



Mobil 1



Mobil — Товар года 2012

Ищете подходящее масло
для своего автомобиля?



Найдите его здесь!
www.mobil1.com.ua

Mobil 1



ŠKODA Style

№2 (31) 2015

ŠKODA Fabia Уже в Украине!



Первый тест

Как чувствует себя новая ŠKODA Fabia на наших неласковых дорогах

На уровне грандов

Новый Superb готов конкурировать с премиум-моделями своего сегмента

Fabia R5 начинает...

И выигрывает! Первые успехи новой раллийной машины ŠKODA на мировых трассах

На заре истории

Laurin&Klement отмечает 120-летие со дня основания компании



В ЦЕНТРІ УВАГИ!



Нова ŠKODA Fabia

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

*Ціна вказана станом на 03.06.2015 року. Постачальник залишає за собою право змінити ціну без попереднього повідомлення. Детальна інформація про актуальні ціни на автомобілі ŠKODA на сайті: www.eurocar.com.ua

**Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

Від 296 000* грн.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

Подарки к юбилею

В Украине ŠKODA имеет репутацию молодого бренда – по совершенно непонятным причинам. Возможно, это наследие советского прошлого, когда нам пытались доказать, что нечто добротное можно сделать только в условиях социализма, а первая удачная машина ŠKODA – Favorit. Кстати, Favorit – отличная модель, и мы к ней обязательно вернемся, но сейчас давайте заглянем немного глубже – ведь в этом году компании Laurin&Klement, материнскому бренду ŠKODA, исполняется 120 лет! А это больше, чем большинству автомобильных компаний, привычно причисляемых нами к сонму корифеев автопроизводства. Так что в этом номере мы начинаем цикл пу-

бликаций, посвященных долгой истории компании ŠKODA от самых ее истоков. Но тема ретро не будет превалирующей – потому как в компании к юбилею подошли серьезно и ŠKODA просто удивляет своей активностью и продуктивностью. Главные герои этого номера – две премьерные модели ŠKODA. Новая Fabia добралась до Украины, и мы успели протестировать новинку уже в наших условиях. Superb же пока шлет привет из Европы – наш корреспондент побывал на первом европейском тесте флагмана чешской компании, который готов поспорить даже с премиальными грандами класса. А почему бы и нет? Опыт позволяет. 120 лет все-таки.

«Шкода Стайл»
№2 (31), июнь 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

Главный редактор:
Виталий Новак

Арт-директор:
Ольга Геренюк

Над номером работали:
Лариса Мищанчук,
Дмитрий Левчук,
Евгений Гудущан,
Владимир Шляховой,
Андрей Колтун, Максим Колосков

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

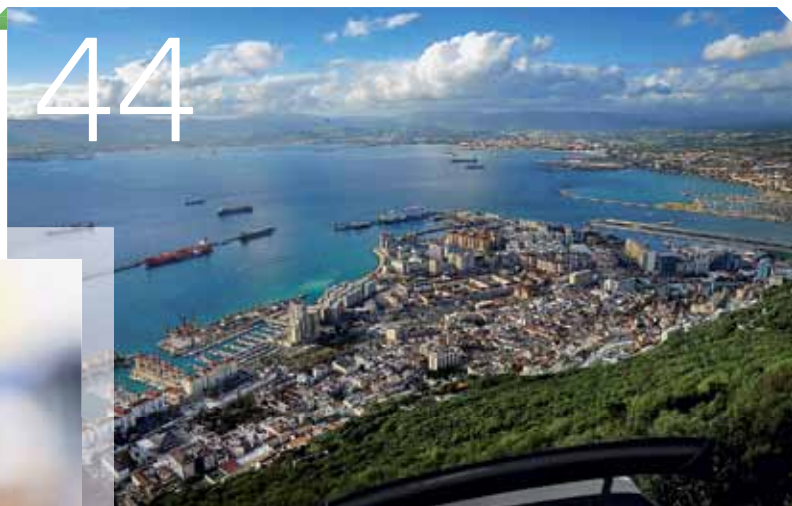
Отпечатано в типографии
«Аванпост Прим», тираж 6000 экз.,
заказ №2247

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.

44



42



8



36

6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA в Украине и в мире

8 РАЛЛИЙНЫЕ ДЕБЮТЫ

Выиграв все, что можно, с Fabia S2000, чехи представили ее преемницу – Fabia R5

10 ПРЕМЬЕРА ОСЕНИ

ŠKODA Superb Combi будет представлен во Франкфурте. Но мы уже все знаем о новинке!

12 НОВАЯ FABIA: СТАРТ ПРОДАЖ В УКРАИНЕ

Самый популярный автомобиль в В-классе доступен в новом поколении. Говорим о прайсах и комплектациях

14 ŠKODA FABIA. НОВАЯ ОГРАНКА

Тест за рубежом не всегда объективен, вмешиваются эмоции. Пора проверить новинку в наших условиях!

20 КАЧЕСТВО ВО ВСЕМ

Первый тест ŠKODA Superb доказывает: новые стандарты в классе – это не просто слова

24 ВЫБИРАЯ С УМОМ

Сто тысяч километров вместе со ŠKODA Fabia

26 ПЕРСПЕКТИВНЫЕ ТЕХНОЛОГИИ

Концерн Volkswagen AG об экономии и драйве

28 НОВАЯ ФОРМА ОТВЕТСТВЕННОСТИ

В Украине грядут большие перемены в ПДД

32 ВСТРЕЧАЕМСЯ У ОЗЕРА GTI

На самый известный фестиваль тюнинга ŠKODA привезла сразу пять новых моделей!

33 УХОД ПО СЕЗОНУ

В такую жару ваш автомобиль требует особого внимания и участия

34 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

У нас есть ответы на все вопросы. Без исключения

36 120 ЛЕТ НА ВОЛНЕ УСПЕХА

Первый материал, посвященный истории бренда ŠKODA: нам есть что вспомнить!

40 С МЕСТА В КАРЬЕР

У команды ŠKODA Motorsport весьма амбициозные планы в этом сезоне

42 ФРЕДДИ ЛОЙКС, «КОРОЛЬ» БЕЛЬГИИ

...И его королева, Fabia S2000

44 ПЕРЕКРЕСТОК МИРОВ

На ŠKODA Octavia Scout – из Европы в Африку

50 ДОСУГ

Курьезы со всего автомобильного мира

20

Тряхнем стариной!

■ В последние выходные мая в тирольском регионе Австрии состоялось ралли исторических автомобилей Kitzbuehel Alpine Rally. Среди 188 команд и экипажей, которые решились штурмовать красивейшие альпийские серпантины, заявили также и два представителя ŠKODA. Один экипаж вышел на старт на Felicia 1961 года, а другой – на ретро-спорткаре ŠKODA 1000 MB, специально подготовленном для раллийных гонок на длинные марафонские дистанции.



САМАЯ
УСПЕШНАЯ

■ По данным ИАГ «Автоконсалтинг», за пять месяцев 2015 года ŠKODA Octavia стала лидером продаж автомобилей класса C-high на украинском рынке с долей модели 37,7 %.

Octavia – одна из самых успешных моделей бренда, в том числе и в Украине. На ее счету целая серия локальных наград: «Автомобиль года», «Народный выбор», «Лучший автомобиль в своем классе» и другие. На данный момент Octavia является обладательницей более 44 международных наград и премий.

Весенний прорыв

■ ŠKODA отмечает свое 120-летие не только традиционными способами: вот и рекордный объем производства тоже можно рассматривать в качестве значимого события в честь юбилея. По итогам апреля поставки ŠKODA в мире значительно выросли в Западной и Центральной Европе, Китае и Индии. Отлично проявила себя, в частности, новая Fabia в версиях хэтчбек и Combi – она была очень хорошо принята, в результате чего общие продажи модели выросли на 40 %. Значительный прирост получила и модель Octavia. Этот апрель стал самым успешным за всю 120-летнюю историю марки.



НОВЫЕ НАГРАДЫ

■ Новое поколение ŠKODA Fabia благодаря яркой и выразительной внешности было удостоено престижной награды Red Dot Award – за выдающийся промышленный дизайн. Red Dot Award вручается ежегодно компаниям – производителям товаров широкого потребления за качество и достижения в дизайне и является одной из признанных наград в мире.

ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ



Вечная техноклассика

■ На выставке Techno Classica, которая прошла в Эссене, ŠKODA представила 15 восхитительных экспонатов: от первых велосипедов и мотоциклов до редких лимузинов и спорткаров того времени. ŠKODA – один из старейших автопроизводителей мира, и первые ее продукты, велосипеды и мотоциклы, имели названия по именам основателей бренда, Laurin & Klement. За изготовление автомобилей господ Лаурин и Клемент взялись в 1905 году, и первой четырехколесной машиной компании стала модель Voiturette Typ A. Один из ее последователей, модель L&K Typ S, выпущенная в 1911 году, была презентована в Эссене. Превращение бренда L&K в масштабную по своим производственным объемам компанию ŠKODA произошло в 1925 году.



ВЫСТОЯТЬ И ПРЕУСПЕТЬ В ЖИЗНИ

■ Специалисты ŠKODA изучили жизненные истории 1000 сотрудников различного уровня и выяснили, как влияет место в салоне на психологическое становление детей. Вопреки расхожему мнению ŠKODA утверждает, что тот ребенок,

которому достается среднее место на заднем диване, имеет больше шансов стать успешным во взрослой жизни. Ведь он учится дипломатическим приемам и с малого умеет правильно выстраивать отношения с ближайшим окружением.

Авторские чтения

Украинские авторы станут почетными гостями крупнейшего центральноевропейского литературного фестиваля «Месяц авторского чтения», который пройдет с 1 июля по 4 августа 2015 года. География этого литературного мероприятия необычайно широка: на протяжении всего

фестивального периода чешские города Брно и Острава, словацкий Кошице, польский Вроцлав и украинский Львов будут принимать 62 автора из Польши, Чехии, Словакии и Украины. Чешский центр при Посольстве Чешской Республики в Киеве и компания «Еврокар» поддержали это событие. «Речь идет о самом масштабном представителе украинской литературы последних десятилетий. Месяц авторского чтения – известное событие, и я верю, что голос интеллектуальной Украины не только посодействует культурному просвещению, но и будет мощным свидетельством о сущности современной Украины», – отмечает директор Чешского центра Луция Ржегоржикова.





Раллийные дебюты



Выиграв все что можно с машиной класса S2000, чехи представили ее наследника – Fabia R5. Нам удалось побывать на презентации нового ралли-кара

Вместе со сменой поколений гражданской Fabia чехи проапгрейдили и ее раллийную версию. Машина S2000 была хороша, на ее долю пришлось более 50 побед и несколько титулов в различных раллийных сериях. Кроме того, вся запланированная серия клиентских автомобилей была успешно реализована. Но чтобы быть на вершине, нужно постоянно прогрессировать. Даже если для этого приходится ограничить собственные аппетиты. Прежде всего финансовые – по регламенту стоимость автомобиля класса R5 не должна превышать 180 000 евро.

А это значит, что без широкого применения серийных деталей, но необязательно от гражданской Fabia, не обойтись. Правда, почти любой элемент несет следы доработок. Кузов с необходимыми расширителями штатный, рулевую рейку взяли от Volkswagen Transporter. Трансмиссию и пятиступенчатую секвентальную КП поставила фирма Xtrack. По регламенту двигатель должен быть 1,6-литровым с наддувом, но подходящего варианта на евро-

пейской орбите концерна Volkswagen не нашлось – разработчики выбрали 1,8-литровый TFSI и, уменьшив ход поршня, подогнали рабочий объем под требуемый. Машина доступнее предшественника не только на момент покупки. Будущие клиенты наверняка оценят и экономию при обслуживании. Например, все полуоси одинаковые, чтобы не возить на этап лишних запчастей. Пилоты заводской команды Ян Копецки и Эсапекка Лаппи в один голос твердят, что Fabia R5 требовательнее к рулению, чем S2000, но при этом быстрее за счет более широкого диапазона рабочих оборотов турбированного двигателя. В остальном, по их словам, отличий немного.

И вряд ли лукавят. В дебютном для машины ралли Шумава – Клатовы в Чехии Ян Копецки добился уверенной победы – ŠKODA была быстрее остальных на 11 из 12 «допов».

