



ŠKODA Style

№3 (32) 2015

Новая личность ŠKODA Superb



Можно верить

Народный тест новой ŠKODA Fabia: слово предоставляется потребителям

Классика уюта

Octavia как пример эволюции: развитие лучших качеств от поколения к поколению

Пора на волю

Spaceback ScoutLine — подходящий автомобиль для украинских дорог

Победное шествие

Ошеломляющий итог первых выступлений Fabia R5 в гонках WRC

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



В ЦЕНТРІ УВАГИ!



Нова ŠKODA Fabia

«Гаряча» інформаційна лінія: 0 800 500 023

*Ціна вказана станом на 14.09.2015 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 305 330* грн.

ЄВРОКАР
eurocar.com.ua

Не ради участия

Компания ŠKODA принципиально не пропускает значимых автомобильных шоу в Европе, а уж когда речь идет о Франкфурте, задающем европейские автомобильные тенденции, тут вообще не может быть вариантов: конечно участвовать! Но к 2015 году, юбилейному для компании, ŠKODA подошла с обновленным модельным рядом. В числе героев этого номера — новый Superb, Fabia, свежая Octavia. Чем побаловать искушенную европейскую публику и при этом не затеряться в обилии новинок иных производителей? Для этого в компаниях и существуют отделы маркетинговой стратегии: конечно, в ŠKODA все просчитали. Что нравится Европе? Практичные

универсалы? Пожалуйста, новый Superb Combi — автомобиль невероятно вместительный, но в то же время стильный и... молодежный! В Европе в моде экономичность? Вот вам Superb GreenLine, способный на одном баке проехать 1780 км. Свобода — одна из главных европейских ценностей? Для свободолюбивых и смелых — Spaceback ScoutLine. Так что никакого «Главное — участие». Наоборот, тонкий расчет и именно те автомобили, которые нужны здесь и сейчас. Впрочем, как и всегда у ŠKODA — бренда, способного очень тонко чувствовать потребности потребителей, в Европе и в Китае, среди молодежи и в сегменте покупателей постарше, ценящих скорость или практичность.

«Шкода Стайл»
№3 (32), сентябрь 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 Гаевой

Главный редактор:
Виталий Новак

Арт-директор:
Ольга Геренко

Над номером работали:
Лариса Мищанчук
Дмитрий Левчук, Евгений Гудущан,
Владимир Шляховой,
Сергей Иванов, Илья Фонн

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 №4133

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.



6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA в Украине и в мире

8 ПОРА НА ВОЛЮ

Франкфуртский дебют: Spaceback ScoutLine — автомобиль для тех, кто не любит ограничений

10 НОВАЯ ЛИЧНОСТЬ

Новый ŠKODA Superb уже в Украине — стоит освежить впечатления в связи с началом продаж!

14 РАЗНЫЕ ХАРАКТЕРЫ

Маленький турбированный или побольше, но атмосферный? Решаем вечный вопрос на примере ŠKODA Fabia

18 КЛАССИКА УЮТА

Можно ли новый автомобиль относить к разряду классики? Можно, если это ŠKODA Octavia

36



28



8



22 В ЦЕНТРЕ ВНИМАНИЯ

Вы не верите заангажированной прессе? Тогда прислушайтесь к голосу народа: новую Fabia тестируют простые обыватели

26 ХРУСТАЛЬ ŠKODA

Чемпиону Tour de France — достойный приз!

27 ОБЩЕЕ ЗАДАНИЕ

В Млада-Болеславе открылся новый инженерно-исследовательский центр ŠKODA

28 С ЛЮБИМЫМИ НЕ РАССТАВАЙТЕСЬ

Благодаря новым аксессуарам от ŠKODA вашему питомцу будет уютно в машине. А вам — спокойнее

30 ШТРАФНЫЕ БАЛЛЫ НА ДЕСЕРТ

В Украине внедряется новый порядок наказания за нарушение Правил дорожного движения

34 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

У нас есть ответы на все вопросы. Без исключения

36 К НОВЫМ ДОСТИЖЕНИЯМ

120-летию ŠKODA посвящается: второй материал о славной истории бренда

42 ЧУДЕСНЫЙ СТАРТ

Новая ŠKODA R5 не оправдала надежды ŠKODA Motorsport. Она их превзошла!

44 НОВЫЙ ЛИДЕР ŠKODA

Всего за два сезона Эсапекке Лаппи удалось стать № 1 в ŠKODA Motorsport

46 ГОРОД-ДЖАЗ

Отправляемся на ŠKODA Fabia во Львов слушать джаз

50 ДОСУГ

Насколько вы автозависимы?

Полтора миллиона!

■ Чешский автопроизводитель преодолел знаковый рубеж на китайском рынке — с момента выхода на местный рынок ŠKODA продала здесь более 1,5 млн новых автомобилей. Особой популярностью пользуются Octavia и Superb — кстати, новое поколение флагмана появится здесь в ближайшее время. А новая ŠKODA Fabia, недавно запущенная в Китае, уже оправдывает надежды маркетологов.



РЕЛИКВИИ НА РАЛЛИ

■ На одном из самых известных ралли раритетных и классических автомобилей, Sachsen Classic, которое состоялось в Германии

в августе, ŠKODA представила сразу шесть (!) исторических моделей. Ралли имело формат трехдневного марафона-пробега, и за это время участники проехали более 628 км по дорогам общего пользования.



ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

БЕЗОПАСНОСТЬ И РЕПУТАЦИЯ

■ По результатам недавних исследований, проведенных международной компанией J.D. Power в Великобритании, ŠKODA была признана самым надежным брендом по мнению английских

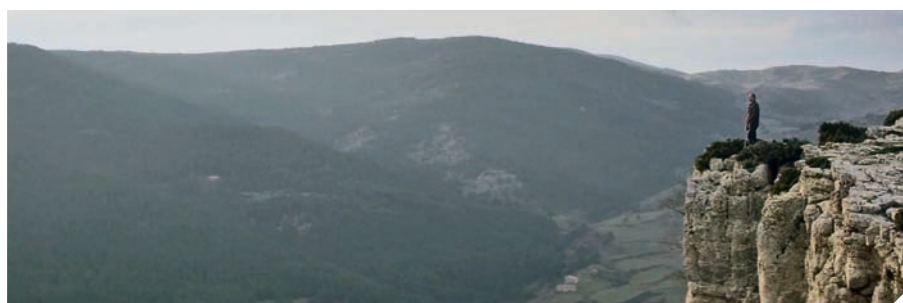
автомобилистов. Рейтинг надежности Vehicle Dependability Study охватывает мнения владельцев новых машин, которые приобрели их с апреля 2012 года по март 2014 года, и включает вопросы

о первичной эксплуатации — с какими проблемами приходится сталкиваться, какие гарантийные нюансы возникают. Победа ŠKODA — свидетельство верного курса чешского автопроизводителя.



Экзамен сдан

■ По инициативе производителя, все дилерские центры ŠKODA проходят ежегодную сертификацию, в рамках которой и в Киеве прошел сертификационный экзамен консультантов по продаже автомобилей марки. В экзамене приняли участие 45 специалистов, и все они подтвердили свой высокий профессиональный уровень.



Талантливый подход

Уникальную рекламную кампанию для ŠKODA Octavia Scout, которая посвящена сложностям и суровой романтике жизни в затерянном горном поселении в Испании, отметили эксперты Каннского фестиваля. Ролик, где автомобиль стал частью жизни и верным помощником в решении сложностей, завоевал «Золотого Льва» в категории PR и «Бронзового Льва» в категории «Маркетинг и реклама». Канские трофеи приравняются к «Оскару» в киноиндустрии.

С КОНВЕЙЕРА В САЛОН

■ На заводе «Еврокар» в Закарпатье стартовало производство ŠKODA Superb нового поколения — отныне флагман модельного ряда имеет украинскую прописку. Тот факт, что автомобиль, объединивший все новые технологии ŠKODA, сойдет с украинского конвейера, подтверждает высокий профессионализм отечественных специалистов и качество производства на уровне высоких европейских стандартов. На церемонии, посвященной старту производства Superb, присутствовали высокопоставленные гости и представители компании ŠKODA.



Ценовой комфорт

■ Забота о клиентах начинается с внимания к ценовой политике: ŠKODA снижает цены на самые популярные модели — Octavia и Rapid. Теперь в официальной дилерской сети «Еврокар» эти автомобили можно приобрести по новой цене. Всю информацию о новом ценовом предложении можно найти на корпоративном сайте eurocar.com.ua.

Пора на волю



Время от времени дизайнеры чешской марки разрабатывают внедорожный стайлинг для моделей самых разных сегментов. И каждый раз эти эксперименты заканчиваются одинаково: эти машины пользуются повышенной популярностью как у европейских, так и у украинских автомобилистов

Самую свежую из подобных моделей компания презентовала совсем недавно — ŠKODA Spaceback ScoutLine построен на базе популярного у нас среднеразмерного хэтчбека Spaceback. Представленный в 2013 году Spaceback оказался чрезвычайно удачным рыночным ходом ŠKODA, объединив в «одном флаконе» компактные размеры, вместительность и практичность вместе с отличной управляемостью и фирменной чешской надежностью. За два года продаж по миру разъехались более 105 тысяч классических Spaceback. Теперь же у ŠKODA Spaceback появился и «костюмчик», идеально подходящий для клиентов с активной жизненной позицией и любовью к путешествиям. Традиционные для всех «скаутов» акценты на внедорожной стилистике в случае с Spaceback ScoutLine элегантны и органичны. Пластиковые накладки по периметру кузова, диффузоры на бамперах и крупные колесные диски 17-го или 18-го радиуса (на выбор) добавили машине маскулинности — а в сумме с динамичным дизайном базовой модели этот микс придает машине совершенно новый, свежий облик.

Матовый неокрашенный пластик выполняет, кроме всего прочего, и чисто практическую защитную функцию — мелкие царапины и повреждения новому Spaceback ScoutLine с такой обшивкой не страшны.

Технически базовый автомобиль не изменился: его исходные характеристики и без дополнительного вмешательства отвечают ожиданиям аудитории.

В списке моторов для новинки — те же бензиновые и дизельные агрегаты, что



СВОБОДА НА ДОРОГЕ И ЗА ЕЕ ПРЕДЕЛАМИ — ОСНОВНАЯ ИДЕЯ, КОТОРУЮ ВЛОЖИЛИ В СВОЮ НОВИНКУ СОЗДАТЕЛИ SPACEBACK SCOUTLINE



устанавливаются и на Spaceback. А это три бензиновых и два дизельных мотора (от 90 до 125 л.с.). Более того, ŠKODA Spaceback ScoutLine доступен во всех цветах кузова, которые предусмотрены производителем для Spaceback, включая фирменный фисташковый оттенок. Широкой публике новинка была представлена на международном автошоу во Франкфурте вместе с новым универсалом Superb Combi.

На эскизах ŠKODA Spaceback ScoutLine выглядел весьма эффектно, но и посетители Франкфуртского автосалона не были разочарованы

НОВАЯ ЛИЧНОСТЬ ŠKODA Superb

Флагманский
лифтбек в третьем
поколении
изменился не только
внешне: теперь
Superb фактически
выступает в новом
амплуа



С

разу о главном. Во-первых, теперь никаких заигрываний кормой: в третьем поколении Superb — без альтернативный лифтбек. Напомним, первая

генерация была седаном, а во второй крышка багажника могла превращаться в дверь. Теперь все однозначно — дверь. Да еще и с электроприводом, да еще поднимется по мановению ноги под задним бампером (новая опция). И открывает доступ к отсеку настолько по-шкодовски бездонному — 625 л

(на 30 л больше прежнего), что на его боковинах разместили съемные фонарики: мало ли кто заблудится. Во-вторых, если раньше зонтик у Superb был один — по законам нелинейной логики, в задней левой двери, — то теперь их пара, в передних дверях. Все остальное в облике и оснащении Superb говорит только о будущем. Хочется надеяться, блестящем. Superb набрался решимости выйти из тени своих кузенов из Volkswagen. Ведь на сцене — самый современный и совершенный автомобиль ŠKODA.

Правда, для этого перевоплощения ему, как герою «Бойцовского клуба» Чака Паланика, пришлось придумать себе совершенно новую личность...

Тайлер Дерден появляется

Примерив новую модульную платформу MBQ, общую для всех моделей концерна VW с поперечным расположением мотора, он скинул 75 кг, прибавил 8 см к длине колесной базы (до 2841 мм) и стал почти буквально шире в плечах — на уровне плеч пе-



Под контролем водителя

В духе времени Superb третьего поколения получил впечатляющий набор интеллектуальных систем безопасности, от которых один шаг до автопилота. Ассистент выезда с парковки. Blind Spot Detect следит не только за автомобилями в слепых зонах, но и за следующими сзади в вашей полосе. Еще хитрее Lane Assist. На скорости выше 65 км/ч посредством камеры за центральным зеркалом заднего вида система отслеживает перемещения автомобиля в полосе. Стоит начать дрейфовать в сторону линии разметки с выключенным поворотником, умница повернет руль в противоположную сторону и вернет вас в границы полосы. Но если вы не касаетесь руля продолжительное время (хватит и полминуты), электроника снимет с себя всю ответственность за происходящее и, отключившись, оповестит вас о своем решении неприятным писком и сообщением на приборном щитке.



**0,275 —
ТАКОГО
ПОКАЗАТЕЛЯ
УДАЛОСЬ ДОБИТЬСЯ
ИНЖЕНЕРАМ ПО
АЭРОДИНАМИКЕ.
К ОТМЕННОЙ
УПРАВЛЯЕМОСТИ
ТЕПЕРЬ ДОБАВИЛСЯ
АКУСТИЧЕСКИЙ
КОМФОРТ**

Интерьер

ЕЩЕ БОЛЬШЕ ПРОСТОРА

■ Superb и до этого поколения был очень вместительной машиной, а с переосмысленной платформой и увеличенной колесной базой он бьет все рекорды комфорта. Салон на уровне плеч передних пассажиров стал шире почти на четыре сантиметра, а общее впечатление — более премиальное

Динамика

ЛУЧШЕЕ ПРЕДЛОЖЕНИЕ

■ Линейка бензиновых моторов для продаваемых в Украине Superb представлена 180-сильным агрегатом 1.8 TSI и мотором 2.0 TSI (220 л.с.). Оптимальным выбором видится версия 1.8 TSI: он отлично ускоряет автомобиль, оставляя даже запас мощности, и потребляет разумные объемы топлива



редних пассажиров почти на 4 см. Колени шире (1584 мм спереди и 1572 мм сзади), места для ног сзади 1520 мм, и его еще можно увеличить, не вставая с «директорского» кресла: за доплату кнопки электропривода кресла переднего пассажира продублируют на внутреннем торце спинки.

