



# ŠKODA Style

№2 (39) 2017

## ŠKODA Vision E

Электрическое будущее



### Премьера

ŠKODA Karoq — новое имя в семействе кроссоверов чешской марки

### Жизнь бренда

Стильный, комфортный, семейный — все это о ŠKODA Rapid

### Тест-драйв

Обновленная ŠKODA Octavia получила все самое лучшее и кое-что уникальное

### Спорт

ŠKODA в WRC2: игра в одни ворота. Чехи снова фавориты в мировом ралли



# SKODA KODIAQ. ВІДКРИВАЮЧИ НОВІ ГОРИЗОНТИ.



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



# Глобальный план

**К**огда в модельной линейке автомобильного бренда появляются один за другим два технологичных, вместительных и по-разному «интеллектуальных» кроссовера, это выглядит совершенно логичным, даже ожидаемым шагом. Мир стирает границы между классами и категориями, универсальность больше не является синонимом вместительного багажника. Скорее, это умение встречать любые требования и опережать их на полшага. В ŠKODA придумали и создали один за другим два бойца нового фронта — Kodiaq и Karoq. Не близнецы-братья, конечно, но идеологические соратники — легкие, динамичные, мощные, готовые в огонь и в воду, в семью и в бизнес, в лес и в поле. А теперь для ŠKODA начинается новый виток челленджа. Кроссоверы будут делать свою часть работы, собирая аудиторию под крыло марки и увеличивая объемы продаж во всем мире. А тем временем ŠKODA уже поглядывает на следующий рубеж — и в этот раз он электрический. Появление нового концепт-кара, питаемого исключительно от батарей, — это не просто поиски актуальных форм и следование модным трендам. Это насущная необходимость, маркетинговая дальновидность, инженерный расчет и умение чувствовать, куда поворачивает глобальное течение. А значит, дальше будет чистая энергия.

**«Шкода Стайл»**  
№2 (39), 20 июня 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:**  
Елена Корниенко

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

**Главный редактор:**  
Артем Киселев

**Арт-директор:**  
Сергей Шадрин

**Над номером работали:**  
Лариса Мищанчук, Дмитрий Левчук,  
Иван Колесник, Сергей Иванов

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

**Отпечатано** в типографии  
PrintStore Group,  
г. Киев, ул. Д. Щербаковского, 4,  
тираж 5000 экз.,  
заказ №11428

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.





## 6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA

## 8 ŠKODA KAROQ

ŠKODA представила второй компактный кроссовер, который дополнил линейку утилитарных моделей бренда

## 10 VISION E — МАТРИЦА

ŠKODA представляет первый в своей истории полностью электрический концепт-кар

## 14 ДИСКУРС О РАКУРСЕ

В истории ŠKODA есть модель Octavia, которой нет равных в любом из ее поколений. Что сможет нынешнее?

## 18 ŠKODA SUPERB — ЛИДЕР СЕГМЕНТА

Много лет флагманская модель чешского бренда, элегантный и комфортный Superb, входит в число лучших машин в своем классе. Как ей это удастся?



22



44



28

**22 ŠKODA FABIA: ВСЕ БУДЕТ!**

Этот компактный городской автомобиль сделал почти невозможное

**24 БЛЕСК КРИСТАЛЛА**

Бренд ŠKODA имеет свою дизайнерскую историю и свой дизайнерский язык. Переводим!

**26 ŠKODA RAPID ОБНОВИЛСЯ**

Этой модели удалось вознести понятие комфорта в абсолют. И вот — долгожданное обновление

**28 СТРАХОВЫЕ АФЕРИСТЫ**

Что делать, если вам попался фальшивый полис ОСАГО? И как не стать жертвой подобного мошенничества?

**30 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА**

Мы знаем ответы на все вопросы

**32 ДОРОГО ЛИ НЫНЧЕ ТОПЛИВО?**

Как реально снизить расход в дороге?

**34 ВЫИГРЫВАЙ СЕГОДНЯ — ПРОДАВАЙ ЗАВТРА**

Роль спортивных ŠKODA в развитии бренда

**40 ŠKODA В WRC 2017**

ŠKODA заставила всех своих соперников в зачете WRC2 играть роль догоняющих

**42 ŠKODA MOTORSPORT — НАЙТИ СЕБЯ**

ŠKODA Fabia R5 стала для команды пропуском в высшую лигу автомобильного ралли

**44 НА СИНКАНСЭНЕ ЧЕРЕЗ ЯПОНИЮ**

Страна восходящего солнца открывает свои секреты

**50 ДОСУГ**

Как вы любите путешествовать?

## Достойная награда за работу

■ Компания «Еврокар», официальный дистрибьютор автомобилей марки ŠKODA в Украине, определила лучшего дилера 2016 года. Этого высокого звания по всем показателям было удостоено ООО «ТД «Евро-моторс», дилерский центр из Хмельницкого. Войти в тройку лучших мировых брендов по показателям удовлетворенности качеством автомобилей, работы дилеров и уровнем послепродажного обслуживания — стратегическая цель марки. И в этой непрерывной работе сложно переоценить ту приверженность бренду и поддержку имиджа марки ŠKODA на высоком уровне, которую постоянно демонстрируют лучшие дилерские предприятия ŠKODA в Украине.



Уникальные аэродинамические решения, разработанные инженерами ŠKODA еще в начале прошлого века, были представлены на специализированной выставке Techno Classica 2017. В частности, великолепный и динамичный даже по нынешним меркам ŠKODA 935 Dynamic продемонстрировал, насколько глубокими были познания чешских инженеров в вопросах аэродинамики.



Уникальные идеи ŠKODA

Сразу две модели ŠKODA удостоились престижной дизайнерской премии Red Dot Award в номинации «Выдающийся промышленный дизайн». Лауреатами стали Octavia в кузове универсал и Kodiaq. Жюри конкурса высоко оценило легкость и стремительность чешских автомобилей, их грациозность и практичность в каждой детали. Отметим, что для ŠKODA эти две награды стали десятым и одиннадцатым трофеем Red Dot Award, начиная с 2006 года.

## Спорт на каждый день

■ Логичным продолжением модельного ряда Octavia стала ее спортивная ипостась, модель Octavia RS и Octavia RS Combi. Представленная в уникальных цветах кузова, наделенная спортивными чертами, линейкой

мощных двигателей (230 л.с. для бензинового и 184 л.с. для дизельного агрегата), эта модель стала воплощением необузданного темперамента спорткаров ŠKODA. Традиционно Octavia RS получила полноприводную версию, которой доступны совершенно уникальные эмоции от вождения и небывалый уровень безопасности и уверенности.



## Поставили точку





## Ваш личный Эверест



# ФАКТОВ

## ИЗ ЖИЗНИ

### ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

**Ф**лагманская модель ŠKODA Superb получила знаковые дополнения в списке оборудования. Новые информационно-развлекательные системы и опции комфорта значительно расширяют его возможности и предоставляют владельцам инновационный уровень ощущений от автомобиля. За безопасность парковки

отныне отвечает система Park Distance Control с расширенной функцией Manoeuvre Assist. А кресло водителя может оснащаться функцией массажа в сочетании с вентиляцией — истинный рай на земле. А система цифрового усиления голоса Digital Voice Enhancement транслирует голос водителя в заднюю часть салона, облегчая беседы.

## Ухватил все звезды Euro NCAP



**Л**ишь недавно был представлен первый семиместный SUV чешского бренда, как вот уже он взялся доказывать свое лидерское положение по всем фронтам. ŠKODA Kodiaq прошел краш-тесты Euro NCAP с отменным результатом в пять звезд. Высший рейтинг, по мнению экспертов теста, новинке обеспечивает об-

ширный перечень инновационных технологий и интеллектуальных решений — от конструкции самого кузова и систем пассивной безопасности до высокоэффективных систем, которые работают на упреждение столкновений и минимизацию их последствий. Euro NCAP оценила защиту взрослых пассажиров ŠKODA Kodiaq в 92%.

## В ТРОЙКЕ ЛУЧШИХ



■ В Будапеште состоялся финал VII Международного конкурса в сфере продаж и послепродажного обслуживания ŠKODA Challenge. В конкурсе приняли участие эксперты ŠKODA из 33 стран мира. Украина выступала в трех номинациях, в каждой из которых завоевала призовые места:

**3-е место** в номинации «Лучший диагност» — Юрий Охмак (ООО «Вик Экспо», г. Ровно);

**4-е место** в номинации «Специалист по продаже автомобилей» — Сергей Варибрус (ООО Прага Авто на Кольцевой», г. Киев);

**8-е место** в номинации «Диспетчер-консультант» — Роман Сарвари (ООО «Автоцентр Украина плюс», г. Днепр).

Отличный результат!

# ŠKODA Karoq



**Компактный кроссовер, который приходит на смену Yeti, оказался, похоже, самым технологичным автомобилем в линейке марки**

Поклонники ŠKODA уже не первый год ждут появления на чешских автомобилях виртуальной приборной панели, как у Audi и Volkswagen. Ждали ее на флагмане — Superb третьего поколения, ждали на первом для ŠKODA среднеразмерном кроссовере — Kodiaq, ждали на бестселлере — рестайлинговой Octavia... Но виртуальная приборная панель появилась на наследнике Yeti, получившем совсем иной имидж и другое имя — Karoq. Решение представить крутую технологию именно на этой модели, а не на флагмане или бестселлере, говорит о том, что у ŠKODA очень большие планы на будущее компактного кроссовера. Планируется, что в Украине Karoq будет предлагаться в двух комплектациях — Ambition и Style. А двигателей на выбор



будет три: 1,5-литровый бензиновый, выдающий 150 л.с. мощности, благодаря которым переднеприводный Karoq с 6-ступенчатой «механикой» достигает 100 км/ч за 8,4 с, а также два дизельных 2-литровых агрегата мощностью 150 и 190 л.с. Самая мощная модификация с 7-ступенчатым

Karoq получит все имеющиеся в арсенале производителя электронные системы — адаптивный круиз-контроль, удержание полосы, распознавание пешеходов, мониторинг слепых зон, считывание дорожных знаков и оценку усталости водителя.





«роботом» DSG и полным приводом набирает первую «сотню» за 7,7 с. Впечатляет!

О полном приводе: это уже традиционная для ŠKODA система с электронно-управляемой муфтой, которая в случае необходимости перебрасывает крутящий момент на задние колеса. Если владельцу Karoq очень захочется, он сможет добавить к полному приводу опциональную систему выбора режима движения, у которой есть настройки для бездорожья, а также адаптивные амортизаторы. Чехи разработали и «внедорожный» пакет для экстерьера — пластиковые накладки, защита двигателя, электрики и топливной магистрали позволяют смелее съезжать с асфальта.

Снаружи Karoq не выглядит особенно массивным, но внутри он кажется вполне просторным. Субъективные ощущения подтверждают и цифры — длина машины 4382 мм, но за счет относительно большой колесной базы (2630 у полноприводных и 2638 у переднеприводных версий) в салоне выкроено приличное пространство.



Появление Karoq ожидалось давно. Чехи постепенно подогревали интерес к модели, публикуя фотографии новой модели в камуфляжной пленке.

Объем багажника Karoq — 521 л, что тоже очень неплохо для сегмента компактных SUV. При желании в автомобиль можно поместить и гораздо больший объем полезных ве-

щей — если поставить опциональную систему VarioFlex, то на втором ряду будет три отдельно регулирующихся сиденья, которые к тому же можно легко демонтировать.

Новая модель получит практически все имеющиеся в арсенале ŠKODA электронные системы. Адаптивный круиз-контроль, удержание полосы, распознавание пешеходов, мониторинг слепых зон, считывание дорожных знаков и оценка усталости водителя. Все эти системы прекрасно работают на других моделях бренда. То же и с мультимедийными центрами: новые тачскрины, управление некоторыми функциями с помощью жестов, сервисы ŠKODA Connect.

Вживую Karoq видели пока лишь гости масштабной и запоминающейся презентации, состоявшейся 18 мая в Стокгольме (Швеция). Широкая же общественность сможет лицезреть яркого дебютанта в рамках осеннего мотор-шоу во Франкфурте. А в Украине новинка появится в начале 2018 года. Ждем с нетерпением!



**Багажник у Karoq в отличие от других моделей Škoda — не рекордсмен, но его объем — 521 л, что очень неплохо для компактного SUV. При желании можно получить и больший полезный объем. Если установить опциональную систему VarioFlex, то на втором ряду будет три отдельно регулирующихся сиденья, которые к тому же можно легко демонтировать.**





# Vision E

## матрица

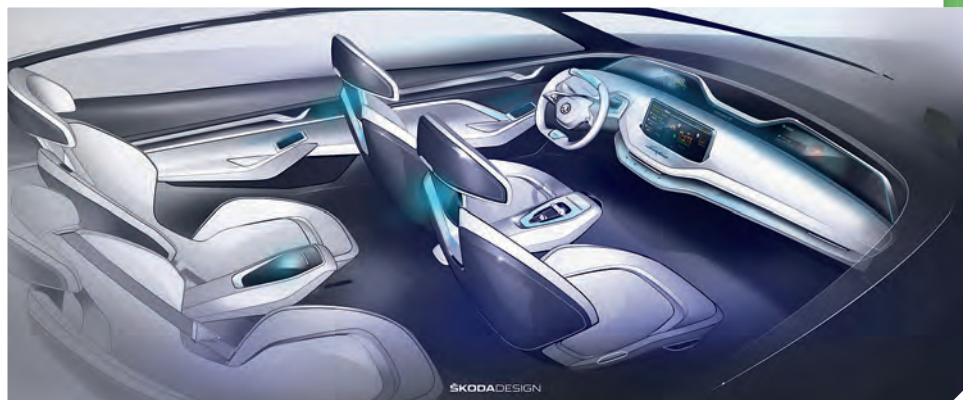
Впервые ŠKODA Vision E показали миру на международном автосалоне в китайском Шанхае — стремительно развивающаяся страна, огромный рынок, поглощающий колоссальные объемы внешних марок и моделей и рождающий свои собственные. Словом,



Энергия — не просто наше будущее. Это уже наше настоящее. Электрические эксперименты давно перестали быть экспериментами ради науки, превратившись в план действий для автопроизводителей всего мира



настоящий автомобильный водоворот мирового масштаба. И появление на этой сцене ŠKODA Vision E — событие аналогичного порядка. Чешский бренд нарисовал, разработал и показал свой первый целиком электрический концепт-кар, заявив: «Мы знаем, что будет со всеми нами в будущем».