НА ДЕБЮТНОМ ДЛЯ ŠKODA FABIA R5 ЭТАПЕ РАЛЛИ ЧЕХИИ ЯН КОПЕЦКИ ДОБИЛСЯ УВЕРЕННОЙ ПОБЕДЫ — ŠKODA БЫЛА БЫСТРЕЕ ВСЕХ НА 11 ИЗ 12 «ДОПОВ»



Представленные ранее скетчи Fabia R5 оказались необычайно близки к оригиналу: машина выглядит шикарно

Премьера осени

ŠKODA Superb Combi

Официальный дебют универсала ŠKODA Superb намечен на сентябрь этого года: машину представят публике на автошоу во Франкфурте. Но чехи не удержались и опубликовали первые изображения новинки и поделились кое-какой информацией

Универсал ŠKODA Superb буквально устанавливает новые стандарты в своем классе. «Сочетание эстетики, самых современных технологий и неординарных практических преимуществ делают этот автомобиль выдающимся в своем сегменте», – заявил Франк Уэлш, член совета директоров ŠKODA по техническому развитию, во время презентации автомобиля в Млада-Болеславе. Он в очередной раз отметил преимущества новой платформы MQB, на которой построен и Superb Combi, и с гордостью озвучил цифру: 1950 л. Именно таков объем багажника нового

чешского автомобиля при сложенных задних сиденьях – согласитесь, это действительно уникальный показатель. Достичь его удалось, увеличив колесную базу до 2841 мм (на 80 мм больше, чем у предыдущего Superb Combi), стала больше и колея – 1584 мм спереди и 1157 мм сзади. В то же время габаритная высота салона (995 мм спереди и 1001 мм сзади) остается наибольшей в данном классе. Даже при разложенных сиденьях для багажа остается 660 л – на 27 больше, чем в модели предыдущего поколения. Но выдающиеся показатели вместительности никоим образом не отразились на внешнем облике автомобиля – он выглядит столь же элегантно,

С 2009 года ŠKODA поставила своим клиентам более 200 000 автомобилей Superb Combi

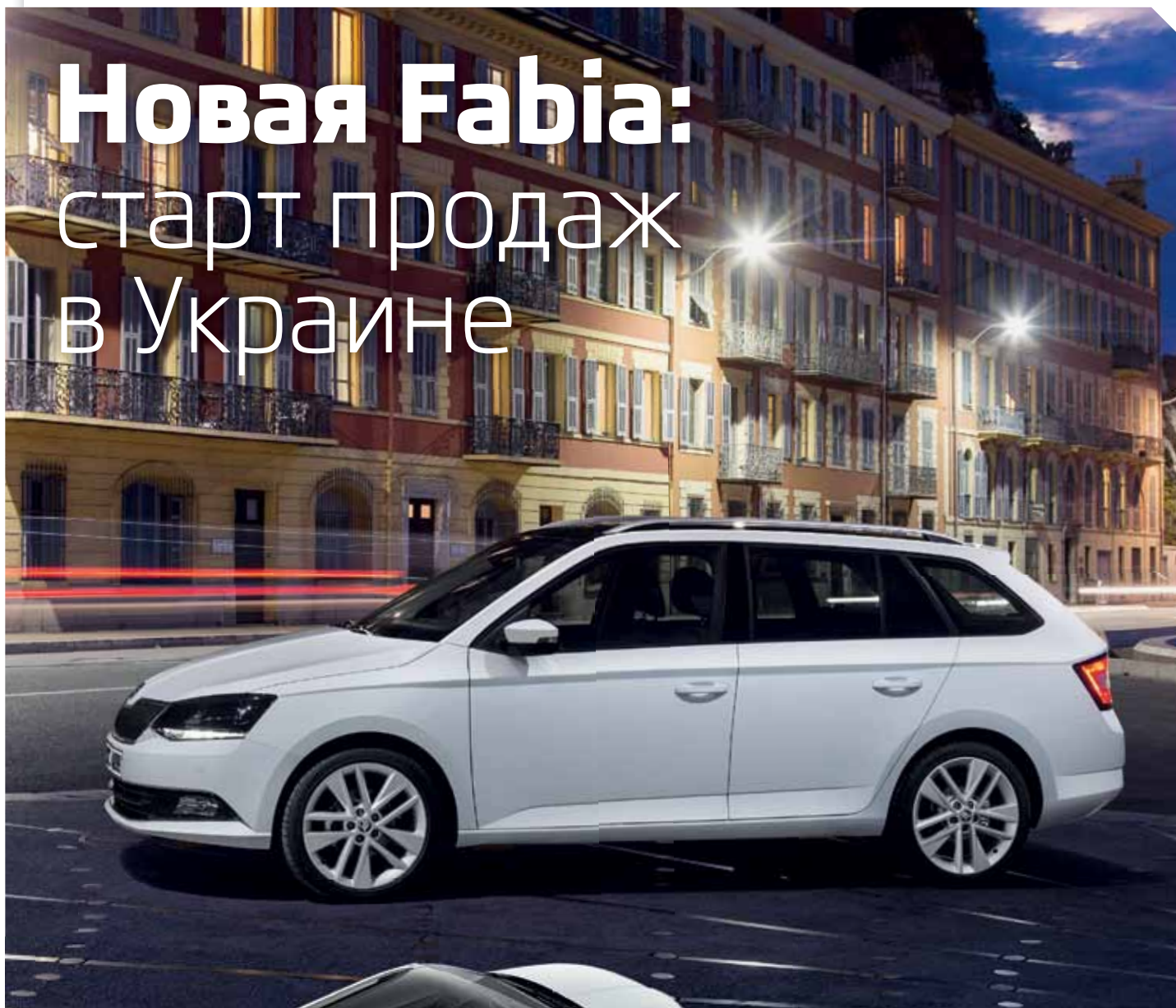


Несмотря на впечатляющие размеры и показатели вместимости, выглядит Superb Combi спортивно и динамично

стремительно и динамично, как и новый Superb в кузове лифтбек. Напротив, в этом исполнении автомобиль кажется еще более пропорциональным и сбалансированным. Благодаря серии новых двигателей EU6 новый Superb Combi мощнее своего предшественника, но при этом экономичнее примерно на 30%. Как и лифтбек, универ-

сал просто напичкан всевозможными электронными помощниками, в том числе оснащается системой DCC (динамический контроль шасси), самой современной мультимедийной системой, с помощью технологии SmartLink, позволяющей мгновенно соединиться с любым смартфоном, а возможность подключения высокоскоростного Интернета превращает Superb Combi в точку доступа на колесах. Сразу после премьеры на автошоу во Франкфурте (17–27 сентября 2015 г.) новинка отправится в салоны европейских дилеров ŠKODA.

Новая Fabia: старт продаж в Украине



В новом поколении вместительность ниш, карманов и полочек возросла еще больше

Для тех, кто ценит городской комфорт, отменное качество и доступность, нет модели лучше, чем небольшая, надежная и экономичная ŠKODA Fabia. Отличные новости: новая Fabia уже поступила в продажу в Украине!

Появление новой генерации бестселлера – это всегда вызов для производителя. Поскольку грань, на которой держится равновесие между требуемыми обновлениями и сохраненной доступной стоимостью, очень тонка. В случае со ŠKODA Fabia украинские водители могут быть спокойны: чешский ситикар, который уже не одно десятилетие радует нас на наших дорогах, остался самым собой.

ŠKODA с особым вниманием отнеслась к позиционированию Fabia на всех популярных рынках, к которым относится и Украина. Локальный производитель марки, ООО «Еврокар», представил нам достаточно широкий выбор версий и комплектаций, который сможет сделать знакомство с новой Fabia максимально широким.

Стартовая версия ŠKODA Fabia получила традиционное название Active, в комплектацию вошел традиционный европейский набор всех вспомогательных систем (включая ESC, ABS, MSR, ASR, EDS и HBA), две подушки безопасности, адаптированная подвеска, базовая мультимедийная подготовка. С ростом уровня комплектации до Ambition в интерьере появляется дополнительно инструментальная панель с тахометром и спидометром в хромированных рамках, многофункциональный дисплей, карманы на передних сиденьях, кондиционер и противотуманные фары. А в список возможностей для топовой версии Style входят все престижные функции



Новая Fabia предоставляет еще больше возможностей для индивидуализации



Общая архитектура центральной консоли понравится как сильной половине человечества, так и девушкам

**В УКРАИНЕ FABIA
ЯВЛЯЕТСЯ
БЕЗУСЛОВНЫМ
ФАВОРИТОМ
В КЛАССЕ ГОРОДСКИХ
ХЭТЧБЕКОВ
В-КЛАССА**

от интеллектуального головного света и системы «старт/стоп» до обшивки кожей рулевого колеса и ручки стояночного тормоза. А уникальная ŠKODA Fabia Monte Carlo, представленная и на нашем рынке, получила спортивный стайлинг в духе знаменитой гонки. Базовая версия ŠKODA Fabia с 75-сильным мотором и 5-ступенчатой МКПП обойдется в 295 313, а самая доступная машина с «автоматом» – в 383 672 грн.



Новое поколение Fabia получило стиль и шик более старших моделей чешского бренда

Как правило, младшие дети перенимают стиль старших. По наследству, вместе с одеждой. Вот и новая Fabia не исключение: старшие модели чешской марки уже давно щеголяют аккуратными и слегка заостренными формами

Новая Fabia дала фору старшим братьям. Octavia и Rapid уже успели стать узнаваемыми на наших дорогах. Их рубленые грани многим пришлись по душе и уже сделали фирменный стиль ŠKODA привычным и легко узнаваемым. Даже беглый взгляд на новую Fabia легко определяет ее семейную принадлежность. Не вызывает сомнений и «взросление». Речь вовсе не

о миллиметрах в салоне и габаритных размерах. Новая Fabia прибавила в солидности, а это фактор весьма существенный. Если предшественница была относительно доступной, экономичной и надежной рабочей лошадкой и скорее прагматичным выбором, то новую Fabia можно выбрать и сердцем.

К тому же у нее заметно изменился характер. Это можно почувствовать, даже не запуская мотор. Огромный диапазон регулировок кресла и руля позволит удобно устроиться человеку любой комплекции. Лично мне нравится сидеть пониже, а руль устанавливать высоко и близко. Речь не о правильной посадке, а об удобной. И в этом отношении Fabia меня полностью



ŠKODA Fabia

НОВАЯ ОГРАНИЧКА



- 1. Дизайн интерьера в первую очередь определяется практичностью
- 2. Климат-контроль уже стал хорошей традицией для автомобилей этого класса
- 3. DSG переключается быстро и экономит топливо

поддерживает – за рулем комфортно. К эргономике новых автомобилей ŠKODA претензий не возникает вообще, и новая Fabia, конечно, не исключение: все очень удобно, все на своих местах. Немаловажным достоинством новой Fabia, прописавшейся в Украине с ее плодородной почвой, которая то и дело просвечивается сквозь дорожное полотно, является энергоемкая подвеска. За ее умение поглощать ямы всех мастей и калибров конструкторы заслуживают твердую пятерку. Мало кто

из одноклассников способен с такой же легкостью и невозмутимостью справляться с недоработками проклинаемых автомобилистами коммунальных предприятий. Но и в излишней мягкости подвеску не упрекнешь. Крены в быстрых поворотах оказываются значительно меньше, чем ожидаешь. А в меру тугий и острый руль так и провоцирует пошустрить на виражах. На помощь ему приходит вездесущая электроника. Чувствуется, как она притормаживает нужные колеса, помогая

войти в поворот. Плавно и аккуратно исправляет ошибки увлекшегося скоростью водителя. Под стать отменно настроенному шасси и топовый силовой агрегат, состоящий из бензинового надувного мотора объемом 1,2 л, способного выдать 110 л.с., и 7-ступенчатой DSG. Везет весело и бодро: чтоб не выпасть из городского потока, достаточно и двух с небольшим тысяч оборотов. В таком режиме Fabia радуется тишиной в салоне и расходом в пределах 5 л на

сотню. Активный драйв со включенным спортивным режимом поднимает расход до 6,5 л, да и акустический комфорт не слишком портит. При таких исходных данных спокойно ездить на новой Fabia не очень хочется, да

ŠKODA Fabia	
Тип кузова/кол-во дверей/мест	Хэтчбек 5/5
Длина/ширина/высота, мм	3992/1732/1467
База, мм	2470
Дорожный просвет, мм	141
Снаряженная масса, кг	1154
Объем топливного бака, л	45
Объем багажника, л	530/1395
Тип привода	Передний
Трансмиссия	DSG, 7-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см³	1197
Макс. мощность, л.с. при об/мин	110 при 4600-5600
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	175 при 1400-4000
Макс. скорость, км/ч	196
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,4
Расход топлива, л/100 км	5,8/4,1/4,8

и на коллег по трафику с моторами солидной кубатуры начинаешь смотреть по-другому – им удовольствие от вождения обходится значительно дороже. Радует новая Fabia и практичностью. Багажник по меркам этого класса очень даже вместительный – недельный запас провизии на семью из четырех человек помещается легко, еще и остается место для нескольких пар роликов и сумки с пляжными принадлежностями. При этом под полником прячется полноразмерная запаска – нелишняя в наших широтах. Естественно, спинки задних сидений складываются, и в скромную по размерам Fabia вполне может поместиться стиральная машинка или сложенная детская кроватка.



