



# ŠKODA Style

№4 (41) 2017



## ŠKODA Karoq наследник свободы

### Премьера

ŠKODA Karoq — новый взгляд на сегмент компактных кроссоверов

### Тест-драйв

ŠKODA Fabia — стильный автомобиль для большого города

### Жизнь бренда

Инновации и будущее бренда ŠKODA глазами Кристиана Штрубе

### Тест-драйв

ŠKODA Octavia — еще больше причин полюбить ее всерьез и надолго

# GENERATION Š. HOBA ŠKODA OCTAVIA



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER





# Полный вперед!

**П**ока весь честной мир подводит итоги минувшего года, в ŠKODA оптимизируют ресурс и готовятся к новым и мощным рывкам. В этом году состоялась блестящая премьера полноразмерного и компактного кроссовера ŠKODA KODIAQ, который побил все рекорды продаж! Ничуть не меньше интереса ожидаем и к модели ŠKODA KAROQ после презентации в Украине. Только-только компания анонсировала свой первый электрокар, как главные лица марки уже оговаривают детали производственных планов и реальные сроки поступления в продажу первых полностью электрических автомобилей ŠKODA. Когда динамика — твое второе имя, простоев и пробуксовок попросту нет. Ну а мы со

своей стороны все-таки вернемся на минутку к традиции подводить итоги и отметим несколько важнейших фактов для чешского бренда в Украине и в мире. Все экономические цели по объемам продаж на 2017 год были не просто выполнены, а превзошли ожидания. С разгромным счетом ŠKODA Motorsport победила на мировой раллийной арене. С вдохновением и успехом стартовал на украинском рынке долгожданный ŠKODA KODIAQ, еще сильнее укрепив позиции чешской марки на наших дорогах. И нам сейчас небезосновательно кажется, что знаковый 2017 год, который вместе с календарем подходит к концу, станет для ŠKODA очередным уверенным шагом для покорения новых вершин. История продолжается!

**«Шкода Стайл»**  
№4 (41), 13 декабря 2017

**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

**Руководитель проекта:**  
Алеся Андрияш

**Редакционный совет:**  
Марина Яковлева,  
Елена Кубышина,  
Алеся Андрияш,  
Дмитрий Гаевой

**Главный редактор:**  
Артем Киселев

**Арт-директор:**  
Сергей Шадрин

**Над номером работали:**  
Лариса Мищанчук, Сергей  
Лавриненко, Сергей Иванов

**Адрес редакции:**  
03680, г. Киев, ул. Радищева,  
10/14, корп. Ю, 3-й этаж.  
Телефон: (044) 490-83-63

**Отпечатано** в типографии  
PrintStore Group,  
г. Киев, ул. Д. Щербаковского, 4,  
тираж 5000 экз.,  
заказ №13009

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 допускаются и влекут за собой ответственность, предусмотренную законодательством.

10



8



40

## 6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA

## 8 НА АВТОПИЛОТЕ В ЧИСТОЕ БУДУЩЕЕ

Глава департамента технического развития ŠKODA Кристиан Штрубе рассказывает, когда бренд перейдет на гибридные и электрические силовые установки

## 10 ŠKODA KAROQ

Новый игрок в сегменте компактных кроссоверов готов устанавливать стандарты и задавать приоритеты в классе

## 16 ŠKODA OCTAVIA

Мы назовем вам шесть причин, за которые можно полюбить ŠKODA OCTAVIA всерьез и надолго

## 20 ŠKODA FABIA

Стильный компактный автомобиль, созданный специально для города





16



34

## 24 СТРАТЕГИЯ НА ЗАВТРА

ŠKODA готовится к штурму новых рубежей. Какими они будут для компании в ближайшее время?

## 26 БЕНЗИН ИЛИ ДИЗЕЛЬ?

Взвешиваем достоинства и недостатки каждого из видов топлива

## 28 НА ЛАМПОЧКЕ

Что может случиться с автомобилем, если постоянно ездить с пустым баком

## 30 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Мы знаем ответы на все вопросы

## 32 ЗИМА БЕЗ ОПАСНОСТИ

Советы и рекомендации специалистов по правильному выбору и безопасной эксплуатации зимних шин

## 34 ВОЕННОЕ ЛИХОЛЕТЬЕ

В истории любой компании бывают периоды взлетов и падений, успехов и неудач. Не обошлось без трудных дней и в истории ŠKODA

## 40 WRC 2: ДОЛОЙ СКРОМНОСТЬ!

В сезоне 2017 года ŠKODA добилась выдающихся успехов на мировых раллийных трассах

## 42 ЭЛЕКТРОННАЯ ЭРА ОТ ŠKODA

ŠKODA поддерживает мировой тренд — разрабатывает и внедряет электротранспорт в свою модельную линейку

## 44 ПО СЛЕДАМ «ИГРЫ ПРЕСТОЛОВ»

Хорватия — поистине сказочная страна со множеством необычайно красивых мест

## 50 СИЛА СЛОВА

Мы собрали для вас пять удивительных и сильных книг, которые смогут развлечь, заставить задуматься, вдохновить...

## Безопасность превыше всего

Компания «Еврокар» уделяет особое внимание вопросу безопасности на дороге. 18 и 19 ноября во всех дилерских центрах ŠKODA в Украине прошли дни открытых дверей, приуроченные к Всеукраинской неделе безопасности дорожного движения. Основная задача Дней безопасности ŠKODA — обратить внимание взрослых на важность дисциплины поведения на дороге, привить навыки по оказанию первой помощи и рассказать о новых интеллектуальных системах безопасности, интегрированных в автомобили ŠKODA. Например, о системе распознавания усталости Drive Alert, системе Light Assist, камере кругового обзора, системе Traffic Alert и других. За 2 дня более тысячи гостей посетили дилерские центры ŠKODA и смогли принять участие в тематических проектах, а также выиграть призы от любимого бренда!

Вместе с тем в течение ноября на странице Facebook ŠKODA Ukraine был объявлен и прошел конкурс детского рисунка на тему «ŠKODA и безопасность». В офис компании «Еврокар» поступило более 120 рисунков, некоторые из них сопровождалось авторскими стихами и правилами от маленьких участников.

4 декабря были подведены итоги, которые еще раз подтвердили то, что в нашей стране много талантливых и умных детей, которые готовы быть более ответственными и сознательными участниками дорожного движения! Победителями конкурса стали авторы трех рисунков:

- 1) Хомуха Вероника, 11 лет;
- 2) Мамчур Александр, 13 лет;
- 3) Коваленко Мария, 10 лет.

Приз зрительских симпатий получила Прокопчук Власа, 7 лет.



## ЛУЧШИЙ В КЛАССЕ

Читатели немецкого журнала Auto motor und sport назвали дизайн ŠKODA KAROQ лучшим в классе компактных SUV. Модель одержала победу над 17 конкурентами и завоевала престижную награду Autonis. Эффектный и динамичный дизайн автомобиля KAROQ передает фирменный стиль чешского бренда. «Мы гордимся победой ŠKODA KAROQ в номинации «Лучший дизайн», присужденной читателями журнала Auto motor und sport, — прокомментировал Кристиан Штрубе (Christian Strube), член Совета директоров ŠKODA, ответственный за техническое развитие. — Наши клиенты очень тепло приняли новый фирменный стиль бренда, яркий и лаконичный. Премия Autonis стала лучшим тому подтверждением, а также дополнительным стимулом для нас и дальше развивать дизайн наших автомобилей».



## Знаковый юбилей



Компания ŠKODA отметила 60-летний юбилей легендарного родстера ŠKODA 450, сыгравшего значимую роль в развитии стилистики бренда. Автомобиль впервые был представлен на ярмарке в Брно в 1957 году. За пределами Чехии родстер рекламировала очаровательная «мисс США» — Шарлотта Шеффилд. В 1958 году родстер запустили в серийное производство, однако не на главном заводе, а на предприятии ŠKODA в г. Квасины. Там происходила сборка открытого кузова, а готовое шасси с двигателем поступало в Млада-Болеслав. Именно ŠKODA 450 получила лаконичную решетку радиатора вместо «усов», которая позже стала единой для всего семейства.



## План перевыполнен!

ŠKODA снова идет на рекорд. Четвертый год подряд из ворот производственных предприятий чешской марки выходит более миллиона автомобилей, но впервые этого показателя удалось достичь в октябре. Модели OCTAVIA, FABIA и SUPERB внесли наибольший вклад в этот успех. Впрочем, все большую роль в объемах производства играет и полноразмерный кроссовер KODIAQ. А в следующем году к когорте успешных автомобилей ŠKODA присоединится и младший кроссовер — KAROQ.



## ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

### Массовый сбор урожая



Такого количества наград в течение одного года может удостоиться только выдающийся бренд, к которым, без сомнения, относится ŠKODA. По итогам авторитетного немецкого конкурса Auto Trophy 2017 сразу три модели ŠKODA стали победителями в своих номинациях: OCTAVIA третий

год кряду стала компактным автомобилем года, SUPERB назван лучшей моделью в бизнес-сегменте, а KAROQ признали лучшим кроссовером в ценовой категории меньше 25 000 евро. Зная, сколько усилий ŠKODA прилагает для развития своей модельной линейки, иного результата быть просто не могло!

### Инвестиции в будущее



В первые выходные ноября Прага превратилась в мировой центр «умной энергетики». В столице Чехии состоялся конкурс Smart Energy Hackathon, в рамках которого креативные программисты искали решения энергетических проблем — сегодняшних и будущих. Это мероприятие прошло при официальной поддержке «цифрового подразделения» ŠKODA AUTO DigiLab, которое готово предоставить лучшим специалистам IT-сферы возможность продолжить разработку своих идей на мощностях чешского автопроизводителя. Таким образом компания ŠKODA демонстрирует решительность идти в ногу со временем, подтверждая свой статус передового и инновационного автопроизводителя.

### ПЯТИЗВЕЗДОЧНЫЙ

■ Главный дебютант ŠKODA 2017 года — компактный кроссовер KAROQ — получил самые высокие оценки за безопасность в краш-тестах независимой организации Euro NCAP. Пятизвездочный рейтинг автомобиля обеспечила выдающаяся прочность кузова и наличие прекрасно работающих систем безопасности. В частности, системы автоматического торможения в городе и на магистрали. KAROQ продемонстрировал высокие результаты в защите пассажиров первого и второго рядов, а также пешеходов.



# НА АВТОПИЛОТЕ В ЧИСТОЕ БУДУЩЕЕ

Кристиан Штрубе,  
глава департамента  
технического развития ŠKODA

К 2025 году четверть  
моделей ŠKODA будут иметь  
гибридные и электрические  
силовые установки



В течение 3–5 лет мы выпустим на рынок еще несколько моделей с электрическими силовыми установками. На сегодняшний день это необходимость, с которой мы идем в ногу.

Второй аспект — онлайн и мобильные системы. Пусть в большинстве случаев это опции, но уже сейчас практически все наши машины предлагают современные интернет-сервисы и приложения для интеграции со смартфонами. И в этом плане мы опережаем большинство конкурентов. Третье направление — автономное управление. Сегодня нашим клиентам доступны активный круиз-контроль и системы удержания автомобиля в пределах полосы. Пример тому — Octavia. И не за горами то время, когда ŠKODA сможет ездить без водителя. Начнем мы с беспилотного паркинга. А вот следующий Superb уже сможет самостоятельно двигаться на трассе продолжительное время, совершая обгоны и объезжая возникшие на пути препятствия.

**Кристиан, сейчас автомобили эволюционируют очень быстро. Автономное управление, полноценные интернет-сервисы в машине еще несколько лет назад казались фантастикой, а сейчас — реальность. Понятно, что сегодня определяются автомобильные концепции ближайшего будущего. Каким его представляют в компании ŠKODA и над чем непосредственно работают?**

**Кристиан Штрубе:** Это интересный вопрос, многогранный, который охватывает несколько аспектов жизни марки. Еще недавно главным в автомобилях ŠKODA была практичность: комфорт, продуманные решения Simply

Clever. Функциональность для нас по-прежнему в приоритете, но вместе с тем мы стараемся добавить нашим машинам больше эмоций. В первую очередь с помощью яркого дизайна. Мне кажется, что сегодня автомобили ŠKODA стали более узнаваемыми. Наша команда дизайнеров отточила и усовершенствовала стиль наших автомобилей, а команда инженеров — их техническое исполнение. Следующая ступенька — инновации. Под инновациями мы понимаем три основных аспекта. Первый — «электромобильность». И наш первый серийный электрокар появится на дорогах мира уже в ближайшее время.



## ŠKODA готовится пополнить модельный ряд электрическими силовыми установками

Предъявляемые к автомобилям экологические требования становятся все жестче. Это заставляет инженеров изобретать все более сложные моторы. Стартеры-генераторы, системы «старт-стоп», ступенчатый наддув, системы отключения части цилиндров — всем этим обрастает двигатель ради снижения вредных выбросов. Но ведь силовой агрегат — лишь один из элементов машины. На расход топлива и количество вредных веществ влияет вес автомобиля, его аэродинамика, шины наконец. Есть ли возможность что-то еще сделать в этом направлении, или единственная перспектива — электрические и гибридные силовые установки?

**Кристиан Штрубе:** У нас есть две основные цели, которых мы должны достичь. Первая — это минимизировать вредные выбросы. Вторая — снизить расход топлива. Решить эти задачи не просто, причем всем без исключения автопроизводителям. Что касается двигателей внутреннего сгорания, то они по-прежнему в строю, но начиная с 2018 года все подобные силовые агрегаты будут оснащены фильтрами твердых частиц. И других способов соответствовать современным жестким экологическим требованиям сейчас нет. В то же время мы начинаем предлагать все меньше и меньше дизельных моторов, в особенности на компактных автомобилях. В качестве альтернативы будут использоваться гибриды, в том числе и подзаряжаемые. Думаю, что к 2025 году четверть наших моделей будут иметь гибридные и электрические силовые установки.

**Для покупателей автомобилей в Украине их экологичность — не главный приоритет. На первом месте — на-**

**дежность и простота обслуживания. Поэтому очень многие предпочитают проверенные временем атмосферные моторы более современным агрегатам с наддувом, даже если последние более экономичны и обеспечивают лучшую динамику. Мне кажется, что дни атмосферников сочтены. А что вы думаете по этому поводу?**

**Кристиан Штрубе:** Лично я вижу хорошие перспективы для безнаддувных моторов. Наша компания обладает богатым опытом и технологиями для создания таких двигателей. Через пару лет вы увидите абсолютно новую линейку моторов MPI.

**На прошлогоднем техническом семинаре, касающемся новых моторов одного крупного производителя премиальных машин, инженеры назвали их расчетный ресурс — 150 000 км. Мне кажется, что это очень мало, особенно если сравнивать с автомобилями конца 90-х. Можем ли мы говорить о том, что в сравнении с машинами из недавнего прошлого конструктивный срок службы современного автомобиля действительно стал меньше?**

**Кристиан Штрубе:** У меня другая точка зрения. Расчетный ресурс современного мотора на автомобилях ŠKODA никак не меньше, чем у машины десятилетней давности. Да, автомобили с каждым днем становятся все сложнее и сложнее, и теоретически механизм с большим количеством систем и деталей имеет больше шансов выйти из строя, чем более простой агрегат. Но никто из производителей не снижает жизненный цикл автомобилей намеренно. И наши требования к их сроку службы остаются по-прежнему высокими.

