся в пять чешских городов, среди которых Пльзень — родина неавтомобильной ŠKODA. Кроме того, на его базе была разработана модель 10T специально для двух городов в США — Портленда и Такомы. Американские модели отличались внешне (в лучшую сторону) и имели общий с чешским «папой» недостаток — передняя дверь вела только в кабину водителя и по факту пассажирам приходилось довольствоваться лишь двумя выходами. Затем был 5-секционный ŠKODA 06T (с кондиционером!)







специально для итальянского города Кальяри.

Ну а в 2007 году ŠKODA выкатила пред светлы очи разномастных градоначальников аппарат, созданный в кооперации с Porsche. Да-да, так что, если у вас нет хотя бы Ferrari, пренебрежение к трамваям лучше оставить при себе. Спутать «Электру» с любым другим транспортным средством невозможно — слишком уж нетривиальный дизайн воплотили в металле немецкие партнеры. Или не в металле. Так или иначе, трамвай получился запоминающимся, за пять лет пережил несколько модификаций и вышел на боевое дежурство в Праге, польском Вроцлаве и в других городах. Кстати, мощность силовой установки «шкодопорша» составляет 480 л.с. — вполне приемлемая цифра для парней из Штутгарта.

В 2009 году в Праге вышел на линии трамвай ŠKODA ForCity Alpha, имеющий помимо низкопольности и прочих приятностей одну довольно редкую

для низкопольных трамваев особенность — поворачиваемые тележки, позволяющие — тадам! — проходить повороты значительной кривизны на высокой скорости. Конечно, все относительно, однако спортивный характер машины был подтвержден силовой установкой мощностью от 750 до 1000 л.с.! Правда, максимальной скорости это особо не добавило (к примеру, пражские экземпляры снабдили электронным ограничителем, срабатывающим на 60 км/ч), но на динамике разгона наверняка сказалось. Самое время подумать над ремнями безопасности для стоячих пассажиров.

В общем, дела у трамвайно-троллейбусной ŠKODA идут неплохо. И чем лучше у нее будут идти дела, тем воздух будет чище, нефть дешевле, а пробки жиже. И все довольны. Ну, почти все.





**В этом году в семействе ŠKODA очередное прибавление — после успешного вывода на рынок младших семейств Fabia и Octavia пришла пора презентовать флагман модельного ряда, строгий и импозантный седан Superb. Во всех информационных сообщениях указывается, что это третье поколение модели, но на самом деле это совсем не так. Вы будете удивлены, узнав, что модель Superb в прошлом году отметила свое 80-летие**

**В** 1934 году продажи автомобилей ŠKODA стремительно увеличивались. Главными конкурентами на внутреннем рынке для компании были сегодня почти забытые марки Praga и Tatra. Весной 1935 года Praga лидировала, но уже к середине 1936 года переместилась на третье место. Вышедшая в лидеры Tatra недолго смогла продержаться на

вершине рейтинга и к концу 1936 года уступила место марке ŠKODA. С тех пор компания из Млада-Болеслава не оставляла конкурентам ни малейшего шанса. В победном 1936 году продажи ŠKODA составили 3013 машин, что на 59 % больше, чем годом ранее. Только на автосалоне в Праге компания собрала порядка 200 предоплаченных заказов. В 1937 году более половины выпускаемой продукции отправлялось

# Многоликий Superb





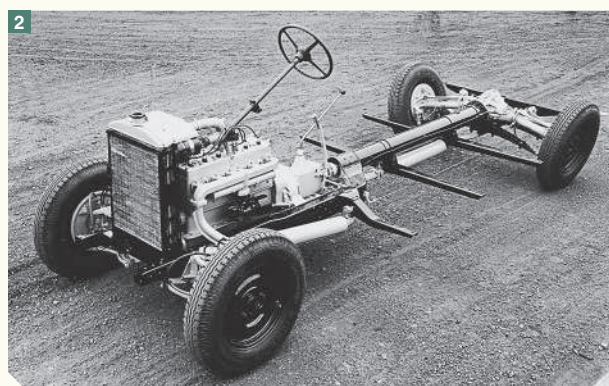
на экспорт. Залогом успеха компании была широкая гамма моделей — от компактных Rapid и Popular до представительного Superb. Все три модели дебютировали в 1934 году, вписав новую страничку в историю успеха марки.

## Великолепный

Первый Superb в соответствии с используемой в тот момент заводской индексацией имел обозначение Type 640. Первая цифра обозначала, что машина оснащена 6-цилиндровым двигателем, а последние две указывали на налоговую мощность — 40 л.с. Автомобиль был рассчитан на покупателей из так называемого среднего класса, для которых компактный Popular или Rapid были недостаточно престижными, а большой лимузин был не по карману.

Superb получил удлиненную раму и двигатель, который уже хорошо зарекомендовал себя на легком грузовичке модели 206. После модернизации мотора его рабочий объем уменьшили до 2,5 л, но мощность при этом выросла с 49 до 55 л.с. В результате Superb мог разогнаться до 110 км/ч, а расход топлива составлял от 14 до 17 л на 100 км. Чтобы подчеркнуть значимость модели и ее отличные технические характеристики, кроме индекса решено было использовать английское слово Superb, что переводится как «великолепный», «величественный». Первое поколение Superb производилось с 1934 по 1936 год. За этот период был выпущен 201 экземпляр Type 640.