Фирменный стиль ŠKODA теперь легко читается в каждом элементе экстерьера

ЭТОТ АВТОМОБИЛЬ СПОСОБЕН СТАТЬ ПОКУПКОЙ ИМПУЛЬСИВНОЙ. К СОВРЕМЕННОМУ ДИЗАЙНУ И ОБАЯНИЮ ПРИЛАГАЮТСЯ ПРАКТИЧНОСТЬ И ЭКОНОМИЧНОСТЬ

Интерьер

ЧТОБЫ НЕ ПУТАЛИ

■ Эргономику новой Fabia можно считать идеальной. По крайней мере для водителя и переднего пассажира. Радует и качество материалов – они приятны на ощупь и достаточно крепки, рассчитаны на длительную эксплуатацию. Несмотря на практичность во главе угла, дизайн не назовешь скучным.

Динамика

ГЛАВНОЕ – ЭФФЕКТ

■ Топовый мотор отлично справляется с относительно легкой машиной. Достойная для городского автомобиля динамика сочетается с впечатляющей экономичностью. Впрочем, в плане соотношения динамики и расхода попробуйте и 90-сильный вариант: похоже, это оптимальный выбор.

Удобства для задних пассажиров довольно скромные. Сесть за собой при росте 178 см, конечно, можно, но вряд ли длительная поездка в таком положении покажется комфортной. Подушка дивана коротковата, а спинка не регулируется – спина устает быстро. Зато детям школьного возраста сзади понравилось, а для тех, кто помладше, предусмотрены крепления Isofix. Возможности индивидуализации новой Fabia тоже возросли. Цветовая гамма включает 15 различных оттенков. А в качестве опции можно заказать покраску крыши и колесных

дисков в один из четырех предложенных цветов. Есть и возможности по индивидуализации интерьера. Все это поможет сделать выбранный автомобиль не похожим на остальные. Отличным практичным дополнением к этому являются элементы Simply Clever. Помимо присутствующих по умолчанию зон для хранения смартфонов, бутылок и прочей мелочевки есть даже миниатюрный скребок для льда, спрятанный в лючке бензобака. Добавить к этому можно, например, удобный органайзер для багажного отделения.

Моторная линейка для нашего рынка состоит из трехцилиндрового мотора мощностью 75 л.с., который комплектуется только 5-ступенчатой «механикой». Есть и более мощные версии – одна на 90 и две на 110 л.с. Последние оснащаются механической коробкой, 6-диапазонным автоматом

(для 1,6 л) или 7-ступенчатой DSG (для 1,2 л). Возможно, когда-нибудь появятся у нас и дизельные варианты. А пока есть смысл лучше присмотреться к действующим предложениям, ведь новая Fabia вовсе не растеряла достоинств своей предшественницы, а лишь прибавила к ним эффектную внешность, прекрасную управляемость и широкие возможности индивидуализации. А что касается цены... Да, стала чуть дороже. Но посмотрите на прайсы конкурентов и вы убедитесь, что новая Fabia имеет полное право на такой ценник.



При сложенных сиденьях ровный пол не получается, но полезного пространства хватает



1, 2. Панорамная крыша доступна в качестве опции – за такую романтику не грех доплатить



КАЧЕСТВО ВО ВСЕМ

Новое поколение ŠKODA Superb отвечает ожиданиям самых взыскательных покупателей. А ведь автолюбители, интересующиеся данным сегментом, требуют одновременно и практичности, и роскоши

Первые два поколения Superb прочно закрепились в числе самых популярных моделей в своем сегменте благодаря высокому качеству сборки и уровню безопасности, просторному салону, отличным ходовым характеристикам и использованию качественных материалов.

Новое поколение этой модели с самого начала создавалось как полностью

новый автомобиль. Пространство и комфорт в движении дают ему право быть в числе лидеров в своем классе. После презентации в Праге и в Женеве пришла пора проверить достоинства новинки в деле – на дорогах Италии. Организаторы тест-драйва предложили маршрут, который позволил в полной мере насладиться новым Superb. Двухлитровый турбодизель мощностью 190 л.с. работает



- 1. Дизайн задней оптики навеян продукцией богемских мастеров по хрусталу
- 2. В Украине будут доступны три бензиновых и один дизельный мотор
- 3. Объем багажника увеличен на 30 л – до 625 л
- 4. Просторный салон стал еще больше, чем у предшественника, а по количеству опций Superb не уступает более дорогим конкурентам

в паре с роботизированной коробкой передач DSG с двумя сцеплениями. Мощный мотор не только обладает великолепной тяговитостью (400 Нм), но и бережно относится к окружающей среде, показав в рамках теста средний расход порядка 7,5 л/100 км. На скоростном автобане ŠKODA Superb продемонстрировала высокие скоростные и динамические характеристики. Автомобиль с легкостью набирал скорость и так же стремительно замедлялся при возникновении помех. Кроме того, за всеми движениями водителя зорко следят многочисленные электронные помощники и устройства. Новый щиток приборов с большим



цветным дисплеем показывал подсказки навигатора, уведомлял о скоростных ограничениях и выдавал массу прочей необходимой информации. Новый Superb следит за слепыми зонами, автоматически тормозит перед препятствием на городских скоростях, держится, подруливая, в пределах полосы, а в случае опасности подтягивает ремни безопасности, закрывает стекла и люк. Адаптивные амортизаторы сделали поездку комфортной и приятной независимо от качества дорожного полотна. Режим их работы можно менять кнопкой Mode на центральном тоннеле или иконками на сенсорном

дисплее. Выбрав режим Comfort, Normal, Sport, Individual или Eco, можно изменять настройки силового агрегата, подвески и рулевого управления. Создатели нового Superb уделили много внимания деталям. Так, подстаканник с фигурным дном фиксирует бутылку и позволяет открыть ее одной рукой, плафон освещения багажника можно использовать в качестве переносного фонарика на магните, багаж легко зафиксировать с помощью креплений на липучках, а в дождливый день на помощь придут два зонтика, расположенные в передних дверях. Вот уж действительно Simply Clever...

ŠKODA Superb	
Тип кузова/кол-во дверей/мест	Седан/4/5
Длина/ширина/высота, мм	4861/1864/1468
База, мм	2841
Дорожный просвет, мм	149
Снаряженная масса, кг	1555
Объем топливного бака, л	66
Объем багажника, л	625-1760
Тип привода	Передний
Трансмиссия	DSG, 6-ст.
Тип двигателя	Дизель, R4, турбо
Рабочий объем, см³	1968
Макс. мощность, л.с. при об/мин	190 при 3500-4000
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	400 при 1750-3250
Макс. скорость, км/ч	234
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,7
Расход топлива, л/100 км	4,5



В УКРАИНЕ НОВОЕ ПОКОЛЕНИЕ ФЛАГМАНСКОГО SUPERB ОЖИДАЕТСЯ ОСЕНЬЮ НЫНЕШНЕГО ГОДА



ŠKODA Fabia Combi

Владелец Лариса МИЩАНЧУК, выпускающий редактор журнала «АвтоМир», рост – 169 см, водительский стаж – 11 лет



Выбирая с умом

Когда меня спрашивают, какая машина живет в моем гараже, я всегда произношу эти три слова с гордостью: ŠKODA Fabia Combi. И добавляю – 1,4 л, «механика». И еще одно уточнение – ярко-желтая!

Багажник – это гордость моей машины. При своих скромных размерах она способна вместить просто огромное количество всякой всячины. Именно поэтому я выбрала кузов «универсал»



Восемь лет назад у меня уже были все вводные, чтобы выбор личной машины стал настоящей пыткой! Судите сами: в семье подрастало двое маленьких детей, жизнь у нас была активная и даже беспокойная. По долгу службы я была знакома с разными автомобилями, но баланс между ожиданиями и возможностями давался нелегко. Изобилие марок и моделей как раз не всегда помогало, потому что мне были известны не только их сильные стороны... ŠKODA Fabia нравилась, но вот хэтчбек никак не вписывался в наши потребности!



И тут волею судьбы подоспел выход универсала на базе Fabia. Ура! Выбор пал на самый простой и надежный 1,4-литровый атмосферный мотор с «механикой». Хотелось сначала дизель, но это было уже дороже. А цвет... Признаюсь, мне хотелось эпатажа, но только не красненькую, ведь с этим стереотипом моя профессия никак не вязалась! На том мы и сошлись: к базовой версии я добавила несколько опций, чтобы были АБС, обогрев зеркал, магнитола и сигнализация. Наверное, не поставь я тогда штатную музыку, сейчас бы я ее поменяла: не хватает мне ее возможностей. А вот обивка сидений, на мой вкус, лучше, чем у более старшей комплектации, и дело даже не в двухцветном исполнении, а в тактильных ощущениях от ткани.

Всего и поровну

Сначала мне казалось, что 1,4 л – это компромисс. Сейчас, пробежав 104 с лишним тысячи, я... утвердилась в этом мнении. Это прекрасный мотор: простой, надежный, неприхотливый, экономичный и совершенно нешумный. Но при этом это маломощный городской 84-сильный агрегат, которому на трассе, да еще и при полной загрузке, нужно время для маневра. Поэтому со временем моя ŠKODA Fabia приучила меня к аккуратности на обгонах, и как-то отвыкли мы с ней от дерзости. А поразмыслив, я подумала: разве это не плюс для семейного человека?

В сервис мы заезжаем с ней только на ТО и в гости. Единственное обращение по делу произошло примерно



1. Эта простая и лаконичная панель приборов не надоела мне даже за сто с лишним тысяч километров!
2. При необходимости на этом диване ездили трое взрослых, и на долгие расстояния. Все живы!
3. Очень не хватает возможности чтения DVD-дисков, только CD

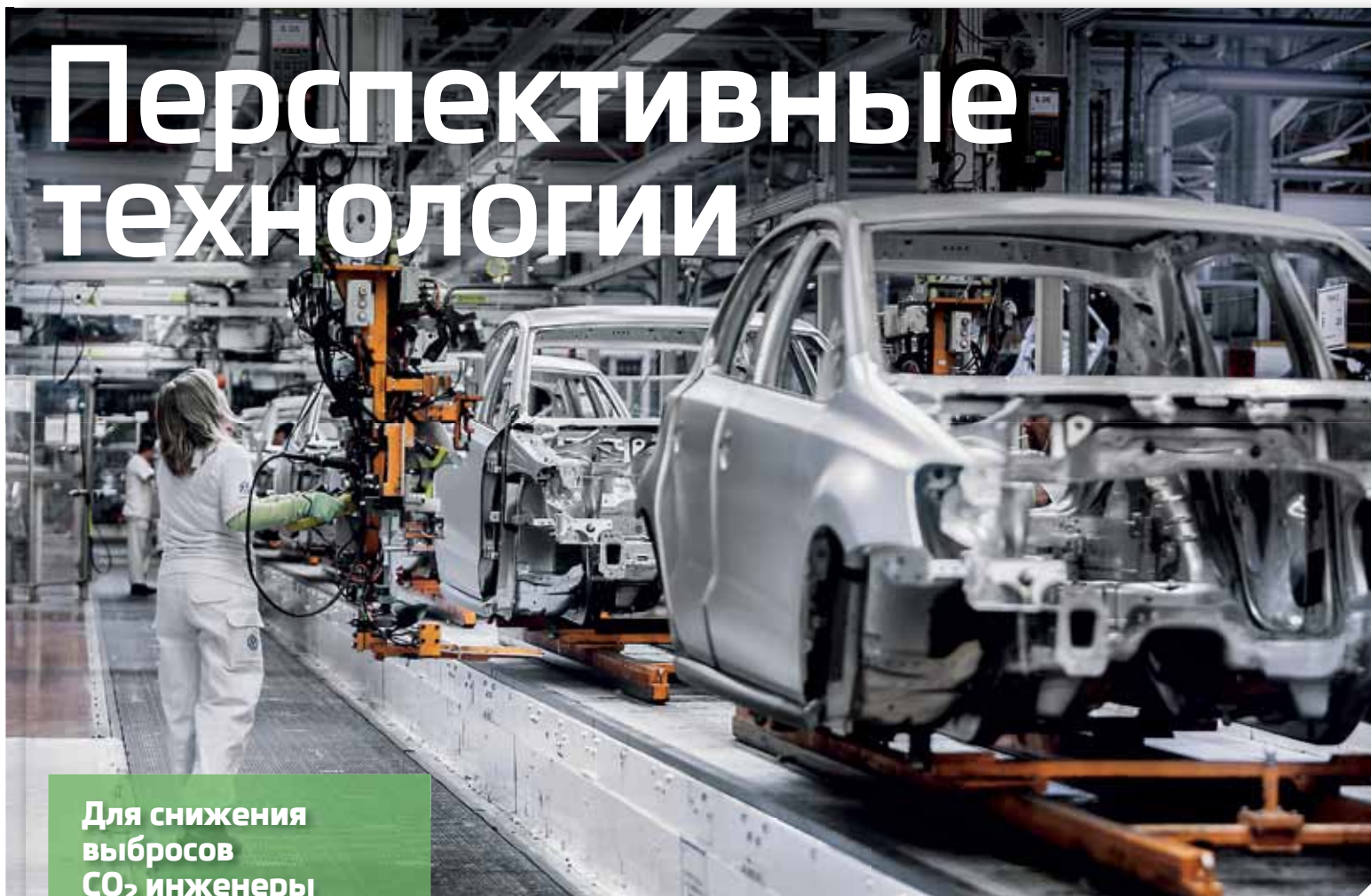
на 80 000 км – нам пришлось сменить оба передних амортизатора: стойки начали по нарастающей скрипеть, и я не стала рисковать, дожидаясь более серьезных поломок. И один раз вышел из строя датчик температуры воздуха: на холостых мотор начал плохо заводится в сильную жару. Простая замена решила этот вопрос без сучка и задоринки. Во всем остальном это настоящий «немец», для которого надежность – это дело чести.