Список оборудования Superb выглядит премиально и для флагманской модели, и вообще для бренда и включает несколько десятков позиций. По-немецки педантичные чехи подсказали — двадцать девять решений в духе simply clever. Причем самых разных: умный трехзонный климат-контроль, превентивная система защиты перед-



1. У топовой акустической системы Canton тоже немецкое происхождение и, как следствие, звучание акустики уровня домашних развлекательных систем

2. Линейка бензиновых моторов для наших Superb представлена 180-сильным агрегатом 1.8 TSI и мотором 2.0 TSI (220 л.с.)

ŠKODA Superb

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбек 5/5
● Длина/ширина/высота, мм	4861/1864/1468
● База, мм	2841
● Дорожный просвет, мм	164
● Снаряженная масса, кг	1485
● Объем топливного бака, л	66
● Объем багажника, л	625/1760
● Тип привода	Передний
● Трансмиссия	DSG, 7-ст.
● Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
● Рабочий объем, см³	1798
● Макс. мощность, л.с. при об/мин	180 при 5100-6200
● Макс. крут. момент, Нм при об/мин	250 при 1250-5000
● Макс. скорость, км/ч	232
● Время разгона 0-100 км/ч, с	8,1
● Расход топлива, л/100 км	5,0/ 5,9/7,1



Кузов стал легче на 75 кг в основном благодаря широкому применению высокопрочных сталей

них пассажиров и ассистент движения в пробке, функция активного торможения и парковочный ассистент, активный круиз-контроль, который подправляет траекторию движения. В общем, решили не скромничать. Но ярчайшая среди новинок — система регулировки подвески вдобавок к уже имевшемуся выбору режимов движения. Теперь можно настроить все: отклик мотора на нажатие педали газа, усилие на руле, степень чувствительности пятой точки к проезжаемым неровностям и алгоритм переключений DSG. Всего пять режимов. В стандартном минимизировано все, включая эмоции от вождения; Sport, и это не откровение, понравится и верным откликом коробки, и налитым правильной тяжестью рулем, но не излишней чувствительностью зажатых амортизаторов к мелким неровностям полотна. Comfort не порадовал лишь заметной продольной раскачкой. Словом, для таких же, как мы, приверед есть Individual, где каждый параметр настраивается отдельно. А в режиме Eco DSG теперь умеет переключаться на нейтральную передачу, чтобы ехать накатом — раньше такую функцию мы встречали только в сегменте Luxury.

В линейке существует всего восемь моторов, однако на нашем рынке мы на сегодняшний день располагаем лишь двумя бензиновыми агрегатами. Судьба локальных продаж машин с дизельными агрегатами решается — конкретики пока нет, но надежды на их появление в украинском прайсе есть.

Из бензиновой линейки на роль украинского хита претендует новейший 1.8 TSI (180 л.с.) в паре с семиступенчатой DSG. Оптимальный выбор, если дальше городских улиц ваши маршруты не выбегают. Тем, кто не прочь пускаться в продолжительные вояжи, есть смысл подумать о 2.0 TSI DSG — его 220 л.с. и 350 Нм выглядят оптимальными в любой ситуации. А вот «механика» доступна только с 180-сильным мотором. ...В «Бойцовском клубе» есть эпизод, где начавший слетать с катушек герой рассказывает своему шефу, что не стоит недооценивать того, кого все считали тихим и скромным. Неровен час он придет утром в офис с полностью снаряженным автоматическим оружием в сумке и спросит с обидчиков. Когда просто читаешь перечень оснащения Superb третьего поколения, понимаешь: теперь у ŠKODA есть свое «полностью снаряженное автоматическое». Покупатели обрадуются, конкуренты придут в замешательство.



О грузовом отсеке можно сложить песню: объем 625 л, съемные фонарики на стенах, система крепежа... А благодаря форме кузова даже самые габаритные вещи грузить легко и просто

К

онечно же, первое, на что обращаешь внимание при знакомстве с новым представителем семейства Fabia, — это яркая внешность. Уже знакомая по моделям Rapid и Octavia новая стилистика от шефа «шкотовской» дизайн-студии Йозефа Кабана оказалась гармонично вписана в размеры и формы компактного хэтчбека. Если два предыдущих поколения Fabia были такими милыми домашними любимцами, то в облике

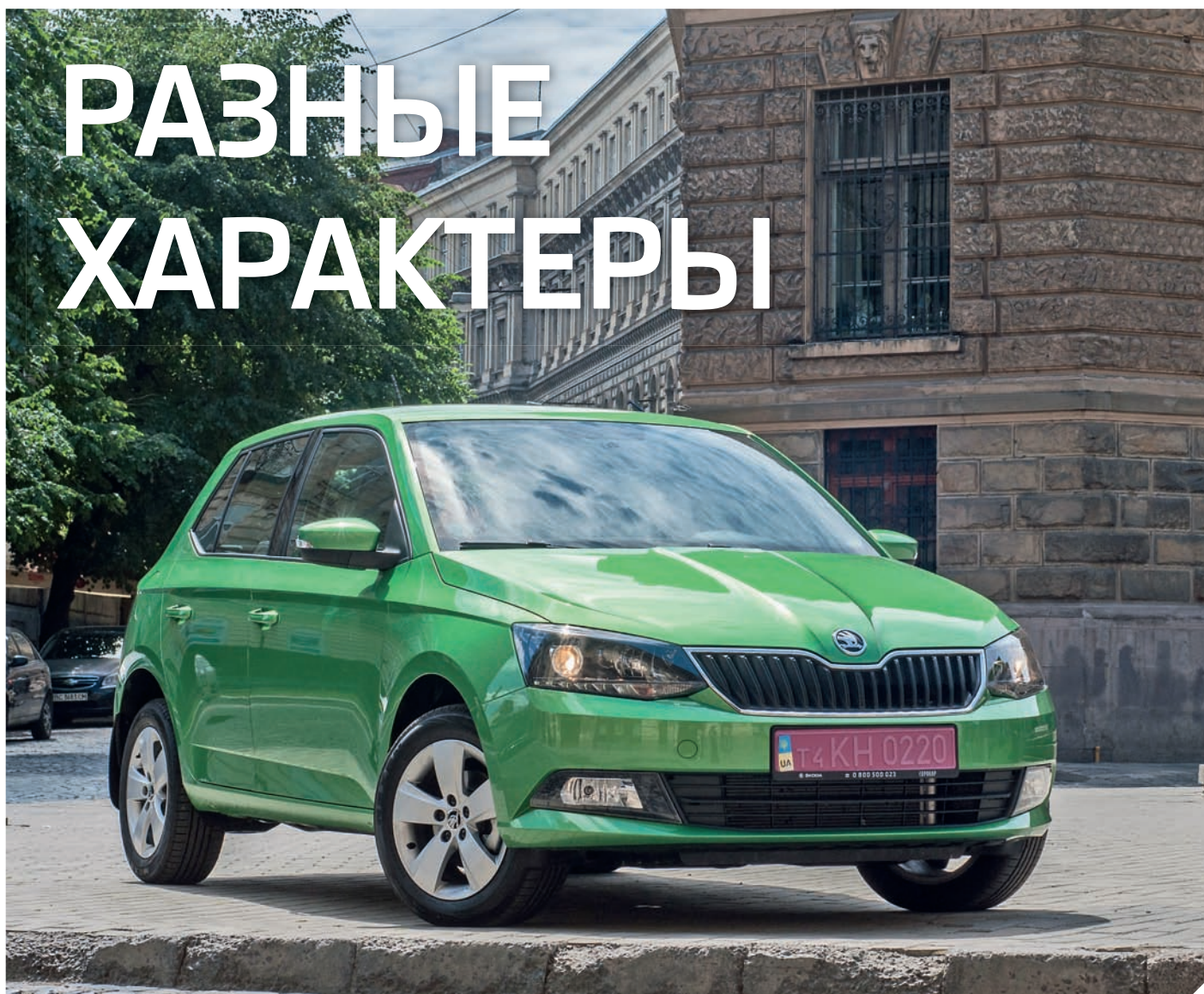
третьего поколения появилась природная агрессия и вольный дух. На мой взгляд, все дело в обилии острых граней и углов, которыми изобилует поверхность модели. Добавляет шарма наличие яркой палитры цветов, особенно в комбинации с другими элементами дизайна — цветной крышей и стильными колесными дисками.

Первое приближение

Для нового поколения Fabia работали не только совершенно

Очередное поколение Fabia заставило о себе говорить. И это неудивительно, ведь новинка получилась на редкость удачной и привлекательной, что мы смогли оценить на тесте

РАЗНЫЕ ХАРАКТЕРЫ





В интерьере произошли качественные изменения: материалы стали лучше, а их комбинации — интереснее

скромный «аппетит» Fabia позитивно повлияло снижение снаряженной массы в среднем на 65 кг. В частности, базовая 75-сильная версия с литровым мотором MPI весит всего 1055 кг. Новинка также получила расширенный список опционного оборудования. Например, новая Fabia станет первым автомобилем ŠKODA, в котором будет доступна технология MirrorLink. Она позволяет синхронизировать смартфон с мультимедийной системой автомобиля через USB-порт и использовать разнообразные мобильные приложения. Еще одна интересная функция, SmartGate, позволяет передавать через Wi-Fi на смартфон различные данные (расход топлива, среднюю скорость, путевые расходы) для их хранения и последующего использования.

Орел и решка

У нас в тестовом арсенале — сразу две интересные версии новой Fabia. Доверим выбор слепому случаю и подбросим монетку. Выпала решка, а значит, первой испытываемой станет 1,6-литровая атмосферная модификация с «автоматом». Доступ в салон обеспечивается без помощи ключа благодаря фирменной системе Kessy. Мало того, чтобы запустить мотор вместо ключа здесь используется кнопка. И это в машине В-класса! Нажимаем на кнопку и... Мотор заработал? Судя по возбужденной стрелке тахометра — все в порядке. Но почему не слышно звука его работы? И тут надо поставить пятерку с плюсом специалистам ŠKODA, которые занимались вопросами звуко- и шумоизоляции. Автомобиль оказался очень тихим. Звук мотора появляется исключительно при активном ускорении, когда обороты на тахометре преодолевают 3-тысячную

иной кузов, но и новые современные силовые агрегаты, которые выделяются на фоне конкурентов высокой топливной экономичностью. На украинском рынке представлены бензиновые моторы мощностью от 75 до 110 сил. Базовая версия комплектуется бензиновым атмосферным трехцилиндровым 75-сильным двигателем MPI объемом 1,0 л с распределенным впрыском топлива. Кроме того, для Fabia доступны две 1,2-литровые «четверки» TSI с турбонаддувом и непосредственным впрыском мощностью 90 и 110 л.с., а также атмосферный 1,6-литровый мотор мощностью 110 сил. В зависимости от типа и мощности мотора в тесной кооперации с ними работают 5- или 6-ступенчатая «механика», 6-ступенчатый классический «автомат» с гидротрансформатором или 7-ступенчатая роботизированная коробка передач с двумя сцеплениями DSG. Стоит отметить, что помимо экономичных силовых агрегатов на

ВНЕШНОСТЬ С ЯРКИМИ АКЦЕНТАМИ И СТИЛЬНЫЕ ДЕТАЛИ ОЧЕНЬ К ЛИЦУ FABIA НОВОГО ПОКОЛЕНИЯ



1. Механическая КПП расширяет возможности малолитражного мотора

2. На рулевом колесе появилось управление магнитолой

1. Климат-контроль доступен для старших комплектаций, базовым положен обычный кондиционер

2. Традиционно обогрев зеркал вынесен на отдельный рычажок

3. Оптика — самая яркая черта третьего поколения

4. Узнаваемые фамильные черты отлично вписались в облик новой Fabia



отметку. На скорости появляется шум в области задних колесных арок, но его нельзя назвать назойливым. В некоторых машинах классом выше шумы в салоне значительно навязчивее.

Работа тандема «мотор — коробка «автомат» близка к идеальной. Передачи 6-ступенчатой АКП переключаются своевременно и четко. Причем трансмиссия не простая, а адаптивная, поэтому она подстраивается под стиль вождения, меняя алгоритм переключения. Например, если утром приходится ускориться, чтобы не опоздать на работу, она чуть позже переключается «вверх», чтобы стрелка спидометра смогла быстрее



перебраться в правую часть шкалы. А вот вечером, когда спешить некуда, а из динамиков аудиосистемы звучит музыка в стиле лаундж, «автомат» становится флегматичным, как удав. Вообще комбинацию атмосферного мотора и классического «автомата» должны оценить поклонники спокойного стиля вождения.

Совершенно другой характер у Fabia с турбированным двигателем и «ручкой». Несмотря на скромный объем в 1,2 литра, этот мотор способен на многое. На светофоре он позволяет оставить далеко позади гораздо более мощных соперников. А помогает ему в этом отличная 6-ступенчатая «механика». Причем индикатор на шкале приборов подсказывает оптимальную передачу, перепрыгивая иногда сразу через ступень. Турбированная версия провоцирует к активному драйву, чему в немалой степени способствуют отличные настройки электрического усилителя руля. Юркая и маневренная Fabia прекрасно чувствует себя в скоростном потоке, демонстрируя свой озорной характер. Но самое удивительное — это минимальный расход топлива. При достаточно агрессивной езде автомобиль показал расход в городе примерно 6,5 л на 100 км, но, если сбавить обороты, можно совершенно спокойно добиться 5,6–5,8 л без ущерба для самолюбия.

Удобно и практично

По комфорту к Fabia претензий нет. Кому-то, возможно, покажется излишне твердым пластик в салоне, но, на мой взгляд, — это дело вкуса. Мне, например, показалось, что педальный узел смещен вправо и педали расположены близко друг к другу. Но кроме меня, на это никто больше не жаловался.