**ŠKODA является частью большого концерна VW, который во многом определяет курс развития чешской компании. Какова степень свободы действий инженеров ŠKODA? Это адаптация уже готовых узлов и агрегатов под определенную модель с эмблемой ŠKODA или возможность сделать что-то свое, уникальное?**

**Кристиан Штрубе:** Да, в рамках концерна мы используем общую платформу и большое количество модулей. Последние мы не только берем из «копилки» VW Group, но и можем создавать сами. Например, модуль навигационной системы — это полностью наша разработка, как, впрочем, и вышеупомянутые моторы семейства MPI.

**Главные добродетели современных автомобилей ŠKODA — практичность и разумная цена, что в большинстве случаев привлекает зрелых людей. Не думают ли в компании раскрасить модельный ряд яркой молодежной моделью, подобной купе 110R и 130R?**

**Кристиан Штрубе:** Как у человека, отвечающего за техническое развитие, у меня на этот счет много идей. Но одно дело — идеи, а другое — реальные бизнес-кейсы. Для нас очень важно, чтобы все наши решения соответствовали пожеланиям клиентов. И если посмотреть на модельный ряд ŠKODA, то видно, как заметно он увеличился за последнее время. В нашей линейке есть спортивные модификации, вполне способные зацепить молодую аудиторию. В данном случае я говорю о лифтбеке и универсале Octavia RS. Наследник Yeti — кроссовер Karoq — тоже получит множество молодежных фишек. Что касается эмоциональной составляющей, то мне кажется, что уже сегодня наши автомобили выглядят ярко и эмоционально. Но разумеется, мы неустанно думаем о том, чтобы сделать их еще более привлекательными.



# ŠKODA Karoq

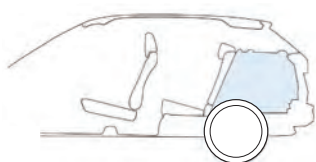
**Новый компактный кроссовер в модельном ряду чешской марки — это абсолютный must have в наше время. Karoq играет сразу на нескольких фронтах. И неудивительно, что работы у него — непочатый край!**

**Н**ет никаких сомнений в том, что компактный кроссовер в модельном ряду ŠKODA появился вовремя. Во-первых, он был очень ожидаемым, а это здорово разогрело рынок. О том, что Kodíaq и Karoq готовятся к появлению на свет, говорили еще три года назад, но Kodíaq дебютировал в Европе лишь в прошлом году, а Karoq только начинают там продавать. И по обоим

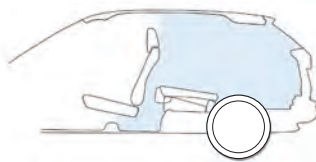
автомобилям сразу видно: работали над ними очень скрупулезно. При этом если Kodíaq открыл для бренда новый сегмент, то на Karoq, похоже, решили обкатывать все самые современные технологии. Во-вторых, именно компактному SUV достались все технические сливки. Именно на Karoq компания ŠKODA впервые представила виртуальную приборную панель. Именно этому компактному кроссоверу достались новые бензиновые турбомоторы. Именно Karoq стал

первой ŠKODA, на которой используется система отключения половины цилиндров двигателя ради экономии топлива (она досталась четырехцилиндровому 1.5). Эта система впервые представлена в Украине, неудивительно, что новинку ждут, считая дни до премьеры, которая планируется на весну 2018 года. Помимо упомянутого уже 1,5-литрового бензинового мотора нас ждет и 2-литровый дизель. Коробки передач можно будет выбирать из механической

ТРАНСФОРМАЦИЯ САЛОНА В БАЗОВОЙ ВЕРСИИ

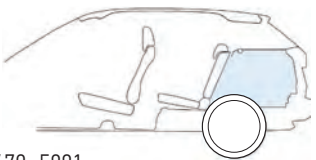


521

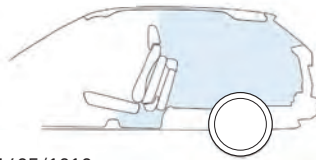


1630

ТРАНСФОРМАЦИЯ САЛОНА С СИСТЕМОЙ VARIOFLEX



479–5881



1605/1810

Karoq хоть и невелик, но по части грузоподъемности традиционные «шкотовские» ценности не предаёт. В качестве опции на машину можно поставить систему VarioFlex, которая чуть-чуть съедает полезный объем багажника при поднятых спинках второго ряда, но зато обеспечивает больше вариантов трансформации. С ней второй ряд можно хоть полностью демонтировать!





и автоматической, а привод — между передним и полным.

## Мелочи превыше всего

Karoq не особенно велик — он уступает в габаритах тому же Volkswagen Tiguan, с которым, как и Kodiaq, делит платформу MQB. С другой стороны, это плюс на узких улочках и в тесных дворах как столицы, так и небольших украинских городов. При этом ни снаружи, ни внутри Karoq не кажется совсем уж компактным. Да, он ниже ŠKODA Yeti, которому приходит на смену, но сложен он невероятно гармонично. А водитель, напротив, сидит высоко. Именно так, как многие у нас любят. Жаловаться на пространство спереди и в голову не приходит, так как над самой головой места как раз достаточно. Сзади же тут,



### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

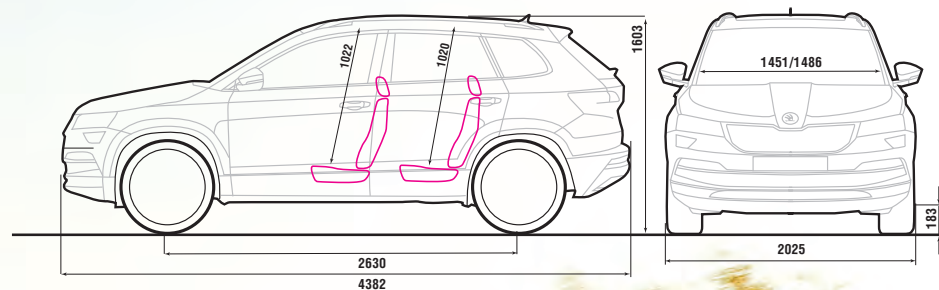
ŠKODA Karoq 1.5 TSI

ŠKODA Karoq 2.0 TDI 4 x 4 DSG-7

● Двигатель, число цилиндров	R/4	R/4
● Объем двигателя, см³	1498	1968
● Максимальная мощность, л.с.	150 (5000–6000)	150 (3500–4000)
● Максимальный момент, Нм (об/мин)	250 (1500–3500)	340 (1750–3000)
● Габариты, длина x ширина x высота, мм	4382 x 1841 x 1607	
● Колесная база, мм	2638	
● Разгон 0–100 км/ч, с	8,4 (МКП)/8,6 (DSG)	9,3
● Максимальная скорость, км/ч	204 (МКП)/203 (DSG)	195
● Расход (смешанный), л/100 км	5,4	5,2



## → Размеры



естественно, теснее, чем в Kodiaq, но свою долю достаточного пространства новичок обеспечивает, удерживая честь компактного кроссовера на высоте.

В любом случае Karoq по этому параметру мог бы побить большинство конкурентов. Зато багажник в действительности оказался очень вместительным, несмотря на то что особенно просторным он не выглядит. В отсек спокойно поместится несколько чемоданов, сумок, наверняка и детская коляска влезет. Причем ŠKODA предлагает еще и опциональную систему VarioFlex, которая позволяет трансформировать второй ряд, упаковывая какие-то просто не-реальные объемы грузов.

### С легкостью вдоха

Как и в любом автомобиле ŠKODA, в Karoq нет проблем с настройками водительского кресла — регулировок хватит всем. Профиль сидений — привычный, с адекватной поддержкой с боков и оптимальной длиной подушки. На месте и типичная эргономика от ŠKODA, хотя архитектура передней панели у Karoq как раз не такая, как у всех — с ноткой индивидуальности. Как и в Kodiaq, в Karoq инженеры «разнесли» мультимедийную систему и центр управления климатом, который слегка выдвинут вперед. Под ним нашлось пространство для телефона, который, следуя современным трендам, вставляется в узкий и глубокий отсек с беспроводной зарядкой. Аппарат будет спокойно заряжаться всю дорогу, а всеми нужными в пути функциями можно пользоваться через Android Auto или Apple CarPlay. В Европе интеграция со смартфоном будет доступна и для базовой версии.

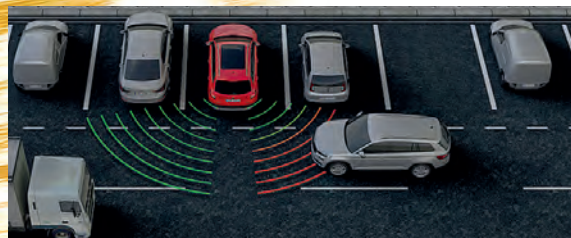
### Ориентация: семейная

На ходу Karoq старательно демонстрирует новый подход ŠKODA к выбору характера своих автомобилей. По Kodiaq можно было только





## → Электронные системы



Система помощи при выезде задним ходом мониторит автомобили, которые могут оказаться в слепой зоне, и предупреждает, если двигаться небезопасно.



За дистанцией спереди в Karoq следит отдельная система контроля, которая сопряжена с функцией экстренного торможения в городских условиях и детектором пешеходов.



Автоматический парковщик в Karoq, как и в других моделях ŠKODA, легко может исполнить параллельную парковку в ограниченном пространстве.



В дополнение к параллельной парковке у кроссовера есть и функция заезда в бокс задним ходом — это, кстати, встречается не так уж часто на автомобилях в сегменте компактных SUV.

подозревать, что чехи окончательно перешли на семейную сторону. Karoq эти догадки полностью подтвердил. В нем сохранилась фирменная страсть к динамике, но к динамике выверенной, безопасной и стабильной. Поэтому Karoq — интуитивно понятный драйверский кроссовер. В вопросах стремительности и активных реакций у него тоже все в порядке — 150-сильный 1,5-литро-

вый бензиновый мотор, конечно же, прекрасно справляется с обгонами. Это один из самых сбалансированных двигателей в линейке, который обладает уравновешенным характером и таким же щадящим расходом топлива, что с оглядкой на семейственность автомобиля и его городскую прописку является идеальной комбинацией потребительских характеристик.

## Не все козыри сразу

Что с управляемостью? Лихо закладывать в повороты на Karoq не хочется. А когда все-таки приходится, нужно делать поправку на принадлежность автомобиля к сегменту SUV. Мягкой его подвеску никак не назовешь, но с дорожными неровностями Karoq справляется не хуже, чем каноническая Octavia. Инженеры ŠKODA обо всем думают





Разные материалы и цвета отделки, разные функции второго ряда — с VarioFlex и без — салон ŠKODA Karoq может быть вообще очень разным, но в любой конфигурации он удобен. Одно удивило: центральный подлокотник на заднем ряду — если сложить всю центральную секцию, багажник в таком случае ничем от салона не отделен.



на шаг вперед. По словам представителей чешской компании, к подвеске Karoq у поклонников марки будет еще меньше вопросов, когда автомобиль начнут оснащать адаптивными амортизаторами. Чехи уверяют, что с ними кроссовер будет жестче в поворотах и, напротив, комфортнее на трассе, если того пожелает водитель. Все это можно будет настроить через систему выбора режима движения, которая у Karoq есть по умолчанию. Но на данном этапе она влияет толь-

ко на настройки рулевого управления и силового агрегата, а также на работу климатической установки. Примерно в то же время, когда автомобиль получит адаптивные амортизаторы, на бензиновом Karoq появится и полный привод. Первое время 4 x 4 с вездесущей электронно-управляемой муфтой можно будет заказать лишь для дизельной модели. Передний привод, впрочем, тоже позволяет кроссоверу с грациозной легкостью съезжать с асфальта или,



например, карабкаться в горку по гальке. С клиренсом в 183 мм можно преодолеть и грузовую колею на грунтовке. Только заезжать надо аккуратно: все-таки в родословной у Kargoq намного больше городской генетики, помноженной на современные диджитал-технологии, чем настоящего внедорожного хардкара.

## На перспективу!

Но конечно, все таланты переднеприводного кроссовера проявляются только ярче в его полноприводной версии. И дело даже не в том, что кому-то понадобится испытывать новинку на прочность в глухих лесах или в болотных топях. И даже не в формальной необходимости иметь формулу 4 x 4 в джентльменском наборе

каждого уважающего себя кроссовера. Весь секрет в стабильности и больших возможностях. А это дорогого стоит. Кстати, цены на новинку пока неизвестны. ŠKODA Kargoq выедет на наши дороги, как мы уже говорили, весной 2018 года. После того как на закарпатском заводе ЗАО «Еврокар» будет налажена его крупноузловая сборка. Вот тогда и познакомимся поближе.



Симпатичный, ладный, отзывчивый, уверенный на ходу — этот автомобиль с передовым оснащением может обойти многих в сегменте компакт-кроссоверов.



Первое время не будет версии с дизельными моторами и полным приводом, позже появятся и адаптивные амортизаторы, способные менять характеристики шасси.



# ŠKODA Octavia

**Поразительно, но даже такой безусловный бестселлер марки ŠKODA, как модель OCTAVIA, снова и снова дает повод говорить о себе. После очередного увлекательного тест-драйва мы вывели 6 причин вновь влюбиться в этот автомобиль**



**Э**тот автомобиль относится к числу тех, с которыми не хочется расставаться. Он элегантен, технологичен, комфортен, просторен, безопасен и невероятно эффективен с точки зрения топливной экономичности.

Узнаваемый и актуальный на многие годы стиль — основа философии дизайна компании ŠKODA. И OCTAVIA следует ему неукоснительно.







Где бы ни находились, со ŠKODA OCTAVIA вы никогда не будете оторваны от близких и друзей. Зарядить любое мобильное устройство, будь то смартфон, планшет или ноутбук, — проще простого.

Управлять им — сплошное удовольствие. Впрочем, давайте-ка обо всем по порядку.

## 1. Дизайн

Внешний вид ŠKODA OCTAVIA отшлифован до мельчайших деталей. Его экстерьер прекрасно воплощает современный язык дизайна бренда, намекая на богемский хрусталь и старинные традиции чешских стекольных мастеров. Сбалансированные пропорции, четкие грани, взаимодействие света и тени — все это создает естественное, красивое и захватывающее впечатление об автомобиле, которое никого не заставит усомниться, что это именно OCTAVIA.

## 2. Комфорт

Как известно, просторный салон и удобные сиденья — залог приятного путешествия. ŠKODA OCTAVIA предлагает множество опций, способных подарить еще больше удовольствия от поездки. В дополнение к электрически регулируемым передним сиденьям, OCTAVIA оснащена подогревом рулевого колеса и лобового стекла, что несомненно оценит всяк и каждый, кто садится за руль морозным зимним утром. А за создание приятного настроения в ответе аудиосистема с прекрасным звучанием и элегантная подсветка салона.

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1451
Колесная база, мм	2680
Снаряженная масса, кг	1428
Объем багажника, л	590/1580
Дорожный просвет, мм	155
Объем двигателя, см³	1798
Макс. мощность, л.с.	180 (4500–6200)
Макс. момент, Нм (об/мин)	280 (1350–4500)
Тип привода	полный
Коробка передач	РКП, 6 ступеней
0–100 км/ч, с	7,4
Макс. скорость, км/ч	229
Расход (смеш.), л/100 км	6,4



Роботизированные коробки передач с двойным сцеплением — проверенное и эффективное решение для комфортной эксплуатации автомобиля. Изюм дня в день.