Словом, каждый раз, даже от самого роскошного суперкара, я возвращаюсь к ŠKODA Fabia как домой, в уют и комфорт, а это дорогого стоит. Скажу честно, что сменить машину я подумывала. Но только на такую же: лояльную, породистую, вместительную, потребляющую в умелых руках 4,7 л/100 км пути, красивую и недорогую. Вы таких много знаете? То-то же. Поэтому моя Fabia Combi побежала на вторую сотню тысяч.



Я выбрала самую простую машину для самой простой ежедневной жизни со своей семьей. Вот такую

Перспективные технологии



Для снижения выбросов CO₂ инженеры крупнейших автоконцернов тратят колоссальные средства: счет идет на каждую каплю топлива, каждый киловатт мощности и каждый грамм веса

1. Технология облегченных конструкций раллийного автомобиля Polo R WRC в скором времени найдет применение и в серийных автомобилях концерна Volkswagen. Трехслойная панель капота состоит из двух листов, между которыми находится слой полимера

Создание суперэкономичных двигателей внутреннего сгорания, энергоэффективных коробок передач, гибридных и электроприводов – это, безусловно, один из основных аспектов сокращения уровня вредных выбросов, однако разработчики не забывают и про прогрессивные облегченные конструкции.

На техническом семинаре в Вольфсбурге немецкие инженеры Volkswagen представили свое видение сокращения выбросов CO₂ за счет использования в серийных автомобилях будущего новых материалов кузова и салона. Концерн Volkswagen уже в этом году планирует снизить потребление энергии, расход воды, объем вредных выбросов в атмосферу (в том числе выбросов CO₂) по всем направлениям на 25 %, принимая за точку отсчета 2010 год, а к 2020 году стать самым экологичным автопроизводителем. Так, по данным консалтинговой компании Strategy&, концерн Volkswagen в 2014 году потратил на исследования и разработки \$13,5 млрд, опередив по этому



1



показателю Toyota (\$9,1 млрд), General Motors (\$7,2 млрд) и Honda (\$6,3 млрд).

Облегченные конструкции

Не секрет, что за последние годы уровень комфорта водителя и пассажиров в автомобиле, равно как и уровень пассивной безопасности, существенно вырос. Однако долгое время прогресс в данном направлении был практически невозможен без увеличения массы и габаритов. Посмотрите на смену поколений марок современных автомобилей – новые модели по сравнению с предшественниками почти всегда увеличиваются в габаритах и набирают массу. Однако некоторым даже сравнительно недорогим новинкам удалось избавиться от лишнего веса за счет применения легких конструкций. Например, Volkswagen Golf нынешнего поколения на 100 кг легче предшественника, при этом он стал как безопаснее, так и комфортнее.

Сегодня немецкий концерн реализует технологии облегченных конструкций, накопленные в мелкосерийном производстве. Прототипом служит дорожная версия раллийного Polo R WRC. Его капот изготовлен из трехслойной панели, состоящей из двух стальных листов, между которыми находится термопластичный полимер. Этот материал на 30 % легче стального листа при равном сопротивлении изгибу и деформации – типичный пример технологий, опыт эксплуатации которых накапливается в малой серии, а затем переносится в крупносерийные проекты.

Атермальные нанопокртия

Low-E-Glas – сокращение от Low-Emissivity-Glas (низкое отражение тепла). Так инженеры называют стекло, на поверхность которого нанесен оксидный слой толщиной всего 400 нанометров. Для сравнения:



2, 3. Перспективные разработки: люк, выполненный из атермального стекла с нанесенным на него оксидным слоем, и специальное покрытие пластика передней панели в салоне автомобиля – позволяют существенно уменьшить теплообмен, тем самым меньше нагружать климатическую установку и сокращать выбросы CO₂ в атмосферу

толщина человеческого волоса составляет 80 000 нм. Этот слой выполняет в первую очередь солнцезащитную функцию, так как пропускает коротковолновое излучение, но в то же время отражает длинноволновое инфракрасное излучение.

Проще говоря, летом салон автомобиля будет нагреваться меньше, зимой же в салоне будет лучше сохраняться тепло, в среднем на 15 %. Немного, но при этом снижается нагрузка на климатическую установку, что обеспечивает сокращение выбросов CO₂. Кроме того, люк с атермальным стеклом позволяет отказаться от солнцезащитной шторки и тем самым снизить массу автомобиля.

Светоотражающие пластики

По соображениям безопасности автопроизводители для отделки передней панели салона предпочитают темные поверхности, которые позволяют из-

бежать отражений в ветровом стекле. При этом ни для кого не секрет, что темные поверхности сильнее нагреваются на солнце. Инженеры решают эту проблему с помощью специального покрытия передней панели, которое отражает ИК-излучение.

В состав пластика добавляется пигмент вместо привычной сажи. В то время как сажа поглощает весь солнечный свет (УФ + видимый спектр + ИК), используемая пигментация оксидами металла в большой степени отражает инфракрасную составляющую. Таким образом, удастся существенно уменьшить нагрев поверхности в жаркую солнечную погоду, сохранив при этом черный цвет.

Меньшее энергопотребление климатической установки, в свою очередь, ведет к сокращению выбросов CO₂ и увеличивает запас хода электро- и гибридных моделей.

Новые стандарты

По словам Мартина Винтеркорна, председателя правления Volkswagen AG, в настоящее время покупателям доступны 54 автомобиля Volkswagen, в том числе и модели ŠKODA, уровень выбросов CO₂ которых составляет менее 100 г/км.

324 модели концерна генерируют менее 120 г CO₂. Среди них Golf TDI BlueMotion1, Audi A3 TDI ultra2, а также представители так называемой серии 3 евро, такие как «eco up!», для которых затраты на 100-километровую поездку при немецких ценах на топливо составляют около 3 евро. Мартин Винтеркорн также отметил, что гибридные модели с приводом plug-in Golf GTE4 и Audi A3 Sportback e-tron5 дополнили самый обширный в мире модельный ряд безопасных для окружающей среды электромобилей.



Новая форма ответственности

Взявшись за реформу ГАИ, реформаторы заодно решили внести изменения и в Кодекс об административных правонарушениях, который устанавливает ответственность водителей за нарушения Правил дорожного движения



Предложенных изменений сравнительно немного, а их главная задача – обеспечить наконец механизм сравнительно законного изъятия средств у тех водителей, нарушения Правил которыми зафиксированы в автоматическом режиме. То есть без участия человека. Самым сложным в данном вопросе является установление личности нарушителя – попробуй докажи, кто находился в момент совершения нарушения за рулем! На Западе полиция упорно разыскивает персонально самих нарушителей – по их фотографиям с места нарушения. Подобный розыск хоть и обходится недешево, зато с лихвой компенсируется суммой штрафа. И конечно же, торжеством справедливости.

Купил машину? Ответишь!

У нас же решили долго не мудрить и назначили виновниками нарушений, зафиксированных в автоматическом режиме (и, соответственно, владельцами транспортных средств. При этом в ГАИ руководствовались такой логикой: раз купил автомобиль – то и отвечай за нарушения, которые на нем совершены. Тем более что фотографии нарушений у нас делаются не спереди, а сзади. Да, если фотографировать спереди, будет видно лицо нарушителя. Но в то же время нарушитель может заметить камеру и лишний раз не нарушит. А это потери, как для бюджета, так и для тех, кто может «решить» данную проблему за полцены.

Одним словом, теперь за все ответят автовладельцы. Правда, и для них предусмотрели целый ряд уступок. Прежде всего автовладелец сможет сообщить в компетентные органы данные нарушителя, переложив тем самым всю меру ответственности на другого.



Второй способ избегания наказания – так называемые штрафные баллы наоборот. Такие баллы будут по умолчанию начислять всем водителям – по 150 каждому. И за каждое нарушение, зафиксированное в автоматическом режиме, эти баллы будут отнимать – от 20 до 50 за один раз, в зависимости от серьезности нарушения. (Превышение скорости больше чем на 20 км/ч, нарушение требований дорожных знаков и разметки, непредоставление преимущества пешеходам обойдется в 20 баллов, проезд на красный, нарушение правил обгона и пользования мобилькой, а также за другие нарушения, предусмотренные ч. 2 статьи 122 КоАП, – в 30 баллов, а превышение скорости свыше 50 км/ч и въезд на железнодорожный переезд, когда это запрещено, – в 50 баллов.)

Метод кнута и пряника

Таким образом каждый водитель получит возможность бесплатно получить фотографию своего нарушения от

ПРОЕЗД НА КРАСНЫЙ СВЕТ ИЛИ РАЗГОВОР ПО ТЕЛЕФОНУ ЗА РУЛЕМ ОБОЙДЕТСЯ ВОДИТЕЛЮ В 30 БАЛЛОВ



трех до восьми раз. И только тогда, когда эти баллы закончатся, ему придется заплатить штраф. Определенная логика в этом есть: если тебя в текущем году неоднократно уличали в нарушении Правил, разговорам о какой-то случайности уже никто не поверит. Кстати, с возможной нехваткой полного количества штрафных баллов для погашения того или иного нарушения решили не заморачиваться: даже если у водителя останется всего 10 баллов, а он нарушит на все 50, ему это зачтется в полной мере, и штраф будет считаться погашенным. Но даже если автовладелец влип окончательно, все равно можно сэкономить. Для этого в течение трех дней с момента получения «письма счастья» необходимо уплатить половину назначенного штрафа. Этого будет достаточ-

но для того, чтобы полностью искупить свою вину перед Админкодексом. Кстати, обжалование заочных штрафов никто не отменял. И по ним, как и сейчас, можно будет подавать как жалобы руководству ГАИ, так и иски в суд. В случае подачи соответствующей жалобы или иска срок давности прерывается. Поэтому, даже потратив месяц-другой на судебные тяжбы, все равно можно будет отделаться половиной штрафа. При условии, конечно, что иск будет подан до истечения трехдневного срока со дня получения «письма счастья», а сам штраф, вернее, его половина, будет уплачен сразу же по получении судебного решения. Тому же, кто не оплатит штраф на протяжении месяца, его придется уплатить в тройном размере. (Кстати,

о сумме штрафа. Сейчас в Админкодексе существуют определенные вилки, в пределах которых сотрудники ГАИ вершат правосудие. Законопроект же эти вилки отменяет, оставив только минимальный размер штрафа.) Справедливости ради отметим: штраф останется неизменным, но на него начислят пеню в размере удвоенного штрафа, так что в результате нетерпеливым или забывчивым нарушителям придется заплатить в три раза больше, чем указано в постановлении.

Право на лишение прав

Тем же, кто «забудет» уплатить штраф и после этого, также подготовлен очередной «сюрприз» – лишение прав. По версии, озвученной инициатором данного законопроекта Экой Згуладзе –

зе, – на время до оплаты штрафа, тогда как в самом законопроекте сказано о лишении прав на шесть месяцев. Какая из этих версий будет в окончательной версии закона – пока неизвестно, но вторая кажется более вероятной. Отметим, право лишать водителей прав также хотят передать сотрудникам ГАИ, которые смогут делать это без излишних формальностей и... без суда. Так что вскоре именно работники Госавтоинспекции будут лишать прав и тех, кто своевременно не уплатил штраф, и всех остальных, кто, по их мнению, этого заслужил. Впрочем, главная идея данного законопроекта – привлекать к ответственности не нарушителей, а автовладельцев – еще пять лет назад была на корню разгромлена Конституционным судом. Да и без этого в данный документ еще может быть внесен целый ряд изменений – пока законопроект принят только за основу.



1

1. Идеальным вдохновителем нового подхода к нарушителям ПДД является Эка Згуладзе – первый заместитель министра внутренних дел Украины

2. Если вилка в штрафах – повод для коррупции, как быть с правом инспектора лишать водителей прав?