Компания предлагала покупателям элегантные заводские кузова лимузин, седан и кабриолет. Однако состоятельные клиенты могли заказать на фирме только шасси, а за кузовами уже обратиться в одно из многочисленных специализированных ателье. Среди подобных мануфактур большую известность получила «карроссерия» Йозефа Содомки из города Высоке-Мыто. На иллюстрации представлен один из автомобилей Superb, созданных этим



великим мастером. Автомобиль получил стильный четырехдверный кузов без центральных стоек и с закрытыми задними колесами.

В процессе модернизации в 1936 году на свет появился Superb Type 902, который выпускался всего один год. Главным его отличием стал 60-сильный мотор с увеличенным до 2,7 л объемом. Незначительные изменения коснулись дизайна кузова. Всего было изготовлено 53 экземпляра.

В том же 1936 году на Superb установили еще более мощный мотор объемом 2,9 л, который развивал уже 65 л.с. Общая особенность машин

**1. Первое поколение Skoda Superb (Type 640) выпускалось с 1934 по 1939 год**

**2. Skoda Superb (Type 640) имел легкую трубчатую раму**

**3. Skoda Superb 3000 (Type 924) получил верхнеклапанный 6-цилиндровый мотор мощностью 85 л.с.**



1. Отличить первое поколение (Type 640) легко по плоской облицовке радиатора
2. Для Superb предлагались несколько элегантных кузовов, в том числе 6-оконный кузов седан
3. Второе поколение Skoda Superb (Type 913) за четыре года разошлось тиражом 350 экземпляров
4. Skoda Superb 3000 (Type 924) с кузовом кабриолет в годы войны использовался вермахтом
5. 60-сильный Skoda Superb (Type 902) выпускался только год. Изготовили всего 53 машины



1 этой серии — 6-цилиндровый мотор с боковым расположением клапанов, хребтовая рама и колесная база длиной 3300 мм. Крупные кузовные детали имели деревянный каркас, обшитый стальным листом, а мелкие изготавливались из стали. Покупатели могли выбирать между седаном и купе с мягким верхом. Небольшими партиями выпускались медицинские фургоны. До 1939 года было изготовлено 350 автомобилей Type 913.

## Больше и мощнее

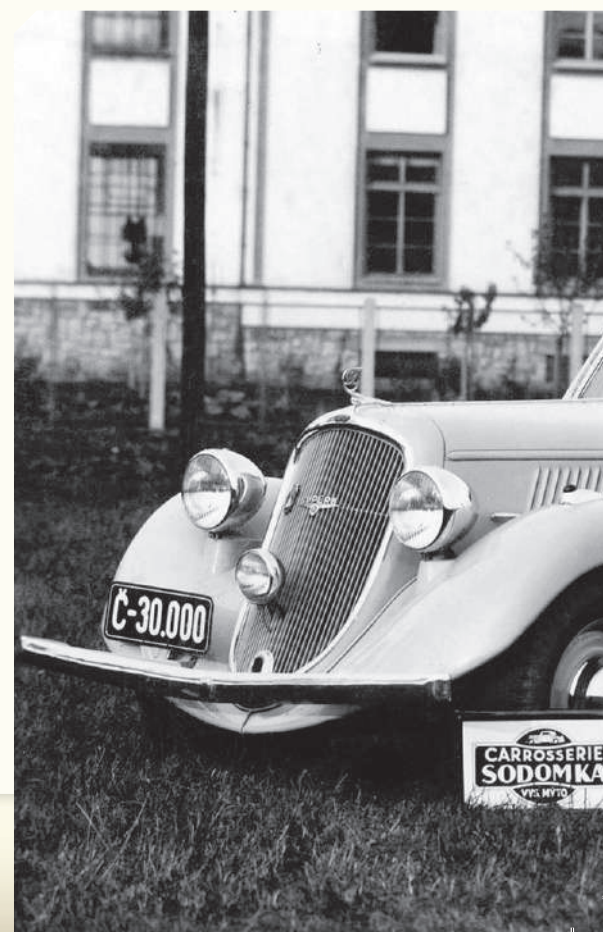
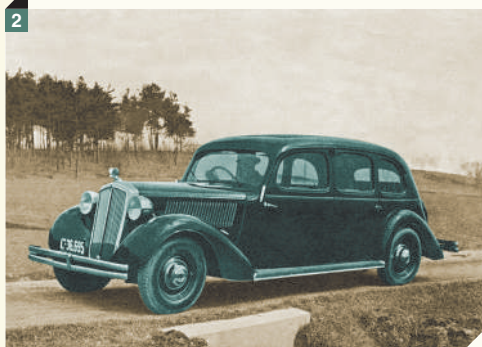
Модернизация модельного ряда ŠKODA происходила непрерывно — параллельно выпускалось несколько моделей одного семейства с различными моторами и кузовами. Так, в 1938 году наряду с серией 914 стали выпускать совершенно новую модель Superb 3000 (Type 924). Она получила революционный 6-цилиндровый рядный мотор с верхним расположением клапанов. Он имел объем 3137 см<sup>3</sup> и развивал мощность 85 л.с. До войны было изготовлено 113 машин этой серии.

Кульминацией «гонки моторов» стало появление в 1939 году модели Superb 4000 (Type 919). Роскошный автомобиль отличался эффектным дизайном кузова и V-образным 8-цилиндровым 96-сильным мотором объемом 4 л. Благодаря мощному двигателю новинка легко разгонялась до 135 км/ч. Но начало войны поставило жирный

крест на этом проекте. В течение года удалось собрать всего десять 8-цилиндровых Superb.