Футуристический дизайн интерьера концепт-кара ŠKODA Vision E отдает должное концепции автомобиля из будущего, но недалек тот час, когда подобные стилистические решения станут оказывать самое прямое влияние на интерьер обычных серийных автомобилей.



В конструкции ŠKODA Vision E использованы передовые материалы, которые отвечают не только технологическим, но и экологическим требованиям. Мультимедийное оснащение и коммуникационные возможности — это стратегия ŠKODA для будущих моделей.

ŠKODA Vision E — не фантазия и не эксперименты на ощупь. Он построен на модульной электрической платформе MEB, которая активно используется в актуальных моделях всего концерна Volkswagen Group. И оснащен двумя электромоторами, выдающими суммарную мощность в 306 л.с., разгоняющими машину до 180 км/ч, а ее батареи позволяют продержаться около 500 км на одной зарядке. Вместительный салон, запас хода, настоящие динамические характеристики дают миру четкий посыл: ŠKODA готова к электрификации автомобильного мира.

## Говорит Вселенная

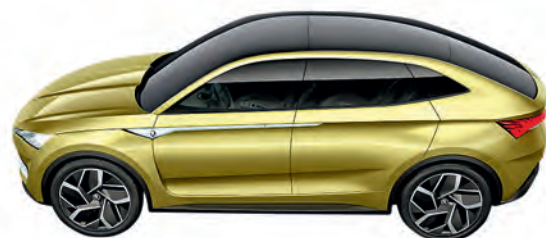
Силовая установка, которой оснастили ŠKODA Vision E, работает с каждой осью автономно. А это означает, что

Vision E может с легкостью перебрасывать до 100% крутящего момента на любую из них, принимая в расчет множество параметров. Полноприводным с точки зрения преодоления бездорожья Vision E все-таки назвать сложно, а вот уровень стабильности управления, динамики разгона и общей безопасности езды с помощью таких электронных составляющих у него будет предельно высоким. Один из наиболее болезненных вопросов, который сегодня ставится электромобилям, — это уровень





ŠKODA Vision E представляет собой компактный кроссовер, который построен на модульной платформе MEB концерна Volkswagen Group. В роли предвестника серийной модели выступает четырехместный салон, однако реальное воплощение может быть и другим.



пробега на одной зарядке. Поэтому еще на этапе разработки для ŠKODA Vision E был предусмотрен свой персональный челлендж — 500 км самостоятельного хода, что сравнимо с возможностями обычных автомобилей с ДВС. Помимо этого революционный автомобиль от ŠKODA может самостоятельно двигаться в дорожных заторах, переключаться в режим автопилота на магистралях, удерживать полосу и безопасную дистанцию, совершать обгоны, самостоятельно искать свободные места для стоянки, парковаться и покидать парковку.

ŠKODA Vision E оборудован массой сенсоров различных диапазонов и несколькими камерами, которые постоянно контролируют ситуацию на дороге и, в частности, заменяют водителю зеркала заднего вида. Да и в целом, чтобы управлять подоб-

ным автомобилем, больше пригодятся жесты и голосовые команды, чем классические рычаги, педали и рулевые рейки. Чего только стоит система слежения за положением глаз водителя Eye Tracking, отслеживающая наступление усталости, или система измерения пульса. Симбиоз интеллектуальных решений и автомобильной безопасности.

В настоящий момент ŠKODA не оглашает планов по запуску Vision E (или модели с аналогичной концепцией) в серийное производство. Но внедрение силовой установки с альтернативным источником питания — это вопрос времени, притом самого недалекого и исчислимого. А в ŠKODA привыкли работать на опережение покупательских запросов.





## Кокпит подготовлен

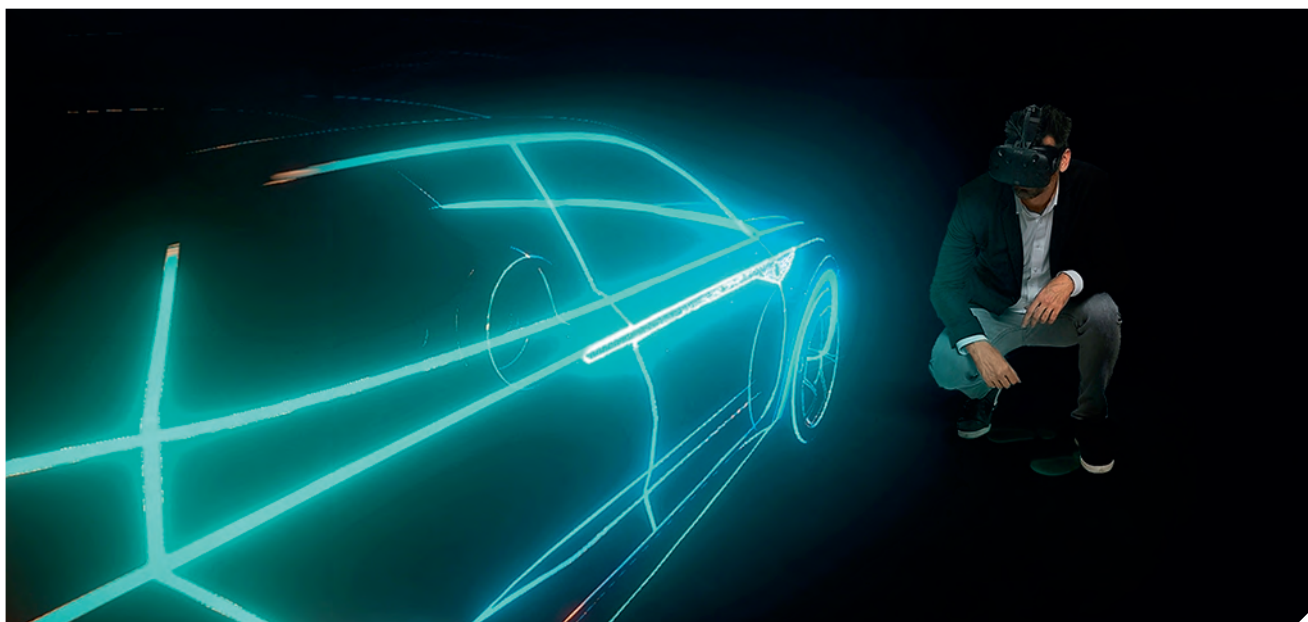
Для пассажиров нового времени тоже подготовлено немало приветов из ближайшего будущего — сенсорные дисплеи с дизайном, имитирующим стеклянное покрытие, модуль мобильной связи и, конечно, свободный доступ к Сети через Wi-Fi. Кстати, отсутствие трансмиссионного тоннеля сделало пол в Vision E абсолютно ровным, а сиденья, слегка поворачивающиеся

друг к другу, создают в автономном режиме движения атмосферу скорее модной гостиной, чем традиционного автомобиля.

## Во имя светлой цели

В каждом большом проекте должны быть конкретные шаги и промежуточные победы — и ŠKODA Vision E стал одним из них. «Электрическая» стратегия чешского бренда простирается до

Для показа публике шоу-кар ŠKODA Vision E оснастили двумя электромоторами суммарной мощностью 306 л.с. Автомобиль получил полный привод благодаря подключаемой с помощью электромотора задней оси и внушительный запас хода — до 500 километров на одной полной зарядке.



2025 года, когда в дополнение к plug-in-гибридным моделям компания выпустит в серию пять полностью электрических моделей. К этому времени новые ŠKODA будут иметь в списке комплектаций plug-in-гибридную или полностью электрическую силовую установку. Ну а пока ŠKODA Vision E играет роль героя, которому известна судьба будущего. И пусть пока он выглядит слегка инопланетно, нам уже пора выбирать, играем мы в электронные игры или нет. Играем!

# ŠKODA Octavia: диск

**Привлекательность — редкий дар, согласитесь? Вот обновленную «Октавию» дизайнер Йозеф Кабан, похоже, им не обделил. Да и со всем остальным у машины нет проблем**

**Р**естайлинговая ŠKODA Octavia стала фактически последним детищем главного дизайнера ŠKODA Йозефа Кабана. И смелости

ее облика можно только позавидовать — она не просто свежа, тут все просто гениально. Фирменный слоган снова как нельзя кстати.

Отныне семейное сходство между тремя моделями — Rapid, Octavia и Superb — звучит намного тоньше: теперь любой безошибочно узнает Octavia и отличит три лифтбека друг от друга. Кабан, который все это придумал и реализовал, просто молодец! При этом «вторая» оптика, расположенная словно в границах решетки радиатора, делает переднюю часть Octavia визуально шире, превращая ее в выразительный, внушительный и очень взрослый на вид автомобиль. Самое же необычное вот что: дизайн обновленной Octavia настолько сложен и трехмерен, что фотографии его передать просто неспособны. Ну никак! Octavia теперь как голограмма — про нее нельзя ничего понять, разглядывая двухмерную проекцию. Это очень круто, современно и футуристично. Но ведь, в конце концов, рестайлинг — это далеко не только фары!

## Восторг в деталях

ŠKODA Octavia получила кучу нового оборудования — все самое лучшее, проверенное на флагманском Superb, перекочевало наконец к бестселлеру марки. Но и кое-что уникальное

у Octavia тоже появилось. Например, «умный» подстаканник, спроектированный так, чтобы водитель мог открывать бутылки и банки с напитками одной рукой, — просто гениально. Пять прорезиненных холмиков на дне подстаканника образуют упор для тары, и водитель легко откручивает крышку, совсем не отвлекаясь от дороги. И новая мультимедийная система получила другой сенсорный экран — большой, четкий, яркий, но лишенный выступающих деталей и, соответственно, кнопок быстрого доступа к навигации, медиа, радио, настройкам, телефону.

А функционал новой мультимедийки далеко продвинулся с рестайлингом. Тут, как и раньше, собрано все, но собственноручно этого всего стало еще больше. Украинцы получают систему Infotainment Online как одну из составных частей ŠKODA Connect с точкой доступа Wi-Fi для нескольких устройств, с отображением новостей, прогноза погоды, с онлайн-ценами на топливо на ближайших заправках (при условии поддержки данных функций оператором мобильных услуг). Что же, придется утешиться, например, атмосферной подсветкой салона, для которой можно выбирать не только цвет,





# урс о ракурсе

С рестайлингом Octavia чуть прибавила в габаритах — в частности, стала на 11 мм длиннее благодаря новым бамперам



Посмотрите на Rapid, Octavia и Superb. Средняя модель линейки теперь безошибочно узнаваема — а именно ради этого чехи и отважились на эксперименты с внешностью бестселлера

но и яркость свечения и даже настраивать это все по-разному в каждой зоне. «Мне, пожалуйста, в ноги зеленым посветите, на дверях чтобы красные полоски были, а над бардачком хочу фиолетовые. Да, такая вот моя фантазия, следуя ее полету!» В общем и целом возможности индивидуализации у рестайлинговой Octavia достаточно широки, чтобы создать свой уютный и привычный образ автомобиля на каждый день.

## Сама едет, сама рулит

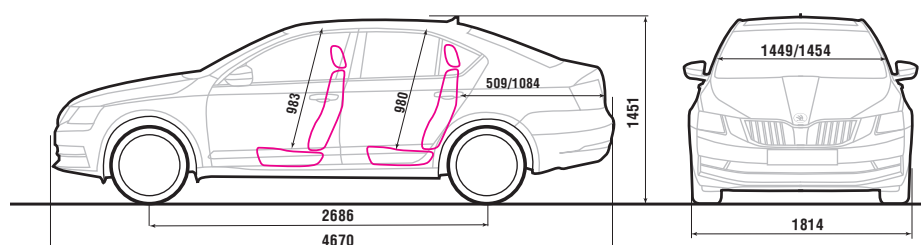
Впрочем, баловаться с подсветкой — последнее дело. Сначала надо набаловаться с электронными асси-

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	ŠKODA Octavia 1.6 5MT	ŠKODA Octavia 1.6 6AT	ŠKODA Octavia 1.4 6MT	ŠKODA Octavia 1.4 7DSG	ŠKODA Octavia 1.8 6MT	ŠKODA Octavia 1.8 7DSG	ŠKODA Octavia 1.8 6DSG 4x4
Двигатель, число цилиндров	R4	R4	R4	R4	R4	R4	R4
Объем двигателя, см³	1598	1598	1395	1395	1798	1798	1798
Максимальная мощность, л.с.	110 (5800)	110 (5800)	150 (5000–6000)	150 (5000–6000)	180 (5100–6200)	180 (5100–6200)	180 (5100–6200)
Максимальный момент, Нм (об/мин)	155 (3800–4000)	155 (3800–4000)	250 (1500–3500)	250 (1500–3500)	250 (1250–5000)	250 (1250–5000)	250 (1250–5000)
Габариты, длина x ширина x высота, мм	4670 x 1814 x 1461						
Колесная база, мм	2686			2680			
Разгон 0–100 км/ч, с	10,6	12,0	8,1	8,2	7,3	7,4	7,4
Максимальная скорость, км/ч	192	190	219	219	231	231	229
Расход (смешанный), л/100 км	6,1	6,3	5,4	5,3	6,2	6,0	6,6





## Размеры



стенатами, которые впервые появились на Octavia. Веселее всего экспериментировать с системами удержания полосы и адаптивным круиз-контролем. «Это не автопилот!» — подчеркивают в ŠKODA. Автомобиль сбрасывает и прибавляет, бдит, чтобы не приближаться уж слишком к едущим впереди, и удерживает полосу, аккуратно следуя изгибам дороги. Через минуту на экране «приборки» появится требование взяться за руль, но восторг к тому времени уже будет гарантирован. Конечно, это не автопилот, но такой помощник очень нужен, чтобы спасти уставшего шофера от вылета с дороги, по невнимательности например. Для того чтобы затормозить за того же уставшего водителя и не дать случиться аварии.