2



На самый известный в мире фестиваль заряженных автомобилей ŠKODA привезла сразу пять впечатляющих новинок

Встречаемся у озера GTI



1. В этом году в большом спорте у ŠKODA большие перспективы и не менее серьезные задачи. Главная цель – раллийные победы в мире и в Европе
2. Для гостей у ŠKODA всегда припасена порция благодушного настроения!

На самом деле озеро в Австрии, где проходит ежегодный фестиваль спортивных и заряженных автомобилей, называется Вёртерзее. Однако знают его все по настроению в духе GTI, которое царит тут. Мировые производители и частные владельцы привозят на берега Вёртерзее свои детища, чтобы похвастаться ими в категориях «выше, быстрее, сильнее».

Берем числом

И в этом году ŠKODA решила побаловать своих поклонников целой плеядой спортивных моделей. В духе раллийных

амбиций марки ŠKODA показала боевую Fabia R5, стилизованную под спорткар версию Fabia R5 Combi, оригинальный передвижной саунд-центр ŠKODA FUNstar, самую быструю серийную Octavia Combi RS (которая достигает 247 км/ч и разгоняется до 100 км/ч за 6,8 с), а также специальную версию Fabia в тюнинг-пакете Red&Grey Plus. Каждая из них сама по себе была достойна отдельной экспозиции, а вместе они стали современным видением спортивного и тюнингового направления работы чешского бренда.



ЧТОБЫ ЛЕТОМ НЕ КИПЕТЬ

Одна из наиболее популярных проблем в летний сезон – перегрев двигателя. Подчас это обусловлено неисправностями системы охлаждения, но нередко причина еще банальнее: забитые грязью радиаторы неспособны быстро отводить тепло. Чтобы не попасть в неприятную ситуацию в жару, желательно принять превентивные меры. Обратите внимание на состояние радиаторов: их соты должны быть чистыми. Если они забиты легкой пылью, поможет самый простой способ очистки: струей воды под давлением. Правда, учтите, что мойщики могут невзначай повредить соты и латунные трубки. В случае

если «душ» не помог, радиаторы придется снимать. Мы говорим о нем во множественном числе потому, что их действительно несколько: помимо основного, относящегося к системе охлаждения, есть и элемент системы кондиционирования. Как правило, они расположены один за другим, именно поэтому очистка струей воды часто не дает никакого эффекта. Пробыть такой «бутерброд» практически невозможно. С демонтированными радиаторами проще – правда, придется заново заправлять системы охлаждения и кондиционирования. Если и снятые детали невозможно очистить от грязи, а такое бывает, если эту процедуру не выполняли несколько лет подряд,



можно попробовать замочить радиатор в ванне. Но и это не панацея: иногда грязь прикипает настолько серьезно, что деталь приходится менять целиком.

Воск вам поможет!

■ Вы замечали, что кузов сразу после дождя сияет заметно ярче сухого? Секрет прост: вода заполняет мельчайшие дефекты лакокрасочного покрытия, которые присутствуют даже на практически новом автомобиле, и поверхность становится

идеально гладкой. Эффект мокрого кузова можно создать и искусственно с помощью натуральных или синтетических составов. Одним из наиболее популярных способов освежить внешний вид автомобиля остается обработка средствами, содержащими воск карнаубы.



Многие уже поспешили списать восковые составы со счетов, отдавая предпочтение более современным полиролям на полимерной основе. И совершенно зря: поверхность, обработанная воском, имеет самые высокие гидрофобные свойства, а простота применения позволяет сэкономить на услугах профессионалов и выполнять работы самостоятельно. Конечно, надо иметь в виду, что не все восковые составы одинаковы: чтобы снизить себестоимость, некоторые производители разбавляют воск карнаубы более дешевыми сортами, что не может не отражаться на себестоимости. Так что постарайтесь выбрать проверенную автокосметику, которая действительно работает. Как правило, помимо воска в качественные препараты входит и ряд присадок – в том числе защищающие лакокрасочное покрытие от выгорания. Одной обработки хорошим составом на основе воска хватает в среднем на четыре месяца.

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

ДОЛЖНЫ ОПЛАТИТЬ

Мне как потерпевшему в ДТП были причинены телесные повреждения средней тяжести, а автомобиль существенно разбит. На основании решения суда страховая компания виновника частично компенсировала затраты на ремонт моего автомобиля, а в оплате лечения отказала. Законно ли это?
Валерий Александров, Одесская обл.

В соответствии с законом об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев транспортных средств норма об оплате лечения потерпевших прописана таким образом, чтобы, к сожалению, свести эти выплаты к минимуму. В частности, данным законом предусмотрено, что потерпевшим в ДТП возмещаются обоснованные расходы, связанные с их доставкой, размещением, содержанием, диагностикой, лечением, протезированием и реабилитацией в соответствующем заведении здравоохранения, медицинским уходом и лечением в домашних условиях, а также с приобретением лекарственных средств. То есть такие расходы возмещаются только при наличии соответствующих подтверждающих документов. Если же таких документов нет, лечение потерпевшего должно быть оплачено исходя из минимальных норм (регламентных выплат), которые составляют 1/30 размера минимальной месячной зарплаты, установленной на дату наступления страхового случая, за каждый день лечения, подтвержденный соответствующим заведением здравоохранения, но не больше 120 дней.

РАБОТА НА ИЗНОС?

Появилась вибрация на руле, я обратился на сервисную станцию, и мастера мне при беглом осмотре сказали, что дело в шинах, мол, они неравномерно изнашиваются. Предложили дорожную диагностику всей ходовой, но у меня сомнения: если дело в шинах, может, просто поменять покрышки? Не «развод» ли это?

Андрей Исорчук, Киев

Не уверен, что шины могут по всей длине окружности настолько неравномерно изнашиваться, чтобы появилась вибрация (конечно, если вы не тормозили с блокировкой

ЗАКОНОМ НЕ ПРЕДУСМОТРЕНО

Я купил машину по доверенности и сразу же оформил на нее полис «автогражданки». Но меня остановил сотрудник ГАИ, составил протокол по ст. 126 за отсутствие необходимых документов и выписал штраф 500 грн., так как данный полис вступал в силу только на следующий день. Законно ли действовал инспектор в данном случае?

Александр Изиринский, Жмеринка

Согласно п. 2.1 Правил дорожного движения «водитель должен иметь при себе полис (сертификат) обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств». При этом за отсутствие такого полиса ст. 126 Админкодекса предусматривает штраф от 425 до 850 грн. В то же время в данной статье сказано, что данный штраф налагается в случае «управления транспортным средством лицом, которое не имеет при себе либо не предъявило для проверки полис (договор) обязательного страхования гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств...». Отметим, в Правилах не упомянуто, что полис «автогражданки», или, как его еще называют официально, ОСАГО, должен быть действующим, так что формально Правила нарушены не были. Кстати, даже ответственность за наличие недействующего полиса Админкодексом не предусмотрена. А поскольку в данном случае наложено взыскание за нарушение, не прописанное в ПДД, постановление может быть обжаловано в ГАИ либо в суде.

КАК СКВОЗЬ ЗЕМЛЮ...

Автомобиль одного моего родственника просто стоял на парковке возле дома, а утром он его обнаружил одним колесом в глубокой яме – провалился асфальт. Но теперь он никак не может добиться ни от кого правды: в СК ему заявляют, что это не страховой случай, а ЖЭК, конечно, тоже не при делах. Что же делать?

Сергей Ворожко, Кировоград

Для начала нужно обратиться в дорожное управление города или района, которое отвечает за участок, где случилось происшествие. Они должны выдать вам официальный документ о повреждении дорожного покрытия. Но здесь могут возникнуть проблемы, поскольку вы не обратились к ним сразу же, в момент наступления события. Собрав все необходимые документы, нужно подать иск в суд, для того чтобы получить возмещение ущерба, причиненного вашему транспортному средству. Окончательное решение выносит именно судебная инстанция.

колес при спуске с горы на скорости 160 км/ч). Если вибрации не было сразу после замены резины на новую, то в первую очередь следует проверить балансировку колес – благо эта услуга вам обойдется совсем недорого. Редко когда бывает, что на эксплуатируемом автомобиле идеальная балансировка. Дороги же у нас неидеальные, и постоянная езда по ухабам сказывается на балансе колес. После проверки балансировки и ее корректировки необходимо покататься и понаблюдать за изменениями. И уже потом, если возникнет такая необходимость, думать о какой-то сложной диагностике на стенде. Да, и обязательно сделайте обычную проверку ходовой на подъемнике на предмет люфтов и надежности крепления элементов ходовой. Это важно!

СКОЛЬКО КАРТ?

Предстоит путешествие в Италию на автомобиле, на прицепе везем с собой мотоцикл, чтобы там поездить. Нужно ли оформлять «зеленую карту» на мотоцикл тоже?

Анна Резник, Киев

На мотоцикл, равно как на автомобиль и прицеп, необходимо покупать «зеленую карту». «Зеленая карта» подразумевает страхование ответственности владельцев транспортных средств перед третьими лицами за пределами Украины. А ведь мотоцикл – это тоже транспортное средство, и, соответственно, вы можете нанести ущерб имуществу других лиц во время ДТП.

ЖАЛКО КОЛПАК

Машине восемь лет, фары потеряли свой первоначальный кристально прозрачный вид. Мне рекомендуют отполировать их и покрыть защитной специальной пленкой. Но я слышал, что от полировки в будущем сильно страдает сам колпак фары. Как поступить?

Дмитрий Линчук, Киев

Уверен, если вы обратитесь к специалистам, то фары будут отполированы и иметь внешний вид как новые. Конечно, есть риск перегреть пластик фар, который изменит структуру и прозрачность – в таком случае вернуть фарам их вид, а значит, и работоспособность, сможет только замена.

ЦЕНЫ БЫВАЮТ РАЗНЫЕ

Почему при мониторинге стоимости на полисы ОСАГО так существенно различаются цены? Ведь стоимость этих страховок должна регулироваться законом, а получается так, что каждый из участников рынка все равно добавляет к этой цифре что-то свое. А в итоге выплатят все равно лимит!

Виктор Петров, Житомир

Действительно, даже такой простой, казалось бы, вид страхового продукта, как ОСАГО, имеет свои нюансы. Они обусловлены тем, что компании по-разному реализуют свои полномочия. Я бы разделил участников страхового рынка на три условные группы:

- компании, которые не заинтересованы в продаже полисов ОСАГО, так как считают это невыгодным или нецелесообразным. Они предлагают просто базовый платеж без скидок и не сильно расстраиваются, если им не удастся продать ОСАГО;
- компании, которые действительно заинтересованы продавать ОСАГО эффективно, но работают «по закону». И если государство разрешает давать, например, 20% скидки, эти страховые компании и дадут клиенту обозначенные максимум 20%;
- компании, которые готовы рисковать ради привлечения больших денег. Они не обращают внимания на ограничения государства, дают запрещенные цены, рискуя при этом потерять лицензию. Как будут выплачивать страховые возмещения страховые компании из последней группы – вопрос риторический.

ЕСТЬ КОНТАКТ!

Говорят, что контактная мойка губительна для лакокрасочного покрытия. Но ведь и при обычной мойке машину после вытирают тряпками, порой сомнительной частоты. Так какая мойка все-таки безопаснее?

Роман Тимконюк, Ровно

В процессе контактной мойки лакокрасочное покрытие автомобиля действительно подвержено механическим повреждениям. Они связаны с механическим контактом абразивных частей грязи (песка) с ЛКП. Во время мойки мочалкой или тряпкой слой грязи, содержащий такой абразив, буквально растирается по поверхности кузова, после чего его большая часть смывается водой или остается на той же тряпке. В итоге ваша мочалка или тряпка работает как наждачка из песка и грязи. Происходит повреждение поверхности, невидимое с первого раза. Однако уже через 5–10 моек на чистом новом автомобиле, а уж тем более на неновой машине, явно видны разводы. Как будто кто-то действительно потер автомобиль наждачкой.

КАКОЕ ТАМ ЧИСЛО?

Правда ли, что на высокооктановом топливе (например, А-98) расход будет ниже, чем на обычном 95-м? У меня как-то нет настроения особо экспериментировать с топливом, но многие коллеги-водители считают, что я зря переживаю.

Виталий М., по e-mail

Все зависит от характеристик двигателя и рекомендаций производителя автомобиля. Соблюдайте их, и расход будет оптимальным. Дело в том, что октановое число прямо пропорционально связано со степенью сжатия в цилиндрах, при которой топливо воспламеняется. Таким образом, более современные двигатели, имеющие большую степень сжатия, рассчитаны на бензин с высшим октановым числом, и наоборот. Большая степень сжатия, в свою очередь, дает возможность получить больший КПД, добиться лучших характеристик горения. И если такой двигатель эксплуатировать на топливе с меньшим октановым числом, он будет работать менее эффективно, а тогда водитель будет больше «педальировать» акселератор и расход возрастет. Смещения показателей будут, как правило, незначительными, но могут быть и более заметны: все зависит от объема двигателя и стиля езды водителя.