### 3. Технологии

Какие бы дороги ни коряжились, за какие бы горизонты ни умчались, со ŠKODA OCTAVIA вы никогда не будете оторваны от окружающего мира, не потеряете связь с близкими людьми. И все это благодаря современным интерактивным технологиям. ŠKODA OCTAVIA может оснащаться одной из четырех информационно-развлекательных систем, которые предоставляют множество возможностей для управления автомобилем, развлечений или прослушивания музыки. Все информационно-развлекательные системы можно подключать к смартфону с помощью Bluetooth или интерфейса SmartLink+. Системы

используют инновационные дисплеи размером от 6,5 до 9,2 дюйма. Топовая информационно-развлекательная система Columbus предлагает 64 Гб памяти, DVD-проигрыватель и LTE-модуль (опционально) для подключения скоростного Интернета. Точка доступа Wi-Fi позволяет пассажирам пользоваться Интернетом, слушать музыку или работать с электронными письмами.

### 4. Безопасность

ŠKODA OCTAVIA оснащается впечатляющим количеством систем помощи, которые повышают безопасность и комфорт вождения. Некоторые из них помогут заметить на дороге

Когда говорят о самом просторном салоне и огромном багажнике, как правило, подразумевают ŠKODA OCTAVIA. Больше в этом классе не может предложить никто. Пассажиры второго ряда чувствуют себя привилегированными. К тому же диван сам по себе продуман до мельчайших деталей, благодаря чему даже многочасовые безостановочные поездки пролетят, как одно мгновение.



Отправляясь в путешествие всей семьей, вы можете не беспокоиться о том, что чей-то чемодан не поместится в багажник. Со ŠKODA OCTAVIA это исключено.







пешехода, тогда как другие наделят «глазами» сзади (например, камера заднего вида). Все вспомогательные системы эффективны как на шоссе, так и на улицах города. Проще говоря, OCTAVIA делает ваши ежедневные поездки максимально безопасными.

## 5. Вместительность

Когда говорят об огромном пространстве в салоне, на ум сразу приходит ŠKODA OCTAVIA. Не так уж много автомобилей в состоянии предложить

более длинный салон, больше пространства для коленей на заднем ряду и большой простор по высоте от сиденья до потолка спереди и сзади! Объем багажного отделения OCTAVIA равен внушительным 590 л и может быть увеличен до 1580 л. А если укомплектовать OCTAVIA складным передним пассажирским сиденьем, можно перевозить предметы длиной до 2,9 м.

## 6. Эффективность

Двигатели ŠKODA OCTAVIA порадуют превосходной динамикой и в то же

время не ударят по карману. Широкая линейка эффективных бензиновых и дизельных моторов мощностью от 110 до 180 л.с. а у версии RS — 230 л.с., механические и автоматические коробки передач, передний или полный привод — все, что пожелаете для создания своей идеальной комбинации! Самая экономичная OCTAVIA способна проехать 100 км пути с расходом всего 3,9 л дизельного топлива, а самая динамичная версия разгонится с места до первой «сотни» за 7,1 секунды. Кажется, OCTAVIA никогда не перестанет удивлять!



# ŠKODA Fabia

**Время от времени в В-классе возникают жаркие споры на тему конкурентного преимущества. Пока в этом мире есть FABIA, спорить, говоря откровенно, не о чем. Да и не с кем**

**Е**сли бы В-класса, собравшего под свое крыло компактные городские автомобили, не существовало, то его точно стоило бы основать еще пару десятков лет назад. Но к счастью, в ŠKODA с самого начала знали о том, что маленькие уютные автомобили изменят представление человека о жизни в городе.

И именно благодаря этой прозорливости сегодня мы имеем в своем распоряжении самую удачную компактную модель марки за всю ее историю — ŠKODA FABIA.

Скептики могут начать с нами спорить о том, что компактные автомобили являют собой компромиссный вариант: мол, маловаты, недостаточно

## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Длина/ширина/высота, мм	3992/1732/1467
Колесная база, мм	2470
Снаряженная масса, кг	1055
Объем багажника, л	330/1150
Дорожный просвет, мм	141
Объем двигателя, см³	999
Макс. мощность, л.с.	75
Макс. момент, Нм (об/мин)	95 (3000–4300)
Тип привода	передний
Коробка передач	МКП, 5 ступеней
0–100 км/ч, с	14,7
Макс. скорость, км/ч	172
Расход (смеш.), л/100 км	4,8







ŠKODA FABIA предлагает нотку спортивной генетики даже в самой гражданской из своих версий. А все дело в том, что динамичность этого компактного автомобиля заложена в самое сердце ŠKODA FABIA.

«роскошны» и вообще, скромные трудяги. Но мир крутится все быстрее, начисто стирая подобные стереотипы. Да и в целом не забудьте, что само понятие «компромисс» означает результат, который удовлетворяет все стороны. А это, будем честны, с учетом современных требований — серьезное достижение!

## В моторе ее сила

На сегодняшний день украинская линейка ŠKODA FABIA состоит исключительно из бензиновых версий. Любители тяжелого топлива могут, конечно, вспомнить о европейских трендах подсаживать все модели на дизель, однако украинские реалии несколько иные. Нашему рынку бензиновые агрегаты как-то привычнее:

## ŠKODA FABIA НЕОДНОКРАТНО СТАНОВИЛАСЬ ОБЛАДАТЕЛЬНИЦЕЙ ДИЗАЙНЕРСКИХ НАГРАД ПО ВСЕМУ МИРУ

и в вопросах эксплуатации, и в вопросах сервисного обслуживания. К тому же по всем канонам экономичности бензиновые моторы от ŠKODA уже заслужили стойкую репутацию оптимизаторов расходов на топли-

во. На сегодняшний день у наших локальных FABIA (и в классическом исполнении хэтчбек, и в универсальном кузове) есть на выбор два бензиновых мотора: трехцилиндровый объемом в один литр, доступный в трех вариантах

Современные требования к городской машине высоки, и эргономика среди них — далеко не самый последний вопрос.





форсировки – с 75, 95 и 110 л.с., а также 1.6 MPI, который выдает 110 «сил» и может считаться классикой, проверенной временем. Дадим слово цифрам: от 4,7 до 5,7 л/100 км пути колеблется средний расход топлива в смешанном цикле для всех бензиновых моторов FABIA. Ну а в щадящем режиме «по трассе» городская модель и вовсе идет на рекорды — 3,8 л/100 км для двигателя 1.0 TSI (95 л.с.) с механической КПП.

## С точностью до долей

Есть еще одно качество, которое выделяет ŠKODA из ряда всех ее собратьев по классу: это настолько выверенное и точное в управлении шасси,



Уровень безопасности, возможности комфорта и практичность — это базовые критерии ŠKODA FABIA.



О наборе полезных и толковых мелочей, которые объединены под общим именем Simply Clever, сказано немало. Но только сам владелец ŠKODA FABIA может рассказать, насколько это удобно!





## МЕГАПОЛИС МОЖЕТ БЫТЬ СПОКОЕН: ПО ОЦЕНКАМ АВТОМОБИЛЬНЫХ ЭКСПЕРТОВ И ВОДИТЕЛЕЙ, FABIA РОЖДЕНА ДЛЯ ГОРОДА

что его можно распознать даже с закрытыми глазами. Собранная подвеска, короткие свесы, понятные и легко ощутимые габариты — все это делает управление ŠKODA FABIA таким же простым, как и приятным. Как надеть любимые перчатки.

Над этими чуткими реакциями работали инженеры всех поколений FABIA, и сегодня в списках поклонников ŠKODA FABIA по всему миру числятся абсолютно все возрастные категории и социальные слои. Ей абсолютно чужд снобизм и гонка

за кажущейся роскошью — этот автомобиль дает своему владельцу ровно ту порцию ожиданий, которую тот в него вкладывает.

Или даже немножечко больше — эдакую вишенку на торте, самую малость по всем фронтам: еще лучше поведение на дороге, еще точнее управление, еще экономичнее двигатели, еще комфортнее посадка и водительское кресло, еще надежнее упреждающие технологии и вспомогательные системы... Мы называем это «предугадывать требования».



Уж с чем-чем, а с этим у ŠKODA FABIA никогда не было ни малейших проблем. В городе жизнь не смолкает ни на минуту. Даже в самые глухие ночные часы время от времени по его улицам проносится голос мотора. И — прислушайтесь сами! — очень часто это голос именно мотора FABIA.



Отличное по устойчивости на разных дорожных покрытиях шасси, экономичные двигатели, малые габариты.



Отсутствие в украинской линейке дизельных двигателей.

Популярность этого хэтчбека спорит разве что с популярностью его универсальной версии. В любом из своих обличий ŠKODA FABIA остается собой: компактной и маневренной машиной для повседневной жизни.



**Д**ля начала, наверное, стоит упомянуть, что ŠKODA является одной из старейших и самых именитых автомобильных марок в мире. Начав свою деятельность с велосипедов, ŠKODA достигла абсолютных высот и мирового признания в машиностроении. Конечно, за этим стоят десятилетия упрямого следования к своей цели. А уходящий 2017 год стал для компании... нет, не переломным. И даже не судьбоносным. Все события, которые происходили вокруг чешской марки в 2017 году, стали очередным свидетельством очень точно выбранного пути к глобализации. Дизайнерские награды, успешный запуск двух разноразмерных кроссоверов, презентация концепта электрокара, возросшие мощности, выросшие объемы продаж — все это приправлено высокими технологиями, без которых ŠKODA просто немыслим.

Впрочем, для чешской марки решительные шаги не в диковинку. В свое время ŠKODA сделала очень смелый и дальновидный шаг, войдя в состав группы Volkswagen. Освоив к тому моменту внутренний чешский рынок, разработав множество автомобилей для разных целевых аудиторий, чехи осознали, что ограничивать себя одним лишь внутренним потребителем — последнее дело. Именно поэтому альянс принес ŠKODA доступ на мировые рынки, чем марка успешно сумела воспользоваться, помножив свой производственный масштаб на заработанную репутацию и амбициозность. Компания ŠKODA объединилась с немецким концерном в 1991 году, а к 2016 году увеличила свои производственные объемы более чем в шесть раз.

## Главные цели

И конечно же, в духе этих коммерческих и технических успехов ŠKODA случился и нынешний челлендж, который чешская марка обозначила в своей актуальной глобальной стратегии на ближайшее

# Стратегия на завтра



**Чешский бренд ŠKODA — один из самых успешных примеров гибкости маркетинговых решений в мире автомобилестроения за всю его историю. На сегодняшний день ŠKODA готовится к штурму новых рубежей. Какими они будут?**

будущее (до 2025 года). Важными элементами этой стратегии стало развитие цифровых технологий и продуктов, выход на новые рынки и в новые сферы бизнеса, предполагающие помимо классической разработки автомобилей целый ряд решений в области мобильности. Цифровые технологии — это не только разработка приложений, которые облегчают управление автомобилем и его функциональное взаимодействие с водителем. Современные требования к интеллектуализации автомобилей простираются от адаптивных систем безопасности вплоть до автономного вождения. И несмотря

на то, что повсеместное использование последнего все еще лежит в плоскости будущего, задействованные в его разработке принципы «искусственного автомобильного интеллекта» уже сегодня приносят водителям ежедневное повышение уровня безопасности и надежности. Эффективные коммуникации между водителем и автомобилем — это очевидный путь к снижению аварийности и повышению безопасности автомобильного движения в его глобальном понимании.

Новые рынки для компании ŠKODA — это очень серьезный вызов, который

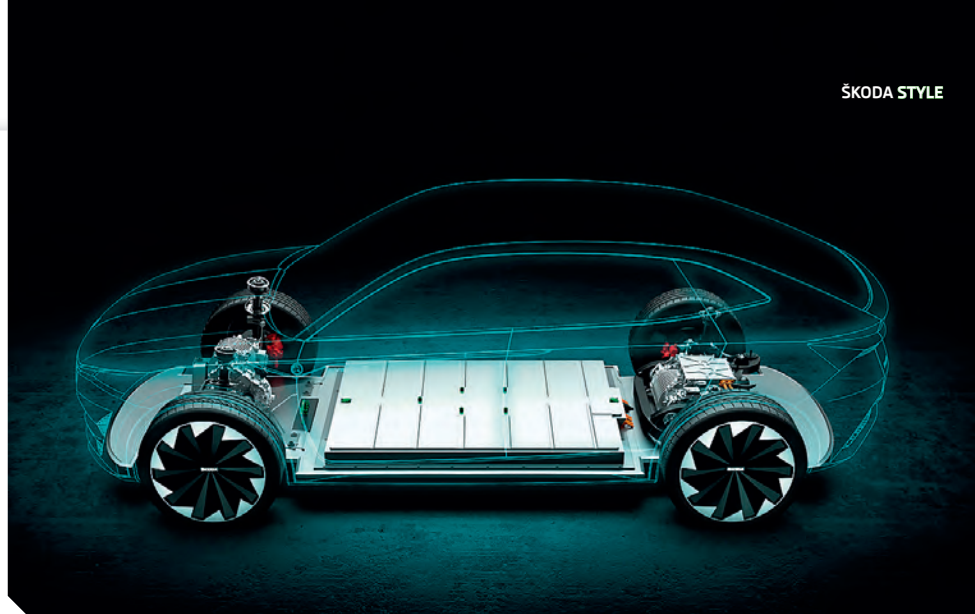




подразумевает участие в самых разнообразных проектах. Часть из них лишь косвенно связаны с конвейерным производством автомобилей. Так, например, постоянное участие ŠKODA и поддержка со стороны производителя различных международных конкурсов по развитию экомобильности в городах будущего подтверждают активную социальную позицию бренда и его готовность следовать изменениям, которые происходят в рамках понимания автомобилизации в целом.

## Все уже сегодня

Уже не за горами и новый период корпоративной истории — ее электрический виток. Бернхард Майер, председатель Совета директоров ŠKODA, совсем недавно сообщил, что электрический концепт-кар Vision-E, показанный миру в этом году, недолго пробудет в статусе концепта. Через пару лет чешский производитель возь-



мется за серийное производство plug-in-гибридов, а к 2025 году компания рассчитывает поставить на конвейер минимум пять моделей, которые будут приводиться в движение «чистой» энергией электричества. И это абсолютно верно. Для ŠKODA электрификация — это не следование моде и не попытка угнаться за новинками в стане конкурентов. А целиком и полностью самостоятельное решение. Вопрос оснащения автомобилей ŠKODA силовыми установками с альтернативными источниками питания уже давно висит в воздухе — недаром ведь конструкторские таланты бренда постоянно

экспериментируют то со сжиженным газом, то с электрическими велосипедами... Ведь для того, чтобы вывести на рынок альтернативный автомобиль, мало одного лишь интересного инженерного решения. Нужно, чтобы оно было реализовано вовремя и в нужной точке рыночного интереса, чтобы все усилия имели ощутимый и измеряемый в продажах результат. Ну а в том, что за кулисами компании, которая вывела на мировую арену уже не один бестселлер, идет напряженная работа, нет никакого сомнения. Работа с оглядкой на секундную стрелку, которая отсчитывает приближение будущего.