Зато все оценили отличный багажник с крючками и полочками, куда помещается все необходимое для путешествия, а также многочисленные



С ПОМОЩЬЮ ТУРБИНЫ И 6-СТУПЕНЧАТОЙ МКПП В МАЛЫШКЕ FABIA МОЖНО РАЗБУДИТЬ НАСТОЯЩЕГО ЗВЕРЯ

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	1150	
▲ Объем топливного бака, л	45	
▲ Объем багажника, л	330	
▲ Тип привода	Передний	
▲ Трансмиссия	АКПП, 6-ст.	
▲ Тип двигателя	Бензин, R4	
▲ Рабочий объем, см³	1598	
▲ Макс. мощность, л.с. при об/мин	110 при 5800	
▲ Макс. крут. момент, Нм при об/мин	155 при 3800–4000	
▲ Макс. скорость, км/ч	190	
▲ Время разгона 0–100 км/ч, с	9,8	
▲ Расход топлива, л/100 км	4,6	

отделения для мелочовки в салоне. Пятиместный салон новой Fabia стал немного вместительнее — объем грузового отделения благодаря оптимизации пространства вырос на 15 л и теперь достигает 330 л. При необходимости перевезти более крупную поклажу спинку задних сидений можно сложить, что позволит увеличить полезное пространство до 1150 л. Особо стоит отметить удобные эргономические передние сиденья с развитой боковой поддержкой. Благодаря продуманной форме расположиться сзади «за собой» при росте 1,8 м не составило труда. В нашей комплектации не только водительское, но и переднее пассажирское кресло было снабжено регулировкой высоты подушки, что добавило удобства в путешествии.

Сравнивая новую Fabia и ее предшественницу, можно смело сказать, что в компании ŠKODA сделали большой шаг вперед в создании компактного городского автомобиля, который отвечает современным требованиям по эргономике, комфорту и удобству в эксплуатации. А линейка новых экономичных силовых агрегатов позволяет не только наслаждаться активным драйвом, но также наносить минимальный урон кошельку и ответственно относиться к защите окружающей среды.

ŠKODA Octavia

КЛАССИКА УЮТА



Существуют автомобили, успешные во всех поколениях. Octavia в этом смысле — один из самых ярких примеров. Она обладает качествами, которые даже в сегодняшних реалиях позволяют ей вновь и вновь становиться самым продаваемым автомобилем в своем классе

Неизменный козырь практически всех автомобилей Volkswagen AG — эталонная эргономика. Рабочее место водителя в излишней роскоши не упрекнешь, но по части удобства посадки Octavia значительно опережает многих коллег. Огромные диапазоны регулировок кресла и руля позволяют чувствовать себя комфортно как любителям вальяжной посадки, так и тем, кто свято чтит уроки, полученные в школе контраварийного вождения.

Радует Octavia и обилием полочек, подстаканников и кармашков для всевозможной мелочовки. Одним словом — уютно. Пассажиры тоже не в обиде: двоим взрослым сзади места более чем достаточно, да и втроем здесь не будет слишком тесно.

Главный же козырь новой Octavia раскрывается в движении. Двигатель объемом 1.4 л обладает впечатляющей покладистостью — тянет практически с холостых оборотов. Ни о каких провалах





Сзади заметно сходство с другими моделями марки ŠKODA — и все это в новом корпоративном дизайне. Сильно!

и турбоямах нет и речи — для ровного и спокойного вождения мотор подходит идеально. Аккомпанирует ему 7-ступенчатая DSG, которая умеет быстро и плавно перебирать передачи. Во многом благодаря ее заслугам расход топлива в городском режиме не поднимается выше семи литров на сотню. Но если в спокойном ритме все чинно и благородно, то, стоит перевести рычаг коробки в спортивный режим, Octavia превращается в довольно агрессивный автомобиль. Пусть ускорение до первой сотни за 8,5 с выглядит не слишком впечатляюще, при разгоне Octavia легко даст фору многим двухлитровым машинам. И в этом опять-таки есть огромная заслуга DSG, которая умело удерживает обороты двигателя в максимально эффективном диапазоне. А вот на петляющей лесной дорожке

с обилием крутых виражей активному драйверу все же хочется взять управление трансмиссией в свои руки — слишком уж часто автоматика меняет передачи. Именно в этих условиях можно оценить плотную подвеску, которая легко справляется с ямами и в то же время не дает машине крениться в повороте. Упругий руль, норовящий самостоятельно выйти в нейтральное положение, позволяет

**СОЧЕТАНИЕ
УДОБСТВА,
ЭКОНОМИЧНОСТИ
И ДРАЙВЕРСКИХ
КАЧЕСТВ — ЗАЛОГ
УСПЕХА**



1. Интерьер радует эталонной эргономикой и хорошими материалами отделки
2. Фирменный стиль сохранен. Octavia идентифицируется моментально
3. Объем багажника можно увеличить, сложив задние сиденья



1



3



2

свести до минимума лишние движения и наслаждаться точностью прохождения виражей. Чувствительные тормоза придадут уверенности на сухом и твердом покрытии, но намекают на то, что зимой ABS будет регулярно вмешиваться в работу трансмиссии.

Поостыв от активного драйва, мы вновь возвращаемся к уюту и практичности. Сохранение традиционных устоев Octavia порадует, когда при-

дется перевозить крупногабаритные предметы. Ведь лифтбек выглядит не хуже иных седанов, но операция по выгрузке-погрузке той же детской коляски в этот тип кузова проходит гораздо легче и быстрее. И речь тут не только о литрах полезного объема, но и в их организации. Вот и получается, что новая Octavia, ни капли не потеряв в практичности, многое приобрела по части драйва и экономичности и сохранила сдержанный фирменный стиль.

ŠKODA Octavia

▲ Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбек/5/5
▲ Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1461
▲ База, мм	2686
▲ Дорожный просвет, мм	140
▲ Снаряженная масса, кг	1815
▲ Объем топливного бака, л	50
▲ Объем багажника, л	590-1580
▲ Тип привода	Передний
▲ Трансмиссия	DSG, 7-ст.
▲ Тип двигателя	Бенз., R4, турбо
▲ Рабочий объем, см³	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	5,4

ŠKODA Fabia New

В центре внимания!

Новинка компании ŠKODA успешно прошла испытания украинцев, которые смогли оценить машину в рамках проекта «ŠKODA Fabia New. В центре внимания!», организованного компанией «Еврокар» и еженедельником «Автоцентр»



Несколько летних месяцев все желающие могли собственноручно оценить достоинства нового поколения модели Fabia, записавшись на тест-драйв. Вниманию украинцев были пред-

ложены две 110-сильные версии – с 1,2-литровым турбированным мотором и 6-ступенчатой МКП, а также 1,6-литровая атмосферная версия с 6-ступенчатой АКП. Предоставим слово участникам тестов.

Екатерина Била

Модель стала намного современнее, открывает новые возможности: коробка-«автомат» работает согласованно с двигателем, разгоняет машину ровно. Но мне больше понравилась «механика» — с ней Fabia, укомплектованная турбомотором 1,2 TSI показывает лучшую динамику, машина разгоняется очень быстро. У новой Fabia хорошая мягкая подвеска, а шумоизоляция такая, что двигателя практически не слышно. Очень удобный салон, пластик отделки хороший, прочный. Багажник большой, он доступный, отделка его может быть не очень практичная, но для меня важнее то, что она аккуратная, привлекательная с виду.



Владимир Буткевич

Порадовал новый облик ŠKODA Fabia, ее стремительные формы, приземистый кузов, широкий салон. Посадка за рулем удобная, хороший обзор. Пластик в интерьере хоть и жесткий, но приятный на вид. Багажник удивил функциональностью и вместительностью как для В-класса, его отделка симпатичная и практичная. Подвеска упругая и комфортная. Но больше всего впечатлили двигатели новой линейки — их приемистость, экономичность и целая гамма конструктивных особенностей, в первую очередь, не требующий замены ремень привода ГРМ.

Опробованные на тест-драйве коробки передач, 6-ступенчатая «механика» и 6-ступенчатый «автомат» с гидротрансформатором, понравились четкостью переключений.



Евгений Каленюк

Дизайн новой ŠKODA Fabia прекрасно сбалансирован как внешне, так и внутренне. Понравился и тот нюанс, что Fabia не требует привыкания, это касается как органов управления, так и габаритов, они чувствуются прекрасно. Поразила работа подвески, она сбитая и в тоже время комфортная и тихая. Похвалю и развитую боковую поддержку и удачный профиль сидения. Из двух машин больше понравился мотор 1,2 TSI, хотя и с 1,6 MPI и «автоматом» машина хороша.

Игорь Ковалев

Машина понравилась на ходу — на скорости хорошо удерживает неровную дорогу, уверенно входит в повороты. Управляется легко и непринужденно. Подвеска однозначно относится к достоинствам данного авто, приятно удивила ее мягкость при отличной управляемости. Интересный экстерьер, особенно передняя часть, понравился характерный и в то же время сдержанный стиль, харизма европейской марки. Багажник вместительный, в салоне все на уровне — и удобство посадки, и свободного пространства достаточно, сиденья просто «на отлично».



Fabia — один из самых перспективных проектов в «портфеле» компании



Двигатели, доступные для теста, оказались в центре внимания наших водителей

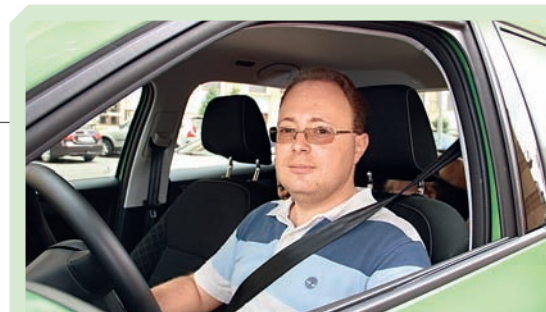
Владимир Беднарский

Отделка салона Fabia очень интересная: хороший пластик и вставки под титан делают интерьер настоящему стильным. Сиденья стали удобнее, они лучше держат спину. Удивила комфортная работа системы Start/Stop — не замечаешь момента включения двигателя. Вообще многое в новой Fabia сделано для комфорта: очень эффективная шумоизоляция, приятное естественное рулевое управление, более мягкая подвеска, отличная эргономика водительского места. Динамика доставляет настоящее удовольствие, особенно с двигателем TSI, который после 2000 об/мин дает ощутимый «прием». Этот двигатель, несмотря на небольшой объем, — настоящий «зверь», причем очень толковый.



Захар Антипов

Считаю, что в большой семье должно быть два автомобиля: покрупнее и поменьше. Мы с женой и двумя детьми уже успели оценить данную аксиому. Новая ŠKODA Fabia как раз подойдет в качестве второго, более компактного и экономичного. Эта машина для города, на которой можно с минимальными затратами добраться из пункта А в пункт Б. Размеры салона вполне приемлемы как для автомобиля компактного класса, равно как и объем багажного отсека. В интерьере удобно и светло — детям сразу понравилось.



Виталий Волков

Именно молодежным дизайном и привлекла меня ŠKODA Fabia. Классная оптика, черная окантовка фар придают машине агрессивность. Сразу понял, что клиренс у машины тоже правильный, проблем с этим быть не должно. Приятно удивила линейка новых двигателей, особенно впечатлил мотор 1,2 TSI с его яркой динамикой разгона, системой Start/Stop и скромным расходом бензина. Переключения на «механике» точные, ход рычага небольшой, что удобно при активной езде. Подвеска в меру жесткая, кажется, будто настроена больше на спортивную манеру езды. В салоне не понравился слишком жесткий пластик, но эргономика в целом без замечаний, сиденья удобные, места хватает. Объем багажника также нормальный.



Олег Кулиш

Новое поколение ŠKODA Fabia порадовало современным стильным дизайном, функциональным и эргономичным салоном. Внешность машины теперь стильная и молодежная, вдобавок есть большой выбор цветов кузова, колесных дисков и деталей интерьера. Плюс к этому для автомобиля предложен широкий выбор моторов, трансмиссий, опций и аксессуаров. В третьем поколении значительно лучше поработали над шумоизоляцией, работы подвески и двигателя практически не слышно. Версия с «автоматом» и атмосферным мотором 1,6 литра разгоняется ровно, мощно и сразу, тогда как с турбомотором и «механикой» только после 2000 об/мин. Зато в турбированной Fabia более четко и мощно работают дисковые тормоза.

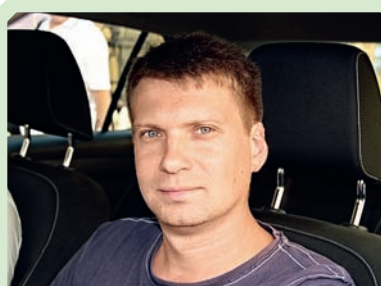
Михаил Потапчук

Для себя сразу отметил отличный экстерьер и интерьер новой ŠKODA Fabia. В салоне классная панель приборов, удобные сиденья, да и сама посадка не вызывает никаких трудностей. Тут легкий и информативный руль, а также механизм переключения механической коробки передач. Понравился и подхват турбины, а также цепкие тормоза версии 1,2 TSI. Поразило малое количество шума, даже от дороги: такая шумоизоляция не всегда встречается даже на машинах подороже. А вот багажника для меня маловато, хотя ŠKODA Fabia есть и в версии с кузовом универсал. Зато погрузочная высота небольшая, а закрытие и открытие крышки багажника не вызывает никаких проблем.



Александр Прокопенко

ŠKODA Fabia в своем третьем поколении оказалась достаточно приемистым и резвым автомобилем. В сравнении с прошлым поколением, тут стали мягче и информативнее тормоза, а их эффективность выросла. Дизайн кузова великолепен, автомобиль, безусловно, подкупает своим внешним видом. Несмотря на то что автомобиль компактный, салон оказался просторным и комфортным. Все находится под рукой и на виду. Очень понравился трехспицевый, обтянутый кожей руль в комплектации Style. Впечатлил и объем багажника: для городской машины его хватит за глаза. В целом для города новая ŠKODA Fabia — замечательный автомобиль.



Александр Кубышкин

На мой взгляд, новая ŠKODA Fabia достаточно быстрая и экономичная машина. Я бы рассмотрел вариант замены своей Fabia на новую, но только с мотором 1,2 TSI. Так как я езжу очень активно, для меня мощности атмосферного мотора 1,6 MPI с автоматической трансмиссией оказалось недостаточно. Да и расход топлива такой версии слишком высок. Fabia с 1,2 TSI и механической коробкой передач — совсем другое дело, я очень доволен резвостью этой машины, порадовали мощные тормоза и работа системы Start/Stop. В целом в новой ŠKODA Fabia хороший салон, эргономичная передняя панель, большие диапазоны регулировок руля и сидений. В салоне много места, в числе плюсов отмечу и наличие подлокотника.