В НАШУ ПОЛЬЗУ

Слышал, что у нас ввели штрафные баллы и их будут отнимать у тех, кто попадет на автоматической фотовидеофиксации. А что будут делать, если осталось 10 баллов, а отнять нужно 20 или 30?

Борис Воронков, Полтавская обл.

Пока это только законопроект, правда уже принятый в первом чтении. Отнимать за каждое нарушение (в зависимости от его тяжести) будут от 30 до 50 баллов. И даже если число начисленных штрафных баллов будет превышать имеющийся остаток, эти баллы будут зачтены без каких-либо дополнительных санкций. То есть если при наличии у водителя 10 баллов, ему начислят 50, этого будет достаточно для полного «расчета» за данное нарушение. И только со следующего нарушения, зафиксированного в автоматическом режиме, водителю собираются присылать «письма счастья». Пока данный закон еще не принят, но есть все основания полагать, что вышеупомянутая норма останется без изменений.



120 лет

на войне
успеха



В этом году компания ŠKODA отмечает несколько знаменательных дат, главной среди которых является 120-летие со дня появления материнского бренда Laurint&Klement

История книготорговца и заядлого велосипедиста Вацлава Клемента близка по своему сюжету знаменитому случаю, произошедшему с Ферруччо Ламборгини. Будущий основатель компании Lamborghini пожаловался Энцо Феррари на дефекты его машины. На что Комендаторе без обиняков порекомендовал соотечественнику заниматься своими тракто-

рами. Примерно в том же духе поступил представитель немецкой велосипедной компании Seidel&Naumann, когда к ним обратился Клемент в надежде устроить бракованную деталь. Даже не открывая письма, менеджер предложил автору «написать письмо на языке, который мы понимаем», то есть не на чешском, а на немецком. Достоверно неизвестно, какотреагировал Клемент, когда он получил подобный ответ. Однако, будучи человеком энергичным и целеустремленным, он немедленно решил действовать. Часть своего книжного магазина Клемент отвел под велосипедную мастерскую. И уже через несколько дней у него появились первые клиенты.

К тому времени Вацлав Лаурин вместе с компаньоном уже имел небольшую мастерскую, где они не только ремонтировали велосипеды, но и пытались организовать мелкосерийное производство. Узнав о появлении конкурента, Лаурин попросил своего друга организовать с ним встречу. Как долго общались два Вацлава между собой и о чем шла беседа, мы никогда не узнаем. Важно другое. Когда они сядили за стол переговоров, это были два человека – Лаурин и Клемент, а когда покидали встречу, они были как одно целое.

После проведения всех необходимых приготовлений 30 сентября 1895 года компаньоны отправились в мэрию Млада-Болеслава, чтобы получить разрешение на организацию механической мастерской. В начале декабря два рабочих, один подмастерье и, конечно же, два владельца приступили к работе. Этот небольшой коллектив в начале нового, 1896 года пополнился еще шестью рабочими. В том же году на свет появился первый велосипед собственной конструкции с патристическим названием Slavia, идеально соответствовавшим царившим в то время народным настроениям. В комплекте к каждому велосипеду прилагались кожаная сумка с набором ключей, масленка, насос, набор для ре-



1. Вацлав Клемент (1868–1938) до создания собственной компании был управляющим книжного магазина
2. Вацлав Лаурин (1865–1930) в 1893 г. получил диплом паровозного механика



монта шин и надежный звонок. Кроме того, покупатель получал письменную гарантию на два года эксплуатации и год гарантии на шины, что для того времени было крайне редким предложением. За первые два года компания Laurin&Klement освоила производство пяти моделей.

Важным событием в истории развития компании стало путешествие

Клемента в Париж. Столица Франции произвела на Вацлава неизгладимое впечатление обилием разнообразного транспорта, в том числе мотоциклов. Познакомившись с оригинальной конструкцией братьев Мишеля и Эжена Вернеров, Клемент загорелся идеей наладить производство подобных машин в Чехии. Из увлекательной поездки он вернулся с мотоциклом Werner Freres & Cie., купленным прямо на фабрике. Идея настолько захватила обоих Вацлавов, что уже в 1899 году был построен первый мотоцикл Slavia, а к 1905 году слава о них гремела по всей Европе.

От двух к четырем колесам

Но если вы думаете, что Лаурин и Клемент ограничились исключительно двухколесной техникой, вы глубоко заблуждаетесь. В том же 1899 году в местном журнале «Велосипедист» появилась статья о новинках компании Laurin&Klement, где помимо нового мо-



3. Велосипед Slavia компании Laurin & Klement образца 1899 г.
4. Спортивный мотоцикл Type L с заниженной рамой (1904 г.)
5. Вацлав Вондрич на мотоцикле L & K, победитель кубка Гордона Беннета, Франция, 1905 г.



Трехколесный мотоцикл Type LW образца 1911 г. Литера W в названии модели обозначала двигатель с водяным охлаждением



тоцикла Slavia была представлена его трехколесная версия. Наладив производство мотоциклов, Лаурин и Клемент начали подумывать о создании собственного автомобиля. Причем, еще только утвердившись в этой мысли, компаньоны в фирменном проспекте 1900 года смело нарекли свою компанию «Завод Laurin&Klement по выпуску велосипедов и мотоциклов Slavia, автомобилей в Млада-Болеславе». От идеи до ее реализации прошло целых пять лет. Первые два экземпляра легковых автомобилей марки Laurin&Klement были готовы к концу 1905 года. По аналогии со многими аналогичными конструкциями первенец получил имя Type A Voiturette, что в переводе с французского обозначало «легкая коляска», «повозка». В январе 1906 года машины прошли всесторонние испытания и были одобрены к серийному выпуску. Весной Voiturette представили широкой общественности на автосалоне в Праге. Первенец новой чешской марки занимал центральное место у входа в выставочный павильон, вызывая живой интерес

публики. Цена Voiturette составляла всего 3600 крон, что по сравнению с конкурентами было настоящим подарком. Неудивительно, что от желающих приобрести легкий и изящный автомобиль не было отбоя. Интересно, что первым крупным клиентом стал мюнхенский бизнесмен, заказавший сразу 75 экземпляров Type A.

От А до Е

Voiturette представлял собой простую и надежную конструкцию с двухместным кузовом и складной брезентовой крышей, защищавшей водителя и пассажира от непогоды. Двухцилиндровый четырехтактный V-образный мотор водяного охлаждения располагался непосредственно за передней осью и работал в паре с трехскоростной коробкой передач. Привод осуществлялся на заднюю ось. Рабочий объем двигателя составлял один литр, а максимальная мощность достигала семи лошадиных сил. Большинство автомобилей имели привычный в наши дни карданный вал, но по заказу трех клиентов были изготовлены варианты с цепным приводом. В мае компания Laurin&Klement предложила покупателям вторую модель – Type B, которая стоила уже 4200 крон. Главное отличие новинки заключалось в увеличенном рабочем объеме мото-

ра, который вырос до 1,4 литра. Кроме того, расширилась гамма кузовов, пополнившаяся четырехместной версией с увеличенной колесной базой, развозным фургоном и легким грузовичком. За три года Laurin&Klement выпустил 250 экземпляров модели Type B, что являлось очень хорошим результатом для тех лет. В сентябре того же года появилась третья модель – Type C. Несмотря на то что в ее конструкции использовались узлы и агрегаты двух предыдущих моделей, это был более крупный автомобиль с более мощным двухлитровым 12-сильным мотором. Вообще 1906 год оказался богатым на премьеры. Очередной представитель семьи Laurin&Klement, получивший

вполне логичное обозначение Type D, первым в истории марки примерил 4-цилиндровый двигатель. Справедливости ради стоит отметить, автомобиль был изготовлен всего в двух экземплярах и использовался исключительно в экспериментальных целях. В конце декабря закончили работу над первым 4,5-литровым мотором, легшим в основу конструкции следующей модели – Type E. Как и большинство бензиновых двигателей тех лет, он имел два блока цилиндров и T-образные головки блоков с двумя распредвалами и боковым расположением клапанов. Пять моделей за один год – выдающийся результат для такой молодой компании.



В сентябре 1906 года один из инженеров компании на серийном Laurin&Klement Type A принял участие в гонках на призы «Немецкого автомобильного клуба» и завоевал первую в истории марки золотую медаль. Еще одна машина получила серебряную медаль в соревнованиях по подъему на холм в австрийских Альпах. Коммерческий и спортивный успехи автомобилей Laurin&Klement продемонстрировали, что первые шаги компании в области создания четырехколесных транспортных средств оказались весьма удачными.

Смена формы собственности

Параллельно с расширением автомобильного производства компания Laurin&Klement наладила выпуск стационарных двигателей, которые пользовались хорошим спросом при изготовлении станков и механизмов. Завод рос и стремительно набирал обороты. Появились новый токарный цех, склад, сборочный цех, ремонтная мастерская, покрасочный и литейный цеха. Пара-



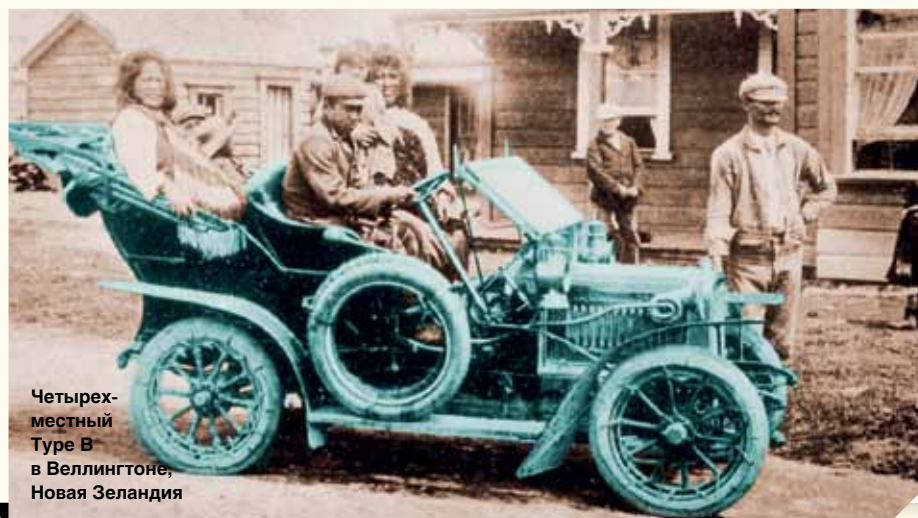
Laurin&Klement Type G (1908–1914 гг.) в музее ŠKODA сегодня



Продукция компании Laurin&Klement на выставке автомобилей и мотоциклов в Париже, 1906 г.

доксально, но стремительное развитие автомобильного направления деятельности компании принесло не только успех, но и проблемы. Производство нуждалось в расширении, новых площадях, цехах, людях, одним словом, в инвестициях. Конечно же, можно было бы развиваться шаг за шагом, по мере увеличения продаж и прибыли, но Вацлав Клемент решил найти иное решение этой задачи. Сев на велосипед, он отправился к друзьям и кредиторам с целью одолжить денег на развитие компании. Самым быстрым способом избавления от финансовых проблем был выпуск и продажа акций. С одной стороны, компания получила бы необходимые для развития средства, но это также означало бы потерю свободы и независимости в принятии решений, а возможно, и контроля над компанией. Тем не менее Лаурин и Клемент решились на этот жизненно важный для компании шаг. Так, 1 января 1907 года партнеры начали процесс трансформации компании, а 19 июля того же года было официально зарегистрировано «Акционерное общество Laurin&Klement». Совет директоров состоял из 10 крупных акционеров, в том числе нескольких банкиров и предпринимателей. Лаурин и Клемент остались у руля компании: первый стал главным инженером, второй – директором предприятия. Помимо заработной платы компаньоны гарантированно получали 10 % годовой прибыли. По условиям трудового соглашения, подписанного на 10 лет, Лаурин и Клемент обязались в случае ухода не создавать машин и не работать в автомобильных компаниях.

(Продолжение следует.)



Четырехместный Type B в Веллингтоне, Новая Зеландия

ŠKODA Motorsport 2015: с места в карьер

Одной из загадок на старте раллийного сезона 2015 года были планы заводской команды ŠKODA. К чешскому коллективу всегда прикован немалый интерес, а на носу был дебют Fabia R5. Новую машину в Млада-Болеславе готовили более года, но о четких планах команды не было

известно
очень
долго



Ударная сила ŠKODA Motorsport в сезоне 2015 года: Эсапекка Лаппи, Янне Ферм, Ян Копецки, Павел Дреслер, Понтус Тидеманд, Эмиль Аксельсон

Предполагалось, что Fabia R5 выйдет на свой первый старт лишь в середине лета, но в апреле ŠKODA Motorsport наконец-то выступила с объявлением внушительных планов на сезон: борьба за титулы планируется сразу на трех направлениях, каждый из которых имеет огромную важность для коллектива. Для чехов сезон, по сути, начался в далекой Новой Зеландии. Там стартовал Азиатско-Тихоокеанский

чемпионат по ралли (APRC), где последние два года не было равных ŠKODA. Как и прежде, интересы чешской команды на дальнем фронте поручено защищать индийскому коллективу Team MRF. Его состав на этот раз пополнили Гаурав Гилл, опытный местный гонщик, и Понтус Тидеманд – пилоты стартовали на ŠKODA Fabia S2000, которая доживает свои последние месяцы на раллийном рынке.