# Бензин или дизель?

Один из ключевых вопросов для любого покупателя автомобиля — какой тип топлива выбрать? Как ни странно, ответ зависит от того, насколько долго вы собираетесь ездить на этой машине



**П**ока Европа переживает легкое разочарование в дизельных двигателях, у нас они продаются очень даже неплохо.

Прежде чем поговорить о критериях выбора, давайте вспомним достоинства и недостатки каждого типа мотора. Бензиновый двигатель — это тот, который работает, естественно, на бензине и в котором топливо воспламеняется от свечей зажигания. Машина с таким мотором традиционно динамичная, скоростная, нешумная и малотребовательная к качеству топлива. А еще в бензиновом моторе нет некоторых довольно дорогих узлов, нежели в дизельном. Например, насоса высокого давления и форсунок.

У дизельного двигателя, в свою очередь, нет системы зажигания — топливо в нем воспламеняется от сжатия. Многие детали дизелей приходится делать очень прочными, поэтому они выходят более тяжелыми и дорогими. Этот тип силового агрегата сегодня почти всегда комплектуется

турбиной — весьма непростым и достаточно уязвимым узлом. В то же время дизельный двигатель обладает существенным плюсом: обычно он на 20–30% экономичнее бензинового. И второе ключевое достоинство дизеля — высокий крутящий момент в нижнем диапазоне оборотов. В движении это выражается как сохранение тяговитости при полной нагрузке транспортного средства.

## Парадоксы эволюции

Интересно отметить, что представления автолюбителей о достоинствах обоих типов двигателей сегодня во многом не более чем стереотипы. В пылу конкурентной борьбы конструкторы приблизили их характеристики друг к другу настолько, что решающим фактором в дилемме «бензин или дизель» становятся лишь личные предпочтения драйвер-

**У каждого типа топлива есть свои преимущества и недостатки. Выбор в пользу того или иного зависит только от приоритетов автовладельца.**





ра, а не логика. Семейные недостатки каждого типа двигателя инженеры сводят на нет, заимствуя попутно «чужие» достоинства. Например, многие дизели, даже бюджетные, сегодня работают вполне комфортно, тихо и без вибраций. А у премиум-марок такие моторы совершенно оправданно применяются на спортивных машинах — настолько грамотно конструкторы теперь настраивают тягово-скоростные характеристики своих дизельных детищ.

С другой стороны, бензиновые агрегаты с каждым годом все больше и больше теряют аппетит, с помощью турбин и автоматизированных трансмиссий достигая реального расхода в 6 л/100 км в городском режиме.

Да и внушительная тяга в нижнем диапазоне оборотов теперь доступна водителям многих бензиновых машин. Но есть на пути прогресса и потери. Что касается конструктивной сложности и долговечности, то тут бензиновые «собраты» сделали шаг назад, окружив себя проблемными узлами и системами: непосредственным впрыском, турбо- или механическим наддувом, многоклапанными головками с системами смещения фаз...

Ну и как тут выбрать, спросите вы, если разницы-то почти не осталось? Но она все же есть, и не только в том, что кому-то больше нравится маслянистый запах солянки, а кому-то — легкий аромат бензина.

### Тонкости остались

Определяясь с типом мотора при покупке авто, нужно абстрагироваться от советов бывалых водителей, модных блогеров и вездесущих экологов. «Как я буду эксплуатировать свою машину? — вот главный вопрос. —

Дизельный двигатель	Бензиновый двигатель
+ Расходует мало топлива. Со многими дизелями по экономичности не могут тягаться даже гибриды	+ Не столь требователен к качеству топлива
+ Как правило, более тяговитый, чем бензиновый мотор	+ Лучшая приспособленность к скоростной езде, широкий динамический диапазон
– Диапазон эффективной тяги обычно узкий — порядка 1500 об/мин	+ Сервисные и ремонтные работы обходятся дешевле
– Выше вероятность серьезно повредить двигатель некачественным топливом	+ Более комфортная работа с точки зрения акустики
– Как правило, дорогостоящий сервис и ремонт	+ Пригодность для переоборудования под ГБО с последующим снижением расходов на топливо почти вдвое
– Зачастую громкое звучание и вибрации	
– Многие дизели обладают малой отдачей тепла, долго прогреваются сами и долго прогревают салон	– Расход топлива в равных условиях выше, чем у дизельного двигателя

Сколько километров буду проезжать в день и сколько лет собираюсь владеть этим автомобилем?»

Дизель все еще более экономичен, но стоимость его существенно выше. Поэтому ваши ежедневные пробеги должны быть большими, иначе машина окупится не скоро. Добавьте сюда финансовые риски, связанные с вероятностью заправиться некачественным топливом. В частности, устранение проблем с топливной аппаратурой может вылиться не в одну тысячу долларов. Да и естественный износ ТНВД и форсунок в конце концов приводит к очень недешевому ремонту. Будьте готовы к такому повороту, если собираетесь владеть дизелем больше трех-четырех лет. Больше смысла в таком моторе у тех, кто ездит не только много, но и далеко: загруженная машина с дизелем почти всегда будет энергичнее и безопаснее при обгонах, чем такая же, но с бензиновым мотором.

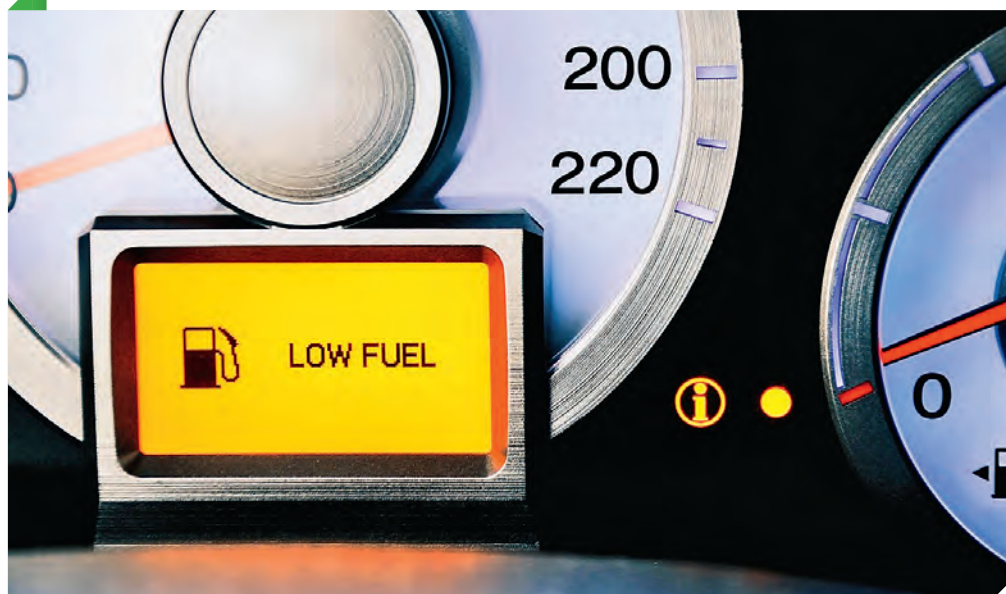
Если вам хочется купить дизель, но при этом вы любите комфорт, тишину и уют в салоне, обязательно попросите у дилера тест-драйв и прислушайтесь к тому, как работает дизельный мотор в облюбованной вами модели. В премиум-сегменте работу этих агрегатов действительно трудно отличить от бензиновых, но в других, более доступных классах акустический комфорт может быть разным — модель на модель не приходится. А еще такая неожиданная тонкость: КПД иных современных дизелей настолько велик, что они часто не имеют излишков тепла для эффективной работы отопителя. В коротких поездках зимой в салоне может быть довольно свежо.

Бензиновый двигатель демонстрирует свои преимущества не только в ту минуту, когда вам вдруг захочется «позажигать» на ровном участке шоссе. Счета за его обслуживание и ремонт наверняка будут ниже, чем у дизеля. Да и плохого бензина, которым можно было бы угрожать мотор, сегодня в Украине уже не найти — в отличие от ДТ. Наконец, есть еще один, отнюдь не маловажный аргумент в пользу бензинового двигателя: его можно укомплектовать газобаллонным оборудованием, которое снижает расходы на топливо почти вдвое.

**Дизельный двигатель все еще более экономичен, но и цена его по сравнению с бензиновым заметно выше. Зато последний менее требователен к качеству топлива**



# На лампочке: опасно ли ездить с пустым баком?



**Заправляйтесь тогда, когда на приборной панели в течение длительного времени горит индикатор низкого уровня топлива? Тогда вы рискуете не только не доехать до места назначения, но и вывести из строя двигатель**

**Н**ет времени, чтобы вовремя заправить машину? Нет ни одной АЗС на пути? В современных автомобилях, в которых компьютер показывает оставшийся до заправки километраж, после появления на дисплее сообщения «Запас хода 0 км» вы можете проехать по крайней мере десяток, а иногда и несколько десятков километров. Даже если это рискованно. Лучше не допускать ситуации, когда бак заполнен менее чем на четверть, особенно в зимний период.

Первая причина: в той части резервуара, который не заполнен топливом, воздух содержит водяной пар. В результате изменений температуры пар на стенках бака конденсируется, превращаясь в воду. Если воды

станет много, она может замерзнуть и кусочки льда заблокируют топливную систему. Но даже небольшое количество воды вызывает коррозию бака.

Вторая причина: все современные автомобили оснащены электрическим топливным насосом, который смазывается и охлаждается перекачиваемым топливом. При малом количестве топлива в баке в поворотах или во время торможения насос всасывает воздух и моментально теряет смазку. Это не выведет его из строя сразу, но явно сократит насосу жизнь. Такая ситуация типична для автомобилей с ГБО, владельцы которых заправляют ровно столько бензина, сколько нужно для запуска двигателя. Если насос выйдет из

строя летом, в критической ситуации вы не окажетесь, поскольку теплый двигатель без проблем работает на газу, но в холодную зимнюю пору без бензина автомобиль отправится на СТО на эвакуаторе.

Дизельные моторы в отличие от бензиновых меньше страдают от попадания воздуха, однако устранить последствия топливного голодания в них сложнее. Если для бензинового агрегата достаточно произвести замену топливного насоса, то дизельный мотор потребует прокачку всей топливной системы.

Третья причина: чем меньше топлива находится в баке, тем больше оно нагревается. Дело в том, что в насос попадает больше топлива, чем в итоге сжигается. Остальное, успев по до-



роге нагреться, возвращается в бак. А поскольку топлива в нем мало, оно, не остыв, снова попадает в насос, где нагревается еще сильнее. И так по кругу. К счастью, современные автомобили оснащены датчиками температуры топлива. Если электроника обнаружит проблему, она изменит параметры впрыска

## Что может сломаться?

Езда с низким уровнем топлива в баке приводит к тому, что компоненты топливной системы разъедает изнутри. Топливные баки современных автомобилей обычно изготавливаются из пластика, поэтому проблема с коррозией резервуара для них неактуальна, но в более старых моделях это — настоящая чума. Обратите внимание! Топливо, которое продается сейчас, может отличаться по своему химическому составу от того, что продавалось раньше (за счет биодобавок и прочих примесей), отчего коррозия

прогрессирует еще сильнее. Если что-то в топливной системе ржавеет, частицы ржавчины могут засорить топливный фильтр или топливные форсунки. В автомобилях с газобаллонным оборудованием, которые, как мы уже говорили, часто эксплуатируются с почти пустым бензобаком, топливный насос испытывает недостаток смазки. Если топлива мало, насос начинает всасывать осадок со дна бака, и это, конечно, не слишком хорошо для форсунок. Первичная очистка от крупных частиц происходит еще в баке — через топливоприемник и сетку. Вторичная (более тонкая) очистка происходит в топливном фильтре. При частой езде с низким уровнем топлива эти элементы необходимо регулярно менять во избежание засорения топливной магистрали. Основным признаком того, что система забита мусором, является повышенный расход топлива и слабая разгонная динамика.

Кроме того, следует отметить, что топливный фильтр нужно менять с определенным интервалом (согласно рекомендациям автопроизводителя). Однако, учитывая качество нашего горючего, лучше делать это чаще.

К тому же необходимо помнить, что на современных топливных насосах фильтрующую сетку невозможно заменить отдельно: только замена насоса в сборе.

Самой главной опасностью для бензинового силового агрегата выступает топливное голодание, которое может привести к детонации двигателя. Горючее под давлением подается из форсунок, а если нет топлива в баке — нет и давления. Состав топливной смеси меняется, автомобиль прекращает ехать, возникает детонация, которая может повлечь за собой повреждение силового агрегата, в результате его может заклинить по причине прогорания поршня и клапанов. Исход один — дорогостоящий ремонт.

Есть модели, в которых электроника предотвращает «осушение» бака, чтобы защитить от поломок элементы системы впрыска. В момент, когда уровень топлива приближается к нулю, двигатель может перейти в так называемый безопасный режим работы (загорится лампочка Check Engine). После дозаправки электроника вернет мотор в обычный режим работы.

## Заправляйтесь чаще!

Ездить «на парах» — плохая идея. Мало количества топлива в баке вам может не хватить для прибытия в пункт назначения, но гораздо более серьезные и дорогостоящие последствия ждут автовладельца, если автомобиль сломается и остановится. Дабы этого не произошло, заправляйтесь чаще и желательно «до полного».





**Современный автомобиль — слишком сложная конструкция, чтобы пытаться разобраться во всех ее технических нюансах самостоятельно. Но это и не понадобится — в нашей рубрике вы можете получить ответ на вопрос любой сложности**

### О ЗИМНЕМ ДИЗЕЛЕ

**С какого времени стоит начинать заливать зимний дизель? В чем разница между зимним и летним дизельным топливом?**

Марк, г. Чернигов

Разница в количестве парафина, температура кристаллизации которого чуть выше 0°C. При отрицательной температуре происходит загустение, не позволяющее прокачать топливо через топливные фильтры к насосу высокого давления. Кроме того, ухудшается испаряемость топлива. Однако не стоит надеяться на температуру 0°C на бортовом компьютере автомобиля. Дело в том, что при движении холодный воздух быстрее добирается до топлива и, охлаждая систему, может способствовать загустению. Поэтому при температуре окружающей среды ниже 3°C рекомендуется заправлять уже зимнее топливо.

Определить, летнее или зимнее дизельное топливо на АЗС, можно по паспортам качества, которые находятся в уголке потребителя. В данных паспортах для дизеля необходимо обращать внимание на показатели предельной температуры фильтрации. Обычно зимнее топливо ограничивается температурой -20°C, «Арктика»: -32°C. В летнем же дизеле температура ограничена -5°C.

### СЛЕДИТЕ ЗА ЯМАМИ

**Как часто необходимо делать проверку и регулировку углов установки колес (развал/схождение), если я езжу очень аккуратно?**

Артем, г. Львов

Если вы думаете, что за 10–15 тыс. км пробега ни разу не попали в крупную яму, ездили только по хорошим дорогам, а значит, и нет необходимости делать проверку углов установки колес, то вы ошибаетесь! Подвеска автомобиля — это сложная конструкция, рассчитанная на большие нагрузки как при преодолении препятствий, так и при прохождении поворотов, торможении, наборе скорости и так далее. Многие факторы имеют прямое влияние на элементы подвески через колеса. И именно они и страдают в первую очередь при нарушении развала/схождения. Поэтому я рекомендую проверять углы минимум каждые 10–15 тыс. км, максимум — 25–30 тыс. км. А если вы угодили в крупную яму и, как говорится, «аж подвеску пробило», то не откладывайте визит к специалистам.