## В годы войны

Во время Второй мировой войны, когда немецкие войска оккупировали территорию Чехословакии, на заводах ŠKODA наладили выпуск машин для нужд вермахта. За основу для стандартизированных армейских машин выбрали надежный и неприхотливый Superb 3000. В соответствии с немецкой номенклатурой машину переименовали в Kfz15. Это обозначало, что автомобиль относится к категории легких транспортных средств грузоподъемностью до 250 кг. Кабриолеты и медицинские машины имели кузова, унифицированные с довоенными. Наиболее массовый вариант Kubelsitzwagen (Type 952) имел упрощенный открытый кузов без подножек, с откидным лобовым





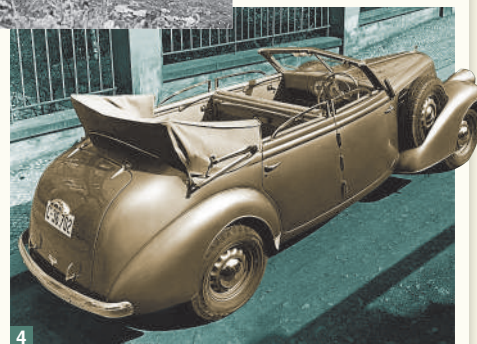
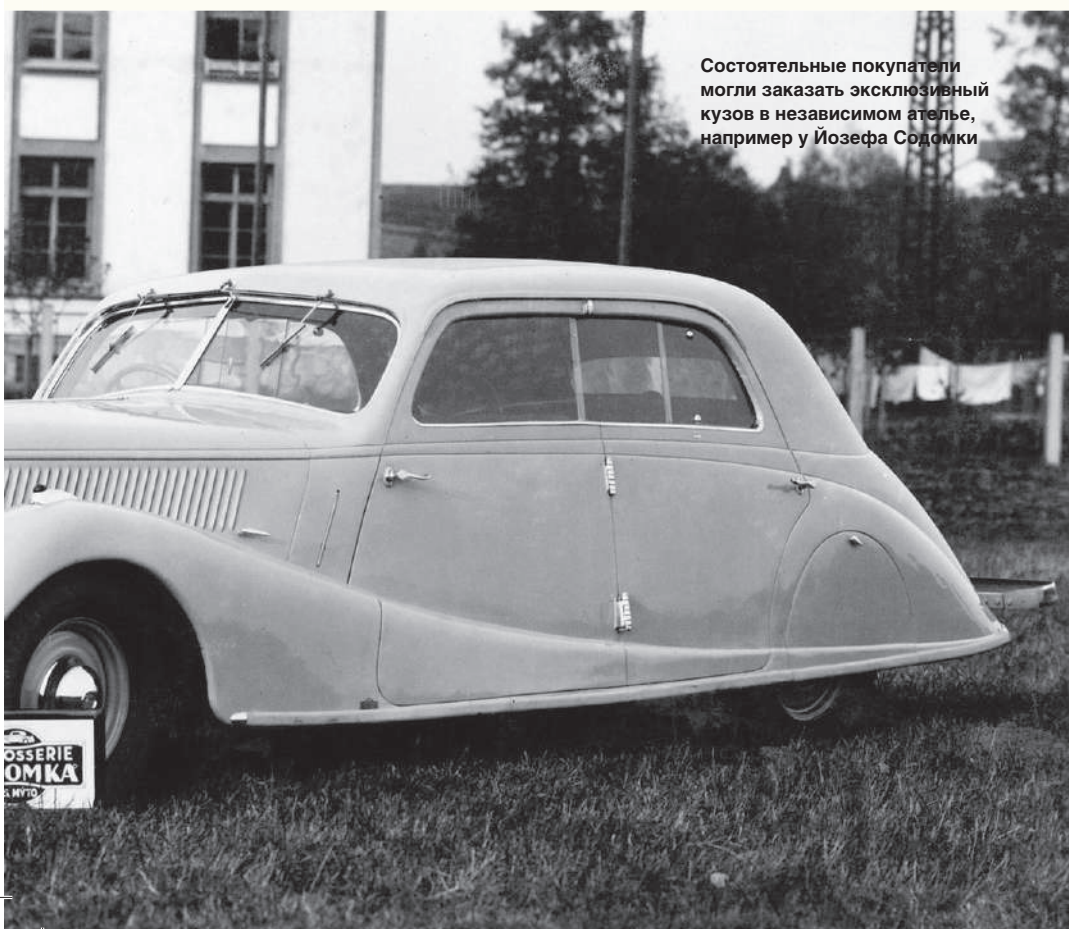
стеклом и простым тентом. За время военного лихолетья было изготовлено 1496 экземпляров армейских машин, 100 кабриолетов и 30 карет скорой помощи. В период с 1942 по 1943 год велись работы по созданию на базе Superb полноприводного вездехода (Type 956) с колесной формулой 4x4, но дальше постройки пяти прототипов дело не пошло.

В период мирного строительства компания ŠKODA вернулась к выпуску модели Superb 3000 (Type 924). Выпуск машин этой серии стартовал в 1946 году. От своих довоенных собратьев машина отличалась совершенно иным кузовом без запасок в крыльях, интегрированными в крылья фарами, обилием хромированного декора и рядом других изменений. С 1946 по 1949 год выпустили 162 автомобиля. Возрождение флагмана по имени Superb состоялось уже в новом тысячелетии, полвека спустя — но это уже совсем другая история.