На шведа были возложены особые надежды, ведь ŠKODA видит в нем перспективного гонщика. И «обучение» Понтуса началось на мажорной ноте. Несмотря на то что у Гаурава намного больший опыт выступления в Новой Зеландии, индус оказался медленнее. Шведский пилот ровно выступал по ходу всего этапа и добыл уверенную победу. А вот Гиллу пришлось попотеть, чтобы финишировать хотя бы вторым. Дело в том, что в первый день

гонки Гаурава подвел привод, из-за чего он потерял около пяти минут. Но к чести пилота, он продолжил борьбу в очень высоком темпе и буквально на финише обогнал Майкла Янга на Subaru.

Победный дубль оказался лишь заправкой для ŠKODA Motorsport. После объявления планов на сезон события обрушились на коллектив нескончаемым потоком: едва ли не на каждой неделе происходили важные события. И главное из них прошло в Чехии на этапе местного чемпионата: Ян Копецки вышел на старт Rallye Šumava Klatovy на ŠKODA Fabia R5!

Дебют новой техники состоялся раньше. С этим ŠKODA преуспела, но важно было то, насколько же хорошо она подготовила машину к стартам. Их конкуренты по машинам класса R5 получили разный опыт первых гонок: были как успехи, так и откровенные неудачи. В итоге оказалось, что чехов можно зачислять в ряды первых. Копецки отлично знаком с чешскими трассами: на них он выступает практически безошибочно и уже давно не может найти себе достойных конкурентов. И переход с Fabia S2000 на Fabia R5 не повлиял на эту ситуацию. Rallye Šumava Klatovy прошло при полном доминировании Яна. Копецки выиграл 11 из 12 спецучастков, а ближайший конкурент – Бриан Буффье на Citroën DS3 R5 – уступил ему полторы минуты!

Надежды соперников Копецки были связаны с ненадежностью техники. Все-таки Ян проводил за рулем Fabia R5 первую гонку – могли проявиться непредвиденные детские болезни. Но чешский коллектив сделал все правильно: длительные месяцы подготовки и тысячи километров на тестах принесли требуемый результат. Кроме того, дебют Fabia R5 оказался даже успешнее дебюта Fabia S2000 – в январе 2009 года Копецки не смог переиграть опытных конкурентов на сложнейшем ралли Монте-Карло.

Еще одним доказательством высокого качества ŠKODA Fabia R5 стало то, что уже через несколько дней после победы Копецки на такой же машине победу на этапе чемпионата Австрии отпраздновал Раймунд Баумшлягер. Австриец доверился чехам и стал первым клиентом, выступившим на новой технике. И не прогадал. Раймунд выиграл много гонок на Fabia S2000, а Fabia R5, похоже, подарит ему новый титул чемпиона страны. Полузаводская команда BRR отлично справилась с работой и доводкой свежее автомобиля, а Баумшлягер легко справился со своей задачей. Конкуренция? Ее не было и близко – ближайший соперник проиграл более двух минут.

Таким образом, в первые же недели ŠKODA доказала, что она готова к борьбе на всех фронтах. В чемпионате Чехии ситуацию под контролем наверняка удержит Ян Копецки, а победа Баумшлягера словно намекает, что количество частных пилотов на Fabia R5 в этом году может превзойти все ожидания. Такая история уже случилась с S2000 – в этом классе у чехов практически не было конкурентов, а количество этих машин на трассах по всему миру даже сложно было считать.

Будущее у Fabia R5 очень перспективное, но и об уже устаревшей модели ŠKODA пока не забывает. Большую часть сезона в APRC Тидеманд и Гилл

проведут именно на Fabia S2000, и лишь под конец сезона зрители дальневосточного чемпионата увидят в бою новую технику.

Пока же дела у дуэта Team MRF складываются отлично. После дубля в Новой Зеландии Тидеманд и Гилл отправились в Новую Каледонию, где вновь только они реально претендовали на победу. И у Понтуса снова было больше шансов выиграть, но вот обидный прокол лишил его двух драгоценных минут, которые отыграть он попросту не успел: Гаурав победил на втором этапе.

После оглушительного старта сезона ŠKODA Motorsport предстояло выйти на еще один важный старт. Эсапекка Лаппи и вездесущий Понтус Тидеманд должны были стартовать в ралли Португалии. Это был дебют Fabia R5 в чемпионате мира по ралли – силу новой техники предстояло доказать и на мировом уровне.

Два скандинавских гонщика взвешенно подходили к старту чемпионата. Ни Лаппи, ни Понтус не обещали борьбы за победу с первых же этапов. Тем более что класс соперников был несоизмеримо выше. Ближайшие месяцы покажут, насколько хорошо чешская команда проявит себя на таком высоком уровне. Но как бы там ни было, сомнений нет – на раллийном рынке появился серьезный конкурент, который может по праву рассчитывать на громкие успехи.



В дебютном для ŠKODA Fabia R5 в зачете WRC2 Эсапекка Лаппи (на фото) стал вторым, а Понтус Тидеманд – третьим

ФРЕДДИ ЛОЙКС, «король» Бельгии



Команда ŠKODA в последние годы прочно обосновалась во втором по значимости раллийном классе. Именно ее Fabia S2000 стала незаменимым помощником в разных региональных первенствах. Ведь по сути чехи праздновали успехи не только заводских пилотов в IRC, чемпионате Европы или других важных сериях – в актив входили и многочисленные победы частников. И одним из самых успешных из них стал Фредди Лойкс

У бельгийца складывается весьма удачная карьера, несмотря на то, что он был далек от успехов мировой значимости. Пилот набирался опыта в разных соревнованиях, а в последние годы о нем узнавали все больше и больше болельщиков. И эти его успехи были неразрывно связаны со ŠKODA Fabia S2000. Когда на раллийном рынке появилась эта знаменитая модель, у Фредди за плечами было практически 20 лет опыта в ралли. За руль карта он сел в возрасте 15 лет – в далеком 1985 году, а со временем купил Lancia Delta группы N, на которой и проехал первые километры в ралли. Во все времена это была самая популярная схема для попадания

в большой автоспорт. Вот только не все юные гонщики смогли раскрыть свой потенциал в первые годы и обратить на себя внимание больших коллективов. У Фредди это получилось весьма быстро: уже в 1993 году он дебютировал в чемпионате мира по ралли за бельгийскую команду Opel. Первые шаги в WRC были сделаны на моноприводной технике. В таких условиях сложно было добиться чего-то весомого, но Лойксу хватило трех лет, чтобы улучшить свою езду и перейти в заводскую команду Toyota. Новое сотрудничество завершилось несколькими подиумами, но прыгнуть выше головы бельгиец не сумел. Свою карьеру в мировом первенстве Бы-

стрый Фредди завершил в 2004 году – после того, как сменил несколько команд. По правде говоря, он был не в тех коллективах, в которых мог бы добиться громких успехов, поэтому пришлось ждать...

Несколько лет у Лойкса не было средств для регулярных выступлений на высоком уровне. Прорыв произошел с возникновением серии Intercontinental Rally Challenge (IRC), которая быстро стала главной в Европе и пользовалась огромной популярностью. Первые свои успехи там Фредди добыл с командой Peugeot, но затем в 2009 году на рынке появилась ŠKODA Fabia S2000.

Бельгиец перетерпел год, чтобы удостовериться в качестве нового автомобиля, а потом стал одним из пилотов заводского коллектива ŠKODA. В 2010 году прошел удивительный сезон в IRC. Главными претендентами на победу были два первых номера ŠKODA – Юхо Хянинен и Ян Копецки. Два гонщика выступали сильно, подгоняли друг друга, но вот на отдельных этапах многое зависело от того, выйдет ли на старт Лойкс.

Фредди из-за недостатка средств выступил лишь на четырех этапах, но так, что успехи его напарников в серии вызвали большие сомнения. Когда на трассе оказывался бельгиец, то его сложно было одолеть. Так, дебютировал он только посреди сезона на своем родном Ралли Ипра. Лойкс давно про-



сто не знал себе равных на этом этапе, а Fabia S2000 лишь помогла ему вновь выиграть.

Следующая из немногочисленных гонок бельгийца прошла на Мадейре, где ему вновь не было равных, а вот на чешском этапе Барум Ралли Элин борьба была намного интереснее. В этой гонке уже Ян Копецки был фаворитом, что он и подтвердил на старте гонки. В целом чех контролировал свое преимущество, но до финиша не дотерпел – авария за три спецучастка до окончания этапа.

В этот момент на первый план вышли пилоты, которые ранее боролись за второе место: Лойкс, Буффье и Хянинен. Из этой тройцы выдержку проявил

Фредди, который был не самым быстрым из них на каждом допе, но зато выступал стабильно. В итоге – третья победа из трех попыток в IRC-2010!

А его четвертый этап, который прошел в Сан-Ремо, принес ему «лишь» третье место.

В том сезоне Лойкс не смог стать чемпионом лишь из-за малого количества стартов. Такую программу благодаря своим удачным выступлениям он получил в 2011 году, но был уже не столь удачливым: одна победа в Бельгии и четвертое место по итогам всего сезона, который был гораздо более многообещающим.

Тем не менее Лойкс продолжил выступать на ŠKODA Fabia S2000. В основном его выбор падал на эту технику, которая не подводила его многие годы. В середине мая 2015 года Фредди провел свою последнюю гонку на этой машине. На этап национального первенства Бельгии он подготовил специальную раскраску, которая говорила об успехах пилота на Fabia S2000: 35 стартов, 12 побед в абсолютном зачете, восемь побед на международном уровне. Быстрый Фредди победно попрощался с хорошо знакомым ему автомобилем. Теперь же его цель – новые успехи на Fabia R5.



Очередной подиум, Ралли Бельгии 2014 года. Фредди Лойкс третий



ПЕРЕКРЕСТОК МИРОВ

Три дня и две ночи – не такой уж большой срок, но и этого времени хватит, чтобы отведать испанских, британских и марокканских специалитетов. Благо есть такие места на земле, где вышеупомянутые страны разделяют лишь считанные часы и даже минуты. И самолет вам не понадобится. Достаточно автомобиля и парома

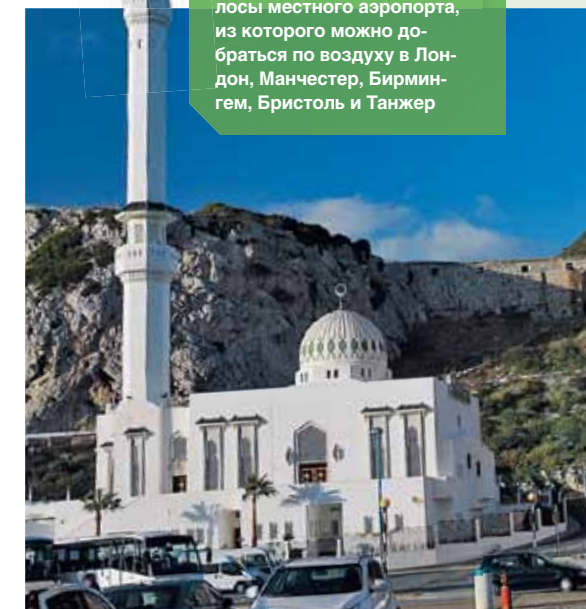


Малага - Марбелья -
Гибралтар - Танжер - Асила



Гибралтар начинается со взлетно-посадочной полосы местного аэропорта, из которого можно добраться по воздуху в Лондон, Манчестер, Бирмингем, Бристоль и Танжер

Асила – как картинка абстрактной живописи. Каждую весну здесь проходит фестиваль живописи



З ащитное ограждение было уже убрано. Я видел, как оператор потянулся к кнопке. Еще какие-то мгновения, и аппарат парома, связывающего Африку и Европу, оторвется от причала. А это значит, что придется три часа ждать следующего рейса. Целых три часа в порту Танжера среди назойливых и жуликоватых марокканских пограничников и таможенников, в сравнении с которыми известный знаток четырехсот сравнительно честных способов отъема денег у населения Остап Бендер – безгрешный младенец. Перспектива еще та! Но вдруг время, летевшее до этого момента галопом, как будто замедлило ход... У нас забирают билеты. Последняя проверка паспортов, и мы, возбужденные адреналином, за-

скакиваем в трюм буквально под гудок парома. Можно выдохнуть, подняться в пассажирский салон и вспомнить все, что увидел и пережил за последнюю пару дней.