### РАЗУМНЫЙ ХОД

**Слышал о Законе о прямом урегулировании убытков по страхованию гражданской ответственности перед третьими лицами, ОСАГО. Что это за документ и о чем он гласит?**

Виктор, г. Киев

В настоящее время такой документ еще не принят, а находится в стадии обсуждения и рассмотрения. Тем не менее сам по себе этот законопроект очень интересен. Суть его заключается в том, что при наступлении ДТП с другим автомобилем, в котором вы являетесь потерпевшей стороной, страховое возмещение вам будет выплачивать не страховая компания виновника происшествия, а ваша

### ХОЧУ ПОБОЛЬШЕ

**Хочу поменять колесные диски на новые, большего размера. Подскажите, какими должны быть максимальные допуски?**

Петр, г. Киев

В первую очередь рекомендую проверить, какие размеры дисков разрешены к эксплуатации заводом-изготовителем вашего автомобиля. Это написано в инструкции по эксплуатации или на внутренней стороне крышки лючка бензобака либо на дверном проеме водительской двери. При переходе на диаметр, который не рекомендован заводом, нужно понимать, что это может негативно сказаться на эксплуатационных характеристиках. Когда вы меняете диск на больший по диаметру, а покрышку подбираете с меньшей высотой профиля для сохранения наружного диаметра колеса в целом, увеличивается риск повреждения самого диска при наезде на препятствия, ведь защитная функция шины уменьшается.

Если вы меняете колесный диск на больший диаметр, но высоту профиля шины оставляете в тех же диапазонах, что и у прежней, то увеличивается общий диаметр колеса. Здесь рисков больше. В первую очередь такое колесо может затирать проем арки, особенно при вывороте руля. Также возрастет нагрузка на трансмиссию и двигатель, так как более крупное по размеру колесо «крутить» сложнее. К тому же увеличится поддрессоренная масса (масса элементов подвески).

При смене дисков обязательно нужно учитывать ряд параметров, таких как: ET — вылет дисков, PCD — межболтовое расстояние, DIA — диаметр центрального отверстия под ступицу (7 J либо 7,5 J) и другие. Лучше устанавливать диски, которые регламентированы производителем. Это особенно важно, если машина еще на гарантии, которую вы не хотите потерять.

собственная. То есть та, в которой вы застрахованы. В настоящий момент потерпевшему в ДТП, если виновник имеет полис от недобросовестной страховой компании, приходится переживать немало спорных моментов: выплата затягивается, сроки не соблюдаются, автомобиль не может быть отремонтирован вовремя и так далее. Отсюда и неудовлетворительные настроения в среде украинских водителей по отношению к рынку страховых услуг. Данный же законопроект направлен на нивелирование подобных рисков — каждый водитель будет заинтересован в том, чтобы приобретать полис обязательного страхования ОСАГО в надежных рейтинговых компаниях, чтобы вовремя и без лишних проволочек получить свою выплату в случае ДТП. Впрочем, чтобы им воспользоваться, нужно для начала его дожидаться.



## ЦОКОТ ИЗ ГЛУБИНЫ

Появился цокот из центральной панели. Не «сверчок» — звук из глубины. Отчетливо слышен из центрального водительского воздуховода. Такой звук сначала был после первого поворота ключа, пока системы «приходят в себя», и до момента зажигания. Но сейчас цокот не пропадает, как будто какое-то реле продолжает работать. Что это может быть, куда смотреть?

Виктор, г. Киев

Есть большая вероятность того, что в вашем случае что-то попало на лопасти крыльчатки вентилятора салона. Такое в принципе возможно не только в том случае, если вы не меняете фильтр салона в своем автомобиле, но и в том случае, когда производится замена этого фильтра и в вентиляционный канал может упасть какой-то мусор. Для устранения этого «недуга» лучше обратиться к официальному дилеру вашего автомобиля, так как, возможно, придется демонтировать панель приборов (торпедо), а это щепетильная, со своими индивидуальными моментами при демонтаже, операция.

## БУКСИРОВКА АВТОМАТА

Эксплуатирую автомобиль с автоматической коробкой передач. Возможна ли буксировка автомобиля в случае необходимости?

Жанна, г. Киев

Да, буксировать такие машины можно, но крайне важно установить рычаг переключения в положение N (нейтральная передача). Ни при каких обстоятельствах нельзя буксировать автомобиль с АКПП со скоростью больше чем 50 км/ч и на расстояние, превышающее 50 км. Если необходима буксировка на большую дистанцию, его ведущие колеса должны быть подняты таким образом, чтобы они не касались земли и не вращались. Автомобиль должен быть закреплен по направлению движения или же полностью погружен на эвакуатор (все четыре колеса неподвижны).

## ВЕРОЙ И ПРАВДОЙ

Угнанный автомобиль чудом нашли. Но... Если мне уже выплатили возмещение за него, то как поступить правильно?

Марина Л., г. Киев

Вам необходимо обратиться в страховую компанию и передать им автомобиль. Согласно законодательству он уже принадлежит им. Перед выплатой возмещения по угону вы обязательно должны были подписывать документ (в страховых компаниях он называется «абандон»), согласно которому после получения денег от СК право собственности на автомобиль переходит им. Иначе ни одна страховая вам бы не заплатила. Грубо говоря, они у вас его покупают. Поэтому вы им возвращаете их собственность.

## ГРЯЗЬ И БЕСПОРЯДОК

Недавно меняла масло в автомобиле на СТО, заглянула под капот, что делают крайне редко... а там все такое грязное! Спросила у мастеров, стоит ли мыть двигатель. Мнения разделились. Понятно мне стало одно, что мойка может повлиять на проводку или что-то в этом роде и машина не заведется. Помогите, пожалуйста, разобраться.

Яна, г. Сумы

Подобный вопрос беспокоит многих автолюбителей, особенно после зимы, когда больше обращаешь внимание на чистоту своего автомобиля. Действительно, мнения по поводу необходимости мыть двигатель машины, частоты такой операции и рисков, связанных с ней, разнятся. С точки зрения эстетики и эксплуатации двигатель должен быть чистым. Это однозначно. Единственное, его чистоту не надо сравнивать с чистотой поверхности автомобиля, салона и багажника, ведь это разные вещи. Двигатель не защищен на 100% от дорожной пыли, воды и возможных проливов технических жидкостей, что и приводит к его загрязнению. Но думаю, что раз в год, а при большом желании и два раза в год двигатель помыть можно. Вопрос только один: как? Естественно, вода — не самый лучший друг проводки и электроники с электрикой. Однако все системы моторного отсека так или иначе защищены от воды. Если в подкапотное пространство нанести моющее средство, к примеру, активную пену для бесконтактной мойки, и через некоторое время аккуратно смыть проточной водой, то вряд ли что-то произойдет или выйдет из строя. А вот если подойти к данному вопросу с фанатизмом и тщательно вымывать аппаратом высокого давления каждую щель, есть высокие шансы, что вода попадет в места, где ей быть не следует. Иногда на автомойках практикуют мойку подкапотного пространства, не глуша двигатель. Это выход сомнительный. Если вода попадет в систему зажигания и электронику управления двигателем, будет неважно, работал двигатель или нет.

## МАСЛО ЛЮБИТ КОНТРОЛЬ

Что может быть причиной того, что уровень моторного масла на щупе заметно снизился? Это же проблема?!

Валерий, Киевская обл.

Пока еще нет. Двигатель внутреннего сгорания в процессе эксплуатации расходует масло, и это нормально. Главный вопрос — сколько. Ряд производителей указывают в инструкциях по эксплуатации, что допустимый расход моторного масла может составлять до 0,6 л на 1000 км. Расход масла зависит от целого ряда факторов и от характера эксплуатации. Чем больше нагрузка на двигатель (частая езда на высоких скоростях и, соответственно, на высоких оборотах, загруженность автомобиля), тем расход выше. Поэтому если уровень моторного масла на щупе снизился, то необходимо визуально проверить наличие/отсутствие утечек масла в моторном отсеке и под автомобилем, осмотреть расширительный бачок охлаждающей жидкости, долить моторное масло до необходимого уровня. Если нет явных утечек масла и в расширительном бачке охлаждающей жидкости, нет признаков попадания моторного масла в охлаждающую жидкость, то причин для беспокойства нет, а снижение уровня масла на щупе обусловлено эксплуатационным расходом моторного масла.

В любом случае уровень масла следует проверять как минимум каждую неделю, поддерживать на необходимом уровне и в случае повышенного расхода и/или утечек масла и подобных проблем необходимо немедленно предоставить автомобиль на СТО официального дилера для диагностики и ремонта.

## ПОЧЕМУ ОДИН ФОНАРЬ?

Давно обратил внимание, что на многих автомобилях установлен только один фонарь заднего хода (обычно правый). В чем смысл? Ведь от двух фонарей намного больше освещения, что улучшает обзор при движении задним ходом.

Егор, г. Полтава

Все верно: с правой стороны установлена лампа заднего хода, а с левой — лампа противотуманной фары. Такая компоновка присутствует на многих автомобилях независимо от модели и класса, страны-производителя и других составляющих. Но можно также встретить автомобили, на которых лампы заднего хода установлены симметрично друг другу, а противотуманная фара вынесена в отдельный блок либо установлена в бампер.





# Зима БЕЗ ОПАСНОСТИ

**И**з-за холодов шины становятся жестче, что негативно сказывается на комфорте и безопасности вождения. Поэтому к выбору шин нужно подходить очень ответственно и не покупать у малоизвестных производителей продукцию сомнительного качества, стараясь сэкономить. Одной из важных характеристик шины является ее износостойкость, которая влияет на длительность эксплуатации. Качественные зимние шины имеют оптимальную резиновую смесь протектора и боковин. Не стоит гнаться за дешевизной — риски слишком велики.

## Учимся читать

Сезонная принадлежность шин может быть графически обозначена снежинкой или надписью Winter (если речь о зимних) либо зашифрована аббревиатурами. Например, M+S или M + S означает Mud and Snow, то есть «слякоть и снег». Такая маркировка наносится на

**Перемены погоды, особенно с приходом зимних холодов, негативно сказываются на автомобиле в целом и на шинах в частности. Если не соблюдать ряд простых, но важных правил, вождение в зимний период может быть небезопасным**

зимние, всесезонные и летние внедорожные шины. Английские слова Rain, Aqua, Water, Aquatred и Aquacontact, как и просто нарисованный зонтик, говорят о том, что протектор шин оптимизирован для максимально эффективного отвода воды. Иными словами, так обозначаются шины для мокрых дорог. А буквы AS, R + W, AW и A.G.T. расшифровываются как All Seasons, Road + Winter, Any Weather и All Grip Traction соответственно, то есть говорят о том, что перед нами всесезонные шины.

Размерность шин зашифрована в коде, который выглядит так: 255/55 R16. В данном случае цифра 255 означает ширину профиля шины в миллиметрах, 55 — это процентное соотношение

высоты профиля шины к ее ширине, буква R свидетельствует о радиальной конструкции шины, а следующая за ней цифра 16 говорит о посадочном диаметре шины в дюймах. В определенной степени эти параметры являются ключевыми, поскольку неправильный выбор размерности шин влечет за собой ряд последствий. Если шины больше, чем нужно, они могут касаться кузова или элементов шасси, а меньший диаметр приведет к уменьшению дорожного просвета. Кроме того, отклонения от рекомендованных размеров шин непременно сказываются на точности показаний спидометра, а от ширины профиля напрямую зависит уровень сцепления с дорогой (чем больше пятно контакта, тем лучше), сопротивление качению (читай — расход топлива) и способность противостоять аквапланированию.

**Зимние шины — не прихоть, а необходимость, продиктованная здравым смыслом**



Важными параметрами шин являются также индексы скорости (предельно допустимой) и нагрузки (грузоподъемности), имеющие буквенно-цифровое обозначение. Например, шифр 80Н говорит нам о том, что шина выдерживает 450 кг массы при скорости не более 210 км/ч. Минимально необходимый индекс нагрузки для вашего автомобиля высчитывается, исходя из максимальной нагрузки на ось при его полной массе. Некоторые специалисты утверждают, что для эксплуатации в сложных дорожных условиях желательно выбирать шины с большим, чем нужно, индексом нагрузки, связывая это с тем, что они прочнее и менее подвержены повреждениям. Логика в этом, безусловно, есть, но если уж на то пошло, то для бездорожья существуют специальные шины, которые маркируются символами SUV или 4 x 4. А если в маркировке встречается буква C, то это говорит о том, что шина предназначена для легкого коммерческого транспорта, то есть минивэнов, фургончиков и небольших грузовиков.

## С шипами или без?

В условиях суровой зимы существенных отличий между шипованными и нешипованными шинами не будет. Разница проявляется, скорее, в условиях легких морозов. Шипованные шины следует использовать зимой при температуре от -5 до +5 градусов по Цельсию. Кстати, именно при температуре в районе нуля образуется ледяная корка на поверхности дороги. При температуре около -20 градусов шипованные и фрикционные шины будут иметь приблизительно одинаковые показатели сцепления. Но иногда фрикционные шины обеспечивают даже лучший «держак». При близкой к нулю температуре на поверхности льда образуется вода, из-за чего дорога становится скользкой. В этих условиях сцепление шипованных шин будет лучше. Если говорить о тормозном пути, то основные различия заметны при температуре, приближенной к нулю градусов.

При торможении на льду на скорости 50 км/ч тормозной путь шипованных шин составляет примерно 43 м, тогда как нешипованных скандинавского типа — 60 м.

## Проверьте давление

Зимние морозы снижают давление в шинах, в связи с чем увеличивается расход топлива и шины изнашиваются быстрее. При регулировке давления в зимнее время добавляйте 0,2 бара к показателям, рекомендуемым производителем. Причем подкачивать шины желательно не на улице, а в помещении. И важно помнить, что изменение температуры на 10 градусов снижает давление в шинах примерно на 0,1 бара.

## Следите за износом

В зимний период ДТП случаются, во-первых, из-за нарушения безопасной дистанции, а во-вторых, из-за использования изношенных шин. Во втором случае водитель сталкивается сразу с несколькими угрозами. Прежде всего — увеличение тормозного пути. А в снег и слякоть почти стертые канавки не справляются с очищением пятна контакта шины с дорогой. В автомобилях с передним приводом именно передние колеса несут большую нагрузку, чем

задние: они задействованы в торможении, ускорении и рулевом управлении, в то время как задние колеса участвуют только в процессе торможения. Важно следить за износом шин и менять их местами по необходимости. Специалисты рекомендуют проводить ротацию каждые 8000 км или тогда, когда разница в износе передних и задних шин достигает 2 мм. За счет этого износ будет более равномерным, а ресурс сцепления — примерно одинаковым. Если автомобиль «обут» в шипованные шины, то при их перестановке шипы, как и канавки протектора, тоже изнашиваются более равномерно.