Артём Старовойт

Безусловно, внешний вид новой ŠKODA Fabia изменился в лучшую сторону, теперь она смотрится очень стильно. Удобен и современен салон с развитой боковой поддержкой передних кресел. Есть множество ниш, карманов и креплений, и это очень хорошо. На дороге автомобиль чувствует себя очень уверенно, в том числе и на участках с плохим покрытием. Подвеска отлично обрабатывает неровности. Приятно удивил и даже превзошел все возможные ожидания турбомотор 1,2 TSI. Подобные отличные впечатления остались и от тормозов в этой версии: мощные и прогнозируемые. Версия с «автоматом» тоже хороша, передачи АКП переключает быстро и незаметно. В целом ŠKODA Fabia — достойный автомобиль для повседневной эксплуатации.



Объем багажника — важный фактор при выборе автомобиля В-класса. Fabia вновь задает стандарты

**Tour de France —
третье в мире
спортивное событие
по количеству
задействованной
аудитории.
Впереди велогонки
только чемпионат
мира по футболу
и Олимпиада**

Хрусталь чемпиона

Приз от ŠKODA

Компания ŠKODA является официальным партнером Tour de France вот уже более 10 лет — и это сотрудничество имеет разносторонний характер. Во-первых, ŠKODA оснащает всю сопровождающую администрацию и судейство гонки своими автомобилями. Они имеют ярко-красную окраску, и в этом году директор Tour de France открывал движение пелотона на специально оборудованном ŠKODA Superb третьего поколения.

Красота и дух победы

А во-вторых, вот уже пять лет ŠKODA разрабатывает в своей дизайн-студии и изготавливает из лучшего чешского хрусталя призовые кубки для самых

сильных велосипедистов мира. Команда художников ŠKODA Design во главе с Петером Олахом нарисовала стильный и роскошный трофей этого года. А воплотили кубки на чешской фабрике Preciosa. Главная особенность призов этого года — в уникальной авторской технологии StarDust: благодаря специальной огранке поверхности хрусталя, а также различным по размеру и огранке циркониям кубки сверкают, словно осыпанные бриллиантовой пылью. Вес каждого приза — около 3,5 кг. Команда из сорока лучших специалистов Preciosa изготовила шесть кубков. Четыре из них отправились к велогонщикам Tour de France, а два прототипа в качестве предметов искусства украсили музей ŠKODA и ювелирный музей.

**В этом году велогонку
Tour de France
открывал Superb нового
поколения. Автомобиль
не менее красивый, чем
хрустальный приз для
чемпиона гонки**





Новый инженерный центр, специалисты которого будут работать над снижением уровня вредных выбросов, разработан и строится совместно с концерном Volkswagen



Общее ЗАДАНИЕ

Экономия топлива и минимизация выбросов CO₂ — ключевые задачи мотористов ŠKODA. Им в подмогу строится новый инженерно-исследовательский центр в Млада-Болеславе

Сегодня чешский производитель является одним из самых передовых игроков экологического фронта — у ŠKODA есть линейка из 31 автомобиля, выдающих менее 100 г CO₂/км, и 103 спецификации, которые выбрасывают в атмосферу менее 120 г вредных диоксидов. Но современные экологические стандарты постоянно ужесточаются, и компания ŠKODA приняла

решение инвестировать более 11 млн евро в зеленое будущее своих автомобилей. Совместно с концерном Volkswagen ŠKODA построит и запустит в июле 2016 года в работу новый инженерно-исследовательский центр. Мотористы и химики будут трудиться над тем, чтобы двигатели ŠKODA смогли с легкостью встретить новые требования. Современные исследовательские лаборатории позволяют симитировать самые разнообразные

условия работы моторов и адаптировать их к производству. Активная социальная и экологическая позиция компании базируется на ее опыте в моторостроении — за 116 лет разработки и производства силовых агрегатов ŠKODA прошла большой путь технического совершенствования. И уже сегодня современные представители модельного ряда ŠKODA потребляют на 30 % меньше топлива, чем их прямые предшественники.



Что делать с собакой, если вы собрались в дальнее путешествие? Взять с собой? А как пес перенесет дорогу, каково ему будет в машине, опять же автомобиль жалко... Может быть, стоит оставить питомца, к примеру, в отеле для собак?

С ЛЮБИМЫМИ НЕ РАССТАВАЙТЕСЬ

Никаких приютов и отелей! Куда бы вы ни отправлялись — берите своего питомца с собой. А чтобы путешествие было не просто легким, но и приятным как для самого пса, так и для его владельца, чешская компания в этом году предложила серию специальных аксессуаров, созданных для владельцев собак. Впрочем, помимо комфорта все эти опции

ориентированы и на безопасность животного в автомобиле.

Независимо от модели и веса

Вы всегда пристегиваетесь в автомобиле? Мы уверены, что да. А как насчет вашего питомца? Или вы думаете, что в случае аварии ему ничто не угрожает? Компания ŠKODA так не считает и рекомендует приобрести

специальный ремень безопасности, который не только уберезет пса, но и не даст ему в экстренной ситуации всей своей массой врезаться в сидящего спереди пассажира — а собаки бывают разные, и даже не самый тяжелый пес может влететь в спину пассажира с эффектом пушечного ядра. И кстати, этот же ремень удержит вашего друга от попыток перебраться на другое сиденье, да и вообще попутешествовать по салону. Ремни безопасности для собак предлагаются в размерах от S до XL и могут использоваться в качестве ошейника при прогулках или во время обучения. Впрочем, если ваша собака слишком массивна для активных гонок по автомобилю, а вы сам — сторонник абсолютной чистоты, присмотритесь к специальной накидке на заднее сиденье. Будь то Fabia или Superb, такое покрытие полностью защитит заднее сиденье от грязи и шерсти. Накидка сделана из водонепроницаемого и легко моющегося материала и, что немаловажно, обладает специальным антискользящим покрытием, что существенно повышает безопасность вашего питомца. Накидка с помощью специальных креплений легко фиксируется на подголовниках передних и задних сидений.



Такая накидка гарантирует вам чистоту обивки заднего сиденья, при этом собаке в таком гамаке будет и удобнее, и безопаснее

Для владельцев универсалов Fabia, Octavia и Superb предлагаются специальные сетки, разделяющие пространство багажника на отдельные зоны: для собаки и для багажа. Отдельная сеточка над задним сиденьем препятствует несанкционированному перемещению пса из багажника в пассажирский отсек (для универсалов Fabia и Superb). Ну и наконец, для владельцев ŠKODA Rapid, Spaceback, Yeti, Octavia и Octavia Combi предусмотрены специальные двусторонние коврики: с одной стороны они имеют ворсовое покрытие, а с другой — резиновое, с протектором против скольжения. Если вы путешествуете с собакой, просто переверните коврик.



Сетка, блокирующая перемещение собаки из багажника Fabia Combi и Superb Combi, легко монтируется за подголовниками задних сидений



Штрафные баллы на десерт



Минувшим летом в Украине вступили в силу два важных закона, напрямую затрагивающие права водителей — «О национальной полиции» и «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения»

К сожалению, закон о полиции не оправдал ожиданий, возлагавшихся на него нашими соотечественниками. Милиции у нас было неоправданно много, а полиции стало еще больше. Так, вместо 175 тыс. милиционеров у нас (вместо обещанных 120 тыс.) появится 210 тыс. полицейских (что в 2,5 раза выше нормы ООН), и это без учета Национальной гвардии. Да и предполагаемой гуманизации ждать не приходится — ведь у нас теперь появится огромный контингент полиции особого назначения (численность бывшего «Беркута» плюс 35 тыс.), задачи которой очевидны. Небезынтересным нововведением стало то, что полиция охраны теперь будет работать преимущественно на договорных началах. То есть

Зачем численность полицейских превышает все нормы ООН — непонятно. Хотя с нынешним уровнем доверия полиции может быть это и не страшно



За закон «О внесении изменений в некоторые законодательные акты Украины относительно совершенствования регулирования отношений в сфере обеспечения безопасности дорожного движения» проголосовало 267 народных депутатов

проведение по его одежде специальными приборами, визуальный осмотр вещи или автомобиля, в том числе его салона и багажника. При этом в законе четко прописано, что «полицейский имеет право требовать от водителя открыть крышку багажника и двери салона». Хотя ни один закон не обязывает водителя это делать. Более того, данная норма противоречит ст. 30 Конституции, которая гарантирует неприкосновенность жилья и другого владения граждан без мотивированного решения суда. При этом основанием для такой проверки может стать наличие у полицейского подозрения, что у данного человека или в автомобиле есть что-то запрещенное. Либо если транспортное средство находится в том месте, где может быть совершено криминальное правонарушение. То есть везде. Как говорится, без комментариев. И наконец, законом о полиции предусмотрен широчайший перечень «средств принуждения», включающий все придуманное для подавления народного недовольства, начиная от дубинок и слезоточивого газа и за-

**ЛЮБОЕ
НАРУШЕНИЕ
ПРАВИЛ,
КРОМЕ САМЫХ
СЕРЬЕЗНЫХ,
БУДЕТ СТОИТЬ
50 БАЛЛОВ**

существовать она будет за счет бюджета, но охранять граждан и объекты собственности — за отдельную плату. Увы, создание в этих целях частных охранных структур без принятия закона об оружии вряд ли возможно. Но пока данный закон жестко блокируется, в том числе и для монополизации охранной деятельности.

На те же грабли

Одна из наиболее актуальных тем для водителей — перечень причин остановки. Кардинальных изменений он не претерпел. Этому вопросу посвящена целая статья закона о полиции, но ничего особо нового здесь нет. Разве что исчезла такая причина остановки, как «отработки, операции и оперативные планы». И хотя сохранилась норма о том, что полицейский должен проинформировать водителя о причине остановки, теперь он имеет право останавливать водителя и в случае, если тот Правил не нарушал. Например, «если есть информация о том, что транспортное средство или груз могут быть орудием совершения ДТП». При этом откровенных нестыковок в данном законе хоть отбавляй. Взять, к примеру, тех же «полицейских».

Ну нельзя же человека называть прилагательным! Не было же у нас «милицейских» (разве что свистков). Полицейским может быть то, что принадлежит работнику полиции: пес, автомобиль, пистолет — да что угодно, только не он сам.

В числе прочих превентивных мер сотрудники полиции теперь могут применять «поверхностную проверку и осмотр», «ограничение передвижения человека, транспортного средства или фактического владения вещью» и «проникать в жилье или другое владение лица» (автомобиль).

Спасибо за «заботу»

Придумана даже такая превентивная мера, как полицейская забота. Заботиться стражи порядка будут прежде всего о пьяных, у которых смогут отобрать любое имущество, которым может быть причинен ущерб окружающим, даже если гражданин законно этим имуществом владеет. Ведь пьяный может наехать на кого-то автомобилем, а может и мобилкой ударить! И главное — пойдя потом докажи, был ты пьяным или нет. Поверхностная проверка подразумевает ощупывание человека,

ТЕПЕРЬ АВТОВЛАДЕЛЬЦЫ БУДУТ ДОКАЗЫВАТЬ СВОЮ НЕВИНОВНОСТЬ В СУДЕБНОМ ПОРЯДКЕ

канчивая огнестрельным оружием, водометами и бронемашинами.

Вам письмо!

В окончательной версии закона о совершенствовании безопасности дорожного движения депутаты отказались от отмены принципа презумпции невиновности при рассмотрении административных правонарушений, не связанных с нарушением Правил. Впрочем, новая статья 14-2 все равно возлагает ответственность за нарушения Правил дорожного движения, зафиксированные в автоматическом режиме, на автовладельцев. Примечание аналогичного содержания внесли и в статью 122 Админкодекса, по которой составляется подавляющее

большинство протоколов за нарушение Правил дорожного движения. Одновременно были внесены изменения и в Кодекс административного судопроизводства, которыми вопреки Конституции возложили на водителей (автовладельцев) обязанность доказывать в суде свою невиновность. И все это притом, что еще в 2010 году Конституционный суд признал данные нововведения не соответствующими Конституции. Ведь согласно ст. 61 Конституции юридическая ответственность лица имеет индивидуальный характер. А это значит, что за любое правонарушение должен отвечать именно тот, кто его совершил, а не какой-то там автовладелец, который к этому правонарушению может быть никоим образом не причастен.

Штрафные баллы

Теперь за значительную часть нарушений, которые может заметить фото- или видеокamera, предусмотрены льготные баллы, названные штрафными.

В начале года каждому водителю будет начисляться по 150 баллов, которые будут списывать без наложения штрафа практически за все нарушения, зафиксированные в автоматическом режиме — за каждое по 50 баллов. Сюда не входит превышение скорости более чем на 50 км/ч, создание аварийной обстановки и нарушение правил проезда железнодорожных переездов. То есть каждый водитель сможет три раза в год безнаказанно нарушить Правила. Впрочем, продлится такая лафа недолго — введены штрафные баллы только для того, чтобы водители, а вернее, автовладельцы, сразу не приняли «письма счастья» в штыки. Так что где-то через годик эти самые штрафные баллы наверняка отменят. А пока кроме штрафных баллов автовладельцам подкинули и другие «морковки».

1. Остановить водителя теперь можно и без ссылки на то, что он нарушил Правила. Но объяснить причину остановки полицейский по-прежнему обязан

2. Главное управление полиции Киева подчинено напрямую МВД



1



2



Если оплатить штраф оперативно, можно обойтись и половиной суммы. А вот злостных неплательщиков, наоборот, ждет существенная пеня

Прежде всего вилки для штрафных санкций за нарушение Правил теперь отменили — остались лишь минимальные размеры штрафов из предусматривавшихся ранее Админкодексом. К тому же Админкодекс теперь разрешает платить всего половину даже минимального штрафа. Но только при условии, что это будет сделано очень оперативно — в течение трех дней после получения оповещения о штрафе.

Если этот срок упущен, оплатить штраф придется в полном размере. А если и это не будет сделано на протяжении месяца, придется уплатить еще и пеню в размере удвоенного штрафа. То есть штраф фактически утроится. И наконец,

если еще за месяц задолженность не будет ликвидирована, ее погашением займется исполнительная служба. А водителя одновременно заочно лишат прав на шесть месяцев.

При этом нынешнее «письмо счастья» должно содержать информацию о дате, времени и месте совершенного нарушения; о зафиксированном транспортном средстве (марка, модель, номерной знак); о приборе, которым было зафиксировано нарушение; о размере штрафа и порядке его оплаты; о порядке обжалования и последствиях неуплаты штрафа и даже отрывную квитанцию для его оплаты. Но кроме того, извещение должно содержать и информацию о сайте

в Интернете, на котором можно ознакомиться с фото- или видеозаписью нарушения, и пароль доступа к такой записи.