## Линия жизни

Lane Assist, систему удержания полосы, выключить можно с помощью меню бортового компьютера. А в Украине это делать, конечно, придется — ни качества дорог, ни разметки у нас для таких интеллектуальных систем просто нет. Впрочем, горевать об актуальном положении наших дорожных ситуаций тоже не стоит. Ведь с рестайлинговой Octavia легкой становится любая дорога, в том числе и в дальние края, где и с качеством дорожного полотна, и с разметкой все в полном порядке. Вообще электронных штук в рестайлинговой Octavia так много, что даже специалисты задумываются, как правильнее их все изучить и донести все их преимущества до конечных пользователей.



Выбор режима движения у Octavia тоже есть. Есо — для экономии, Sport — для пущей бодрости, индивидуальный можно сконфигурировать как угодно... Но нет режима Offroad, который был, например, у прежнего Scout, или режима Snow, как у Kodiaq. Чехи говорят, мол, лифтбек не для бездорожья, а со снегом, как и с крутым поворотом, муфта и в стандартном режиме справится



Резиновые упоры в подстаканнике позволяют открыть крышку бутылки или банку одной рукой



Рестайлинговой Octavia достался наконец и подогрев руля, который многие конкуренты предлагают уже довольно давно



Впрочем, матчасть у Octavia тоже поменялась — инженеры решили не отдавать все лавры славы дизайнерам и выступили мощным техническим фронтом. Впервые в истории модели полноприводная версия появилась у обычного лифтбека. Система 4 x 4 сочетается с хорошо всем знакомым турбомотором 1.8 и 6-ступенчатой DSG. Передний привод, как и раньше, идет с 7-ступенчатым «роботом». Да, полноприводная версия вряд ли будет бестселлером просто потому, что она далеко не дешевая. Но пожалуй, она самая интересная из всех Octavia, которые вскоре будут колесить и по нашим дорогам.

Пусть в летний сезон полный привод кажется скорее приятным дополнением, но мы же хорошо знаем, что так будет не всегда. Время реализовывать все преимущества 4 x 4 наступит очень быстро. Грести всеми четырьмя по снегу, льду и выкапываться из сугробов, иметь возможность резко сманеврировать, уворачиваясь от безумной маршрутки или зазевавшегося соседа по потоку, и при этом не поскользнуться... Этот автомобиль как будто специально делали для Украины! Хотя это совсем не так. Более того, версия 1.8 4 x 4, как и машины в люксовой комплектации Laurin&Klement и подготовленный для дерзких путешествий Scout, не будут собираться на нашей территории.

Производство на заводе «Еврокар», кстати, уже началось, и в этом году рестайлинговые Octavia будут готовы ловить повсеместные восхищенные взгляды во всех украинских дилерских центрах чешского бренда. Ведь главное конкурентное преимущество, которое теперь записала в свой актив обновленная Octavia, — это оригинальность. А если добавить к этому приобретению еще и каноническую практичность, превосходящую ожидания вместительность, экономичность и надежность, то окажется, что Йозеф Кабан всего лишь положил на этот «торт» потребительских качеств чешского бестселлера очень привлекательную «вишенку».



# ŠKODA Superb



## Лидер без страха и упрека

**С**колько бы ни стремился массовый покупатель к недорогим, практичным и устойчивым к жизненным стрессам автомобилям, где-то там, куда долетают не все смелые мечты, всегда будет царить другой мир — мир бизнес-каров, автомобилей для серьезных людей, занятых серьезными делами...

**Для того чтобы добиться успеха в бизнес-сегменте, нужно обладать не только формальным набором опций, превышающим предложения конкурентов. Нужно быть настоящим бизнесменом**

### ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

Двигатель, число цилиндров	R4
Объем двигателя, см³	1798
Максимальная мощность, л.с.	180 (5100–6200)
Максимальный момент, Нм (об/мин)	250 (1250–5000)
Габариты, длина x ширина x высота, мм	4861 x 1864 x 1468
Колесная база, мм	2841
Разгон 0–100 км/ч, с	8,1
Максимальная скорость, км/ч	232
Расход (смешанный), л/100 км	5,9

Погодите-погодите! Речь идет не о небожителях вовсе! Да, разница в стоимости, оснащении, общей стилистике и — самое главное — в целевом назначении присутствует. Но на сегодняшний день автомобили бизнес-сегмента стремятся угодить намного большему кругу потребителей. И это у них отлично получается, о чем и свидетельствует стабильный успех флагманской модели ŠKODA на мировом рынке и на украинских дорогах. У ŠKODA Superb есть все задатки лидера. И ему это нравится.

### По правилам ŠKODA

Можно много рассуждать о том, для кого построены автомобили бизнес-

класса: для водителя или босса, восседающего на заднем диване, закинув ногу на ногу? Но в случае со ŠKODA Superb выигрывают все. В реакциях ŠKODA Superb — отточенный болид. Нет, конечно, никто и не требует от внушительной по всем показателям машины повадок спорткара, но вся линейка двигателей словно подсказывает: «Пора получать удовольствие от дороги». А у 7-ступенчатого «робота», что стоит на «чехе», очень азартные переключения. В случае необходимости можно воспользоваться и ручным режимом переключения передач, правда, ŠKODA не оснастила свой флагман подрулевыми лепест-





ками. Зато с любыми неровностями дорожного полотна Superb справляется не моргнув. Да, его подвеска настроена жестче, чем у соседей по классу, зато он начисто лишен раскочки, а пассажиры — морской болезни. Водитель же получает приятный бонус в виде чувствительного рулевого управления, и за рулем этого лифта-бека поворачивать все-таки приятно. Ощущается, что весь инженерный состав головного офиса ŠKODA головой ручается за каждый миллиметр вашей траектории.

## Время жить на полную

В любой схватке на тему вместительности Superb подкупает своей практичностью. Даже если забыть об огромном багажнике, каждый сантиметр которого под рукой, что сзади ты зайди, что сбоку, со стороны крыла, — все равно есть еще чему радоваться. Ну например, ниши и отсеки для мелочей. Раскладываешь в ŠKODA все по полочкам и не думаешь об этом. Только потом, случайно оказавшись в другом автомобиле, вспоминаешь, как же хорошо иметь удобные места для своих богатств. Да, на сегодняшний день многие производители стремятся

Строгая стилистика интерьера Superb идеально сбалансирована — ни нарочито ярких цветов, ни вычурных линий, ни перегруженных информацией дисплеев. Что внешне, что внутренне Superb напоминает чистый кристалл, огранка которого завораживает и притягивает взгляды, пробуждает эмоции



## Результаты краш-теста Euro NCAP



Мировая автомобильная безопасность измеряется результатами краш-тестов независимого европейского бюро Euro NCAP. И каждый год претендентам приходится выкладываться на полную: в частности, новый Superb проходил эти тесты в 2015 году, когда правила Euro NCAP в очередной раз ужесточились. Он достойно получил высшую оценку в 5 звезд, но, как водится, «содержание» этих звезд достойно отдельного рассмотрения, так как методика краш-тестов подразумевает много факторов, которые и складываются в общий финальный показатель.

По параметру «безопасность взрослых пассажиров» у Superb 86 баллов из 100 возможных. С «защитой детей» у флагманского седана тоже все в порядке — те же 86 баллов. Сказывается не только оснащение подушками безопасности, но и грамотная организация пространства внутри кузова, где каждый дополнительный сантиметр играет решающую роль в случае столкновения. В «защите пешеходов» Superb также обеспечивает требуемый уровень безопасности и низкий риск тяжелых травм для человека. Superb также соответствует всем правилам Euro NCAP в той части теста, которая посвящена электронным ассистентам. Наличие вспомогательных функций, адаптивного круиз-контроля, автономного торможения и прочего принципиально влияет на общий уровень безопасности чешского бизнес-кара.

Безопасность для пешеходов



**71 %**

Электронные ассистенты



**76 %**

Защита взрослых пассажиров



**86 %**

Защита детей



**86 %**





Современный уровень оснащения флагманского седана стремится к космическим стандартам — в списке опций нет разве что функции вертикального взлета. Впрочем, при определенном уровне вдохновения и хорошем настроении чешские инженеры могут удивлять не меньше: весь автомобиль — это квинтэссенция умных решений в рамках концепции Simply Clever, управляемости, комфорта, и, если хотите, услужливости и готовности превратить жизнь владельца в локальный парадиз

придать своим топовым моделям толику универсальности в применении, приближая их к просто очень хорошим семейным автомобилям. Но ведь ŠKODA строила свой Superb таким с самого начала! И за все смены поколений ни разу не изменила своей концепции. И именно это дает ощущение близости, жизненности проекта по имени Superb.

А что же насчет оснащения? У ŠKODA присутствуют все современные функции бортового оборудования, которые входят в обязательную программу

любого выступления в бизнес-классе. И здесь у чехов припрятаны козыри — пользоваться ими очень удобно. Выбрать папку на флешке и трек в ее директории — легко и просто, все функции мультимедийной системы интуитивны, понятны и безопасны для управления даже на ходу. И описывать-то нечего — все решается парой нажатий крупных контрастных «кнопок» на сенсорном дисплее. ŠKODA сумела создать автомобиль, в котором все эмоции звучат тоньше, чем просто во внешнем проявлении, —

**ЭРГОНОМИЧНОСТЬ —  
САМАЯ СИЛЬНАЯ  
СТОРОНА ИНТЕРЬЕРА  
SUPERB**



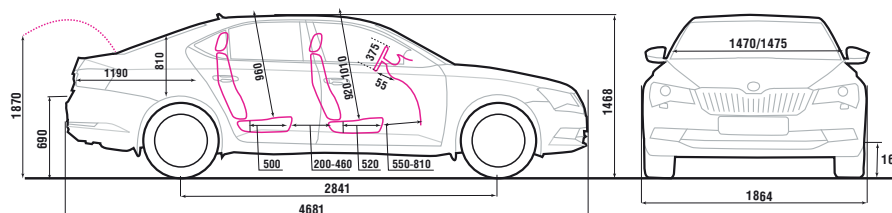
Superb создает настроение, атмосферу, которая превращает поездку в путешествие в лучших местах лучшего лайнера.

## Заглянуть в глаза

Граненый Superb с выверенными пропорциями идеально звучит в любом обрамлении — будь то классический кузов лифтбек или практичный универсал. Кстати, о дизайне универсала — по версии многих автолюбителей во всем мире, именно универсал Superb признают просто выдающимся по красоте автомобилем. Секрет прост — удлиненные пропорции кузова придают ему стремительность, которая как будто вдыхает эмоции даже в статичный автомобиль.

Да и в целом эмоции — это главный посыл дизайна нынешнего поколения Superb. Ведь этот флагман разрабатывался с опорой на эскизы концепт-кара VisionC. А для своего времени это был настоящий дизайнерский прорыв! В итоге сегодня ŠKODA Superb ведет диалог с потенциальными обладателями на эмоциональном уровне — его эффектная внешность с ярким,

## Размеры



рельефным рисунком теней и острых граней говорит сама за себя. Точность и любовь к деталям — вот что главное во внешности ŠKODA Superb. Занимаясь созданием «лица» своего флагмана, чешские дизайнеры искали какие-то решения, которые приковывали бы взгляды. В итоге анфас ŠKODA Superb выглядит нарочито агрессивно, напористо, как и следует представителю сильной половины этого мира. Уверенность, защищенность, универсальность в самом широком смысле этого слова, готовность к нестандартным решениям — это все о Superb.

## Звездный час

Чтобы заработать признание, достаточно попасть в ожидания публики — и ты в дамках. Новое поколение

ŠKODA Superb оказалось настолько удачным, что с первых же дней своего появления начало собирать награды в копилку. Дизайн, технологии, безопасность, соотношение цены и качества — все деловые свойства флагманской модели оказались оценены по достоинству. В Украине ŠKODA Superb стал лучшим в номинации «Автомобиль года — 2016», что лишь еще раз подтвердило его уровень и умение находить подход к любой аудитории. От стартового уровня до самого богатого оснащения, от корпоративного автомобиля до семейного помощника и бизнес-компаньона, от экономичного авто до источника удовольствия — в любой роли Superb чувствует себя органично. А в бизнесе только гибкость и дает преимущество. Все сходится.



По показателям вместительности и комфорта для задних сидений Superb на голову превосходит конкурентов по классу



Superb радует отточенной управляемостью, образцовой эргономикой и экономичностью, информативным рулем и чуткой подвеской



Достаточно жесткий на неровностях полотна автомобиль, хотя это дело вкуса





**Приходит пора  
выбирать автомобиль  
для семьи в большом  
городе. Невозможно?  
Такого слова ŠKODA  
Fabia Combi не знает**

# ŠKODA Fabia ВСЕ БУДЕТ!

**Б**ыть маленьким автомобилем в городе — казалось бы, что может быть логичнее? Быть маленьким автомобилем с большой вместительностью — это уже задача «со звездочкой». Впрочем, есть такие «отличники» в рядах чешской марки, которые щелкают такие мудреные задания с изяществом вундеркиндов. ŠKODA Fabia Combi — отличный образец дальновидности маркетологов. Возьмите уже существующую модель в кузове хэтчбек, дорисуйте к ней

вместительную корму, и — вуаля! — миллионы покупателей по всему миру воскликнут: «Так это же то, что нужно!»

**В каждом сантиметре**  
Актуальная генерация ŠKODA Fabia Combi получила неувлимые невооруженному глазу приросты по всем габаритным промерам. Держа в уме компактность модели, инженеры врезались в каждый свободный миллиметр, словно раздвинув автомобиль изнутри.