Есть в жизни такие вещи, которые не терпят небрежного отношения. Одна из этих вещей — шины вашего автомобиля. Конечно, ездить, подвергая риску себя и окружающих, — недопустимо. Всегда можно найти решение и выбрать «обувь» с меньшим ценником, но подходящими характеристиками. Зимой на автомобиль должны быть установлены зимние шины, летом — летние. И всегда глубина их протектора должна быть достаточной для безопасного вождения: не меньше 4 мм. Ремонт автомобиля, как правило, дороже нового комплекта шин, а жизнь и здоровье — бесценны.

**Зимой необходимо регулярно проверять давление в шинах. Причем подкачивать их желательно не на улице, а в помещении.**



**Когда глубина протектора снижается до 4 мм, шина становится небезопасной.**





В истории любой компании бывают периоды взлетов и спадов, успехов и неудач. Не обошлось без трудных дней и в компании ŠKODA

# ЛИХОЛЕТЬЕ

В конце 30-х годов прошлого века концерн ŠKODA достиг своего расцвета. Его обширное портфолио включало широкий ассортимент легковых автомобилей разных классов, грузовиков и автобусов, а также разнообразной спецтехники. В состав акционерного общества входили несколько заводов, включая главное сборочное производство в Млада-Болеславе, на котором трудилось более 5600 сотрудников.

## Под немецким протекторатом

Осенью 1938 года после Мюнхенских соглашений Чехословакия лишилась Судетской области, отошедшей к Германии. 15 марта 1939 года указом рейхсканцлера Германии Гитлера Чехия и Моравия были объявлены протекторатом Германии, а Словакия получила независимость. Но все эти политические перипетии совершенно не повлияли на ситуацию на произ-

водстве. Мало того, на февральском автосалоне в Берлине, где традиционно была широко представлена продукция ŠKODA, посетившие выставку Гитлер и Геббельс уделили инновационным моделям марки пристальное внимание.

Интерес лидеров Рейха был вполне оправдан. В рамках промышленной доктрины нацистов все имеющиеся ресурсы должны быть подчинены единственной цели — созданию силь-



ной военной индустрии. В результате все крупные предприятия на территории оккупированной Чехии и Моравии подверглись реорганизации и смене руководящего состава. Таким образом, 28 августа 1939 года концерн ŠKODA Group, включая входящие в него автомобильные предприятия, стал именоваться Reichswerke-Hermann-Göring AG. Спустя несколько дней руководителем завода в Млада-Болеславе был назначен Франц Рибничек.

Несмотря на все эти неожиданные и неприятные преобразования, новая производственная программа еще не была утверждена. Поэтому чешское руководство пыталось сохранить автомобильное производство и решить проблемы с недостатком рабочих, отправленных на принудительные работы в Германию. Параллельно с этим начали появляться и другие трудности: экспорт в другие страны неуклонно сокращался, продажи на внутреннем рынке падали, начались перебои с бензином и необходимыми для производственных нужд материалами... Ситуация начала понемногу меняться в лучшую сторону, когда на заводе в Пльзене наладили про-

изводство грузовика ŠKODA 6LTP6 для нужд румынской армии. Всего за 1939 год компания ŠKODA изготовила 5672 автомобиля, включая 1348 грузовиков.

В начале 1940 года производство полностью переключилось на изготовление военной техники и комплектующих для других компаний. В частности, было организовано производство коленчатых валов и коробок передач для Daimler-Benz. В феврале наладили выпуск артилле-



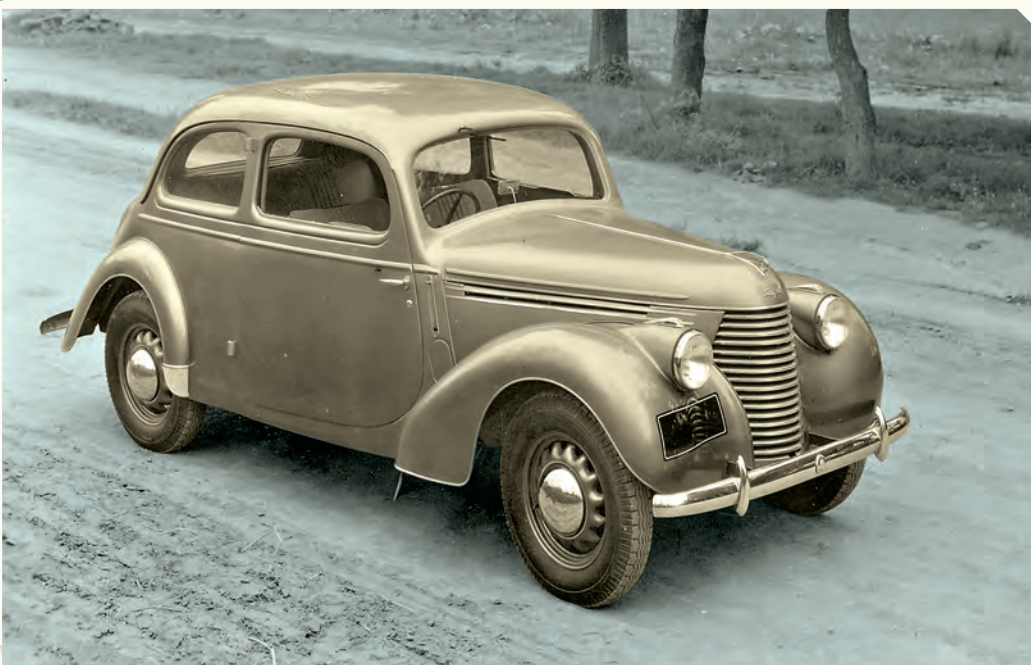
**Армейский штабной автомобиль ŠKODA Type 952, или в немецкой классификации Kfz 15, имел спартанский кузов, опускающуюся рамку лобового стекла и простой брезентовый тент.**

рийских снарядов, коленчатых валов для самолетных моторов, радиаторов для BMW, а также двигателей.

В середине года в номенклатуре выпускаемой продукции появились крылья для истребителей Messerschmitt 110, которые отправлялись на завод в немецком Фюрте. Позже к ним добавились детали для тренировочного самолета Arado Ar96, сборку которых наладили на автомобильной фирме Аеро в Праге. Производство автомобилей не прекращалось, но объемы существенно сократились. Всего в 1940 году было изготовлено 2223 автомобиля, из которых 1013 — легковые ŠKODA Popular OHV и 1210 — грузовики. Часть из них — тяжелые грузовики ŠKODA 706 D с дизельным двигателем — отправлялись на экспорт в Германию.

## Прорыв для RSO

Одним из самых необычных автомобилей, когда-либо выпускавшихся на заводе ŠKODA, стал вездеход RSO (Radschlepper Ost), что в переводе с немецкого означало «Восточный



**ŠKODA Popular 1100 OHV (Type 927) — одна из самых массовых моделей компании. Она выпускалась с 1938 по 1946 год. Всего выпустили 6600 машин с различными кузовами.**



колесный тягач». Как следует из названия, использовать этот тягач планировалось преимущественно на Восточном фронте, известном своими непроходимыми дорогами, а порой и полным их отсутствием. RSO представлял собой артиллерийский тягач со всеми ведущими и задними управляемыми колесами. Диаметр стальных колес достигал полутора метров и для лучшего сцепления имел многочисленные грунтозацепы. Оригинальная конструкция была разработана в конструкторском бюро Фердинанда Порше под названием «Проект Porsche-175».

Фердинанд Порше приехал на завод в Млада-Болеслав в январе 1942 года. Для работы над проектом он пригласил главного конструктора компании ŠKODA Ольдриха Медуну. С этого времени он был обязан две недели в месяц проводить в конструкторском бюро Porsche в Германии, работая над проектом. Около полугода там же пришлось проработать и одиннадцати другим чешским инженерам. Наконец проект был завершен, началась по-



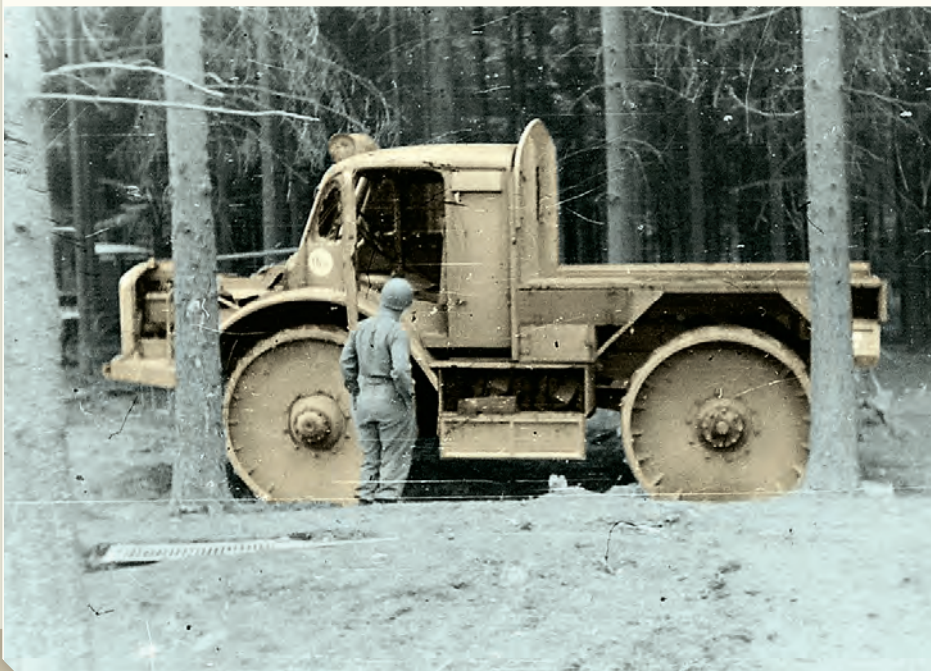
**За три года было  
выпущено 206  
экземпляров  
тягача ŠKODA RSO.  
Среди уникальных  
особенностей этого  
автомобиля — огромные  
1,5-метровые стальные  
колеса, сложная система  
полного привода  
и возможность  
буксировать грузы  
массой 5 тонн.**

стройка прототипа, который был одобрен немецким начальством.

Первый прототип машины RSO был построен 2 сентября 1942 года и поступил на испытания. Полноприводный колесный тягач имел закрытую трехместную кабину и деревянную грузовую платформу с брезентовым тентом. В кузове была предусмотрена возможность монтажа 8 коек для отдыха боевого расчета буксируемого орудия в полевых условиях. Выпускались также версии с трехместной кабиной и укороченной грузовой платформой.

Тягач получил верхнеклапанный четырехцилиндровый 90-сильный бензиновый двигатель воздушного охлаждения объемом 6 литров. Реализовать его потенциал помогали 5-ступенчатая механическая коробка передач и раздаточная коробка с механизмом блокировки межосевого дифференциала. Далее приводом каждого из колес служил свой карданный вал.

Неразрезные мосты подвешивались на продольных полуэллиптических рессорах, а конические пары позволяли отклонять все колеса на небольшой угол для управления машиной,

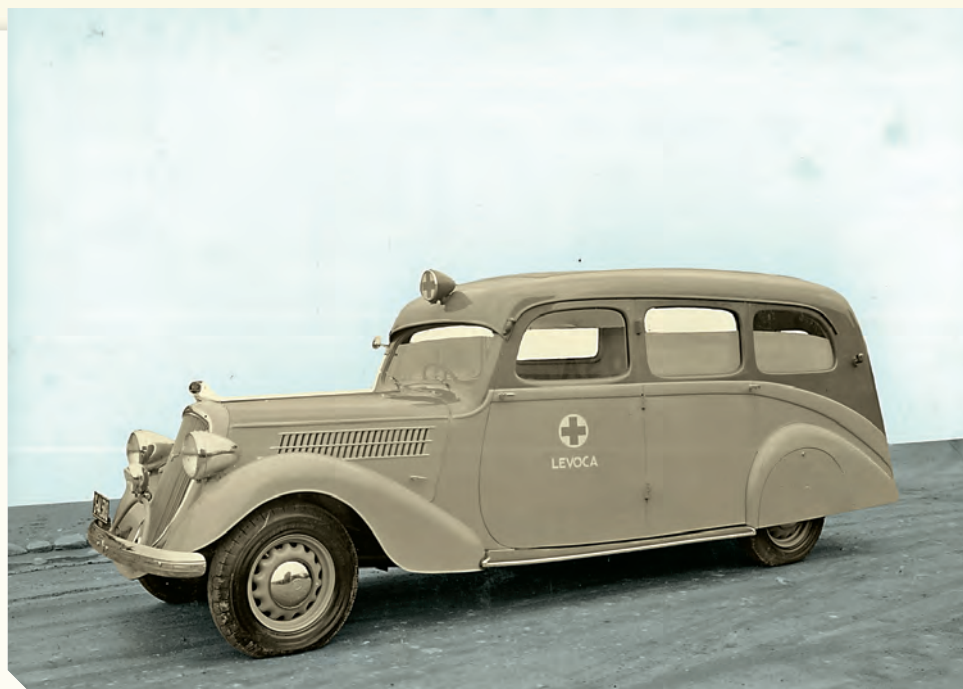




причем рулевой привод задних колес сделали отключаемым.

В конструкции RSO было немало оригинальных конструктивных решений. Например, наличие вспомогательного 2-цилиндрового бензинового мотора объемом 565 см<sup>3</sup> и мощностью 12 л.с. Он представлял собой половину оппозитного двигателя легкового автомобиля KdF и предназначался для запуска основного мотора при низких температурах. Первая партия из 10 Radschlepper Ost была укомплектована такими моторами.

Шестиметровый гигант имел стальные колеса диаметром 1,5 метра, которые были снабжены грунтозацепами, обеспечивавшими движение по болотному грунту. Благодаря таким колесам клиренс RSO составлял 490 мм. Ширина передних колес составляла 300 мм, а задних — 400 мм. На первых прототипах для облегчения веса в дисках были сделаны отверстия, от которых потом отказались. Автомобиль весил 7 тонн и мог буксировать груз весом до 5 тонн. Он мог двигаться со скоростью не выше 16 км/ч и при этом расходовал



**ŠKODA Superb (Type 902)**  
для скорой помощи.

200 л топлива на 100 километров пути, а на болоте под грузом или при буксировке расход горючего мог достигать 600 л на 100 км!

В октябре 1942 года Порше приехал в Чехию, чтобы лично протестировать свое детище. Тесты проходили в пригороде Млада-Болеслава на заболоченной местности. Конструктор остался не слишком доволен тестами — тяжелый и громоздкий тягач RSO не

мог передвигаться на рыхлом грунте и преодолевать даже небольшие подъемы. Официальные испытания были назначены на ноябрь 1942 года и прошли на полигоне Berk недалеко от Айзенаха. К тому моменту в конструкцию были внесены некоторые улучшения — изменили форму грунтозацепов и передаточные числа в трансмиссии, за сцеплением была установлена гидромукта, а глушитель из-под рамы перенесли на крышу. Тягач смог преодолеть брод в 1,18 м и взобраться на холм под углом 33 градуса. Тихоходная тяжелая машина

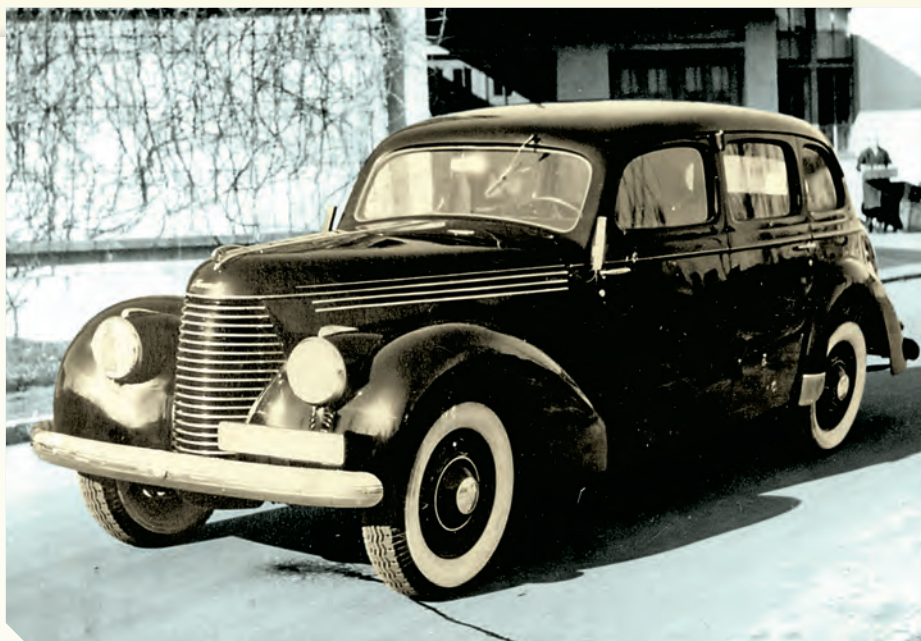


**ŠKODA Favorit (Type 904)**  
выпускался с 1936 по 1939 г. За это время собрали 173 автомобиля этой модели.



имела большой радиус разворота (14 м) и большую высоту. Это делало непригодным RSO для использования близко к линии фронта. Помимо этого, на пересеченной местности управлять 7-тонным тягачом было очень тяжело, а на дорогах с твердым покрытием машина сильно вибрировала и шумела. Несмотря на все недостатки, RSO был одобрен к производству в количестве 400 штук. Согласно сохранившимся архивным документам после пробной партии из 10 машин в 1942-м в следующем году было произведено 154 экземпляра, а в 1944-м построено еще 42 тягача, после чего их выпуск окончательно прекратили. Таким образом, за три года было выпущено 206 Radschlepper Ost.

После окончания войны на заводе в Пльзене осталось много пусковых 2-цилиндровых моторов, которые были впоследствии использованы на внутризаводском транспорте. Кроме того, было выпущено 430 экземпляров 90-сильных моторов, часть которых также осталась невостребованной.

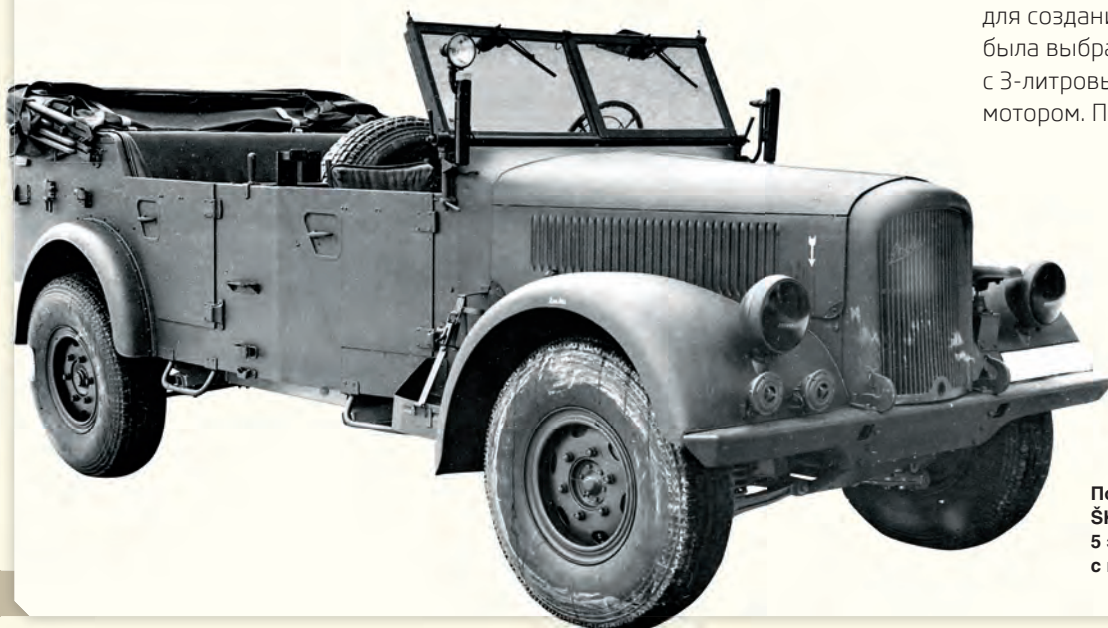


## Машины военного периода

В годы оккупации на заводе продолжалось производство легковых и грузовых автомобилей, адаптированных для нужд армии. Причем продукция постоянно модернизировалась. Одним из ярких примеров можно считать появление в 1940 году модели ŠKODA Popular 1101. Главной инновацией стало перемещение коробки передач вперед и объединение ее с двигателем. В 1941 году были изготовлены несколь-

**ŠKODA Favorit Limousine (Type 923). Всего с 1938 по 1941 год было изготовлено 54 экземпляра, в том числе для военных нужд.**

ко машин модели Rapid с 6-цилиндровыми 60-сильными моторами объемом 2,2 литра. За короткий промежуток времени было изготовлено примерно два десятка таких машин. Позже на базе Popular 1101 выпускались упрощенные модификации с открытыми кузовами, так называемые Kubelsitzwagen. Многие новинки компании ŠKODA были обусловлены требованиями времени. Так, в 1941 году за основу для создания машины для военных была выбрана модель Superb 3000 с 3-литровым шестицилиндровым мотором. Получившийся автомобиль



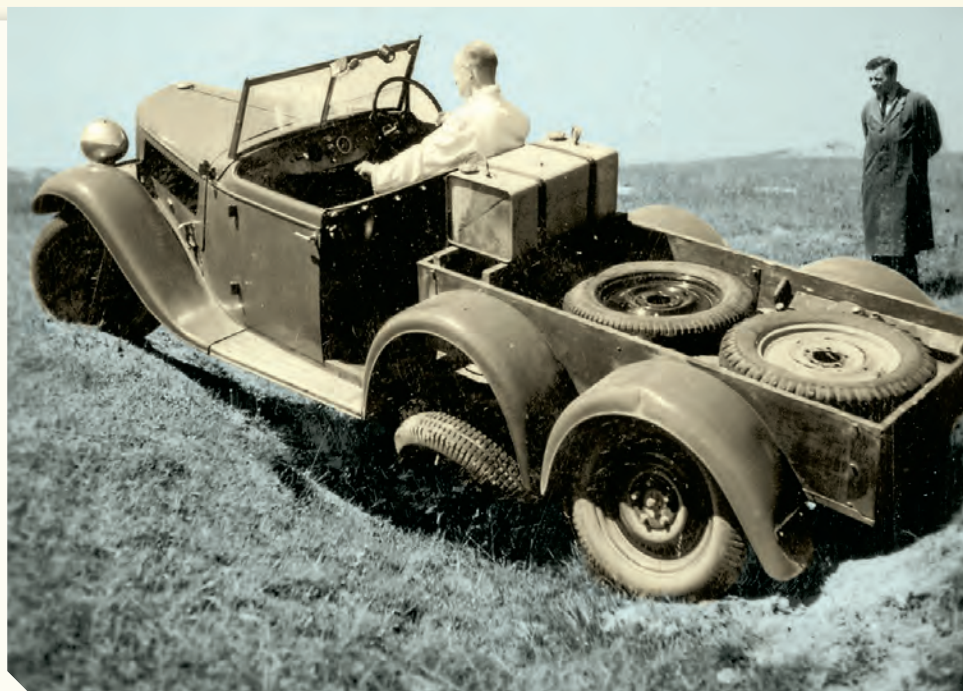
**Помимо моноприводной версии ŠKODA Type 952 были изготовлены 5 экземпляров Type 956 с приводом на все четыре колеса.**



по немецкой терминологии получил обозначение Kraftfahrzeug 15 (Kfz 15), то есть он относился к легким транспортным средствам грузоподъемностью до 250 кг. Это был автомобиль с упрощенным открытым кузовом без подножек, с откидным лобовым стеклом и простым брезентовым тентом. За несколько лет таких автомобилей изготовили 1496 экземпляров. Большинство из них поступали на службу в войска СС. Кроме того, на базе Superb были выпущены 100 кабриолетов и 30 медицинских машин. Помимо заднеприводной версии тестировались и полноприводные прототипы. В период с 1941 по 1943 год было изготовлено 1626 Superb (Type 952). Кроме того, было построено 5 машин с полноприводной трансмиссией (Type 956).

## Шестиколесный вездеход

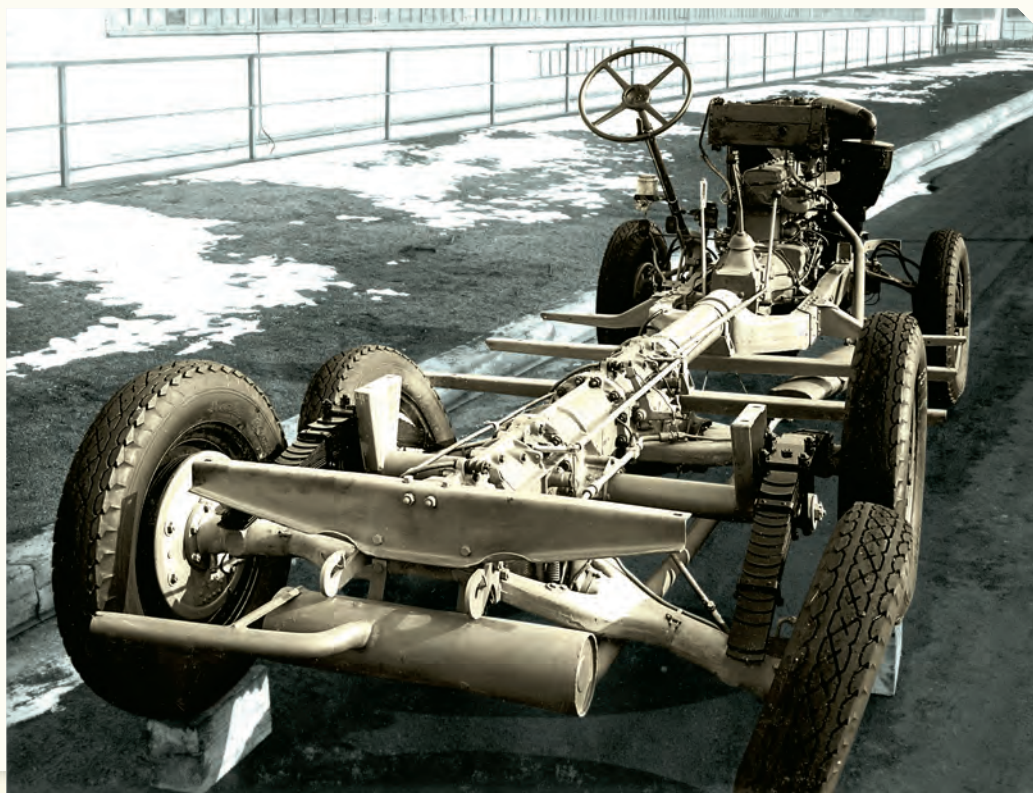
Еще в 1936 году компания ŠKODA приняла участие в тендере на поставку в Чешскую армию военных автомо-



**Уникальный трехосный ŠKODA Type 903 с колесной формулой 6 x 4 был создан на удлиненной базе модели Superb еще в 1936 году. Перед войной оригинальную модель отправили в производство. Всего на удлиненном шасси Superb были построены 42 вездехода Type 903.**

билей. Трехосный автомобиль (Type 903) с колесной формулой 6 x 4 имел трубчатую раму и оснащался 60-сильным 2,7-литровым шестицилиндровым мотором. За счет качающихся задних полуосей машина имела практически безграничные возможности для передвижения по местности со сложным рельефом. Однако заказов на уникальный вездеход так и не поступило. Всего было изготовлено 3 прототипа Type 903.

Четыре года спустя о проекте Type 903 вновь заговорили — в свете его перспективности в военное время. В компании организовали мелкосерийное производство модели. Машина получила более мощный 75-сильный мотор объемом 3,1 литра, который позволял разгонять кабриолет до 90 км/ч, а также с легкостью преодолевал подъем в 45 градусов. Модель выпускалась в двух вариантах — 4-дверный кабриолет на 6 мест и 3-дверный восьмиместный пикап с лавками в кузове. Всего на удлиненном шасси Superb были построены 42 вездехода Type 903.





# WRC 2: ДОЛОЙ СКРОМНОСТЬ!

Чтобы играть в большой автомобильный спорт, нужны три вещи: машина, команда и бюджет.

Казалось бы, очевидные истины! Но далеко не каждой марке, которая участвует в мировом раллийном первенстве (или когда-либо бралась за эту задачу) удастся удержать баланс этих трех составляющих. Но если уже удалось...

Для команды ŠKODA Motorsport весь сезон 2017 года выглядит просто сказкой. Подумайте сами —

если коллектив выигрывает первые шесть этапов самой сложной серии по ралли в мире и примерно за полгода до окончания всех чемпионатов зарабатывает чемпионский титул, о чем это говорит? Правильно! Это свидетельствует о том, что в этой команде умеют держать баланс и все три кита спортивного успеха послушно выполняют свои роли.

Впрочем, такой блицкриг — никакое не чудо, а закономерный результат проделанной работы и... капелька удачи.



Досрочное чемпионство Понтуса Тидеманда — это еще один приятный бонус за все годы его напряженной работы, а не только за успехи сверхудачного сезона-2017 в зачете WRC 2.







## Лучшая машина года

Создание боеготового автомобиля — это работа не только инженерного состава. Это бессонные ночи механиков, тысячи тестовых километров, споры, поиски и отладка минимальных неполадок, которые способны свести на нет все усилия. В классе WRC 2 с самого начала года в категории производителей внимания были достойны лишь две марки: ŠKODA и Ford. Но к середине сезона стало понятно: и в этот раз летящую стрелу никому не догнать. Так что для

Ford M-Sport второе место стало их личным максимумом.

## Лучшие парни

Работать с молодыми гонщиками в ŠKODA любили всегда. Умение рассмотреть будущих звезд не раз играло на руку и молодым спортсменам, и руководству коллектива. Первый номер команды, 27-летний шведский гонщик Понтус Тидеманд, вышел на старт открывающей гонки сезона, завел мотор и оставил всех конкурентов позади. Ему не был страшен даже

приглашенный на несколько этапов мировой фаворит Андреас Миккельсен. Во-первых, никто не застрахован от ошибок, да и выступления звезды тоже не были идеальными. А во-вторых, Понтус нацелен расти вместе со своей командой, а Миккельсен был все-таки в гостях. И ушел из ŠKODA, как только ему поступило предложение от заводской команды Citroen.