И наконец, расширен перечень нарушений, за которые транспортное средство может быть «временно задержано» (читай: увезено эвакуатором на штрафплощадку). Прежде всего это нарушение правил остановки и стоянки, которые создают помехи дорожному движению или угрозу безопасности. И это, пожалуй, единственное новшество, которое можно поприветствовать, поскольку оно призвано освободить от нагромождения машин полосы, предназначенные для движения общественного транспорта.

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 на вопрос любой сложности у нас

ПРОСЛОЙКА

К тормозным колодкам в комплекте идут термоизоляционные пластины, но при их установке увеличивается ход тормозной педали. Какова их функция?

Евгений Мирош, Киев

Действительно, в комплекте тормозных колодок для дисковых тормозов у некоторых производителей есть такие пластины. Одни их называют «термо», другие «антискрипные». Они призваны уменьшать температурное воздействие от горячей колодки на цилиндр суппорта — во избежание закипания тормозной жидкости. Также они дополнительно фиксируют колодку в посадочном месте, уменьшая шумовые эффекты, которые могут появиться вследствие трения металлической части колодки о поршень во время начала или завершения торможения. Дело в том, что в начале торможения и в его конце, когда усилие давления поршня на колодку не максимально, колодка, соприкасаясь с тормозным диском, сдвигается в посадочном месте и трется о поршень.

Как было отмечено, далеко не все производители предусматривают такие пластины. А ход педали увеличивается при их использовании из-за того, что между поршнем суппорта и колодкой уменьшается начальная жесткость сопряжения. Пластина работает как прокладка или пружина: поршню необходимо сначала передать давление на пластину, а уже через нее — на колодку.

КОГДА НИЧЕГО НЕ ВИДНО

Стоит ли обжаловать постановление ГАИ, в котором штраф наложен за то, что водитель не выполнил требования знака «Стоп», хотя были ужасные погодные условия и знак был полностью скрыт в придорожных деревьях? В протоколе об этом указано в пояснениях.

Мария Петриченко, Хмельницкая обл.

Прежде всего необходимо было сделать фотографию знака хотя бы с помощью мобильного телефона. Нельзя забывать и о показаниях свидетелей, которых следовало вписать в графу «объяснения», поскольку при оформлении протокола «сомнительных» свидетелей могут и не указать. Также можно и нужно добавить к протоколу отдельное пояснение об обстоятельствах зафиксированного нарушения. И наконец, можно потребовать, чтобы ответчик в соответствии с ч. 2 ст. 71 КАСУ представил в суд доказательства, что знак был виден.

Но обратите внимание и на то, что знак «Стоп», как и другие знаки приоритета, не зря имеет отличную от других дорожных знаков форму, чтобы такой знак можно было узнать и рассмотреть в любых условиях.

КАЗУСНЫЙ СЛУЧАЙ

Я припарковался возле высоковольтной линии. Мне на лобовое стекло упала шашка распределения. Автомобиль кредитный, пользоваться страховкой мне не хотелось (чтобы не портить себе страховую историю). Как быть?

Иван Криволанко, Киевская обл.

Большинство страховых компаний в договорах КАСКО предусматривают такую опцию, как «возмещения ущерба по стеклянным деталям без справки компетентных органов». Некоторые образцы договоров предусматривают такую операцию как разовую (ставят лимит на замену стеклянных деталей и при повторном случае предусматривают франшизу), некоторые позволяют производить замену таких деталей на протяжении всего периода страхования без ограничений. Обратите внимание, в вашем случае страховая история не будет тяжелеяться, так как вы обращаетесь в страховую компанию не по факту ДТП. Здесь можно просто позвонить в контакт-центр компании, где вы застрахованы, сообщить о наступлении страхового случая и следовать рекомендациям оператора.

С гражданской позиции рекомендую также сообщить о том, что от высоковольтного столба отвалилась деталь, в компетентные органы и предупредить аварию на линии электропередачи.

БЕЗ ESP ЛУЧШЕ?

Мой знакомый всегда отключает ESP в своем автомобиле, говорит, что электроника мешает ему чувствовать обратную связь с машиной, особенно в сложных условиях. Прав ли он и стоит ли действительно так делать?

Игорь К., по e-mail

Во многом эффективность и корректность работы ESP зависит от производителя, который разрабатывал ваш автомобиль. Конечно, в алгоритме работы этой системы возможны различные сдвиги, которые водитель может ощущать как помехи. Я согласен с тем, что иногда

система будто бы доминирует над водителем, контролируя и тягу двигателя, и распределение крутящего момента. Тогда создается впечатление, что у тебя от всех органов управления остается в руках один только руль: ни затормозить эффективно, ни добавить тяги мотора в нужный момент не получается. Но в первую очередь ESP призвана предотвратить попадание в неприятные ситуации на дороге — на то она и система стабилизации, чтобы вам не пришлось справляться со сносами или заносами. Поэтому я считаю эту систему полезной, и со мной, уверен, согласятся все передовые инженеры мировых автомобильных брендов. А отключать подобного помощника ради «вкусного» драйва никому не рекомендуем ни на сухой, ни на мокрой дороге.



КРАЙНЕ ВАЖНОЕ КОЛЕСО

При полном вывороте рулевого колеса влево (особенно если машина разворачивается) иногда можно почувствовать щелчок в руле. Скажите, что может давать такой эффект и очень ли опасна эта неисправность?

Сергей Мирейко, Луганск

Причин посторонних звуков может быть много, все зависит от типа рулевого управления (классика или рейка), с гидро-, электроусилителем или без таковых, а также от других конструктивных особенностей вашего авто. К возможным причинам можно отнести дефект в самой рейке или ее неправильное позиционирование. Звук может быть связан с регулировкой углов установки колес, неправильной регулировкой упора поворотного кулака, дефектами кузова в месте крепления рулевого механизма или дефектом упорного подшипника стойки. Лучше обратиться на СТО.



ПОЧТА ВИНОВАТА

Я обратился в страховую компанию с запросом, который направил им заказным письмом. Прошло полтора месяца, ответа так и не пришло. Что происходит и как действовать?

Андрей Ковальчук, Киев

Ситуация и сложная, и одновременно простая. Если вы направляли письмо с уведомлением, то идете в страховую компанию, предъявляете данный документ и требуете пояснений. Если без уведомления, то есть вероятность, что письмо не дошло либо утеряно, тогда всю процедуру начинаете сначала.



БОЛЬШОЙ МОТОР — ДОЛГАЯ ЖИЗНЬ?

Идут жаркие споры о том, что моторы большого объема более долговечны и более эффективны, чем моторы малой кубатуры, а весь мир при этом переходит на малолитражки. Мы что, волей производителей автомобилей вынуждены пересаживаться на слабые и недолговечные моторы?

Владислав Черненко, Бровары

Все проще: моду диктует себестоимость. Двигатели внутреннего сгорания с меньшим объемом и весом более дешевы в производстве по сравнению со своими аналогами большего объема. Они же и более экономичны в эксплуатации. Однако номинальные нагрузки на составляющие части таких двигателей естественным образом возрастают, так как составляющие стали меньше, легче и тоньше, а масса автомобиля изменилась в меньшую сторону не намного, да и скоростные режимы возросли. Системы впрыска и управления двигателем могут обеспечить максимально эффективную для горения смесь, что, в свою очередь, увеличивает крутящий момент и мощность... И эти изменения, действующие негативно на износостойкость ДВС, превосходят по силе новые технологии, применяемые в конструкции двигателей и их составляющих, эксплуатационных жидкостях и расходных материалах. В итоге износ становится моложе, но и те времена, когда автомобиль покупали раз в жизни, на всю семью, прошли.



ЭКОНОМИМ

Хочу научиться приемам экономичного вождения. Есть ли такие и реально ли их освоить самостоятельно?

Валерий Микетеев, Львовская обл.

Зависит от того, что вы собираетесь экономить: резину, топливо или ресурс узлов и агрегатов. Существует мнение, что пресловутая экономия топлива — это такой фактор, который очень трудно измерить в реальной жизни. А если он и поддается исчислению в цифрах, они очень малы, чтобы всерьез воспринимать их при расчетах расходов на содержание машины. Можно воспитывать в себе стиль вождения без резких разгонов и торможений, без ненужных рывков и прочего. Это можно называть и экономным, и рациональным, и безопасным стилем вождения.

Взгляните на ситуацию иначе: любое безопасное вождение априори станет экономичным, потому что спокойный безопасный стиль вырабатывает определенные привычки. И со временем водитель, который всегда просчитывает ситуацию наперед, если очень захочет, высчитает экономию топлива. Впрочем, эти цифры столь незначительны, что ими можно пренебречь. И с другой стороны, безопасное вождение — это ваша жизнь и здоровье на дороге.

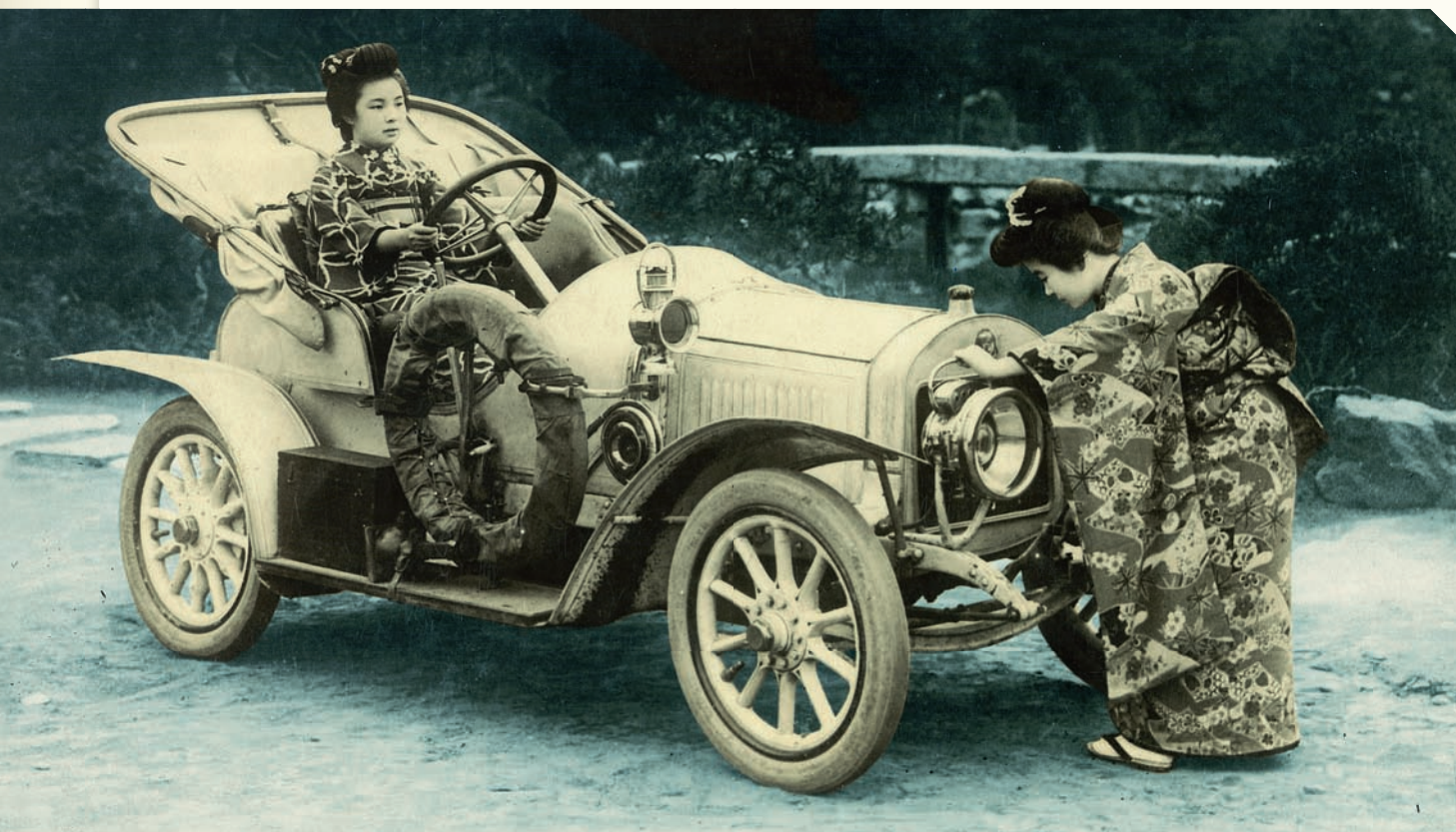


КУДА ВЕТЕР ДУЕТ

Почему в автомобиле обдув переднего стекла может работать неравномерно — с водительской стороны лучше, а с пассажирской — хуже. Машина новая, куплена полгода назад. Зимой этой проблемы не замечал, обнаружил весной, во время дождя.

Игорь Михайлюк, Киев

Тут вариантов может быть несколько: конструктивная особенность, ошибки при сборке воздуховодов и заслонок, инородный предмет в воздуховоде. В любом случае, если ваша машина новая и находится на гарантии, рекомендуем обратиться на официальный автосервис, обслуживающий марку вашего автомобиля. Обдув стекла — это не только вопрос комфорта водителя и пассажира, но и безопасности. Чистое и всегда «готовое к употреблению» стекло обеспечивает необходимую видимость.



К НОВЫМ *достоинствам*

В этом году компания ŠKODA отмечает 120-летний юбилей своего материнского предприятия Laurin&Klement. Поэтому мы продолжаем начатый в прошлом номере рассказ о становлении фирмы и ее успешном развитии в первой половине XX века

Итак, 19 июля 1907 года было официально зарегистрировано «Акционерное общество Laurin&Klement». В результате преобразований Вацлав Лаурин и Вацлав Клемент смогли заручиться поддержкой состоятельных инвесторов, что позволило вывести компанию на качественно новый уровень. Так, в том же 1907 году производственные площади увеличились на 4000 м² и составили 13 400 м². Кроме того, численность рабочих и слу-

жащих удалось увеличить на 600 человек. Параллельно предприятие расширило станочный парк и ассортимент выпускаемых моделей авто.