## ŠKODA Fabia Combi 1.0 TSI

▲ Тип кузова/кол-во дверей/мест	Универсал 5/5
▲ Длина/ширина/высота, мм	4257/1732/1488
▲ База, мм	1079
▲ Дорожный просвет, мм	150
▲ Снаряженная масса, кг	1165
▲ Объем топливного бака, л	45
▲ Объем багажника, л	530/1395
▲ Тип привода	Передний
▲ Трансмиссия	МКПП, 5-ст.
▲ Тип двигателя	Бензин, R3, турбо
▲ Рабочий объем, см³	999
▲ Макс. мощность, л.с. при об/мин	75 при 6200
▲ Макс. крут. момент, Нм при об/мин	90 при /3000-4300
▲ Макс. скорость, км/ч	175
▲ Время разгона 0-100 км/ч, с	14,9
▲ Расход топлива, л/100 км	4,8

И вот, когда ты открываешь дверь маленького чешского бестселлера, размещаешься уютно за рулем (какой бы ты ни был комплекции), приходит ощущение, что тебе досталась машина классом выше. Как такое может быть? Запросто. Все дело в подходе. Сиденья в ŠKODA Fabia Combi макси-

## ŠKODA FABIA COMBI НЕ ОСТАВИЛА ПУСТУЮЩИМ НИ ОДНОГО САНТИМЕТРА В ИНТЕРЬЕРЕ

мально опущены, что дает заметный просвет над головой и одновременно добавляет смирному, казалось бы, автомобилю драйверских повадок. Интерьер словно разделен на рабочие зоны: одна — для водителя, с лаконичным дизайном приборной панели, хватким чувствительным рулем. Другая — для пассажира справа, с удобным ящиком для мелочей, с нишами в дверях и с практичными резинками, что помогут надежней прихватить в них дорожные атласы или журналы. Задний ряд сидений — вотчина младших в семье или гостей — мягко спадающая линия крыши оставляет достаточно пространства над головами пассажиров, а общий



Маленькая машина для маленьких пассажиров — ŠKODA Fabia Combi запросто вмещает в себя семью из четырех человек вместе со всеми их велосипедами, самокатами, скейтами, складными колясками, лыжами, рыбацкими рюкзаками и десятком пакетов из бутиков после маминго шопинга. И еще остается место для кошки.



Решения в духе Simply Clever делают современный автомобиль логичным и естественным продолжением домашнего уюта, офисной эффективности и семейных посиделок воскресным вечером. Истинная универсальность заключается в мелочах.

принцип уважения к каждому на борту, который исповедует ŠKODA в любой своей модели, делает пребывание в Fabia Combi комфортным даже для длинноногих седоков.

### Место силы

Ну а если хочется сегодня совершить маленький подвиг, то достаточно открыть багажник и попытаться его

заполнить до отказа — это не так-то и просто! Ведь «до отказа», по мнению чешских инженеров, это очень, очень много. Штатные 530 литров, грамотно распределенные по нишам, укромным закуткам и полочкам, превращаются в поле для экспериментов с тремя измерениями. Ловкость Simply Clever. И никакого мошенничества!







**Узнаваемый облик — это пропуск к сердцу покупательской аудитории. Чем он выразительнее, тем короче этот путь. Ценно то, что придумано с вдохновением и сделано с душой**

# БЛЕСК КРИСТАЛЛА

**С**оздание концепт-каров — это всегда своего рода игра "в угадалки". Дизайнеры разрабатывают футуристические облики, рисуют смелые линии, принимают нетривиальные решения и все это вместе выносят на суд публики, буквально взрывая сенсационными разработками автосалоны мирового

масштаба. Впрочем, шоу-кары — это лишь одна часть работы дизайнерских подразделений. Чешская марка ŠKODA уже несколько лет превращает практически все футуристические идеи своих художников в реальность серийных автомобилей — потому что будущее ближе, чем нам кажется. Сами чехи говорят, что черпают вдохновение из концепции богем-

ского хрусталя — четкие линии, прозрачность, изящество и внутренняя грация. К тому же за видимой хрупкостью материала скрывается его структурность, упорядоченность и изящество. Узнаете? Да, это и есть дизайнерский имидж ŠKODA. Богатство традиций богемского хрусталя сделало его известным во всем мире — сочетание классической тех-

**ŠKODA придерживается золотой середины — в моделях этого бренда не встретишь вычурности и напыщенности. Только чистота, только прозрачность.**





ники изготовления и современности делает его неповторимым шедевром. Дизайн ŠKODA отдает должное этой части культурного наследия Чехии. Поэтому в чешских автомобилях ценится аналогичное внимание к качеству исполнения и мельчайшим деталям. Создавать предметы искусства из простых форм — фундаментальная ценность ŠKODA.

Послами актуального фирменного стиля бренда стали три концепт-кара, созданные в недавнем прошлом: ŠKODA Vision D, разработанный в 2011 году, Vision C (2014 год) и Vision S (2016 год). Все они получили серийное продолжение, дав начало новым моделям марки и поддержав идеологию кристальной чистоты линий, сочетая эстетику и функциональность.



Минувший год ознаменовался для ŠKODA прорывом в сегменте SUV: решение шагнуть в новый класс отразилось и на облике революционного для бренда Kodiaq. Однако, несмотря на брутальность концепции, кроссовер получился стильным и выдержанным — совершенно в духе марки, которая придерживается своей идеологии вне зависимости от класса модели.



**ŠKODA** всегда смотрит в будущее: дизайнерское подразделение чешской марки разработало один за другим три концепт-кара, которые вскоре обрели серийное воплощение в регулярном модельном ряду. А вскоре — новый прорыв!





# ПО КАНОНУ КОМФОРТА



**Среднеразмерный лифтбэк, комфортный универсал, семейный автомобиль, городской стилинга — да, это все ŠKODA Rapid, чешское решение на все случаи жизни**

**П**родолжать успешное начинание, держать руку на пульсе, поддерживать нужный градус накала покупательского интереса — эта задача даже посложнее удачного дебюта. Обновление модели Rapid стало долгожданным глотком свежего воздуха для поклонников этой универсальной во всех отношениях машины. ŠKODA Rapid никогда не был выскочкой. Скорее, ему присущи элегантность и достоинство. Поэтому легкий фейслифтинг, который выпал на долю этой модели в начале 2017 года, лишь подчеркнул этот облик. Главные изменения в дизайне экстерьера ŠKODA Rapid сосредоточены в передней части автомобиля. Вслед за другими соседями по модельному ряду Rapid получил противотуманные фары иной формы, да и весь передний бампер теперь выглядит более скульп-

турно и органично. А узкая хромированная полоса в нижней части бампера визуально расширяет автомобиль и придает ему солидности. Примечательно, что длинная колесная база и общие пропорции кузова Rapid как в версии лифтбэк, так и в исполнении универсал позволяют этому автомобилю выглядеть стремительно и легко. А ценителям автомобильной эстетики будут предложены легкосплавные диски в новом дизайне.

## Просто и разумно

Впрочем, одними внешними изменениями дело не ограничилось — ŠKODA Rapid вместе с обновлением получил достаточно обширный список опций, которые делают его еще более безопасным, комфортным и современным автомобилем для города и для семьи. И его возможности теперь значительно выше, чем у конкурентов по классу!





**ŠKODA Rapid** получил несколько новых цветов кузова и солидный список новых опций, повышающих комфорт и безопасность управления.

**ŠKODA Rapid** получил обновленный список опций, повышающих его класс и конкурентоспособность



Обновляя модель Rapid, инженеры и дизайнеры ŠKODA сделали ставку на говорящие мелочи, которые и придадут ей новый шарм.



Значительно была переработана система освещения — теперь она интеллектуальна и умеет автоматически переключать дальний свет на безопасный ближний при приближающемся встречном автомобиле. А опционные биксеноновые фары с интегрированными светодиодными дневными ходовыми огнями делают дальнюю дорогу комфортней в любых погодных условиях и в любое время суток. Современные информационно-развлекательные системы получили

экраны с увеличенной диагональю, а бортовая система Smartlink+ позволяет пользоваться рядом приложений и выводить на дисплей информацию с мобильных телефонов. Для пассажиров Rapid теперь предлагает не только традиционно вместительный салон, стильный интерьер, декоративные вставки в дверях, но и серию решений Simply Clever, таких как два новых USB-порта в задней части салона, зонтик в отделении под пассажирским сиденьем и многое другое.







# Страховые аферисты

**П**олис обязательного страхования гражданской ответственности всегда должен быть в бардачке. При его отсутствии сумма штрафа (425–850 грн.) может оказаться больше, чем цена полиса (от 500 грн.). Полис выписывается на год, и по окончании срока его действия очень желательно сразу же побеспокоиться о новом. Но случается разное, и водители не всегда предусмотрительны. Вот впереди долгожданная поездка, сборы перед отпуском, суета, закрутился и не успел в свою страховую. В итоге купил полис у одного из агентов, предлагающих «автогражданку» просто на дороге — с колес. А потом случается ДТП, однако телефон офиса страховой компании не отвечает. Первая же попытка найти помощь в Интернете приводит в сообщество водителей, которые тоже никак не могут найти ни офиса, ни

телефона страховщика. Когда мошенники продают таким наивным водителям красиво распечатанный клочок бумаги, собственная опрометчивость обходится последним в тысячи долларов и во многие печали.

## Липа — каждый десятый

Статистика неумолима: каждый десятый полис ОСАГО — подделка. Об этом нам рассказали в Моторно-транспортном страховом бюро (МТСБУ). Причем такая картина на-

блюдается чуть ли не во всех регионах Украины.

«Недавно была раскрыта преступная группировка, представители которой занимались изготовлением и сбытом таких фальшивок. Злоумышленники промышляли в Киевской, Луганской, Одесской, Днепропетровской областях. Во время обысков было изъято несколько тысяч полисов, которые предназначались для дальнейшей реализации. Сколько фальшивок успели распространить злоумышленники — устанавливает следствие. Речь идет о тысячах водителей», — рассказывает генеральный директор МТСБУ Владимир Шевченко.

А это значит, что жертвой аферистов может стать каждый водитель. А некоторые идут на это сознательно: заведомо покупают дешевые фальшивки, что называется, для полиции. Как правило, такие самоуверенные водители не представляют, во что может вылиться отсутствие страховки в случае аварии. А если еще и с жертвами? К тому же такой водитель сразу становится частью преступной схемы, ведь шел на приобретение фальшивки сознательно, и в зависимости от степени тяжести ДТП, которое он устроит, его могут ждать весьма неприятные последствия, включая тюрьму. Хотя доказать причастность к афере в этом случае бывает сложно.

«Проблема с выявлением фальшивки состоит в том, что если водитель сознательно приобретает нелегальный полис, то в случае ДТП он просто заявляет, что не застрахован, платит штраф полиции, а потерпевший вынужден обращаться за возмещением в МТСБУ. За 2016 год количество выплат за неза-

**Каждый десятый полис ОСАГО в Украине — подделка. По оценкам МТСБУ, объем рынка фальшивых полисов составляет 10% от общего количества составленных с водителями договоров. Причем такая картина наблюдается в большинстве регионов Украины**

## К ПОКУПКЕ ПОЛИСА НУЖНО ПОДХОДИТЬ ОТВЕТСТВЕННО. НЕ СТОИТ ДЕЛАТЬ ЭТОГО У СОМНИТЕЛЬНЫХ ЛИЦ, ПРЕДСТАВЛЯЮЩИХСЯ СТРАХОВЫМИ АГЕНТАМИ

страхованных водителей выросло она 76% по сравнению с 2015 годом. К нам обратились пострадавшие в более чем 2600 ДТП, они получили возмещение в сумме почти 67 млн грн. К слову, по обязательствам 5 страховщиков-банкротов мы заплатили всего 24,3 млн грн. Поэтому проблема действительно очень актуальна», — отмечает Владимир Шевченко.

### Чистота выбора

Не стоит покупать полис у сомнительных лиц, представляющих страховых агентами или же предлагающих купить страховку через Интернет. «Многие страховые компании сейчас прибегают к помощи внештатных агентов по страхованию, доверяя им полномочия. Однако у каждого такого сотрудника обязательно должна быть при себе доверенность, выданная конкретной компанией. Там указываются данные агента, на каких основаниях он работает, а также телефон страховой компании. Не поленитесь позвонить по этому номеру и узнать больше деталей. Если получите подтверждение, узнайте о компании как можно больше. Является ли она действующим членом МТСБУ, то есть имеет ли право продавать полисы ОСАГО? Поинтересуйтесь, насколько честно страховик выполняет свои обязательства перед клиентами, нет ли проблем с выплатами, курьезных случаев, насколько они часты и каково мнение об этой компании в Сети», — советует Александр Мельничук, менеджер по корпоративным коммуникациям компании «PZU Украина». Если вам предлагают дистанционные услуги — по телефону или через Интернет, — проверить личность агента будет сложнее.

«В случае если вы не проявите интереса, вам могут продать все что угодно. Причем вывести мошенника на чистую воду после этого будет сложно. На завтра агент сменит место дислокации, и ищи его, как ветра в поле. Такие агенты очень часто имеют договора сразу с несколькими страховыми: одни компании могут быть настоящими, другие — вымышленными. Часть может иметь лицензию МТСБУ, другие — нет. Вот тут и открывается поле для деятельности афериста. Он просто сканирует клиента и принимает решение, какой полис вам продать, учитывая свои риски. Если мультиагент видит, что его клиент в теме, то и полис ему выписывается настоящий», — отмечает адвокат Игорь Липявка. Покупая полис «автогражданки», вы должны помнить, что в силу она вступит лишь с момента указанной в полисе даты, а не моментально. Даже при покупке сегодня страховка заработает

только завтра — ровно в 00.00. За это время страховик вносит данные о полисе в реестр. Но даже еще не заполненный полис можно проверить: сейчас на каждом из них есть QR-код, в котором зашифровано достаточно информации о документе. Просканировав этот код смартфоном, вы попадете на сайт МТСБУ, который предложит вам таблицу с данными о полисе, его номером, серией, принадлежности к страховой компании, статусе страховика в МТСБУ, а также статусе самого полиса. Это, пожалуй, самый верный способ получить информацию о покупке.

«Полис можно проверить и без смартфона. Достаточно найти на сайте МТСБУ раздел «Перевірка чинності поліса» и внести туда серию и номер документа. Получите ту же информацию, что и при сканировании QR-кода», — говорит Александр Мельничук.

Последним предостерегающим пунктом стоит отметить цену страховки. Она рассчитывается индивидуально для каждого транспортного средства с учетом данных об автомобиле, месте проживания автовладельца, а иногда и аварийности водителя. Если агент сразу предлагает вам скидку на страховку в 25, 30, а то и 50% — задумайтесь.