## Выше только горы

У всех, кто с интересом следит за мировым ралли и развитием марки ŠKODA на этом поприще, по завершении сезона-2017 не осталось ни малейших сомнений в том, что чехи — лучшие в своем раллийном деле. Они собрали очень сильных гонщиков и построили лучшую машину в своем классе — ŠKODA Fabia R5. Которую, кстати, у чехов разбирают по клиентской программе как горячие пирожки. ŠKODA успешно продает и дает в аренду свою R5 по всему миру для всевозможных национальных и международных чемпионатов. Открытым остается только один вопрос: перейдет ли команда с летящей стрелой на капоте в высший эшелон WRC? Ведь стрела всегда должна поражать самые смелые цели!





История ŠKODA начиналась именно с велосипедов, и компания не собирается отказываться от их выпуска, а стремится только к их совершенствованию



# ЭЛЕКТРОННАЯ ЭРА ОТ ŠKODA

Любой дилетант при словах «электрический велосипед» думает о транспорте, который едет сам. Но ŠKODA eBike — не для ленивых. Вернее, не для настолько ленивых. Смысл наличия в педальном узле 250-ваттного электромотора в том, чтобы велосипедист меньше устал. Не крутить педали совсем тут не получится, но усилий от «шофера» электро-велосипед требует куда меньше, чем

обычный. Он помогает ехать быстрее на ровном покрытии, добавляет тяги при штурме затяжной горки. На таком велосипеде можно проехать весь Киев в весьма приличном темпе и совершенно не устать. Собственно, ŠKODA eBike и был создан для того, чтобы горожане могли передвигаться по своим повседневным маршрутам, не рискуя испортить офисную одежду. Даже если вы спешите и поведете его рядом, включится специальный режим Walk,

**ŠKODA поддерживает мировой тренд — разрабатывает и внедряет электротранспорт в свою модельную линейку. И пока концепт электрокара совершенствуется, уже сегодня можно испытать ŠKODA eBike**





Чтобы поместить велосипед в машину, не оборудованную специальными креплениями, пришлось повозиться, но в ŠKODA OCTAVIA байк поместился. Багажник закрылся, а в салоне хватило пространства для трех человек. Правда, пришлось снять колесо велосипеда. Без этой манипуляции места в машине оставалось только для двоих. Но ведь оставалось!



Индикация заряда есть и на самой батарее, и на дисплее бортового компьютера. Горожанину запаса хода точно хватит на неделю.



Электровелосипед ŠKODA eBike оснащен 9-ступенчатой трансмиссией и гидравлическими тормозами Shimano.



в котором eBike будет помогать вам себя катить. Впрочем, если уж очень хочется самостоятельности, электропривод можно отключить.

## Где покататься?

К сожалению, купить ŠKODA eBike в Украине официально нельзя. Да и стоит он, как и все высокие технологии, примерно 2300 евро. Но при желании в сети Интернет можно найти фирму, которая привезет его на заказ. Или, чем черт не шутит, можно сесть в собственный автомобиль и махнуть в Чехию за велосипедом. Заодно и ближе познакомиться с прекрасной страной и ее достопримечательностями.



# ХОРВАТИЯ: ПО СЛЕДАМ «ИГРЫ ПРЕСТОЛОВ»

**Н**еудивительно, что для съемок «Игры престолов» выбрали именно Дубровник. В киноленте он предстает столицей Семи Королевств — Королевской Гаванью. Старый город Дубровника — прекрасно сохранившийся замок с массивной крепостной стеной, построенный на самом мысе в окружении моря. К слову, дикий огонь, охвативший город в одной из серий, имеет отражение и в реальной истории. Распад Югославии, провозглашение независимости Хорватией в 1991 году и последующая война оставили свой кровавый след. Кроме человеческих жертв, разрушены и повреждены многие памятники архитектуры, здания. Обширные восстановительные работы вернули Дубровнику первозданный вид и сделали его действительно похожим на сказочный город из фильма.

## Сказочные виды

От аэропорта до города вас ждет целое путешествие длиной в 20 км по извилистому серпантину. Королевская Гавань предстает перед глазами

задолго до приезда. Панорама из ярких черепичных крыш и массивных стен Старого города, парусных яхт и огромных лайнеров в море, а также бесчисленного множества рыбацких лодочек у причала предвещала, что нас ждут настоящие приключения. Весь автотранспорт остается у стен старого Дубровника, его территория полностью пешеходная. Пройдя через ворота, мы тут же оказались на каменной мостовой оживленной центральной улицы Страдун. В часы, когда сюда привозят туристов с круизных кораблей, здесь невероятное столпотворение.

Отличный вариант для обзорной экскурсии — подняться на крепостную стену. За плату предоставляется возможность пройти по всему ее периметру. Отсюда все как на картинке: город, море и гавань. Помимо изучения лабиринтов из исторических построек, бесконечных ступенек, закоулков и знакомства с архитектурой рекомендуем заглянуть в Княжеский дворец (где сейчас располагается музей), дворец Спонца (считающийся одним из красивейших зданий города),





**Хорватия — поистине сказочная страна со множеством необычайно красивых мест. Она расположена на Балканском полуострове и «занимает» более 1000 островов, разбросанных вдоль побережья Адриатического моря. Если немного пофантазировать, ее очертания на географической карте напоминают дракона. Неслучайно хорватский город Дубровник играет одну из важнейших ролей в культовом сериале «Игра престолов»**

Большой фонтан Онофрио, созданный в начале XV века, был в свое время основным элементом системы городского водоснабжения. Малый фонтан Онофрио находится на площади Ложа.





## СЕРДЦЕ СТАРОГО ДУБРОВНИКА — ЖИЛАЯ ЗОНА. ПОКА ТУРИСТЫ ИЗУЧАЮТ ИСТОРИЮ, МЕСТНЫЕ ГОТОВЯТ ЗАВТРАК И СУШАТ ПОСТЕЛЬНОЕ БЕЛЬЕ



Обязательно поднимитесь по канатной дороге (Dubrovnik cable car) на гору Срдж. После шумного центра здесь так приятно побыть в тишине и полюбоваться закатом.



Успенский собор, Францисканский монастырь. Конечно, невозможно пройти мимо Большого фонтана Онофрио. Впечатлит любого и построенная на отвесной скале крепость Ловриенац, она же крепость Святого Лоуренса (в «Игре престолов» — Красный замок). Говорят, толщина ее стен со стороны моря достигает двенадцати метров.

### В полном комфорте

В Дубровнике огромное количество кафе, магазинов, выставок, а по вечерам на центральной площади Ложа устраиваются различные постановочные шоу. К тому же можно снять апартаменты прямо в сердце Старого города, с головой окунувшись в атмосферу Средневековья. На причале приглашают на многочисленные морские экскурсии. «It's now or never! (Сейчас или никогда!)» — зазывалы напевают Элвиса Пресли, разве можно устоять?! Так мы оказались на скоростном катере, мчащем на ближайшие острова Колочеп и Лопуд (в пяти километрах от Дубровника). Несколько остановок





**Отличный вариант экскурсии на целый день — морская. Несколько остановок для купания и отдыха на соседних островах, ланч, пересадка со скоростной лодки и прогулка на паруснике — программа очень насыщенная.**

по канатной дороге на гору Срдж (да-да, в этом слове нет гласных!). Наверху есть музей, форт Империял и протоптанные дорожки для прогулок на природе. Перед вами откроется завораживающая панорама не только города, но и окружающих гор, многочисленных островов и моря вплоть до горизонта. После шумного центра так здорово побыть в тишине!

## Сердце передвижений

Когда-то давно в Дубровнике располагался железнодорожный вокзал, но позже он был переоборудован в автовокзал, который и поныне является главным транспортным узлом. Карта маршрутов идет по городам Хорватии, а также в Боснию и Герцеговину, Черногорию и другие страны. Недалеко от автовокзала находится одна из достопримечательностей Нового города — вантовый мост Франьо Туджмана.

для купания и отдыха на берегу, ланч, пересадка и прогулка на паруснике. Через несколько дней мы и вовсе переехали на Лопуд. Несмотря на крохотную площадь (чуть более четырех квадратных километров), он оказался весьма колоритным. Автомобильное движение отсутствует, встречаются лишь гольф-кары для перевозки особо ленивых туристов и небольшие тракторы местных фермеров — все ради сохранения чистого воздуха и прозрачной воды. По всему острову проложены специальные пешеходные тропы для туристов, есть несколько живописных пляжей, а лавочки для отдыха и наслаждения видами установлены в самых необычных местах: в лесу, на вершинах холмов и даже в воде. Самые известные достопримечательности Лопуда — францисканский монастырь XV века с церковью Святой Марии, ботанический сад с огромной коллекцией растений со всего света, а также руины древней крепости. Вернувшись в Дубровник, мы продолжили его изучение, поднявшись





Со 150-метровой высоты настоящего архитектурного символа Дубровника можно увидеть весь город, Адриатическое море и близлежащие острова.

Если вы хотите отправиться в Загреб (столицу Хорватии), Сплит (второй по величине город страны) или, например, Риеку, можно купить билет на автобус или взять автомобиль напрокат. Обратите внимание, что ограничение скорости в населенных пунктах — 50 км/ч, на автомагистралях — 130 км/ч.

По дороге часто встречаются туннели, и там разрешенная скорость может быть разной, от 50 до 100 км/ч: нужно внимательно следить за знаками.

Проезд по автомагистралям платный и достаточно дорогой, зато экономит время. На въезде на автостраду стоит шлагбаум, в этой точке нужно взять специальный билет, который оплачивается по окончании определенного участка. Есть даже сайт хорватских дорог с описанием всех зон, категорий транспорта и цен. Естественно, можно добираться и исключительно

бесплатными дорогами, но это прибавляет от 30 минут до нескольких часов пути — в зависимости от маршрута и трафика.

Кстати, в Хорватии можно увидеть очень много машин 1990-х, а то и более ранних годов выпуска, причем в достаточно хорошем состоянии. Встречаются и настоящие раритетные экземпляры.

## ВИД НА ДУБРОВНИК ПРЕКРАСЕН КАК С ВЫСОТЫ ПТИЧЬЕГО ПОЛЕТА, ТАК И С МОРЯ





В Хорватии можно увидеть очень много машин из 1990-х, а то и еще более ранних — зачастую раритетных и в достаточно хорошем состоянии.



Прогулки на яхтах с каждым годом становятся все более востребованным вариантом отдыха в Хорватии.



Что касается парковок, есть как платные, так и бесплатные (в основном на окраинах). Более безопасно оставлять автомобиль на закрытых платных парковках. Стоимость таких — в среднем от 5 кун за час или от 50 кун за день. Стоимость литра дизельного топлива — в среднем 8,30 куны, бензин стоит в районе 9 кун. И это выше, чем в соседних странах. Поэтому, если вы решили поехать в Хорватию на машине, стоит заправиться до границы.

Несмотря на то что Хорватия — член Евросоюза, здесь в ходу национальная валюта, а не евро. Одна куна равна 4,16 грн (по официальному курсу НБУ на момент публикации статьи), так что сравнивать порядок цен с украинскими не так уж сложно. Просто умножьте на четыре.

Самый знаменитый национальный парк — «Плитвицкие озера» — находится в центральной части страны. Здесь очень много красивейших каскадно расположенных озер, более 100 водопадов и пещеры. Входной

билет в пиковый сезон (1 июля — 31 августа) стоит 180 кун.

В Хорватии есть даже свой Колизей — амфитеатр в городе Пула, построенный во времена, когда он входил в состав Римской империи. Это был один из крупнейших Колизеев, и он очень хорошо сохранился до наших дней. А вообще Хорватия — это прежде всего чистое и нежное море, обилие солнца и пляжи. Перечислить все курорты в рамках одной статьи просто невозможно, поэтому приезжайте и выбирайте тот, что придется по душе именно вам.





# СИЛА СЛОВА

В стремительном темпе мира сенсорных экранов чтение бумажной книги представляет собой особый ритуал. Мы уверены, что и наших читателей не оставила равнодушными эта магия шелестящих страниц. Поэтому здесь мы собрали для вас пять удивительных и сильных книг, которые смогут развлечь, заставить задуматься, погрузить читателя в мир безудержной фантазии, вдохновить и поддержать на пути саморазвития. Приятного чтения!



Трогательная, простая и очень тонко написанная книга о дружбе и взаимовыручке между человеком, попавшим в сложный переплет жизненных событий, и обычным дворовым котом. Кто кому помог? Кто кого спасет? Джеймс Боуэн написал свою книгу «Уличный кот по имени Боб» на основе реальных событий.

**Отличный выбор для совместного чтения всей семьей**



Мир, где в жерновах войны оказываются дети, не может быть безоблачным. История маленького мальчика Бруно и его друга Шмуэля написана Джоном Бойном по всем канонам драматического жанра. Эта книга имеет скрытые смыслы, все ее герои предстают перед читателем с неожиданной стороны.

**Достаточно непростая книга о страшных страницах истории**



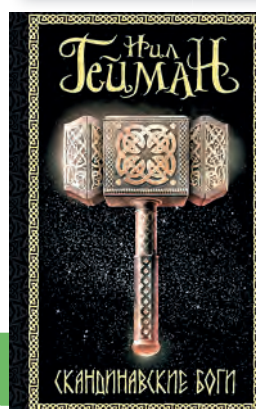
После событий в «Доме странных детей» автор второй части этой приключенческой саги, Ренсом Ригз, отправляет его жителей в странную столицу мира. По дороге к городу их ожидает множество приключений, сложных и тревожных, удивительных и необычных, как и все истории с воспитанниками мисс Перегрин.

**Продолжение знаменитой саги о «Доме странных детей»**



Если ничего не делать — ничего и не случится. Если никуда не двигаться — никуда и не придешь. Если силу воли не тренировать — она и не заработает. На этих постулатах строится книга преподавателя Стенфорда Келли Макгонигал. Она уверена: противостоять привычкам, накатанным решениям и инстинктам может каждый.

**Мотивирующая книга для каждого, кто стоит на пороге перемен**



Классическое фэнтези, помноженное на скандинавскую мифологию: примерно так можно описать суть книги Нила Геймана о северных богах. Подвиги и коварство, создание девяти миров, героизм и предательство, мастера-карлики и могучие великаны, гибель и возрождение — кажется, мы нашли машину времени!

**Увлекательный экскурс в мифологию, историю и фантастику**





# СОЦИАЛЬНЫЙ ПРОЕКТ ŠKODA «ТЕПЛО СЕРДЕЦ»

Помоги сердцу биться



Благотворительный фонд  
Сердце на ладони



В ноябре 2008 года стартовал благотворительный проект «Тепло сердец» для Киевской городской медицинской клиники Центр сердца. Организатором проекта выступила компания «Еврокар» и совместно с дилерской сетью ŠKODA в Украине поддерживает данный проект и на сегодняшний день.

Проект направлен на информационную и финансовую поддержку клиники Центр сердца.

Клиника на сегодня является единственной в Украине по уровню оборудования, квалификации персонала и лучших европейских стандартов в организации работы медицинского учреждения данного профиля.

Вы можете сделать благотворительный взнос на любую сумму, а также взять себе на память наклейку «Тепло сердец».



**ТЕПЛО СЕРДЕЦЬ**

*Не бойтесь дать мало. Это намного больше, чем ничего.  
Спасибо*



# SKODA KODIAQ. ВІДКРИВАЮЧИ НОВІ ГОРИЗОНТИ.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