Где много-много диких обезьян

В одном популярном советском фильме утверждалось, что их много в Бразилии. Но речь сейчас пойдет не об этой южноамериканской стране, а о месте, расположенном гораздо восточнее и севернее, – Гибралтаре. Ворота на этот краешек земли закрыты даже для людей, обладающих многократным «шенгеном». Для того чтобы беспрепятственно посетить территорию Великобритании, нужно отдельно получить британскую визу.



В городе Асила две построенные португальцами крепости, на океанском берегу – Борх аль-Бхар и в самом центре Борх аль-Камра



Рынок рядом с Асилой. На африканском базаре можно купить все. Или почти все

Добираться сюда, пожалуй, удобнее всего из испанской Малаги. Длина пути – 135 км. Шоссе вьется вдоль живописного побережья с симпатичными рыбацкими деревушками, песчаными пляжами и прочими средиземноморскими прелестями. В отличие от пассажиров, клюющих носом после раннего подъема и 5-часового перелета, новенькая Octavia Scout – сама бодрость. Ловкая, комфортабельная и быстрая, она скоро отсчитывает минутки и километры. Полтора часа пути, проведенные в непринужденном рулении и созерцании местных красот, пролетели практически незаметно. Уже на подъезде к испанскому пограничному городку Эл-Сабаль виден растущий из морской бирюзы серо-зеленый горб заветной Гибралтарской скалы. Мы делаем еще несколько петель по приморской дорожке и пристраиваемся в хвост очереди. Пока еще не высокий сезон, машин совсем немного. Пограничники обе-

их сторон не проявляют особого внимания к твоей персоне. Получаешь прямоугольный, с изображением герба Елизаветы второй штамп в загранпаспорт – и welcome в Великобританию. Это какой-то сюрреализм, братцы! Пейзаж южный, но начинка совсем из другого мира. Цены на заправках обозначены в английских фунтах. То тут, то там встречаются характерные для Британии тумбы королевской почты и красные телефонные будки. По улицам расхаживают бобби в аутентичных шлемах-котелках. Как будто ты попал на съемки современного сериала про Шерлока Холмса. И прелесть в том, что этот «съемочный павильон» занимает весьма компактную территорию в 6,5 км². Три десятка расположенных на ней улиц и переулков можно изучить до дыр за день-другой.

А развлечений здесь масса на любой вкус и кошелек. Для тех, кто увлекается военной историей, – музеи, форты, тоннели, катакомбы. Любителей экзотических растений имеет все шансы заинтересовать ботанический сад Аламеда. Шопоголикам – добро пожаловать на Мэйн-роуд с ее магазинами беспошлинной торговли. И всем без исключения я советую купить на Рэд-Сандс-роуд билет на фуникулер и подняться на вершину скалы. Мало того что отсюда открывается потрясающий вид на пролив, а в ясную погоду и на африканский берег, так вы еще окажетесь в компании с проживающими здесь макаками. Их действительно



много, порядка 160 особей. Единственные в Европе дикоживущие приматы ведут себя со всей обезьяньей непосредственностью. Хитрые и любопытные, они без стеснения интересуются содержимым сумок посетителей, в связи с чем туристам категорически не рекомендуется носить и выставлять на показ пластиковые пакеты, в которых, по мнению наших меньших братьев, может оказаться что-нибудь вкусненькое. Но по большому счету звери дружелюбны и развлекают себя сами. Будучи взрослым, можно наблюдать за их играми часами, а уж дети рядом с мартышками просто визжат от восторга. В общем, впечатлений море! Но разве ими наешься досыта? Всегда мало. Тем

ТАНЖЕР – НАСТОЯЩАЯ АРАБСКАЯ СКАЗКА, СО СВОИМИ АЛАДДИНАМИ, ХИТРЫМИ ТОРГОВЦАМИ И РАЗБОЙНИКАМИ



Трехколесный грузовичок в данном случае используется как маршрутное такси. Для этих мест – обычное дело



более когда за проливом так соблазнительно маячит Африка.

Одним глазком

На Черный континент можно отправиться непосредственно с Гибралтара, однако быстрее, дешевле и познавательнее доехать до испанского города Тарифа и сесть на паром там. Это уникальное место. Самая южная точка Испании, да и всей Европы, где встречаются два континента, Средиземное море и Атлантика. Настоящий пуп земли!

И уже здесь явственно чувствуется близость Северной Африки. Тут такие же низкорослые выбеленные дома на узких центральных улочках, вытекающие из кафешек густые и пряные ароматы специй и, главное, какой-то необычайно теплый воздух. И уже хочется туда – через пролив, где все может быть еще сочнее и вкуснее. Однако на деле марокканская действительность оказалась далеко не такой прекрасной, как я ее себе рисовал. Кадры решают все, утверждала одна очень известная историческая личность. В Марокко с «кадрами» может и не повезти. Будь я театральным критиком, возможно, и оценил бы исполнительское мастерство тех, кто встречал нас на таможне, но как турист предпочел бы более формальное и скорое общение. Чтобы к тебе не подходили неопрятно одетые личности с заросшими щетиной физио-

Скоростной паром-катамаран испанской компании FRS ходит из Тарифы в Танжер каждые два часа, пять раз в день



Страна контрастов!
Трущобы бедняков
в Марокко частенько
соседствуют
с дорогим жильем
обеспеченных
граждан



номиями и не пытались научить двум арабским словам за деньги. И чтобы проверка паспорта и штамп в нем были бесплатными. Для нас они такими не стали, тем не менее мы провели на границе полтора часа. И избежать, похоже, невозможно. Мы покинули порт и въехали в Танжер, когда голос муэдзина призывал к дневному намазу. Но улицы не опустели. Машины вокруг – бурлящее, непредсказуемое в своих желаниях море. Остановиться на перекрестке, развернуться через сплошную здесь в порядке вещей. Уворачиваться от местных помогают лишь «боевой» киевский опыт и невысокие скорости. Мне кажется, что если бы они гоняли, как мы, то перебили бы друг друга всего за пару дней. Но полиция на страже. За соблюдением скоростного режима на выезде из Танжера следят заставы, вооруженные жезлами и огнестрельным оружием. Благо есть в Марокко города и поспокойнее. Несмотря на свое бурное пиратское прошлое, сегодняшняя Асила выглядит весьма миролюбиво. Сытые туристами торговцы коврами и сувенирами провожают тебя полусонным взглядом. И в общем, ничто не мешает забраться на щербатую стену средневековой португальской крепости, вдохнуть океанского воздуха, глядя на волны, вылизывающие белые песчаные пляжи. Красота! Но увы, эта добрая порция благодати очень скоро растворилась по пути обратно в Танжер и во время нового общения с таможенной братией. Сначала навигатор, не иначе как в по-

ПО ДОБРОЙ ТРАДИЦИИ МОРЕПЛАВАТЕЛЕЙ ВСТРЕЧАЕТ И ПРОВОЖАЕТ СПАСИТЕЛЬ

исках кратчайшей дороги, завел нас на какую-то стройку. Бедный Scout! Даже ему с его полным приводом и клиренсом в 171 мм не понравилась такая идея. Мы выбрались на шоссе по уши в грязи. Другому экипажу повезло меньше – в нашпигованной мусором глиняной каше они пробили два колеса. А потом была беседа с «милыми» неторопливыми пограничниками... Чем закончилось путешествие, вы уже знаете. Могу добавить, что снова в Марокко ехать не готов. Буду изучать эту страну как прежде – по мандаринам.

Ослик – до сих пор очень популярное в Марокко транспортное средство





ФРАНЦИЯ:

ПЬЮТ И БОЛТАЮТ

Согласно исследованиям экспертов страховой компании Axa Prevention французские водители чаще стали пренебрегать ПДД. Это относится к таким опасным нарушениям, как превышение дозированной скорости, проезд на красный сигнал светофора даже при наличии на перекрестках видеокamer, разговоры по мобильникам и отправка SMS за рулем. А 28 % опрошенных признались, что регулярно отправляются в путь не совсем трезвыми, хотя вполне осознают, чем это может грозить им и другим участникам движения. По сравнению с 2013 годом число таких водителей возросло на 2 %.

ФИНЛЯНДИЯ:

€54 000 ЗА ПРЕВЫШЕНИЕ

Предприниматель из Суоми Реиму Куислу за превышение скорости на 23 км/ч выложил 54 000 евро. Все дело в том, что в этой стране действует прогрессивная шкала штрафов, размер которых определяется величиной задекларированных гражданином доходов. Реиму с горечью признался, что сейчас серьезно рассматривает вопрос об эмиграции, ибо на родине стало «невозможно жить, если ты хорошо зарабатываешь». Успокоить бизнесмена может разве то, что в Финляндии за аналогичное нарушение ПДД наказывали и серьезнее. Так, в 2002 году за сверхлимитные 25 км/ч один из руководителей Nokia Анси Ваньйоки раскошелся на 116 000 евро.

ВЕЛИКОБРИТАНИЯ: НА АВТОПИЛОТЕ

Летом в городе Британии на тестовые испытания выйдут три прототипа Lutz Pathfinder. Они способны перевозить без подзарядки на расстояние в 60 км со скоростью до 24 км/ч двух пассажиров с небольшим багажом. И главное, что Lutz Pathfinder – беспилотник. Ориентироваться в пространстве ему помогают 22 различных сенсора, включая панорамные видеокamer, лазерные датчики, радары, GPS-навигация. Работая в автономном режиме, Lutz Pathfinder способен самостоятельно выехать по назначенному клиентам

адресу, чтобы затем доставить туда, куда «приказано».



ЯПОНИЯ: 603 КМ/Ч – ПОЛЕТ НОРМАЛЬНЫЙ!

На 42-километровой испытательной трассе в префектуре Яманаси поезд на магнитной подушке Maglev разогнался до 603 км/ч. Этот мировой рекорд сразу на 15 км/ч превысил прежнее достижение, установленное, кстати, всего несколькими днями ранее тем же Maglev. Возможно, и нынешний рекорд не предел. Но инженеры с экстремальными скоростями экспериментировать больше не собираются, сконцентрировав все усилия на достижении стабильного и безопасного движения чудо-экс-

пресса. Ведь в перспективе Maglev предстоит перевозить пассажиров. Но произойдет это не скоро. Первую коммерческую ветку для поездов на магнитной подушке между Токио и Нагойя в центральной части острова Хонсю протяженностью 286 км и стоимостью \$45,8 млрд (строительство началось в минувшем году) планируют запустить в 2027-м. У Maglev при средней скорости 500 км/ч на весь маршрут уйдет всего 40 мин. К 2045 году «магнитную» линию намечено продлить до Осаки.

Месяц авторского чтения центральноевропейский фестиваль Почётный гость — Украина 1 июля — 4 августа 2015 года

Брно Острава Кошице Львов Вроцлав

www.misyacavtorskykhchytan.com.ua



62 писателя + 31 день = Месяц авторского чтения во Львове

Юрій Андрухович — Марош Крайняк — Софія Андрухович — Кшиштоф Варга
Оксана Забужко — Міхал Айваз — Сергій Жадан — Павел Смоленський — Євгенія Кононенко
Давід Ян Жак — Юрій Винничук — Юстина Баргельська — Артем Чапай — Ігор Малієвський
Олександр Ірванець — Карол Сідон — Галина Крук — Ярослав Рудіш — Лесь Белей — Павол Ранков
Маріанна Кіяновська — Владо Янчек — Галина Петросаняк — Радка Денемаркова — Андрій Бондар
Ева Турнова — Наталка Сняданко — Яцек Дегнел — Петро Мідянка — Іржі Гаїчек
Григорій Семенчук — Катержина Тучкова — Тарас Прохасько — Аґда Баві Пайн — Олександр Михед
Тереза Боучкова — Богдана Матіяш — Земовіт Щерек — Андрій Кокотюха — Івана Гібова
Анатолій Дністровий — Петр Станчик — Лариса Денисенко — Даніел Пастірчак — Тимофій Гаврилів
Іван Мотил — Юрій Іздрик — Тадеуш Домбровський — Олександр Бойченко — Ріхард Пупала
Любоко Дереш — Владо Шимек — Олег Коцарев — Ольга Токарчук — Олександр Клименко
Якуб Жульчик — Марина Гримич — Магдалена Туллі — Юрій Тарнавський
Малґожата Шейнерт — Володимир Рафеєнко

Литературное событие, которое имеет практически двадцатилетнюю традицию в Чехии, Словакии и Польши, в этом году расширяется и направляется в Украину. В организации фестиваля во Львове примут участие Чешский центр, Польский Институт, Посольство Словакии в Украине и Форум издателей.