За 2016 год количество выплат МТСБУ за незастрахованных водителей выросло на 76% и составило почти 67 млн грн.





**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.**

## САМОМУ ЛУЧШЕ НЕ ЧИСТИТЬ

Какие симптомы при загрязнении датчика массового расхода воздуха и дроссельной заслонки? Можно ли чистить их самостоятельно?

Иван С., г. Киев

При загрязнении ДМРВ, как правило, на панели приборов появляется надпись Check Engine, наблюдается затрудненный пуск двигателя, автомобиль очень медленно разгоняется, глохнет, падает его мощность. Также присутствует высокий уровень расхода топлива, мотор нестабильно работает на холостом ходу, обороты либо повышены, либо понижены. Симптомы загрязнения дроссельной заслонки схожи: нестабильная работа двигателя на холостом ходу вплоть до остановки, плавают обороты двигателя, запуск затруднен и могут присутствовать рывки при нажатии на педаль акселератора на небольших скоростях.

Зная нюансы и тонкости узлов, описанных выше, можно чистить самостоятельно, но возможны и последствия. Как правило, у всех современных автомобилей присутствует понятие адаптации после проведения процедуры чистки заслонки, поскольку автомобиль может вести себя еще более непредсказуемо, чем до чистки. В конструкции ДМРВ лежит тонкая нить, которую можно повредить при процедуре очистки, так что с уверенностью можно сказать, что данные работы настоятельно рекомендовано проводить на официальном сервисе для получения желаемого эффекта и без негативных последствий.

## КАСКО ПОКРЫВАЕТ ВСЕ ПОВРЕЖДЕНИЯ

Поможет ли мне страховка КАСКО, если в меня врезался велосипедист? Все живы и здоровы, но машина пострадала, не говоря уже про велосипед. И почему не страхуют велосипедистов? Они ведь полноценные участники дорожного движения!

Иван С., г. Ровно

Если у вас есть КАСКО, то данный риск покрывается. Обязательным документом для выплаты возмещения по данному случаю будет справка из полиции, поскольку в происшествии есть виновная сторона. Как правило, полное КАСКО покрывает все повреждения, которые были получены в результате постороннего воздействия на автомобиль, будь то велосипед, мопед, грузовой транспорт или даже удар ногой. Главное — сразу сообщить об этом в вашу страховую компанию и вызвать полицию. А что касается страхования велосипедистов, то этот вопрос нужно адресовать нашим законодателям.

## СЛЕДИМ ЗА НАПРЯЖЕНИЕМ

Я слышал, что сегодня нельзя «прикуривать» в классическом смысле, потому что в машинах стало много разной электроники. Почему нельзя? Как правильно «прикурить» разные по техническому оснащению автомобили? И можно ли «прикуривать» дизельный двигатель от бензинового?

Кирилл С., г. Черкассы

Хотелось бы сразу опровергнуть миф о том, что «прикуривание» может быть вредно для автомобиля-донора. На самом деле при правильном проведении данной процедуры никакого вреда машине не может быть нанесено в принципе. Но перед «прикуриванием» стоит придерживаться нескольких рекомендаций.

Во-первых, никогда не «прикуривайте» машину с дизелем от машины с бензиновым двигателем. Дизельный агрегат требует куда больше энергии для своего запуска, и, скорее всего, энергии ему не хватит.

Во-вторых, не производите процедуру, если из-под капота машины, нуждающейся в подзарядке, доносится запах кислоты или жженого пластика. Такой машине, скорее всего, «прикуриванием» не поможешь, и спасти ее может только автосервис. Кроме того, не следует малолитражкам пытаться запустить машины значительного объема — не выйдет.

Процедура будет эффективна только в том случае, если явно подсел аккумулятор, когда стартер изначально крутит плохо и слабо. Но если, например, стартер «молотит», а мотор не запускается, то аккумулятор со своей задачей справляется. Причину нужно искать в другом месте. Возможно, вышел из строя датчик, просят замены высоковольтные провода или свечи, вода в бензобаке за ночь превратилась в лед и закупорила топливопровод.

## НИКАКИХ СЕКРЕТОВ

Почему детали, которые были установлены на автомобиль на заводе, служат дольше, чем те же детали, но купленные потом в магазине? Ведь материалы одни и те же. У производителя есть какие-то дополнительные способы продлить срок службы деталей?

Михаил К., г. Чернигов

Так как сам завод не производит запасные части для автомобиля, поставщиком на конвейер могут быть CTR, Sach, Valeo, Bosch, Lemforder и другие компании. Учитывая тенденцию сегодняшнего рынка запасных частей, под видом «оригинал» можно при-

обрести подделку. Оригинальные детали имеют сертификат качества вне зависимости от страны, в которой они были произведены. Ставя на деталь свою эмблему, автоконцерн берет на себя гарантийные обязательства.

На многих частных СТО позволяют себе забивать молотком сайлентблоки, а шток амортизатора зажимать пневмопистолетом, что явно не несет пользы детали. Плюс нельзя рассчитывать на большой срок службы одной замененной детали при общем износе агрегата в целом.

Если вы производите ремонт на специализированном сервисе и используете оригинальные запасные части, то на установленные детали предоставляется гарантия. Вот вам и разница между деталью, установленной на заводе и купленной в магазине. Следите за гарантией!



## ИЗМЕРЯТЬ НЕ НУЖНО

В Правилах дорожного движения написано, что без специальных детских кресел нельзя перевозить детей, рост которых менее 145 см или не достигших 12-летнего возраста. Объясните, что в данном случае значит «или». Должны ли одновременно выполняться оба условия или каждое из них достаточно само по себе?

Мои дети уже взрослые, но иногда я подвожу соседей с детьми, которые на вид уже достаточно большие, но неужели я должен каждый раз измерять их рост?

Кирилл С., г. Киев

Каждого из данных условий достаточно для того, чтобы перестать беспокоиться. Детское кресло не нужно, если ребенку уже исполнилось 12 лет или его рост выше 145 см.

Все это весьма условно. Ребенок не обязан иметь при себе документы или проходить измерение роста. Тем более проведение подобных проверок полицейскими не предусмотрено действующим законодательством. Достаточно сказать, что рост или возраст ребенка соответствует заявленным требованиям. Главное, чтобы сам ребенок не раскололся.

Но стоит помнить и о том, что рост или возраст — критерии достаточно условные. Важно понимать, почему этого требует законодательство. Ведь подобные правила были написаны горьким опытом. Главное — обеспечить безопасность детей на случай ДТП, а поэтому пренебрегать детскими сиденьями или бустерами не стоит.

## ДЕЛО В ГРЯЗИ

Почему одни шарниры служат многие десятки тысяч км, а другие едва дотягивают до первого десятка? Конструкция у всех примерно одинаковая, материалы тоже. И я заметил, что у стоек стабилизатора первыми выходят из строя нижние шарниры. Верхний шарнир еще как огурчик, а нижний уже застучал. Нагрузки у них практически одинаковые.

Борис С., г. Кировоград

Причиной такого следствия является не ударная нагрузка на сам узел шарнира, а его расположение. Дело в том, что тяга стабилизатора установлена вертикально, поэтому нижняя часть шарнира расположена максимально близко к дорожному полотну и принимает на себя всю дорожную грязь. Износ шарнира происходит не от ударов, а от коррозии и абразивного износа, вызванного попаданием воды и грязи. Внимательно осмотрев изношенный шарнир, вы наверняка обнаружите на нем влагу и ржавчину.

## ПОЛНЫЙ, НО НЕ ВСЕГДА

Что именно называют полным приводом? Можно ли назвать кроссовер с электронными системами передачи мощности на разные колеса полноприводным?

Татьяна Н., г. Киев

Несомненно, да. То, что полный привод задействован непостоянно, сделано по нескольким причинам, начиная с экономии топлива и заканчивая исключением лишнего износа дифференциалов, карданных валов и других частей. Не будем углубляться в работу электронных систем — их много. Можно сказать, что большим плюсом и достоинством любого внедорожника или просто полноприводного автомобиля может являться возможность блокировки осевого или межосевого дифференциала. К сожалению, очень часто на практике новейшие изобретения — симбиоз работы многих электронных систем — напрочь перечеркиваются хозяином автомобиля после установки резины «подешевле».

## ПО ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ

В Админкодексе сказано, что создание аварийной ситуации — это действия, которые заставили других участников дорожного движения резко изменить скорость или направление движения либо принять другие меры по обеспечению безопасности. Со скоростью и направлением понятно. Но неужели водитель может сделать что-то другое?

Василий С., г. Николаев

Само по себе понятие аварийной ситуации весьма расплывчато. Ведь то, что одного заставит резко тормозить или крутить рулем, для другого будет просто маневром, и он не обратит на это внимания. В любом случае действовать порой приходится неординарно, чтобы обезопасить себя. Например, если на неподвижное транспортное средство несется другой автомобиль. Здесь ни резко изменить скорость, ни тем более направление движения не удастся. В данном случае остается только выскочить из автомобиля. Возможны и другие ситуации, которые сложно предугадать и прописать и в которых действовать приходится по обстоятельствам.

## РЕДКАЯ ПРОБЛЕМА

На кочках ручка переключения коробки передач болтается вперед-назад, а также есть дискомфорт в переключении во время поездок по городу. Плюс на «холостых» была замечена дрожь на том же рычаге. 6500 км назад ставили новые подушки двигателя. В чем может быть дело?

Петр М., г. Киев

Хотя кулиса коробки переключения передач обычно имеет достаточно высокий ресурс эксплуатации, ее выход из строя вполне возможен. Некоторые автомобилисты могут не менять этот компонент на протяжении 100 тыс. км пробега, но иногда все-таки возникает необходимость его замены. В большинстве случаев это происходит в результате попадания в систему грязи, влаги или пыли. Кроме того, износ кулисы возможен при недостатке или отсутствии смазочных материалов или по иным причинам.

В большинстве транспортных средств такой механизм, как кулиса, достаточно надежен и не нуждается в ремонте или замене. Но иногда все-таки замена кулисы необходима, если она в целом низкоккачественная сама по себе или уже отработала свой ресурс. Такая проблема может возникнуть даже у владельца дорогой иномарки. Вариантов несколько. Первый — произвести замену изношенной детали, второй — обратиться в сервис и отрегулировать механизм переключения передач с заменой изношенных деталей.

## ЭФФЕКТИВНОСТЬ ПРИСАДОК

На заправках продают дизельные присадки. Есть ли от них реальная польза?

Кирилл С., г. Киев

Присадки в первую очередь влияют на повышение цетанового числа топлива, за счет чего повышается мощность силового агрегата и предотвращается прогорание клапанов, снижается воздействие некачественного топлива на топливную систему, тем самым повышается ее долговечность. Присадки связывают минеральные вещества, что позволяет избежать быстрого засорения топливных фильтров. В результате меньше вредных выбросов попадает в атмосферу. Плюс ко всему присадки создают эффект антигеля, то есть температура замерзания топлива в зимнюю пору будет ниже, что облегчает пуск двигателя.

Таким образом, заправляя автомобиль на сомнительной АЗС, желательно иметь присадку для повышения цетанового числа, а если еще и зимой — то с эффектом антигеля. А если уж совсем откровенно, в сегодняшних реалиях, как правило, весь спектр топлива содержит все необходимое в своем составе (в том числе и присадки), поэтому при заправке на сетевых АЗС известных брендов смысла в дополнительных присадках нет.



**Лето — время прогулок за городом, поездок к родственникам на праздники и просто путешествий на уик-энд. Но уже после первой поездки может оказаться, что ее стоимость значительно превышает расчеты и ожидания. Таким образом, грандиозные планы могут неожиданно проделать огромную брешь в семейном бюджете. Мы выбрали наиболее существенные факторы, влияющие на расход топлива**

# 8 эффективных способов сократить расход топлива

## 1 Регулярное посещение СТО

Регламентное техобслуживание придумано для того, чтобы не только предупредить поломки, но и сэкономить топливо. Ведь к повышенному расходу могут привести такие мелочи, как несвоевременная замена топливного, воздушного фильтров или свечей зажигания. Немаловажно и следить за чистотой форсунок и радиатора, а также вовремя менять масло.

## 2 Лишний багаж

Любой выезд за пределы города неизбежно приводит к долгим сборам, и нередко в автомобиль попадает много лишней вещей. Берите с собой только необходимое, ведь каждые 100 кг лишнего груза потребуют дополнительно до 10 % топлива. А загруженный верхний

багажник или прицеп и вовсе повлечет за собой увеличение расхода почти на 50 %.

## 3 Стиль вождения

Хотите сэкономить — забудьте про агрессивную манеру езды. Тут полностью оправдана поговорка: «Тише едешь — дальше будешь». Умеренный стиль вождения, пожалуй, лучший способ снизить расход. Езда должна быть размеренной, плавной и неторопливой. Не стоит злоупотреблять постоянной сменой рядности, резкими разгонами и торможениями.

## 4 Выбор передачи

Автомат зачастую потребляет чуть больше топлива, чем «механика», но снизить расход топлива помогут специальные

режимы для экономной езды. В «механике» все зависит от правильного выбора передачи: 1–3-я нужны только для разгона. При движении больше 60 км/ч уже можно использовать 5-ю передачу. Также следует помнить, что движение на «нейтралке» неэкономично и небезопасно.

## 5 Выбор скорости

Лучшая скорость для экономии топлива — в пределах 60–100 км/ч. Идеальная — 90 км/ч. Однако не стоит постоянно подгонять автомобиль под «крейсерскую» скорость, секрет экономии — в постоянном удержании одного скоростного режима. Поэтому в городах лучше все время придерживаться ориентировочной отметки в 60 км/ч (где это разрешено) и просчитывать для этого дорожную обстановку наперед.