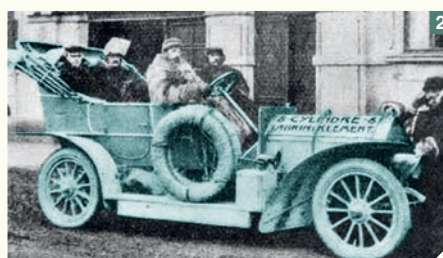
Разработка легковых автомобилей с компактными 2-цилиндровыми моторами продолжилась моделями L&K Type B и Type C второго поколения. В частности, модель B2 получила в свое распоряжение V-образный мотор объемом 1,6 л, а для C2 предлагался рядный 2-цилиндровый двигатель, который фактически являлся половиной 4-цилиндрового мотора, которым комплектовался L&K Type E. Интересно, что новые модели пользовались популярностью у водителей пражских такси: свою работу в службе они начали 6 сентября 1907 года, когда на улицы Праги вышли 10 машин L&K — одна B2 и девять C2.

Уверенным спросом у покупателей пользовалась 4-цилиндровая модель L&K Type F, производство которой стартовало в мае 1907 года. До октября 1909 года с конвейера сошел 371 экземпляр этой модели. Автомобиль комплектовался 2,4-литровым 21-сильным мотором с боковым расположением клапанов и L-образной головкой цилиндров. Модель предлагалась с различными пассажирскими кузовами, а также в качестве шасси для коммерческого использования — например, для постройки небольших автобусов. Но и этим дело не ограничилось. Инженеры компании взяли два 4-цилиндровых блока и на их основе создали первую в Центральной Европе 8-цилиндровую модель FF. Презентация новинки состоялась в октябре 1907 года. Один из двух изготовленных экземпляров отправился удивлять посетителей автомобильной выставки в Париже, а другой долгое время использовался в презентационных целях. Несмотря на тот факт, что главное внимание в компании уделялось легковым автомобилям, коммерческая линейка также постепенно расширя-

Laurin&Klement
Type FF 1907 года
стал первым
автомобилем марки
с 8-цилиндровым
мотором



LAURIN & KLEMENT Typ "FF" 1907



1. Этот грузовик L&K Type FDL 1909 года отправился в Японию. За рулем — офицер императорской армии — майор Китагава
2. Один из первых двух 8-цилиндровых Type FF стал экспонатом Парижского автосалона
3. Прекрасно отреставрированный L&K Type G 1909 года

лась за счет грузовых машин средней и большой грузоподъемности. Помимо уже имеющегося грузового L&K Type E грузоподъемностью 1500 кг появился тяжелый грузовик Type H, способный перевозить до 4 тонн грузов. Он оснащался 6-литровым 32-сильным 4-цилиндровым мотором и цепным приводом двух пар задних колес. Правда, первый экземпляр шасси Type H, построенный 20 октября 1907 года, был использован для постройки автобуса Type HOP, который обслуживал «Пražскую Электрическую компанию». Позже этот экземпляр был переделан в передвижную мастерскую для





**Лондон, 1911
год. За рулем
новенького
L&K Type S
руководитель
британского
отделения
компании
Франтишек
Томан**

обслуживания пражской трамвайной контактной сети. Автобусы L&K Type HOP использовались в Праге. Торжественная церемония открытия автобусного сообщения состоялась 7 марта 1908 года. 1,6-километровый маршрут насчитывал 9 остановок, включая конечные станции. Смена начиналась в 6 утра и заканчивалась в 10 вечера. Четыре автобуса курсировали с 15-минутным интервалом. В 1907 году суммарные продажи мотоциклов и автомобилей принесли компании доход в размере свыше двух миллионов крон, а чистая прибыль

составила более 220 тысяч крон. За год компания приняла участие в нескольких крупных автомобильных выставках — в Берлине, Лейпциге, Париже и Санкт-Петербурге. Кроме того, компания открыла свои представительства в Германии, Италии, Великобритании и России. На территории Австро-Венгрии у компании были офисы в Вене, Праге и Будапеште. На ежегодном собрании акционеров было принято решение увеличить уставной капитал фирмы с 1 до 3,5 миллиона крон.

Любой каприз

В 1908 году компания Laurin&Klement выпустила последний экземпляр автомобиля с рядным 2-цилиндровым двигателем — это был Type BS. Кроме того, в 1909 году компания прекратила выпуск V-образных 2-цилиндровых моторов. С этого момента она полностью сконцентрировалась на производстве 4-цилиндровых моделей нового поколения.

Первенцем новой 4-цилиндровой линейки стал L&K Type G, который оснащался мотором рабочим объемом 1555 см³. Годом спустя двигатель форсировали до 1767 см³. Автомобиль предлагался в разнообразных вариантах 2- и 4-местных кузовов, в том числе ландо, фэзтон и седан. На базе Type G строились такси, машины скорой помощи, развозные фургоны и даже легкие грузовики. Всего с 1908 по 1911 год было изготовлено 308 экземпляров Type G различных типов и модификаций. Не остались без внимания и другие модели, также подвергшиеся модернизации или замене новыми. Так, на смену Type F пришел Type FN. Чуть позже вместо 35-сильного Type E наладили выпуск модели Type EN с 5,7-литровым мотором мощностью 50 л.с. Кроме того, в этот же период в модельной гамме появилась совершенно новая

легковая модель Type L с 3,7-литровой «четверкой», а также два грузовика — полутонный FDL и 4-тонник DL. На их базе компания также строила автобусы, получившие фирменное обозначение FDO и DO соответственно. К 1910 году производственные площади компании L&K были увеличены до 16,7 тыс. м², а модельная гамма состояла из дюжины автомобилей различных типов и назначения. В том же году появляется флагманская модель ENS с 7,5-литровым 65-сильным мотором и 4-ступенчатой механической коробкой передач. На шасси устанавливали кузова дубль-фэзтон, ландо, лимузин или купе. Параллельно этот же мотор получил грузовик HL, сменивший прежнюю модель H, а его грузоподъемность выросла до 6 тонн. В 1911 году в гамме появились две новые легковые

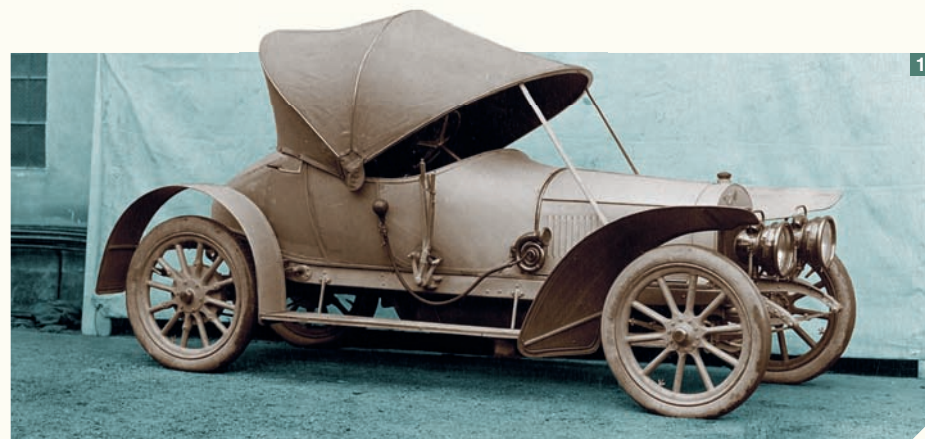
модели — люксовый Type K и более компактный Type S.

Слияние и поглощение

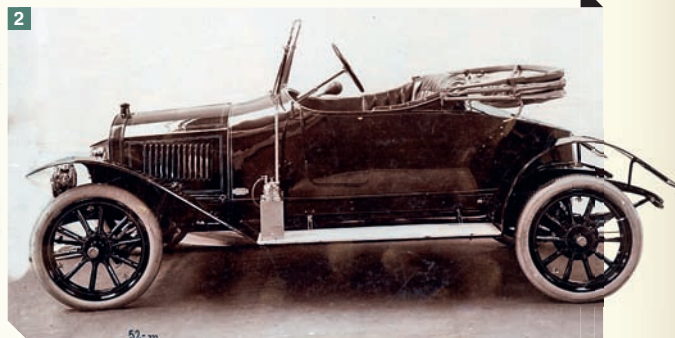
Важной вехой в истории Laurin&Klement стало приобретение в 1912 году либерецкой автомобильной компании RAF, основанной графом Теодором фон Либигом. Этот состоятельный предприниматель был одним из пионеров автомобилизации в Австро-Венгрии. Он не только одним из первых в стране стал владельцем нового транспортного средства, но и был у истоков создания первого на территории нынешней Чехии автомобиля Nesseldorfer President. В 1907 году он с компаньонами основал автомобильную компанию Reichenberger Automobil-Fabrik (RAF). Благодаря инвестициям за несколько

лет компания наладила выпуск большого семейства моделей — от 2-цилиндровых вуатюреток до люксовых машин с 6,0-литровыми 4-цилиндровыми моторами и тяжелых грузовиков. Машины марки RAF успешно продавались не только у себя на родине, но и далеко за ее пределами. Компания имела свои представительства в Вене, Граце, Будапеште, Кракове, Берлине, Лейпциге, Санкт-Петербурге и других городах. За сравнительно короткое время RAF стал одним из крупнейших автопроизводителей на территории Чехии. Объединение двух крупных автомобильных компаний позволило еще больше расширить ассортимент предлагаемых покупателям моделей. Кроме того, благодаря присоединению RAF компания Laurin&Klement получила доступ к лицензии на двигатель Найта, который считался весьма перспективным для своего времени. Дело в том, что американский изобретатель Чарльз Найт очень щепетильно относился к вопросу продажи лицензии на свой необычный бесклапанный мотор.

1. Трехместный кабриолет — один из вариантов кузова от L&K
2. Type Sc с кузовом родстер был построен на базе модели Type S



Еще один великолепный экземпляр из музейного собрания — Type S 1911 года



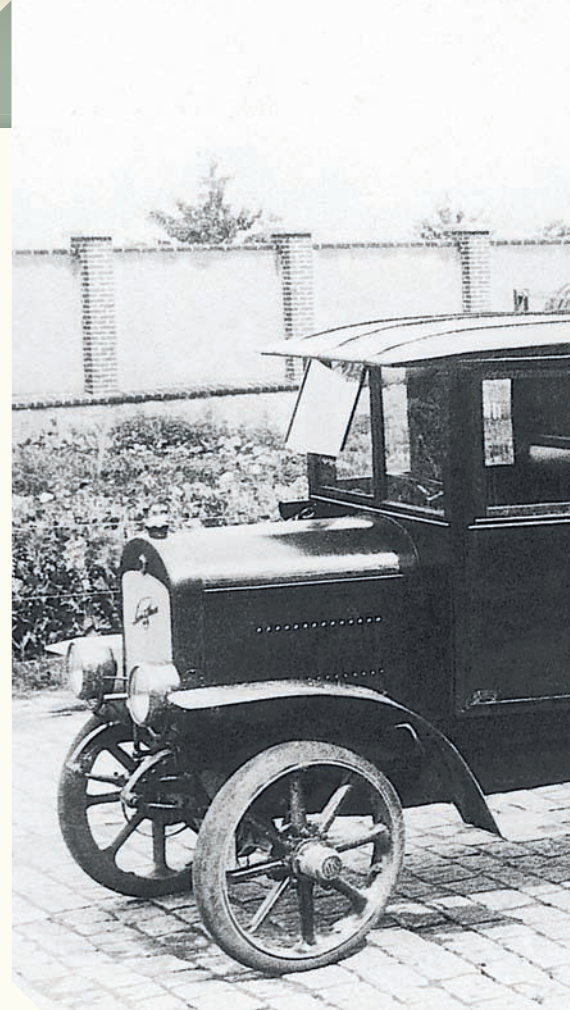
В Европе он предоставил право на его выпуск только четырем компаниям — бельгийской Minerva, немецкой Mercedes, французской Panhard и чешской RAF. Автомобили L&K и RAF выпускались параллельно вплоть до 1916 года, когда либерецкая марка прекратила свое существование.

Опередить Генри Форда

Вацлав Клемент всегда внимательно следил за происходящим в отрасли. Особенно его интересовала бурная деятельность Генри Форда. Узнав о его планах начать экспорт модели Ford T на европейский рынок, Клемент решил, что компания Laurin&Klement способна предложить свою версию недорогого «народного» автомобиля, который бы удовлетворял потребностям самой широкой категории покупателей. Такой машиной стала модель Type S, дебютировавшая в апреле 1911 года. Автомобиль оснастили 4-цилиндровым 1,8-литровым двигателем водяного охлаждения, который развивал 14 лошадиных сил. Двигатель и трансмиссия образовывали единый блок. Интересно, что в отличие от других моделей маховик расположили не между мотором и сцеплением, а с противоположной стороны коленчатого вала, перед радиатором. Подобное революционное конструктивное решение позволило объединить мотор, сцепление и 3-ступенчатую КП общей масляной ванной. Массовое производство модели Type S позволило бы снизить себестоимость машины и сделать ее

**Грузовик L&K Type Ms
выпускался с 1914 по
1917 год, а также с 1919 по
1920 год. Было изготовлено
253 экземпляра**

более доступной для клиентов. Только за период с 1911 года до начала Первой мировой войны было изготовлено более 600 экземпляров различных вариантов модели Type S. После войны ее производство возобновили. Модель оказалась настолько востребованной, что ее выпуск прекратили только в 1925 году. Type S снискала славу самой удачной модели за всю историю существования марки Laurin&Klement. Type S был не единственной новинкой в гамме компании тех лет. В 1912 году начался выпуск модели DN с 2,9-литровым 25-сильным мотором, а год спустя появились модели Type O и Type M. Меньший по размерам Type O оснащался 2,7-литровым двигателем, развивавшим 30 л.с. Для более требовательных клиентов предлагался Type M. Первоначально он оснащался 40-сильным 3,8-литровым двигателем, а в 1917 году его форсировали до 50 л.с., увеличив объем до 4,7 литра. Несмотря на конструктивные и прочие различия, модели Type S

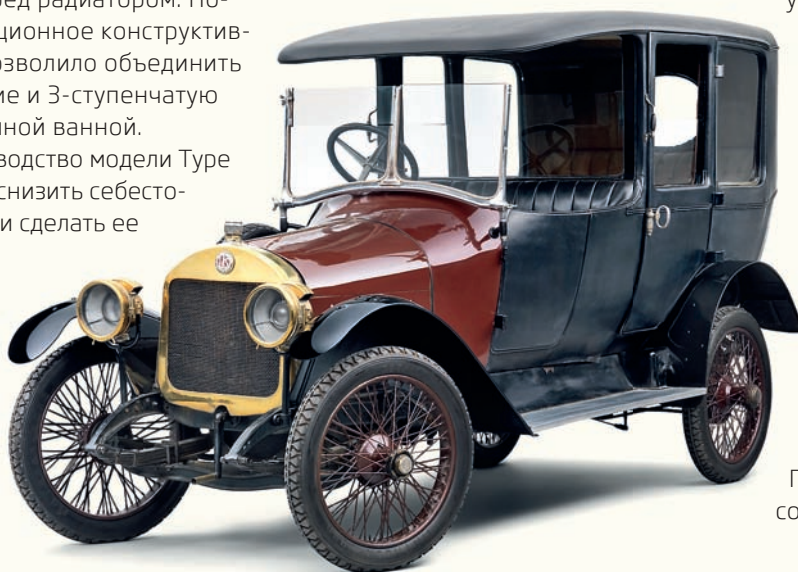


и Type M сыграли важную роль в развитии компании в предвоенные годы.

Не хуже конкурентов

Попробуем разобраться, как были устроены автомобили Laurin&Klement 1907–1913 годов. Как у большинства аналогов тех лет, в основе конструкции машины лежала рама лестничного типа. На нее продольно монтировался 4-цилиндровый мотор водяного охлаждения с L-образной головкой блока и боковым расположением клапанов. Большинство двигателей, в том числе и для грузовиков, имели цельнолитой блок цилиндров. Охлаждение осуществлялось термосифонным способом, а на люксовых моделях устанавливали помпу. После ряда неудачных опытов по созданию карбюратора собственной

Модель Type S дала жизнь многочисленным модификациям, в том числе Sg 1913 года



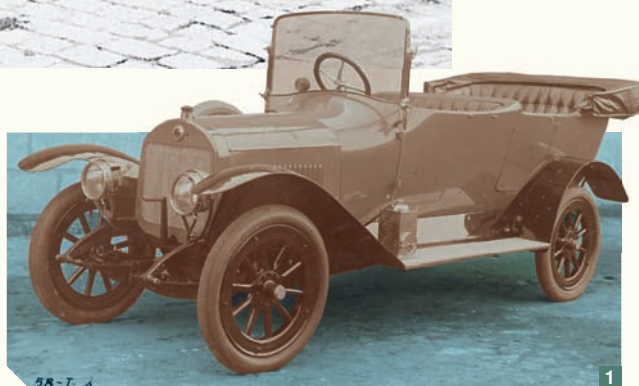


кузов для которого заказывался отдельно в специализированном ателье. Большинство кузовных элементов, за исключением крыльев и капота, представляли собой деревянный каркас, обшитый листовым металлом. Высокое качество, а также надежность всех узлов и агрегатов снискали марке Laurin&Klement признание далеко за пределами родной Чехии. Среди покупателей было немало знаменитостей, представителей аристократических семей и высокопоставленных особ. Компания имела развитую дилерскую сеть в большинстве европейских стран. Кроме того, автомобили с эмблемой L&K можно было обнаружить на дорогах Японии и Австралии, Мексики и Бразилии. Благодаря салону компании на Крещатике, в доме номер 38, приобрести Laurin&Klement могли и состоятельные киевляне.

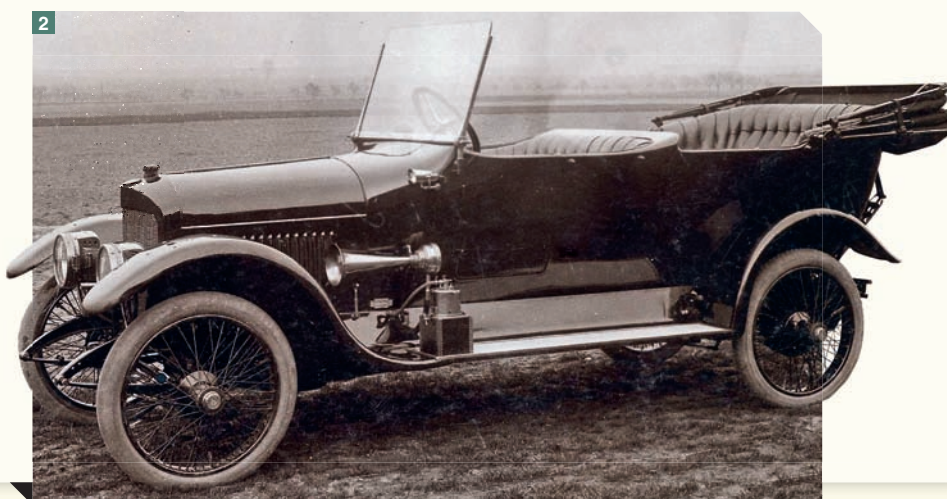
(Продолжение следует.)

конструкции в компании приняли решение приобретать их на стороне — например, у британской фирмы Zenith. Поставщиками электрических систем зажигания выступали известные компании Bosch и Eisemann.

К 1913 году большинство моделей сменило архаичный цепной привод на карданный вал. К этому же времени на смену ацетиленовым фарам пришли современные электрические. Подвеска всех колес была зависимой, на полуэллиптических рессорах. На большинстве легковых автомобилей использовались стальные колесные диски с деревянными спицами, а на дорогих моделях применяли легкоъемные спицованные диски с центральной гайкой английской компании Rudge Whitworth. Благодаря рамной конструкции покупатели могли приобретать как готовый автомобиль, так и шасси с двигателем,



1. Один из 105 выпущенных экземпляров 16-сильной модели Type Sc, 1913 год
2. Люкс-версия фазтона Type Sh с V-образным радиатором и спицованным колесами Rudge Whitworth



Команда ŠKODA долго готовилась к дебюту новой модели — Fabia R5. Все причастные понимали, что это событие может изменить расстановку сил во втором по значимости раллийном классе. Конкуренты чехов намного раньше выпустили на трассы свои машины, но в ралли спешке не место. В Млада-Болеславе четко понимали свои задачи и планомерно подошли к концу апреля 2015 года, когда Ян Копецки дебютировал на Fabia R5 и принес автомобилю первую победу в копилку

Ралли Италии стало серьезным испытанием для команды ŠKODA. Лаппи не добрался до финиша, но получил хороший урок



Чудесный старт Škoda Fabia R5 в WRC

ŠKODA Motorsport прямо дала понять, на что она рассчитывает в ближайшие годы. Первые клиенты появились у нее сразу же, а все новые и новые победы еще раз говорили о том, что машина получилась и быстрой, и надежной. В такой ситуации команде морально было легче готовиться к первому старту в чемпионате мира по ралли. С прошлой моделью Fabia S2000 чехи многого там добились, а с новой машиной планировали превзойти эти результаты.

Вот только в своих прогнозах и пилоты, и руководители ŠKODA были очень сдержанными. Позиция была выбрана правильная, ведь конкуренты были сильны и уже имели за плечами опыт борьбы на таком высоком уровне. Но при этом никто бы себя не сдерживал, если бы пилоты сразу же включились в борьбу за победы в зачете WRC 2 мирового первенства. Так в итоге

и произошло. Лидером коллектива был объявлен Эсапекка Лаппи. Молодой финн зарекомендовал себя как быстрый и надежный гонщик — большего от него не требовалось. И он повел всех за собой, справившись с высоким давлением.

ŠKODA Fabia R5 впервые появилась на трассах WRC на Ралли Португалии. Первый классический этап собрал много сильных экипажей — от этого было только интереснее, где с первой же попытки окажутся пилоты чешской команды. При этом гонка также могла хорошо охарактеризовать надежность машины. Как известно, некоторые конкуренты испытывали детские болезни — с этим рисковали столкнуться и в Чехии. Но с первых же спецучастков португальской гонки Лаппи и его напарник Понтус Тидеманд поймали достаточно быстрый темп для того, чтобы на равных бороться за попадание на подиум.

И это при том, что они явно не спешили выжимать из машины все, ведь нужно было сначала проверить работу всех систем, подобрать оптимальные настройки.

К сожалению, в начале гонки Эсапекка потерял около минуты из-за прокола колеса. В первый день гонки он держался на равных по чистому темпу с главными фаворитами гонки во главе в Нассером Аль-Аттией. Если бы не эта осечка, то финн мог бы даже бороться за первое место. И каково же было удивление, когда во второй день Лаппи взвинтил темп и начал догонять катарского гонщика!

Лидер команды ŠKODA шел ровно, без заминок и вскоре вышел на второе место, а Тидеманд также держался неплохо и шел следом. У ŠKODA появился прекрасный шанс на двойной подиум в первой же гонке в классе WRC 2. У гонщиков был соблазн немного сбросить скорость, чтобы гарантировать себе такой результат, но даже при этом Аль-Аттиа было непросто удержаться на первом месте.

На финише Лаппи проиграл лидеру лишь 12 секунд. Второе место можно было расценивать как победу. Вернее, показанный обоими гонщиками темп в гонке. Несмотря на то что ŠKODA не ставила перед собой цель выиграть чемпионат мира с первой же попытки, все шансы на это у нее появились. Этому способствовал регламент WRC 2, где в общий зачет шли шесть лучших результатов гонщика, а проехать ему разрешалось лишь семь раз. Именно поэтому поздний старт в мировом первенстве не играл особой роли в распределении мест по итогам чемпионата. Следующий этап чемпионата мира прошел на Сардинии. Ралли Италии оказалось серьезным испытанием для всей команды ŠKODA. Место Понтуса Тидеманда занял Ян Копецки, который принес немало побед чехам в прошлом, но более интересным было то, как гонщики и техника справятся со сложной трассой.

Первая глобальная проверка в этом плане принесла много пищи для размышлений. В начале гонки Лаппи и Копецки шли на промежуточном подиуме, уступая лишь королю сардинийской трассы Паоло Андреуччи. Более того, в какой-то момент финн даже вышел в лидеры, но тут же допустил досадную ошибку, разбил машину и потерял около 25 минут.

В этой ситуации турнирные задачи были возложены на плечи Копецки. Чех мог побороться с Андреуччи, но некстати пришелся почти двухминутный штраф за опоздание на спецучасток. Эти потери не выбили из колеи чешского пилота, который таки сумел финишировать на подиуме — прекрасный результат, учитывая все обстоятельства.



С новым багажом знаний ŠKODA Motorsport отправилась в Польшу. Копецки, сосредоточившийся на выступлениях в Чехии, уступил место Тидеманду, поэтому за высокие места вновь нужно было бороться скандинавскому дуэту. Ставка была сделана правильная, ведь финн и швед прекрасно справлялись на быстрых дорожках. Также трасса отличалась малым количеством камней и других преград, так что гонка была многообещающей. Исход всей борьбы в зачете WRC 2 был предрешен еще в пятницу. Главные конкуренты ŠKODA в лице Яри Кетомаа и Нассера Аль-Аттия допустили промахи, чем поспешили воспользоваться Лаппи и Тидеманд. Пилоты чешского

коллектива уверенно выступили в первый день гонки, благодаря чему практически забронировали за собой первые две позиции.

До первого дубля ŠKODA в чемпионате мира 2015 года пилотам оставалось лишь с умом закончить гонку. Эсапекка и Понтус не гнались за быстрейшими показателями на спецучастках, но даже при этом выиграли на двоих 14 из 18 допов. ŠKODA Motorsport отпраздновала дубль уже на своем третьем этапе в сезоне, а это значило, что впереди у них не просто получение опыта, а прямая борьба за чемпионство!

С такими приятными эмоциями команда поехала на Ралли Финляндии. И вновь у Лаппи с Тидемандом были все шансы на громкий результат. Правда, теперь



На Ралли Финляндии Эсапекка Лаппи завоевал вторую победу в году и стал лидером зачета WRC 2. Прекрасный страт

они выступали в статусе явных фаворитов, а это дополнительное давление. Главные надежды были связаны с Эсапеккой, который начал гонку с места в карьер.

Финский пилот проявил хладнокровие: с завидной скоростью и стабильностью он начал уходить в отрыв. В это время Понтус шел следом, благодаря чему у ŠKODA появился еще один дубль на горизонте. В целом события в гонке сильно напоминали польские: ударный первый день и спокойный финиш на заключительных допах. Лаппи одержал вторую победу в году, благодаря чему взобрался на первую позицию в зачете WRC 2. Ошеломляющий итог первых четырех гонок на ŠKODA Fabia R5.

Молодому дарованию понадобилось лишь два полных сезона, чтобы стать лидером ŠKODA Motorsport. Финн очень быстро влился в чешский коллектив, постоянно прогрессировал и, что немаловажно, приносил победы на разных уровнях. Ему удалось буквально вытеснить с условного первого места в команде Юху Хяннинена и Яна Копецки — очень опытных пилотов, но ŠKODA решила сделать ставку на Эсапекку

ЭСАПЕККА НОВЫЙ лидер



Лаппи исполнилось лишь 24 года. Сейчас он подошел к самому важному периоду для раллийного гонщика. Это тот момент, когда ему уже стоило заявить о себе, но для больших побед нужно делать важный шаг вперед. Карьера финна пока складывается таким образом, что все ему должно быть по плечу. Начал он гоняться в пять лет на карте. Семейство всячески поддерживало юного Эсапекку — еще бы, в Финляндии грех не дать развиваться перспективному гонщику. Все было правильно в молодежной карьере Эсапекки:

прогресс, выступление в различных молодежных первенствах, а в 2007 году — победа в национальном чемпионате. Когда же встал выбор между кольцевыми гонками и ралли, то предпочтение было отдано последнему виду. Так, в 2008 году Лаппи начал раллийную часть карьеры.

Об этом этапе в жизни Эсапекки известно мало. Сам он довольно скрытный парень, и больших интервью у него не было. Разве что о гонках может рассказать чуть больше, но о личной жизни или секретах успеха — ни слова. Но начинал он как и многие другие раллисты: сначала это были выступления на слабой технике, затем — постепенное повышение класса. Первый полный сезон прошел в 2010 году, когда Лаппи проехал порядка семи гонок на Honda Civic Type-R. На не самой быстрой машине для ралли

ЛАППИ — ŠKODA

финн сумел дважды финишировать в Топ-10 в гонках национального значения. Дальше — больше. В 2011 году он провел сезон на моноприводном Citroën, но чаще терпел неудачи: вылеты, механические проблемы. Все это было для того, чтобы в следующем сезоне в полный голос заявить о себе. В 2012 году внимание на Эсапекку обратил весь раллийный мир. До стартов на мировом или европейском первенствах ему было далеко, но в Финляндии он поставил всех на уши: семь побед из семи в главном национальном чемпионате! У финна, который выходил на старты на ŠKODA Fabia S2000, было огромное преимущество над конкурентами, что свело степень интересности чемпионата к минимуму. Но сам он отрицал, что все складывается для него уж очень просто: «Победу всегда добыть нелегко. Большую часть чемпионата мне пришлось стартовать первому на трассе. Чтобы побеждать, мне постоянно нужно было выкладываться в полную силу и работать с командой».

После этого успеха для Эсапекки открылись двери в основной состав ŠKODA Motorsport. Молодому гонщику нужно было набраться опыта рядом с более именитыми пилотами. Но этого финну было явно мало. В 2013 году он боролся за титул в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате по ралли, где выиграл три гонки и еще столько же раз сошел. Но на неудачи он не обращал внимания, поскольку итоговый успех не был его главной задачей.



После победы в Финляндии в амбициях гонщика сомнений нет

ЗА ПАРУ СЕЗОНОВ ЭСАПЕККА ЛАППИ ВЫПОЛНИЛ ВСЕ ЗАДАЧИ, ПОСТАВЛЕННЫЕ ПЕРЕД НИМ КОМАНДОЙ

А вот в 2014 году приключилась другая история. Команда ŠKODA сделала на пилота ставку в чемпионате Европы — очень важном для чешской команды. Ранее на Fabia S2000 успехов там добивались Юхо Хяннинен и Ян Копецки, так что все еще молодому финну нужно было продлить победную серию марки. Как оказалось, Лаппи не было равных и на континентальном первенстве. С виду он вновь победил легко, с большим запасом над преследователями.

Но ниже него остались более опытный напарник по ŠKODA Зепп Виганд, а также сильные конкуренты из других коллективов во главе с Крейгом Брином. Сезон 2014 года Эсапекка закончил с тремя победами в активе и первым значимым титулом на международном уровне. За пару сезонов Лаппи выполнил все поставленные перед ним задачи. Молодость и скорость сделали его первым номером ŠKODA Motorsport. Именно финн повел чешскую команду к завоеванию титула и во втором по значимости зачете чемпионата мира по ралли. Несмотря на все осторожные прогнозы, связанные с дебютом ŠKODA Fabia R5, Эсапекка вышел в лидеры сезона и теперь постарается не упустить свой шанс. А у команды появляется проблема: финна очень сложно будет удержать в составе, исходя из темпа его прогресса и жажды побед на самом высоком уровне.

Город-ДЖАЗ

Король Данило Галицкий получил корону от самого папы римского



Позади 540 км отличнейшей трассы E40 — мы преодолели их за 6 часов, учитывая пару непродолжительных остановок.

Традиционный путь через Житомир, Новоград-Волынский, Ровно оставил наилучшие впечатления. Пейзажи, конечно, не самые захватывающие, но качество дороги и отсутствие каких-либо следов ремонта вселяют надежду на то, что мы умеем строить, когда хотим. На вопросы, где лучше останавливаться, обедать и отдыхать во время путешествия, однозначного ответа нет. Во-первых, заведений не так много, все они разбросаны на приличном расстоянии, и рекомендовать что-то довольно сложно. Видимо, сказывается желание совместить все сразу: заправку, обед, выход в Сеть — а это удается на каждой сетевой АЗС, где меню уже включает и первое, и компот.

Мы на новенькой ŠKODA Fabia вызывающе веселого цвета, так что даже инспектор ГАИ почему-то посчитал ее столичной штучкой. Столичной? Формально да, но Львов уже давно отобрал у Киева титул гастрономической столицы, а теперь вот нацелился на звание культурной. По крайней мере, о том свидетельствует Alpha Jazz Fest, джазовый фестиваль, собирающий весь украинский бомонд и претендующий на главное джазовое событие года. Вот и мы не устояли перед соблазном, прыгнули в Fabia и отправились слушать джаз и наслаждаться спокойными музыкальными вечерами.

Этот город прекрасен в любое время года, его архитектура, кухня и гостеприимство жителей дадут фору многим европейским столицам. А во время джазового фестиваля все это умножается втрое, и у нас со ŠKODA Fabia нет шансов пропустить событие мирового масштаба



Мозаика в окнах Латинской катедры — одного из немногих сохранившихся в городе готических зданий





Одно из самых популярных туристических мест — «Дом Легенд» на Староєврейской



Будьте внимательны: минимум за три недели до начала крупного фестиваля во Львове найти номер просто нереально. Збито все: от советско-пуританского отеля «Львов» до единственного в городе заслуженного пятизвездочника Citadel Inn. Как альтернативный вариант можно попробовать воспользоваться сервисом airbnb. Можно, конечно, выбрать загородные постоянные дворы в радиусе пяти-десяти километров от города, но нам нужен центр, поэтому аренда квартиры — самый оптимальный вариант для Львова в загруженные дни.

Мы не доверяем путеводителям и с большим скепсисом смотрим на различного рода рейтинги, составленные для туристов, поэтому напросились

с беседой к хозяйке квартиры. «Вам вкусно покушать или статусно?» Выбираем первое. «Мясо или рыбу?» А это вопрос... Лучшее мясное заведение находится у крепостной стены, непосредственно в старой части города, рядом со всеми достопримечательностями: «Львовская ресторация Мяса и Справедливости». Главный герой заведения — палач, от него зависит ваше настроение, место и, собственно, качество еды. По легенде, палачи были первыми муниципальными работниками во Львове, людьми публичными и очень жестокими. В обязанности палача входили не только работа топором, но и пытки, вывоз мусора, а также контроль над городскими курвами. С приходом демократии у такого специалиста просто не



Наш хэтчбек в хорошей комплектации оснащен 1,6-литровым бензиновым двигателем мощностью 105 сил и автоматической КПП. Первое, что приходит на ум за рулем новой Fabia, — это превосходные настройки шасси. Хэтчбек проглатывает абсолютно все неровности и не замечает «лежащих полицейских». Руль действует в жесткой сцепке с управляемыми рефлексам и не позволяет ошибиться в маневрах. Компактная Fabia заныряет, выплывает, уверенно держится на «быстрой воде» и вызывает уважение соседей на более классовых автомобилях. «Автомат» довольно шустрый и провоцирует на спортивное вождение. Практичность, удобство управления и зависимость с первого нажатия на кнопку Start Engine — вот основные принципы новой ŠKODA Fabia, которая в очередной раз поднимает планку качества и удовольствия за рулем, оставаясь в относительной доступности.

Пакито Д'Ривера —
кубинский
гений кларнета
и саксофона



ЛЬВОВ ДАСТ ФОРУ БОЛЬШИНСТВУ ЕВРОПЕЙСКИХ СТОЛИЦ И В КУХНЕ, И В АРХИТЕКТУРЕ



Главной
джазовой ареной
стал Центральный
парк культуры

осталось выбора, как открыть мясное заведение. Здесь действительно очень вкусно, шумно, аутентично. Пожалуй, в Киеве подобных заведений просто нет, а если сравнить размер среднего чека, то никогда и не будет.

Галицкая кухня — это квинтэссенция запада и востока, она не похожа на остальную украинскую; даже борщ и пироги мы едим другие. Ее можно условно разделить на панскую и крестьянскую, но плоды с обеих ветвей невероятно вкусны. Самые аутентичные львовские блюда — это флячки и львовский борщ, а также те, что запекают в горшке. Флячик лучше пробовать в «Кумпеле», а львовский борщ практически везде.

Назовите три главные гастрономические ассоциации, которые связаны со Львовом. Допустим, это львовский шоколад, пиво и кофе. Ничего не напоминает? Этот же набор традиций имеет и формальная столица Евросоюза — город Брюссель. Правда, там с кофе напряженка, зато пива и шоколада с головой. А, ну да — еще капуста. Хотя кто ест в Брюсселе капусту? А во Львове и голубцы с картошкой и гречкой, и борщок, и завиванец... Львов даст фору большинству европейских столиц, учитывая тра-

диции, аутентичность кухни, качество, разнообразие и доступность. Об архитектуре и говорить не приходится — ее хватит на несколько государств Старого Света.

Столица свободы

В дни фестиваля Alpha Jazz во Львове дрожали от наплыва не только стены гостиниц и ресторанов, но и дворцы,



Квинтет Алексея
Саранчина на
центральной
площади

концертные площадки, театры, клубы и весь центральный парк — главная сцена. На всех этих аренах выступали мировые звезды, на одном дыхании с сотней тысяч зрителей. Это было невероятное зрелище: впервые среди хедлайнеров музыкального события во Львове были легендарный гитарист Джордж Бенсон, кубинский гений кларнета Пакито Д'Ривера, клавишник Херби Хэнкок и саксофонист Вэйн Шортер. Отдельные исполнители — к примеру, японская пианистка Хироми — раскачивали публику абсолютной самоотдачей на грани возможностей. Невозможно передать тот накал, что застыл в воздухе при паузах в импровизациях этой хрупкой женщины и потом вновь раскатывался десятибалльным штормом.

Пять вечеров подряд в городе продолжался праздник, частью которого стал каждый его житель и гость. Все вместе творили историю — историю великой музыки в великом украинском городе.



НАСКОЛЬКО ВЫ АВТОЗАВИСИМЫ?

1 Вы приехали на СТО, и выяснилось, что легкий стук, на который вы вообще планировали не обращать внимания, обернулся серьезным ремонтом. Кроме того, машину нужно оставить на день-два. Какова в этом случае будет ваша реакция?

- A)** Вы рады. Наконец-то можно расслабиться. Отдохнуть от стресса на дорогах. Вы предвкушаете перспективу ходить пешком. Вам нравится, что теперь по дороге на работу в автобусе вы сможете повисеть в соцсетях.
- B)** Нормально, бывает. Немного непривычно. Особых проблем это не вызывает, поскольку сейчас везде можно добраться общественным транспортом.
- B)** Сперва вы почувствуете смятение («Нет, ну можно же что-то придумать!») и начнете набрасывать варианты. Например, подождать тут же. Или поинтересуетесь, как можно ускорить процесс. Одно ясно: без машины уходить вам не хотелось бы.

2 Вас пригласили на день рождения, и вы решаете, как добираться в гости. В этом случае ваши рассуждения, скорее, будут такими:

- A)** ...такси — одно из лучших изобретений цивилизации. Как хорошо, что проблему можно решить так просто.
- B)** ...скорее такси или маршрутка. Однако это зависит от того, к кому вы идете на праздник. Так, к примеру, среди недели к своему коллеге можно поехать и за рулем, в то же время, если есть прогноз на отличную вечеринку, машину вы точно оставите в гараже.
- B)** ...только за рулем. Вам гораздо легче удержаться от алкоголя, чем быть безлошадным. Ведь если день рождения окажется скучным, вы сразу сможете уехать! К тому же ночью иногда приходится дожидаться такси долго — это неудобно.

3 На лесной дороге у вас неожиданно ломается авто. После осмотра ясно — вам абсолютно неясно, что случилось. Что вы предпримете в этом случае?

- A)** Закроете машину и отправитесь в сторону шоссе. Ведь еще целый день впереди, много дел, а позже подъедете со специалистом или эвакуатором.
- B)** Машина не работает, но телефон-то в порядке. Вы спокойно пробежитесь по телефонной книге и поищите знакомых из числа тех, кто разбирается в авто: может, помогут советом. Если нет — вызовете эвакуатор.
- B)** У вас чувство, будто вы попали в капкан. Может, вам покажется, что только с вашим везением застрять в лесу — не новость. Минут через десять вы вспомните и про телефон, и про эвакуатор, но ощущение дискомфорта сохранится довольно надолго.

4 Собираясь в поездку в другой город, вы скорее...

- A)** ...с легкостью отправитесь поездом. Сама мысль, что можно спать и одновременно ехать, весьма приятна. Быть на месте отдохнувшим, полным сил и сразу отправиться по делам или осматривать окрестности — ваш выбор!
- B)** ...купите билет на автобус. Это быстро и недорого. Возможно, поедете на машине, но только если у вас будет попутчик, с которым можно разделить расходы на топливо.
- B)** ...отправитесь в путь только на своем автомобиле. Вам непонятно, как можно иначе. Когда захотел — выехал, когда захотел — остановился, и сам себе выбираешь музыку.

5 Ваш приятель просит у вас машину. Ваша реакция?

- A)** Не задумываясь дадите. Это вещь. Почему нет? Другам нужно помогать. Да, точно, да.
- B)** Одолжить? Ну, вы не уверены, разве что близкому другу. В ином случае, можно дать в аренду. Ничего личного, просто бизнес.
- B)** Какая странная просьба! Вы ведь не просите в долг чью-то зубную щетку. Но если без шуток, ответ — нет. Вам будет неспокойно, для вас это просто невозможно.

З адавали ли вы себе вопрос: как сильно вы связаны со своей машиной? Она вам друг, помощник или ваш член семьи? Авто работает на вас или вы на него? Обычно тесты пытаются разобраться в ваших отношениях с людьми, а на этот раз давайте рассмотрим под микроскопом вашу дружбу с транспортным средством. Сразу оговоримся: ни одна из характеристик по результатам теста не будет отрицательной, а только пролетит свет на особенности и стиль отношений с автомобилем, который выбираете именно вы. Итак, за руль, вернее, за дело!

А теперь подсчитайте, каких ответов у вас больше, и посмотрите на результат:

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Вы скорее пешеход

Или автомобилист, но исключительно до той секунды, пока вы в авто. Машина — это удобно и приятно, только тогда, когда она не вводит в большой расход. Вам непонятны люди, которые все свое свободное время фанатично отдают железному другу. Конечно, приятно прокатиться с ветерком, но еще приятнее не думать о парковках, царапинах на бампере и о зимней резине.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Вас можно назвать человеком практичным

Если машина может быть полезной, почему это не использовать?! Для вас собственное авто не более чем средство передвижения. Поэтому при определенных обстоятельствах вы открыты к другим вариантам перемещения.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В

Вы очень привязаны к машине

Она часть вашей жизни. Вы взрослый человек и, конечно, понимаете, что все можно организовать и без автомобиля, но вы к этому не готовы. Ведь авто для вас гораздо больше, чем просто транспорт. Это ваша приватная территория, ваш мир. Для вас езда — это удовольствие и свобода.

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



Mobil 1



Mobil — Товар года 2012

Ищете подходящее масло
для своего автомобиля?



Найдите его здесь!
www.mobil1.com.ua

Mobil 1