3

Состоятельные покупатели могли заказать эксклюзивный кузов в независимом ателье, например у Йозефа Содомки



4



5



**В**сего в прошедшем сезоне состоялось шесть этапов. Тон борьбе задали первые две гонки, которые показали, что Гиллу и Копецки действительно не будет равных. В Новой Зеландии, где открывался чемпионат, победу одержал индус, но в схватке в Новой Каледонии его коллега по команде взял убедительный реванш. Второй этап проходил в ужасных погодных условиях — проезд по многим спецучасткам попросту пришлось отменить. Два пилота ŠKODA даже были наказаны за то, что бойкотировали старт одного из допов: в итоге организаторы признали свою ошибку и решили строго не наказывать лидеров чемпионата. В Австралии на Ралли Куинсленда Гилл и Копецки начали борьбу за чемпи-

онство с нуля. Гаурав чувствовал себя очень уверенно на этих трассах, а вот чеху пришлось с ними знакомиться. Этот фактор сыграл важную роль на первых спецучастках гонки — индус начал уходить в отрыв. Казалось, что судьба победы предрешена, но на четвертом допе на машине индуса сломалась рулевая рейка, из-за чего он выбыл из борьбы. Это были первые проблемы у Team MRF в сезоне. Ян Копецки получил прекрасный шанс уйти в отрыв в чемпионате, но помнил и об интересах команды. «Очень жаль, что Гаурав сошел. Только поэтому нам удалось заработать максимум очков в этой гонке», — сказал чех. Но до финиша нужно было еще добраться. Ян хорошо понимал, что ему



нужно делать, поэтому мастерски справился с задачей. Не помешала ему даже корова, которая неожиданно оказалась прямо на трассе перед его проездом. К счастью, у пилота хватило навыков для того, чтобы избежать столкновения и, как следствие, досрочного финиша. Ян получил ощутимый перевес в Австралии, но борьба за титул была далека от завершения. У Гаурава был тот опыт, который помог ему вернуться в чемпи-

**Индийский коллектив Team MRF при поддержке ŠKODA Motorsport в 2014 году был абсолютным фаворитом азиатско-тихоокеанского чемпионата по ралли. Во-первых, в его составе был действующий чемпион Гаурав Гилл, а во-вторых, напарником индуса был назначен Ян Копецки. Сильные пилоты, в руках которых была самая быстрая и надежная техника, должны были разыграть между собой титул**

## APRC 2014: побеждает стабильность





онское сражение. Четвертый этап принимала Малайзия, где прошла одна из самых сложных гонок в мире. Причиной этому была погода — проливные дожди превратили покрытие в месиво. Копецки стартовал очень удачно. Чеху в первой части дистанции удалось уйти в отрыв от Гилла. Вот только отсутствие опыта было явно не на руку Яну: он «разогнался» настолько, что не усмотрел на дороге коварно лежащий камень. Как итог — поломка подвески и сход с дистанции. Гаурав же получил шанс отыгаться — не воспользоваться этой возможностью было попросту глупо. К счастью для ŠKODA, индус без проблем завершил гонку и стал ее победителем. В Малайзии Гилл сыграл умно, но сам не признался, что именно опыт стал его главным козырем: «В таких гонках опыта никогда не будет достаточно. Совершенно точно можно занести малайзийский этап в перечень самых сложных на планете: климат и характер трассы здесь безумны. Каждый год здесь проходят трудные гонки. Дожди буквально вымывают камни из грунта

и усеивают ими все покрытие». Копецки и Гилл обменялись сходами, поэтому перед решающими этапами вновь оказались в практически равном положении. Разница была лишь в том, что чеху удалось заработать чуть больше дополнительных очков, но на тот момент они не играли решающей роли. Ясно было и то, что теперь любая ошибка одного из гонщиков практически перечеркивала его шансы на титул. Японский этап начался с хорошо знакомой дуэли гонщиков на ŠKODA Fabia S2000. На первых четырех спецучастках лидеры чемпионата выиграли по два раза, но после этого Гиллу удалось немного уйти в отрыв. У индуса появилось 20-секундное преимущество, которое не могло ему гарантировать победы. Поэтому он продолжал атаковать — и допустил второй промах в сезоне. Сход Гаурава открывал двери Копецки не только к победе на Хоккайдо, но и к чемпионскому званию. Чешский гонщик набрал максимум очков в гонке и гарантировал себе завоевание титула, как бы ни закончилась последняя

гонка в Китае. Ян не был абсолютно быстреешим по ходу сезона, но высокая стабильность позволила ему стать лучшим. Завершающий этап APRC уже не имел никакого значения с точки зрения борьбы за чемпионство, но Гаурав Гилл хотел взять реванш. Увы для него, не получилось. Индус неплохо начал гонку, но в дождевых условиях его сначала развернуло, а затем техника не выдержала испытания коварной трассой. Ян Копецки выиграл гонку в зачете азиатско-тихоокеанского чемпионата, а вот сход Гилла привел к тому, что он опустился на третье место в общем зачете. Как бы то ни было, сезон для ŠKODA прошел очень хорошо. Лишь серия случайностей у Гилла не позволила ему бороться за титул до последнего этапа. Копецки же во многом повезло, но этому поспособствовал и богатый опыт на европейских трассах — чех знал, когда следует прибавить, а когда сбавить темп. Так что со своей задачей, поставленной чешским коллективом, он справился на отлично.



1. Ралли Австралии — борьба вновь начинается с нуля
2. Малайзия: одна из самых сложных гонок мира
3. На Хоккайдо Копецки завоевал не только подиум, но и титул чемпиона
4. В Японии Копецки финишировал в одиночестве. Гилл сошел
5. Ян Копецки и Павел Дреслер: побеждает опыт!





# ŠKODA Fabia R5: шаг в будущее

Команда ŠKODA завершает подготовку модели нового раллийного класса — ŠKODA Fabia R5. Мир меняется, гонки хотят сделать более доступными для пилотов, поэтому руководители Международной автомобильной федерации пошли на некую революцию в ралли. Так, в середине 2013 года официально появился класс R5 — на изменения на раллийном рынке должен был реагировать и чешский автопроизводитель

ŠKODA в последние годы предоставляла лучшую технику для гонок регионального уровня.

Если не брать в учет топ-класс WRC, то машину надежнее и быстрее Fabia S2000 сложно себе представить. За несколько лет чехи предоставили технику клиентам со всех уголков мира. Эти автомобили участвовали в первенствах разного уровня и побеждали в гонках. Не прошел мимо и один из лучших украинских гонщиков — Александр Салюк-младший на этой машине в 2013 году боролся за титул чемпиона Украины.

Примечательно, что на рынок класса S2000 ŠKODA также вышла не самой первой. Ее конкуренты стартовали раньше, но в итоге

дополнительное время на разработку компенсировалось тем, что чехам удалось построить самый выгодный для гонщиков вариант. С моделью R5 у них есть шанс повторить историю.

На рынке уже более ста машин нового класса. Такая техника по скоростным характеристикам совсем немного усту-

пает S2000, но зато заметно дешевле. С каждым месяцем гонщиков, которые отдают предпочтение R5, становится все больше, но ŠKODA Motorsport не спешит влиться в этот рынок с «сырым» вариантом.

Весь 2014 год чешский автопроизводитель посвятил тестам. Сначала больше работали над 1,6-литровым турбодвигателем, а затем приступили к проверкам других важных компонентов машины.

Причем эти тренировки не выставлялись напоказ. Но недочет был исправлен в конце года на автошоу в Эссене, где ŠKODA представила концепт Fabia R5.

Первая демонстрация новой раллийной машины, безусловно, стала нерядовым событием для чешского





коллектива. «Презентация Fabia R5 имела для нас очень большое значение. Наконец-то мы смогли показать людям, как будет выглядеть раллийная машина в новом облике — он стал еще более захватывающим», — сказал доктор Фрэнк Уэлш, представитель технического департамента ŠKODA. Основное отличие техники класса S2000 и R5 — моторы. В первом варианте используется двухлитровый атмосферный двигатель, поэтому чешским специалистам нужно было начинать работу с нуля, чтобы сделать качественный 1,6-литровый турбомотор. В любом виде автоспорта на это выделяется много времени и средств. Большая часть тестов, которые начались в 2014 году, уже позади, но перед получением омологации FIA нужно проделать еще много работы. Техника S2000 постепенно уходит в прошлое, но многие клиенты ŠKODA демонстрируют преданность бренду. У них была возможность обзавестись машинами класса R5 других производителей, но при этом они решили подождать, что же получится у ŠKODA. И чехи очень ответственно подходят к этой задаче.

В начале 2015 года стало понятно, что после многолетних успехов в Европе у ŠKODA не будет обширной официальной программы в ралли — все внимание посвящено подготовке Fabia R5. Финальные тесты и доработки будут иметь огромное значение. Как показывает практика, с новой техникой не всегда удается хорошо стартовать: в ралли было много как удачных стартов, так и не очень.

ŠKODA руководствуется принципом «лучше потратить лишние месяцы до первого старта и довести дело до ума, чем поспешить, а потом еще дольше доказывать свою состоятельность». С Fabia S2000 все у них получилось — тогда ставка на сравнительно поздний старт сыграла. Техника же R5 существует на рынке также не менее десяти лет, поэтому выбранную стра-

тегию можно легко оправдать. Дебют ŠKODA Fabia R5 запланирован на лето 2015 года. В эти сроки чехи должны получить омологацию, после чего планируют сразу же стартовать в гонках. Каким будет состав гонщиков, пока официально не оглашено, но в обойме команды есть несколько сильных персонажей, которые смогут достойно начать новую эру. С Fabia S2000 было выиграно столько, что побить эти показатели будет крайне сложно. Впрочем, такие задачи ŠKODA не пугают.

1. На шоу в Эссене в ноябре прошлого года был представлен только концепт R5
2. Вес нового автомобиля — 1230 кг, как и предусмотрено правилами FIA
3. Новую ŠKODA Fabia R5 уже протестировал Ян Копецки. Говорят, он в восторге





## Сюрпризы Ужгорода

Ужгород — маленькая драгоценность в ладонях Карпатских гор. Побывав здесь хотя бы раз, вы непременно влюбитесь и постараетесь вернуться. И сколько бы раз вы сюда ни приезжали, всегда отыщете что-то новое, интересное, очаровательное, забавное и удивительное. Гостей в Ужгороде любят и ждут. Гостиниц, отелей, мини-отелей в городе великое множество. Хотите — выбирайте с бассейном, хотите — без. Хотите — шумный молодежный, а нет — есть и тихие семейные. Даже приехав в Ужгород спонтанно, без крыши над головой вы не останетесь. Ужгород красив: оживлен, уютен и романтичен. Несколько эклектичен, но при этом гармоничен

и чрезвычайно наряден. У здешних улиц хорошие имена: Подгорная, Высокая, а рядом Тихая и... Шумная. Они таят массу маленьких приятных туристических открытий. Для начала попытайтесь отыскать памятник фонарщику. Если получится, то вот задача посложней: поищите самый маленький маяк страны «Свободку». А потом памятник кораблю «Карпатия», тому самому, который первым пришел на выручку «Титанику». А уж если вам удастся найти скульптуру бравого солдата Швейка или «Узелок на память» — считайте, городской «квест» удался. А после прогулки недурно бы и подкрепиться... Еда в Ужгороде — приятный сюрприз для гурмана. Готовят — ну просто пальчики оближешь! Нас покорили

гуляши, бוגрач и десять видов мяса. Ужгородский коньяк в рекламе не нуждается, как, впрочем, и сухие закарпатские вина. А кофепитие как ритуал, наконец, пришло в Ужгород из Венгрии и «зацвело буйным цветом». Местные кофейни и ресторанчики отличает национальный колорит. В них не только насыщаешься, но и получаешь эстетическое удовольствие. Рекомендуем ресторан «Господа» (ул. Волошина, 40). Обязательно попробуйте сырный суп, човлент и смородиновое вино. Изюминка ресторана «Чарда» (ул. Победы, 101) — блюда венгерской кухни. Если решите здесь пообедать, обязательно закажите рыбу, не пожалеете. Загляните в корчму «Деца у Нотаря» (ул. Гагарина, 98). Этот ресторан с украинской кухней — своеобразная городская достопримечательность, причем не только кулинарная, но и фольклорная. Смешные картинки и остроумные надписи настраивают посетителей на веселый лад. Получите и вкусный обед, и хорошее настроение в качестве бонуса. Однако впереди еще немало интересного, в том числе настоящая тайна. Не так давно Горяны были селом, теперь же это городской микрорайон. Здесь находится абсолютно уникальный архитектурный памятник Горянская ротонда. Внешний вид этого храма суров и лаконичен, с толщиной стен в целых 2,5 метра! Но еще более фантастичен интерьер: по стенам непрерывным ковром стелятся фрески — настоящая симфония изысканно-тонких живописных оттенков. Эти росписи выполнены в 1367 году, вероятно, северо-итальянским художником. Каким образом неожиданная волна триченко докатилась до закарпатского храма, до сей поры никому неизвестно. Даже один-единственный день в Ужгороде убедит вас в том, что этот город «самый-самый»: самый толерантный, самый уютный, самый гостеприимный. Да и на приятные сюрпризы этот город чрезвычайно щедр.



Ужгород — город-сад. И неудивительно: первые экзотические растения появились в парке ужгородского замка пятьсот лет назад

Швейк на перилах моста через речку Уж совсем крохотный, но при этом дарит массу положительных эмоций





# КРАЙ В ЛАДОНЯХ КАРПАТСКИХ ГОР

Пословица «Мал золотник,  
да дорог» крошечному  
Закарпатыю подходит  
просто идеально.  
Не верьте на слово.  
Приезжайте и убедитесь!





Неудивительно, что кинематографисты полюбили замок Шенборнов. Выглядит просто сказочно



### Чудеса Чинадиево

Этот закарпатский поселок пока не стал туристическим центром. И право же, это удивительно. Ну где еще можно за один-единственный день погулять по роскошному парку, увидеть средневековую крепость и прогуляться по залам самого настоящего дворца?

До 1944 года закарпатский поселок Чинадиево назывался Сент-Микулаш. Имя у него, как и у здешней округи (доминии), было венгерским, положение пограничным, история бурной. В XIV веке владельцем этих мест становится магнат Перени. Чтобы обеспечить контроль над «Русским перевалом», он возводит замок. Эта массивная двухэтажная постройка с угловыми башнями существует и поныне. Угрюмое сооружение, лишенное малейших признаков декора, с подозрением взирает на гостей подслеповатыми окошками бойниц. Стены метровой толщины, глубокие обширные подвалы и весьма неудобная внутренняя планировка. Никакой эстетики, зато гарантия безопасности полная. Последний раз по прямому назначению замок использовали в 1711 году. В Чинадиево — уникальный для Украины случай — два замка. Причем второй, дворец графов Шенборнов, гораздо популярнее угрюмого средневекового соседа. К нему-то мы и направимся.

В XVII веке территория Закарпатья вошла в состав личных владений австрийского императора, а он подарил Чинадиево архиепископу Майнскому Лотару Шенборну. Графы Шенборны оценили эти места по достоинству. В конце XIX века ими был возведен великолепный неоренессансный замок, а вокруг разбили роскошный парк. Место было выбрано столь удачно, что окрестный ландшафт при постройке менять не пришлось. Трехсотлетние дубы и величавые ясени стали основой и изюминкой парковых композиций. Их могучие ветви и оплетенные плющом стволы притягивают взгляд. И не сразу замечаешь — в парке множество экзотов: магнолии, катальпы, уксусные и тюльпановые деревья, веймутов сосны, модрины. Замок сохранился превосходно. Сегодня в нем расположен один из корпусов санатория «Карпаты». При первом же взгляде на постройку становится понятным: хозяева обладали недюжинной фантазией. Архитектору Ференцу Башинде было непросто воплотить в жизнь их идеи. Еще бы, ведь у дворца четыре башни по количеству сезонов, 12 входов — по количеству месяцев, 52 комнаты — по количеству недель и 365 окон — по количеству дней в году. Архитектурная фантазия на тему астрономического года выстроена из кирпича, оштукатурена и покрыта рыжей чешуйчатой черепицей. При этом все башни разной формы, все крыши разной высоты и украшены целым лесом дымоходов. Замок хочется рассматривать и фотографировать бесконечно, открывая все новые детали: гербы и барельефы, уютные террасы и кованые фонари, цветные витражи и замысловатые дверные ручки, куранты на башне и флюгера на шпилях. Когда-то замок Шенборнов «снимался» в фильме «Снежная королева», выбор режиссера легко понять.



## Удовольствия Свалявы

О маленькой Сваляве хорошо знают в Польше, в Германии и даже в Канаде. Добрая слава этого города значительно больше его размеров. Тихий городок прочно укоренен в деловой повседневности, а гости на удивление легко принимают и здешние правила, и здешний неторопливый ритм. С XVII века Свалява прославилась своими минеральными источниками. Здешние горы изобилуют родниками. За целительную силу местные жители называют их «святыми криницами». Вокруг Свалявы таких криниц более сотни! В XVII веке минеральные источники посетил Ф. Ракоци, пришел в восторг и отправил воду в подарок императору Петру I. После чего свалявскую «минералку» стали поставлять в Петербург. Вкус у здешней воды своеобразный, но пьют ее не только для утоления жажды, но и для восстановления здоровья. Минеральная вода типа «поляна» улучшает состояние и работу печени, желчного пузыря, кишечника и сердечно-сосудистой системы. Обязательно попробуйте в качестве профилактики. Рекомендуем. Если же в качестве ночлега вы решите выбрать отель «Квеле поляна», то к неповторимому свалявскому колориту добавится вполне повторимый, но такой приятный европейский комфорт. Но предупреждаем: утром вы не уедете — просто потому, что не захотите. Ведь здесь особенно хорошо совмещать приятное с полезным. Скажем, закарпатский коньяк вечером и минеральную воду утром. Утренние прогулки в горах и послеобеденный отдых у бассейна или вечер у костра и утренний кофе на террасе. А ловить форель вы уже пробовали? Если нет, не откажите себе в удовольствии! Вернее, в удовольствиях, потому как за ловлей следует дегустация, и, что приятней, сразу и не определишь.

В тихих закарпатских селах хочется задержаться подольше — особенно после городской суеты

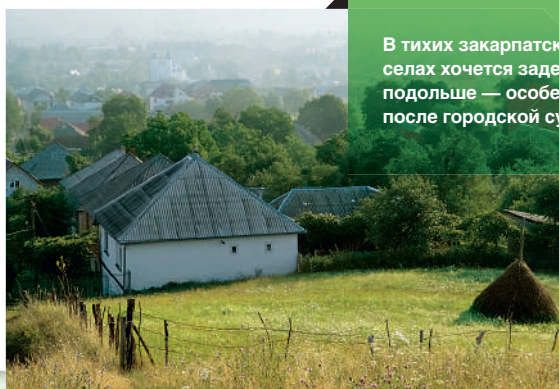


Старые легенды и молодое вино — в этом весь Виноградов

## Соблазны Виноградова

Из всех закарпатских городов Виноградов — самый теплый и солнечный. От холодных северных ветров он защищен высокой (565 метров) Черной горой, склоны которой сплошь покрыты виноградниками. Вкус у здешнего винограда совершенно особенный. Вино ли тому особенные вулканические почвы (в доисторические времена Черная была вулканом) или особенности мягкого закарпатского климата — знают только специалисты. Зато каждый гость легко убеждается в том, что вино местных виноградников отменное! И попробовать его можно в любое время года. За тем сюда и едут. Виноградов — город приграничный, от Венгрии его отделяет всего 15 километров, и столько же от Румынии. Соседи, заметьте, тоже славятся винодельческим мастерством, такой уж регион. Вот и Виноградов с его винодельческими хозяйствами занял вполне достойное место в списке городов «Закарпатского винного пути». Тем, кто посещает Виноградов впервые, советуем осмотреться без суеты. Ведь и помимо винодельческой продукции интересных в этом маленьком городке с избытком:

руины замка, остатки оборонной крепости, компактный и совершенно очаровательный дворец баронов Перени в городском парке. Глядя на барочный декор этой архитектурной жемчужины, трудно поверить, что она украшает город с XIV века. На окружающий дворец парк стоит обратить особое внимание: парк старый, в нем растет немало экзотических растений и сакуры цветут не хуже, чем в Ужгороде. Многонациональный Виноградов всегда отличался веротерпимостью. Потому грекокатолический храм и католический костел соседствуют здесь с синагогой. Любители архитектуры непременно обратят внимание на костел отцов францисканцев, построенный еще в XVI веке. Есть у Виноградова и целый ряд бальнеологических достоинств, минеральные воды этого края успешно побеждают множество недугов, а виноградовский санаторий «Теплица» пользуется вполне заслуженной славой отличного курорта. Виноградов скромно, свои многочисленные достоинства он открывает гостям со степенной неторопливостью. Но, приехав сюда хотя бы раз, вы непременно захотите вернуться.







## КАКИМИ ГЛАЗАМИ НА ВАС СМОТРЯТ ДРУГИЕ ВОДИТЕЛИ?

**1** Вы приезжаете на паркинг, где есть место только для людей с ограниченными возможностями. Но стать вам нужно всего на пару минут. Нарушите ли вы правила в такой ситуации?