## ХОТИТЕ СЭКОНОМИТЬ? ЗАБУДЬТЕ ПРО АГРЕССИВНУЮ МАНЕРУ ЕЗДЫ. КЛЮЧ К УСПЕХУ — ПЛАВНЫЕ РАЗГОНЫ И ТОРМОЖЕНИЯ

### 6 Делите стоимость поездки

Совместные поездки не только возможность экономии, но и прогрессивное направление автомобильной жизни будущего. Ведь помимо способа разделить стоимость поездки это отличная возможность скоротать дорогу в компании. Для поиска попутчиков можно воспользоваться сервисом BlaBlaCar и ему подобными.

### 7 Эффективные шины

Помимо выбора подходящих параметров и характеристик шин следует обращать внимание на их экономичность, которая напрямую зависит от сопротивления качению. С каждым оборотом колеса шина деформируется под воздействием дорожного полотна. Все усилия, позволяющие делать ускорения, тормозить или проходить повороты, концентрируются в пятне контакта. Деформируясь, материалы, из

которых изготовлена шина, нагреваются и рассеивают часть энергии, передаваемой двигателем. Это явление и называется сопротивлением качению.

Показатель сопротивления качению является обязательным в евромаркировке и обозначен буквами от А до G на этикетке шины. Интересно, что разница в экономии между шинами классов А и G может составлять до 6 л на 1000 км. Это значит, что при пробеге 35 тыс. км и стоимости бензина 26 грн. за литр можно сэкономить до 5400 грн. (исходя из среднего расхода 8 л/100 км). Но стоит учитывать, что на экономию влияют и другие вышеупомянутые факторы.

Топ-производители работают над все более эффективными решениями по оптимизации сопротивления качению. Например, в шинах передовых марок использована технология Fuel Saving, помогающая сократить рассеивание энергии.

Это позволило не только добиться лучших показателей экономичности,

но и оптимизировать пятно контакта, а также обеспечить лучшее сцепление шин на мокрой дороге.

### 8 Следите за давлением

Давление в шинах — главный показатель, влияющий на потребление топлива. Например, уменьшение давления на 0,5 атм приведет к увеличению расхода на 10 %, а добавок еще и к увеличению тормозного пути и ухудшению управляемости. Проверить давление в шинах можно почти на каждой АЗС, а нормы для конкретного автомобиля обычно указаны на проеме водительской двери или на лючке бензобака.

Таким образом, для экономии топлива главное — выполнять простые правила, не требующие больших затрат. Не перегружайте автомобиль гаджетами, в которых нет особой необходимости и которые «тянут» лишнюю энергию. Вовремя посещайте СТО, выбирайте правильные шины, обзаведитесь дисконтными картами на заправках. Кстати, на многих европейских заправочных станциях ночью бензин стоит дешевле. Так что смело отправляйтесь в путешествие, и пусть приятные поездки длятся как можно дольше.



Ошибочно мнение, что экономии бюджета можно добиться, используя бензин с меньшим октановым числом. Например, заливать 92-й вместо 95-го. Да, он дешевле, но, чем эти эксперименты обернутся для автомобиля, никому не известно. Лучший рецепт — рекомендации завода

# ВЫИГРЫВАЙ СЕГОДНЯ,



ПРОДАВАЙ  
ЗАВТРА

**Уже с первых лет своего существования марка Laurin&Klement, а затем и ŠKODA вписали немало ярких страниц в историю автоспорта. Сегодня мы поговорим о довоенных успехах чешского бренда**

**В** первой половине 20-х годов прошлого века автопроизводители существенно сократили спортивную активность, что было, в общем, неудивительно. Дизайн и техническая «начинка» машин тех лет плохо подходили для использования в гонках. Много воды утекло во Влтаве с тех пор, как граф Коловрат завоевывал для марки Laurin&Klement награды во всевозможных ралли, сражаясь с сопер-

никами до тех пор, пока от его машины не оставались только рама и двигатель. Соревнования были уделом компаний с небольшим объемом производства, а спонсировали постройку болидов состоятельные гонщики, которые тогда составляли элиту автоспорта. Кроме того, конструктивно гоночные машины и модели массового производства не имели между собой практически ничего общего. В Чехословакии ситуация с автоспортом была далека от желае-





мого. Попытки выпускать специальные гоночные машины предпринимались на нескольких предприятиях, включая Walter, Wikow и Zbrojovka Brno (Brno Weapons Works). Но когда в популярных соревнованиях по подъему на холм на трассе имени Масарика мимо чешских автомобилей лихо проносились итальянские и французские гонщики на машинах с компрессорными двигателями, было ясно, что составить достойную конкуренцию зарубежным машинам они пока не могут.

## В поисках рекламы

Однако, как ни парадоксально это звучит, депрессия 20-х годов сыграла свою позитивную роль в возвращении произво-

**Победы ŠKODA на престижном «Ралли Монте-Карло» привлекли внимание к бренду на мировом рынке. В 1936 году серийные купе и родстер Popular Monte Carlo демонстрировались в экспозиции компании на автошоу в Париже**





дителей к спортивным соревнованиям. Дело в том, что в борьбе за тех немногих покупателей, которые были способны потратить деньги на покупку автомобиля, важную роль играла реклама. А реклама, как известно, является двигателем торговли. Таким образом, в 1933 году Чехословацким автомобильным клубом впервые была организована гонка «1000 миль Чехословакии», которая стала своеобразной отправной точкой для возрождения автоспорта в стране. Идею организаторы позаимствовали у своих коллег в Италии, где аналогичная гонка — знаменитая Mille Miglia — проходила с 1927 года. Гонка проходила по дорогам общего пользования между Прагой и Братиславой. К участию в гонках допускались экипажи из двух человек на серийном автомобиле. Все участники были разделены по классам в за-



## СОБИРАЯ ПОБЕДЫ НА РАЛЛИЙНЫХ ТРАССАХ, ŠKODA ЗА- ВОЕВЫВАЛА МИРО- ВОЙ РЫНОК

висимости от объема двигателя: 750 см<sup>3</sup>, 1100 см<sup>3</sup>, 1500 см<sup>3</sup>, 2000 см<sup>3</sup> и свыше 2 литров. Причем было запрещено использовать какое-либо специальное топливо. Перед началом гонки многие скептически относились к тому, что она пройдет достойным образом, а обычные автомобили смогут выдержать накал борьбы и преодолеть 1000 км в гоночном темпе. Некоторые компании отказались от участия в мероприятии, мотивируя свой отказ высокими стартовыми взносами (60 тысяч крон). Но в компании ŠKODA решили поддержать интересное начинание и выставили на старт гонки три экипажа на ŠKODA 637. Эти автомобили были оснащены 6-цилиндровыми моторами объемом 2 литра. В результате



в своем классе ŠKODA заняла второе, третье и четвертое места. Первым в классе и победителем гонки в «абсолюте» стал экипаж Муха/Урбан на 6-цилиндровой 1,8-литровой Praga Alfa, показав среднюю скорость 84 км/ч. Год спустя открытая версия ŠKODA 637 вновь заняла второе место в классе. А в 1935 году специально подготовленное купе ŠKODA Rapid Six завоевало пятое место в «абсолюте». Стоит отметить, что организаторы гонки закрывали глаза на то, что спортивные машины отличались от серийных аналогов. Поэтому ŠKODA Rapid Six была изготовлена в количестве всего 4 экземпляров. Она оснащалась модифицированным 6-цилиндровым мотором от ŠKODA 637, но шасси уже было совершенно новым. Автомобиль мог развивать скорость до 130 км/ч.

### «Ралли Монте-Карло»

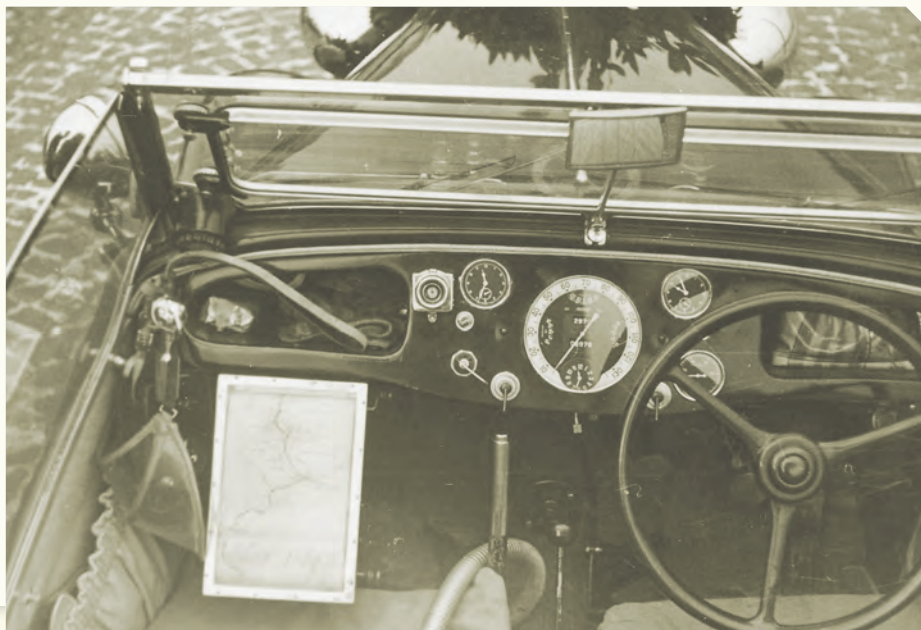
В январе 1936 года Зденек Пол и Ярослав Хаусманн приняли участие в престижном «Ралли Монте-Карло». Для



## POPULAR SPORT MONTE CARLO СТАЛ ЛЕГЕНДОЙ БРЕНДА

этих целей был построен специальный двухместный родстер ŠKODA Popular Sport. Автомобиль имел легкую хребтовую раму, модернизированное шасси с гидравлическими тормозами, дополнительный топливный бак, систему обогрева салона, подогрев лобового стекла

и ряд других незначительных отличий от серийной модели. Главной особенностью машины стал новый современный мотор Rapid объемом 1,4 литра. Таких машин было изготовлено две: первая в декабре 1935 года, а вторая в январе 1936-го. Местом своего старта чешские гонщики выбрали Афины. Как говорится, удача сопутствует смелым. Наряду с другими 17 экипажами, выбравшими Афины в качестве стартовой точки марафона, Пол и Хаусманн наслаждались отличной погодой. В результате 14 экипажей благополучно добрались до Монако, причем 12 из них, включая ŠKODA, — без штрафных очков. Дебют чешского экипажа оказался более чем успешным. На финише ралли он занял второе место в своем классе и 20-е — в абсолютном зачете. И это с учетом того, что из 72 экипажей, добравшихся до финиша, большинство выступало на более мощных машинах. Успех на «Ралли Монте-Карло» вызвал большое оживление в компании. В честь триумфального выступления было решено выпустить серию спортивных машин в аналогичном дизайне. Новинка получила соответствующее название — ŠKODA Popular Sport Monte Carlo. В 1938 году было изготовлено





70 таких машин. Большинство из них имели элегантный кузов родстер, а 25 получили изящный обтекаемый кузов купе. При этом эксклюзивность новинки позволила мастерам кузовного цеха реализовать свои дизайнерские амбиции, в результате чего увидели свет около дюжины машин, отличавшихся своей стилистикой.

В 1937 году Пол и Хаусманн стартовали на ŠKODA Rapid из Палермо. В соревнованиях приняли участие более 130 экипажей, стартовавших из различных городов. В Монако добрался 81 автомобиль. В категории до 1500 см<sup>3</sup> победу в гонке одержал Луиджи Виллорези, опытный гонщик, который впоследствии выступал в «Формуле-1». Пол и Хаусманн заняли третье место в классе, но были оштрафованы за зеркало заднего вида, которое было на 4 см<sup>2</sup> меньше нормы. В результате из-за двух штрафных очков они сместились на 4-е место в классе и 26-е в общем зачете. Тем не менее в Праге руководитель компании Карел Хрдличка и сотни фанов встре-



## СТИЛИСТИКА И ГРАЦИЯ СПОРТКАРОВ СТАЛИ НАСЛЕДИЕМ ŠKODA

чали их овациями на торжественном мероприятии в здании Автомобильного клуба.

### Хочешь мира — готовься к войне

В марте 1937 года Автоклуб организовал и провел зимние соревнования, которые должны были подтвердить боеготовность страны в условиях растущей международной напряженности. Компания ŠKODA представила на соревнованиях 21 различную модель: от самой маленькой ŠKODA Popular до 5-тонного грузовика ŠKODA 506. Участие в этом мероприятии принесло компании 21 золотую награду, так как все машины прибыли к финишу без штрафных очков. Кроме того, автомобили ŠKODA принимали участие в различных гонках практически во всех странах, куда они экспортировались. В частности, в 1937 году югославский гонщик Радован Саватич на ŠKODA Popular одержал блестящую победу в Балканском ралли Белград — Афины. В том же году важной награды был удостоен экипаж ван Дербург/ван Вурен в африканском марафоне Найроби — Йоханнесбург. Он преодолел 8800 км бездорожья,





оставив позади соперников на гораздо более мощных машинах.

Политическая ситуация в Европе все больше и больше накалялась, что оказало свое влияние на развитие автоспорта. Так, автомобильные клубы Чехословакии, Румынии и Югославии объединили свои усилия по организации совместной гонки на территории трех государств, подписавших соглашение о военной помощи. Маршрут гонки, в которой наряду с автомобилями принимали участие и мотоциклы, имел дистанцию 2420 км. Она стартовала из Праги, проходила через Кошице и Бухарест, а финишировала в Белграде. Чешские компании намеревались благодаря этому

марафону привлечь внимание к своей продукции в соседних дружественных странах и заключить новые контракты. На финише в Белграде победу праздновал Зденек Пол на ŠKODA Popular Monte Carlo. Интересно, что в соответствии с регламентом автомобиль был оснащен пуленепробиваемыми шинами, а это означало, что он не мог ехать быстрее 90 км/ч. Заводская команда ŠKODA заняла второе место в командном зачете.

### По другую сторону Атлантики

Отдельного упоминания заслуживает Виктор Боррат Фабини, который принес марке ŠKODA успех в Южной Америке. В 1938 году он принял

## ИЗ 70 ЭКЗЕМПЛЯРОВ ŠKODA POPULAR SPORT MONTE CARLO 25 ИМЕЛИ СТИЛЬНЫЙ ЗАКРЫТЫЙ КУЗОВ КУПЕ

**Триумфальное возвращение из Монако экипажа Пол/Хаусманн в Прагу в 1937 году. Спортсменов встречали многочисленные фаны и руководитель компании ŠKODA Карел Хрдличка**



участие в 300-километровой гонке Мерседес — Монтевидео на 1-литровой ŠKODA Rapid. Одно из главных достоинств компактного и легкого автомобиля заключалось в его подвеске с качающимися полуосями, которая оказалась лучшей на трассе. Он быстро опередил соперников на более мощных, но тяжелых машинах и до самого финиша сохранил лидерство. Затем Фабини выиграл в своем классе 400-километровую гонку Монтевидео — Мело — Монтевидео, а в общем зачете был вторым. Сегодня именем Виктора Боррата Фабини назван автодром в Уругвае, где проводятся различные автомобильные соревнования. К сожалению, воспользоваться плодами успехов Фабини компания ŠKODA не смогла в связи с начавшейся в сентябре 1939 года войной.





Ничто не может сбить с победного курса команду ŠKODA Motorsport во втором по значимости зачете чемпионата мира по ралли. Даже уход молодых пилотов, которые возмужали и получили свои шансы в главном раллийном классе, не изменил доминантного положения чехов в WRC2

# ŠKODA В WRC2: ИГРА В ОДНИ ВОРОТА



Андреас Миккельсен — пилот с огромным опытом выступлений в мировом раллийном чемпионате. Для него партнерство со ŠKODA Motorsport стало новым витком в успешной карьере и надеждой на ее продолжение

Э сапекка Лаппи, победитель прошлогоднего первенства, ушел из команды, но в ее составе остался Понтус Тидеманд, который с видимой легкостью справляется с высоким статусом лидера коллектива. Кроме того, ему на помощь пришел Андреас Миккельсен. Несколько лет назад норвежец принес немало успехов ŠKODA, после сменил команду на знамена Volkswagen, но в сезоне 2017 года ему снова нашлось место в «домашнем» коллективе. Отсиживать дома из-за отсутствия места в WRC ему явно хотелось меньше всего. ŠKODA в 2017 году поставила на Тидеманда и Миккельсена — и не

прогадала. Андреас доминировал на «Ралли Монте-Карло» и выиграл его, а Понтус справился со своей задачей на домашней гонке в Швеции. Так что весеннюю часть сезона WRC2 чешская команда начинала со стопроцентным результатом.

## На фоне сильных

Но были ли у чехов сильные соперники? Равных у команды нет, но быстрые конкуренты всегда найдутся. Например, Теему Сунинен на клиентской ŠKODA Fabia R5 и Эрик Камийи на Ford Fiesta R5. Чешская команда на первых этапах решила выставить лишь по одному гонщику, поэтому

Тидеманд и Миккельсен сменяли друг друга. Понтус поехал в Мексику, где его единственным реальным конкурентом был упомянутый Камийи. Но француз сумел продержаться в темпе лидера ŠKODA лишь два дня — на финальном отрезке швед показал, кто в доме хозяин, выиграл гонку и заработал 25 очков. Уже во Франции за руль заводской Fabia R5 сел Миккельсен. Первоначально команда не планировала подписыва-



## ŠKODA MOTORSPORT ИМЕЕТ ВСЕ ШАНСЫ РАЗНЕСТИ WRC2 2017 В ПУХ И ПРАХ

вать с ним контракт на этот сезон — все понимали, что норвежец ждет предложений от главных команд в зачете WRC. Вот только таких предложений не было, и Андреас тоже оказался в числе претендентов на чемпионство в WRC2. Класа Миккельсена хватило с головой, чтобы привыкнуть к Fabia R5 на сложнейшем «Ралли Монте-Карло», а на Корсике задача для него была и того легче. Главным «соперником» заводской ŠKODA на этот раз была клиентская ŠKODA под управлением Сунинена. Финский пилот в прошлом году был достаточно силен, но все же чуточку слабее «шкодовцев». Так оказалось и на Корсике, где его переиграл Андреас. Норвежец контролировал ход гонки и выиграл с минутным перевесом. В итоге после четырех этапов у Миккельсена и Тидеманда было по две победы в двух стартах. И вот тут возник вопрос — а кто же лидер команды и как предоставить для гонщиков равные условия? В проигрыше мог оказаться Тидеманд, который, казалось бы, дождался своего шанса, а потом получил в соперники Миккельсена.

Но все же у Понтуса Тидеманда был свой козырь в рукаве. Он поехал в Аргентину. Это был дальний этап, поэтому ŠKODA планировала его заранее и, конечно же, Андреас не мог туда поехать. Но для самой чешской команды главной целью была победа в гонке — и Тидеманд легко справился с этой задачей.

### Не плачь, Андреас!

У Понтуса, по сути, не было конкурентов. Несмотря на то что техника класса R5 стала очень популярной, на старт «Ралли Аргентины» в WRC2 вышло лишь пять экипажей. Кроме Тидеманда это были Алонсо, Гуэрра, Саба и Пташек — каждый из них довольно известен в раллийном мире, но явно уступает по уровню шведскому гонщику. Что Понтус и доказал на трассе, выиграв гонку с 10-минутным перевесом над ближайшим конкурентом — настоящим разгром!

Но вот на «Ралли Португалии» была совсем иная ситуация. На старте первого европейского гравийного этапа всегда появляется много экипажей. И каждый заряжен на победу любой ценой. К тому же регламент вынуждал всех претендентов на титул появиться на этой гонке, так что зрители должны были увидеть очную борьбу между Миккельсеном, Тидемандом, Суниненом и Камийи.

Впрочем, Андреас сделал все, чтобы превратить борьбу за победу в чистую формальность. На старте ралли он начал отрываться от пары Тидеманд/Сунинен — швед и финн вели напряженную борьбу за второе место, их постоянно разделяли лишь несколько секунд, так что все должно было решаться на финише гонки.

Понтус и Теему даже прокол поймали на одном и том же допе, после чего чуточку вышел вперед Тидеманд. Вот только из-за этой оплошности Миккельсен был впереди на три минуты. В финальный день гонки ему нужно было проехать безошибочно — и это ему удалось. Почти. Видимо расслабившись, Андреас попал в аварию, перевернулся и вышел из борьбы. Победа ускользнула в руки Тидеманда, а Сунинен стал вторым.

Таким образом, у Тидеманда по итогам первых шести этапов чемпионата было четыре победы в четырех стартах — стопроцентный показатель. Миккельсен из-за единственной ошибки серьезно ухудшил свое положение в WRC2, а в июне наконец-то проведет первую гонку за рулем техники WRC. Даже если он вернется за руль Fabia R5, все козыри в руках Тидеманда — швед должен доводить дело до титула.



Для мирового ралли появление на трассах ŠKODA R5 возымело эффект разорвавшейся бомбы — машина оказалась не только очень быстрой, но и крайне надежной и конкурентоспособной. Команда ŠKODA Motorsport уверенно идет к очередному титулу





# ŠKODA MOTORSPORT: УМЕНИЕ НАЙТИ СЕБЯ

**Р**азделить историю ŠKODA в ралли можно на две части: до конца нулевых годов и после. В первой части своего пути чехи пытались навязать борьбу на самом высоком уровне, но монстры мирового ралли не позволяли им прыгнуть выше головы. На этом этапе ŠKODA встретила несколько проблем, среди которых — поиск достойных гонщиков, что сели бы за руль этой техники. Конечно, команде хотелось заполучить в свой состав звезд, но те не всегда рисковали доверять свою карьеру

молодому проекту. Так что если учесть все факторы первой части истории бренда, то первые неудачи ŠKODA в WRC легко объяснялись.

## Стратегия выстрела

И именно в этот момент было принято важнейшее решение — перейти во второй по значимости класс, что открыло перед командой новые интересные перспективы. Там, как правило, собираются очень сильные пилоты, но в то же время без особых возможностей повышения в главный зачет (чего

скрывать — большую роль тут играют финансы и спонсорская поддержка). ŠKODA не только сосредоточилась на том, чтобы получить лучших пилотов в этой сфере, но и вкладывала много сил и денег в их развитие. Первую тропинку протаптывал для них уже опытный Ян Копецки. Ян — чех, то есть работал патриотический фактор, но в команде смотрели шире и искали гонщиков по всему миру, и вскоре все узнали имена Юхо Хяннинена, Андреаса Миккельсена и других.

## Fabia Великолепная

Но пилоты — это одно, а машина? Для строительства нового раллийного класса S2000 была выбрана модель Fabia. Она оказалась настолько удачной, что ее используют до сих пор. Не секрет, что залогом успеха во многом стали первоначальные параметры машины: ее ширина, длина, расположение силовых элементов и многое другое. Чехи сразу смогли бороться с такими монстрами, как Peugeot или Ford. Но чему удивляться, если команда

**В последние годы ŠKODA находится на первых ролях не только в региональных первенствах по ралли, но и на мировом уровне. Чтобы достичь такой высоты, коллективу пришлось преодолеть длинный путь. Конечно, без ошибок не обошлось (у кого их не было?), но главным фактором было то, что в определенные моменты принимались правильные решения — и именно благодаря этому марка находится на нынешних позициях**





Эксперименты с техникой и составом пилотов — отдельная фирменная фишка чешской команды. Создавая автомобили для «младших» раллийных классов, ŠKODA Motorsport не только обеспечила себе широкое присутствие и известность среди бюджетных команд, но и заработала неслабую финансовую поддержку самому главному своему проекту — участию в чемпионате мира в классе WRC2



работает слаженно и делает все лучше конкурентов?

Секрет успеха программы во втором классе был еще и в том, что он позволял набрать огромную армию клиентов. Если бы ŠKODA сосредоточила свои силы на WRC, то не факт, что она таки добилась бы успеха. Другой момент — в таком случае не приходилось бы ждать частных гонщиков, поскольку они банально не смогли бы выступать на такой технике в национальных чемпионатах. Трезвый расчет — и чистый профит. Отказаться от мечты выиграть мировое первенство было сложно, но впереди было много чего интересного и без облачных целей. И уже через год после ее появления Fabia S2000 узнавали все — и не только на уровне мирового чемпионата. Клиентоориентированная программа принесла плоды, а когда S2000 сменил класс R5, то ситуация практически не изменилась — пилоты по всему миру начали побеждать на своих домашних этапах. Именно это было прямым доказательством успеха чешской машины.

Техника R5 действительно достойно заменила S2000, что еще раз подтвердило — ŠKODA может работать неспешно, но результат получается потрясающим. Если взглянуть на конкурентов, то другие автопроизводители постоянно имели проблемы того или иного рода.

Если кто-то подготавливал технику раньше ŠKODA, то получал так называемые детские проблемы, а если

позже, то уже уступал чехам в уровне развития.

## Дорога молодых

Успех ŠKODA подтверждали на трассах сами гонщики. За последнее десятилетие молодые и перспективные пилоты чешской команды вырастали в чемпионов. Раньше это были Хянинен и Миккельсен, в 2016 году титул WRC2 получил Эсапека Лаппи, которого тут же забрала к себе Toyota в главный зачет, а в 2017-м такую роль выполняет Понтус Тидеманд.

Лаппи и Тидеманд вот уже несколько лет ходят в статусе пилотов, которые в будущем будут готовы к еще большим победам. История ŠKODA не устала доказывать, что случайных кадров в ее рядах практически не было. И если будет очередное доказательство этому, то чешская команда снова выиграет в имидже на мировой раллийной арене. Но теперь уже высшего уровня. На рынке R5 реальных конкурентов у чехов нет. Много гонщиков пробуют другую технику, но на вершине протоколов остается все та же модель Fabia R5. А самым сильным пилотам хочется выступать на самых быстрых и надежных автомобилях — и когда эта комбинация совпадает, сломить сопротивление «пары» очень сложно.

Умение доводить любое начатое дело до конца и стратегическое внимание к деталям привели ŠKODA Motorsport к мировому признанию в ралли



# НА «СИНКАНСЭНЕ»



**С**hinkansen на японском означает «новая магистраль», но в основном не переводится на язык мира, а используется как заимствованное слово. «Синкансэн» — скоростной поезд, и это знает практически каждый, кто хотя бы краем уха слышал про Японию. Первые линии для быстрых поездов на земле были построены в Стране восходящего солнца еще в далеком 1964 году, и по сей день «Синкансэны» являются отличным вариантом быстрого перемещения по всей стране. Особенно для украинских туристов: наши международные водительские удостоверения в Японии недействительны, и, чтобы взять автомобиль напрокат, нужно сдать экзамены и оформить кучу разных бумаг. Передвижение на чудо-поездах — удовольствие не из дешевых, но для туристов есть один лайфхак, и называется он

JR-Pass. Это безлимитный проездной на поезда, автобусы и паромы группы компаний JR. Приобрести его можно только за пределами Японии у официальных распространителей. Возможны варианты на 7, 14 или 21 день. Цена ваучера на 7 дней составляет около 6400 грн, примерно во столько же обойдется одна поездка от Токио до Киото без JR-Pass. Выгодно? Еще бы!

Чтобы проникнуться всей Японией, увидеть Фудзи, переночевать в рекане, посетить «адский» город на сероводородных источниках и город, где повсюду гуляют олени, а также прокатиться по горным дорогам, на которых дрифтеры оттачивают свое умение проходить повороты в управляемом заносе, необходимо отправиться вглубь страны. После Токио своим





# ЧЕРЕЗ ВСЮ ЯПОНИЮ

**Появившись, казалось бы, из ниоткуда, он сразу покори нас. Сногсшибательные линии напоминали футуристический концепт, формы — дикую птицу, но он был реален и приручен. Медленно приблизившись, он распахнул свои двери, а мы, переведя дыхание, с трепетом вошли внутрь. Расположились у окна и стали ловить себя на мысли, что в этой стране действительно смогли обогнать время, создав сей симбиоз искусства и передовых технологий. Приятный женский голос прочитал приветственную речь, после которой последовало объявление на табло: «Welcome to the Shinkansen. This is the Hikari super express»**



величием и загадочностью привлекает бывшая столица Японии — Киото. Расстояние в 513 км «Синкансэн» (в зависимости от типа) преодолевают в среднем за 2 часа. На этом маршруте лучше выбрать места в правой части вагона — так при благоприятной погоде можно увидеть гору Фудзи. Теперь о том, что следует посетить в Киото. Императорский дворец — место, где буквально витает дух древней Японии. Вы переноситесь в то время, когда страна была раздроблена и переживала войну кланов. Дворец по европейским меркам выглядит просто, но интригующе: старинные деревянные постройки с раздвижными внутренними стенками из бумаги, через которые самураи поражали катанами или сюрикэнами своих заклятых врагов, ориентируясь по теньям. Посещение комплекса возмож-



но исключительно с экскурсией по онлайн-записи, впрочем, это весьма простая процедура. Следующие в списке — Золотой и Серебряный павильоны, они представляют собой комплексы храмов, окруженных традиционными садами. А еще можно прогуляться по известной «тропе философа».