- A)** Я никогда не занимаю место, которое предназначено для инвалидов. Более того, меня возмущает, когда я вижу, что кто-то припарковался в непопозволенном месте!
- B)** Соглашусь, что это очень некрасиво, но что поделать — иногда можно и нарушить правила, если другой возможности припарковаться нет. Справедливости ради скажу, что я так поступаю, когда действительно нужно оставить авто на пару минут, не больше.
- B)** Давайте говорить на чистоту — что в этом плохого? Я занимаю место, которое сейчас свободно и никем не востребовано, я не считаю, что веду себя как-то неправильно.

**2** Можете ли припомнить ситуацию, когда именно вы стали причиной пробки на дороге?

- A)** Нет, я стараюсь не причинять неудобства другим водителям. Стать причиной затора на дороге — для меня это просто страшный сон.
- B)** Не буду лукавить, иногда при развороте или каком-то маневре другим водителям приходится останавливаться и ждать, но я думаю, что в такие ситуации попадал каждый. Нужно научиться уступать друг другу.
- B)** О да! Это смех и слезы: с одной стороны, есть что вспомнить, с другой — не самые приятные моменты, когда из-за тебя стоит целый квартал. Такие ситуации у меня бывают регулярно.

**3** Ваша реакция, когда на ваших глазах кто-то злостно нарушает правила дорожного движения?

- A)** Как ни странно, но я всегда отношусь с пониманием ко всем водителям на дороге. Конечно, нарушители меня совсем не радуют, но ведь скорее всего, у человека есть причина так себя вести.
- B)** Я могу посылать или даже что-то крикнуть, но сильно ругаться не буду, ведь завтра на месте нарушителя могу оказаться я — все мы хоть иногда нарушаем.

**B)** Это повод для меня выругаться, при этом пусть нарушитель не ждет, что я буду выбирать выражения.

**4** Как вы «разруливаете» конфликтные ситуации на дороге?

- A)** Я считаю, что в любой ситуации нужно оставаться людьми и всегда можно обо всем договориться.
- B)** Я думаю, что порой, даже если произошло ДТП, можно все согласовать без вмешательства властей. Впрочем, не спорю, что иногда конфликты бывают серьезные и их не разрешишь за пять минут.
- B)** Коммуникация и общение — не мой конек, я довольно часто просто ругаюсь с другими участниками дорожного движения.

**5** Можно ли про вас сказать, что вы при любых ситуациях соблюдаете скоростной режим?

- A)** Да, я убежден, что соблюдение скорости — самое важное условие для безаварийного вождения.
- B)** Конечно, очень важно обращать внимание на знаки ограничения скорости, но это не всегда получается. Хотя я точно понимаю, что, игнорируя подобные ограничения, подвергаю риску и себя, и других водителей.
- B)** Я считаю себя водителем высокого класса, поэтому довольно часто позволяю себе превышать скорость. Я не думаю, что создаю дискомфорт для других водителей. Поверьте, у меня все под контролем.

**6** Как часто вы используете клаксон?

- A)** Почти никогда.
- B)** Бывает, но не слишком часто.
- B)** Каждый раз, когда мне что-то не нравится.

**7** Относитесь ли вы к тем водителям, которые не включают поворотники?

- A)** Это просто исключено!
- B)** Да, бывает такое, но только на пустой дороге.
- B)** Да, иногда случается, если я в последнюю секунду надуваю поворачивать.

Еще лет тридцать назад автомобилей было не так много, а это значит, что водители практически не контактировали друг с другом в пробках, на светофорах, на парковках... Сегодня все по-другому. Существует негласная водительская этика, следуя которой вас или уважают другие участники движения, или считают, что наглость — ваше второе имя. И дело тут совершенно не в навыках и умениях, а в том, насколько вы толерантны, терпимы, вежливы. Наш новый тест покажет, каким вас видят люди, с которыми вы делите дорогу. Выберите один из предложенных вариантов ответа на каждый вопрос (только честно!), и вы сможете взглянуть на себя другими глазами.

### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ A

**У вас можно поучиться дорожной вежливости и такту**

Вы стараетесь всегда соблюдать правила. Вы относитесь с пониманием к другим участникам движения, часто уступаете, пропускаете, ставите себя на место других! Для водителей вы часто просто пример для подражания.

### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ B

**Типичный водитель на большой дороге**

Вы не самый вежливый человек, иногда вы создаете дискомфорт для других водителей, но вы стараетесь всегда искать золотую середину, приспосабливаться к любым ситуациям и условиям, но при этом ездить довольно быстро и везде успевать. Если вы и нарушаете, то не слишком часто и не очень злостно.

### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ B

**Вам бы не хотелось встретиться на дороге с самим собой**

Вы считаете себя асом, но при этом редко задумываетесь над тем, что рядом с вами на дороге находиться просто опасно. Вы любитель погонять на высокой скорости, внезапно перестроиться, обогнать, лихо тормозить и срывать с места, буквально вырывая колеса асфальта. Выход есть! Просто соблюдайте правила, и вам не придется слышать нелицеприятные отзывы о своей агрессивной манере вождения.



SIMPLY CLEVER

ŠKODA



# ЗА МЕЖАМИ ЗВИЧАЙНОГО ПРОСТОРУ ТА КОМФОРТУ



## Оновлений ŠKODA Superb

Це втілення новітніх технологій та нових поглядів на простір та комфорт, на стиль та статус.

**ЄВРОКАР**  
eurocar.com.ua



SIMPLY CLEVER

ŠKODA



# СВОБОДА ПОЧУТТІВ



Новий ŠKODA Spaceback.

«Гаряча» інформаційна лінія: **0 800 500 023**

\*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

**ЄВРОКАР**  
eurocar.com.ua