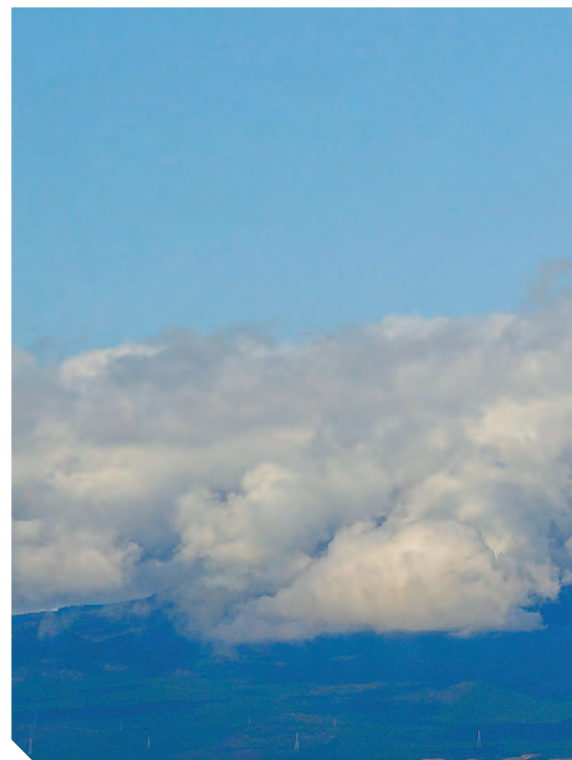
В Киото в отличие от других городов сразу замечаешь гейш, самых что ни на есть настоящих — с белым макияжем, в национальных костюмах-кимоно, деревянной обуви на платформе, они просто идут по своим делам. Гейши — это люди искусства, высокообразованные женщины, умеющие петь и танце-



вать, вести чайную церемонию и поддерживать разговоры на любые темы. Самый известный район гейш — Гион. К счастью, древний колорит ничуть не нарушился, здесь до сих пор ощущается вся таинственность и необычность Японии. В исторических кварталах все пропитано стариной, будь то национальная лавка с сувенирами или мастерская кудесника по самурайским катанам, или суши-ресторан. Знания и ремесло передаются по наследству и не увядают с годами.

Еще одно место, которое мы советуем посетить всем любителям японской автомобильной культуры, — так называемый AE86Shop. Он находится в современной части города, в получасе ходьбы от главной железнодорожной станции и представляет собой автомастерскую и магазин, где занимаются автомобилями начала прошлого века. Напомним, что автомобили — настолько культовая вещь в Японии, что даже присутствуют в легендарном аниме по мотивам японской манги, так полюбившейся во всем мире.

Наш путь лежит дальше, так что выезжаем на очередном «Синкан-сэне» в Осаку. Полсотни километров остаются позади очень быстро, и мы направляемся к одному из самых красивых замков в Японии — Химэдзи (замок Белой Цапли). Вид на него открывается издалека. Обнесенный рвом замок занимает внушительную территорию, в нем около 80 всевозможных сооружений. Основное, в несколько этажей, выполнено в японском стиле и сконструировано так, что во время осады неприятелю просто невозможно было скрыться из вида. С верхних ярусов открывается панорамный вид



Водопад Кэгон в национальном парке Никко — живописная природа и захватывающие виды.







## ПРОЕЗЖАЯ В «СИНКАНСЭНЕ» ОТ ТОКИО ДО КИОТО, ЗАЙМИТЕ МЕСТО ПО ПРАВОМУ БОРТУ ВАГОНА — ТАК ВЫ ЛУЧШЕ УВИДИТЕ ФУДЗИ

на город, в котором современная культура переплетается с оазисами древности. Недалеко от Осаки расположена удивительная Нара. С 710 по 784 годы Нара была столицей Японии. По преданию, божество по имени Takemikazuchi прибыло в этот город верхом на белом олене, и с тех пор в Наре обитают более тысячи оленей, которые расхаживают по городским улицам, бесцеремонно выпрашивая у туристов всевозможные вкусности. Поторопитесь, следующий «Синкансэн» уже прибывает! Очередная точка нашего маршрута — наиболее удаленная от Токио в этом путешествии (примерно 1100 км пути от столицы) и очень интересная. С пересадкой на станции Кокура мы добрались до «адского» города Беппу. Вообще-то по приезде никакого ада мы не обнаружили. Даже наоборот.



Пальмы, берег Тихого океана и прекрасная погода радушно приветствовали нас. В качестве отеля мы выбрали дом в японском стиле — рекан. Он представляет собой небольшое здание со специфически изогнутой крышей, внутри которого располагаются сами номера. На полу в комнатах постелены татами

(что интересно, именно в них, а не в квадратных метрах японцы измеряют размер своего жилища), также присутствуют специфические, очень низкие столы, сидеть за которыми получается исключительно на коленях. В рекане принято спать не на кроватях (их тут попросту нет), а на специальных матрасах.





плением вечера возвращаемся в «ад». Беппу расположен на сероводородных источниках, самые известные из которых — «Девять кругов ада». Буквально по всему городу протекают горячие реки и возведены специальные купальни — онсэн, где можно принять полезные ванны. С заходом солнца становится понятно, почему месту дано такое название. Ночью температура воздуха понижается, и все наполняется паром от источников, зрелище напоминает реальный Сайлент Хилл.

Время не ждет, пора возвращаться в Токио. На обратном пути мы посетили Кобе, представляющий собой симбиоз западной и восточной культуры. Уникальность его в том, что во время прогулок, например, по набережной, с трудом понимаешь, в какой именно части земного шара находишься. Одно из запоминающихся архитектурных сооружений в этом городе — Akashi Kaikyo, самый длинный висячий мост

Ванная комната чаще всего отсутствует, а постояльцы ходят в баню или посещают онсэн (горячие источники). Так как колорит Беппу наиболее полно раскрывается ночью, сначала (пока светло) лучше посетить гору Тсуруми, у подножия которой и расположен город. В местном автобусе водителю стоит показать карту и ткнуть пальцем прямо в гору, тем самым указав цель

поездки — английский тут знают плохо. Минут двадцать по серпантину, и мы оказываемся у канатной дороги. Поднявшись с ее помощью на самый верх, спешим насладиться потрясающим видом. Весь город с береговой линией как на ладони! Прогулявшись по туристическим тропинкам, на которых расположены различные синтоистские изваяния богов, с насту-





Ночью температура воздуха понижается, и город Беплу наполняется паром от сероводорода.

в мире. Глядя на него, ощущаешь себя скорее в американском мегаполисе, чем в самобытной Японии. Вся культура Кобе очень похожа на западную, но, блуждая по нему, можно обнаружить то синтоистский храм, то статую из восточной культуры. Япония удивительна. Следующую остановку делаем в городе Нагоя. Здесь есть и музеи, в том числе — промышленные, которые отображают историю развития местных компаний, которые сделали свое имя в различных сферах. Познавательные экспонаты интерактивны, а станки можно запустить, и прямо на ваших глазах произойдет отливка детали из стали или окраска. В этом вся Япония — страна неизменного

уважения к традициям и при этом такой же страсти к инновациям. И подобное сочетание живо ощущается в самых мельчайших деталях. Большое путешествие мы подытожили посещением двух национальных парков. Никко особенно прекрасен в сезон момидзи (сезон красных листьев), а в Хаконе отправляются, чтобы увидеть самый главный символ Страны восходящего солнца — действующий стратовулкан Фудзи. Вам предстоит настоящий квест: из Токио сначала на поезде, потом на автобусе, потом на корабле по озеру Аси, далее на канатной дороге. И, если повезет, вы увидите саму Фудзи. С прогнозом погоды лучше ознакомиться заранее, зачастую облака накрывают вершину горы. Также Хаконе знаменит сероводородными источниками, на которых в том числе готовят и предлагают отведать фирменное блюдо — куриные яйца, окрашенные вулканическим пеплом в черный цвет. Кстати, в Японии очень любят быстрые автомобили, но встретить их проще не в крупных городах, а именно в горных районах. А следы от шин на серпантинах говорили о популярности touge — соревнований по подъему на гору и спуску. Наш сегодняшний рассказ подошел к концу, но в Японии еще очень много замечательных мест, которые стоит посетить. Значит, продолжим мечтать и планировать новые путешествия.

**В** путешествиях, как и в жизни, важны гармония и равновесие. Если исключить крайности, то всем нам необходим комфорт в дороге. Тем не менее мы делаем разный выбор: кто-то предпочитает уютный отель, а кому-то достаточно и палатки. Принципиально важно, что тут нет правильного выбора. Главное — это то, что каждый из нас находит удовольствие в своем. Давайте определим, какой же уровень комфорта необходим в автопутешествии именно вам.



## ДАЛЬНЯЯ ДОРОГА ИЛИ МАКСИМАЛЬНЫЙ КОМФОРТ?

**1** Планируя отпуск на автомобиле, вы встречаетесь с несколькими возможными вариантами:

- A)** Отправиться в красивые и дикие места на проходимом, но не очень комфортабельном внедорожнике.
- B)** Добраться самолетом до пункта назначения и там взять малолитражку напрокат.
- B)** Путешествовать на машине D-класса по городам.

**2** Насколько важным для вас является наличие других водителей в группе в большом автопутешествии по городам?

- A)** Это не важно вовсе, поскольку я могу проводить за рулем неограниченное количество времени.
- B)** Это не столь важно, но в зависимости от того, сколько будет водителей, можно корректировать свой маршрут и расстояния переездов.
- B)** Всегда стоит планировать поездку так, чтобы было несколько водителей. Это удобно и не вызывает усталости от дороги.

**3** Оказавшись в ситуации длительного переезда между городами, вы, скорее всего...

- A)** Будете рассчитывать на придорожные заведения.
- B)** Купите в дорогу простой необходимой еды.
- B)** Во время автопутешествия в машине всегда есть небольшой запас фруктов и снеков.

**4** Как выглядит багаж для автопутешествия на 10 дней, по вашему мнению?

- A)** Это относительно небольшой чемоданчик с гигиеническими принадлежностями и самым необходимым в дороге.
- B)** Зачастую это рюкзак среднего размера. Комфорт очень важен. Тем не менее все необходимое можно приобрести на месте.
- B)** Поскольку отсутствие комфорта может напрочь испортить все путешествие, следует тщательно позаботиться обо всем. Вещей будет много — по одному большому чемодану на человека.

**5** Ваше автопутешествие завершается, остался один день — как раз чтобы отдохнуть перед обратной дорогой. Неожиданно вы узнаете, что в окрестностях города есть замечательное место и на его посещение требуется один день. Ваш выбор?

- A)** Непременно поеду в это место.
- B)** Скорее всего, стоит посмотреть на новое место, однако немного отложить выезд: не на раннее утро, а, скажем, на полдень.
- B)** Количество впечатлений, которые я могу принять и переварить, ограничено, поэтому я лучше останусь в гостинице и хорошенько отдохну перед дорогой.

### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Вы настоящий авантюрист и романтик. Вам легко отказаться от привычного для многих комфорта, поскольку для вас это несущественно. Вы чувствуете удовольствие и азарт, отправляясь в новые неизведанные места. Вас не пугает перспектива ночевать в палатке под лунным небом или снять недорогой хостел. Вы совершенно легко можете переночевать и в машине. Главное в путешествии — это ваши эмоции.

### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Каждый раз, отправляясь в путешествие, вы подходите к этому довольно гибко. Нет, вы не фанат комфорта, тем не менее тогда, когда можно его обеспечить, вы с удовольствием это делаете. Вы обязательно выберете хорошую комфортабельную гостиницу. Для вас важно, чтобы переезд между городами не был слишком затянут, ведь это так утомительно. Вы легко переключаетесь, и вам легко получать удовольствие и от комфорта, и от достопримечательностей.

### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В

Комфорт вам необходим. Для вас это принципиальная позиция в каждом вашем путешествии. Вы придирчиво выбираете гостиницу, вы продуманно собираете вещи в дорогу. Любая мелочь может испортить день, а вам хотелось бы, чтобы в путешествии все было гладко и комфортно. Это здорово, главное, чтобы забота о комфорте не превышала пределы разумного и у вас оставалось время на созерцание окружающей красоты.



ჩემი ხატია საშობლო,  
 სახატა მთელი ქვეყანა,  
 განათებულია — ბარბი,  
 ნილსენი — მთელანა,  
 თავისუფალი — გვინი  
 ამავე — გვინი,  
 სისა — გვინი,  
 და მრ — გვინი,  
 დიდება — გვინი,  
 თავისუფლო — გვინი.

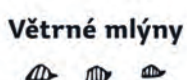
**Місяць авторських читань**  
 Почесний гість — Грузія  
 5.07. — 4.08. 2017  
 Brno, Wrocław, Ostrava, Košice, Львів  
[www.misyacavtorskykhchytan.com.ua](http://www.misyacavtorskykhchytan.com.ua)

Щодня о 19:00 та о 20:30  
 у КМЦ «Дзига» (вул. Вірменська, 35)  
 31 автор з Грузії та 31 автор  
 з України, Польщі, Чехії та Словаччини

Генеральний транспортний  
 партнер — компанія «Єврокар»



співорганізатори



організатор



партнери



# GENERATION Š. HOBA ŠKODA OCTAVIA



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER

