



# ŠKODA STYLE

№ 1 (22) 2013

Мультимедийный ŠKODA Museum

Вокруг света за 97 дней на Rapid

Допремьерный тест Octavia A7

Женевский автосалон-2013

# Rapid

Сделано  
в Украине





# ŠKODA Yeti. 100% переваг!



\* Кількість автомобілів за мінімальною ціною обмежена. Ціну вказано станом на 03.12.2012.

**Сертифіковані дилери:** **Київ:** «Автоцентр Київ», (044) 494 3790, 490 1091 (Нивки); «Автотрейдинг-Центр», (044) 496 0404, 499 3297; «Європа-авто», (044) 451 4534; «Прага Авто», (044) 207 7070 (Петрівка); «Прага Авто», (044) 207 7700 (Кільцева); **Бердичів:** «Ладасервіс», (04143) 4 2861; **Біла Церква:** «Трансфер», (04563) 5 3455; **Бровари:** «Паритет Моторс», (044) 355 0870, 355 0865; **Вінниця:** «Автотрейдинг-Вінниця», (0432) 55 2030; **Горлівка:** «Автосіті», (0624) 52 1225; **Дніпропетровськ:** «Автоцентр - Дніпропетровськ», (056) 790 5999; «Віамон», (0562) 34 0134; «Автоцентр-Україна плюс», (056) 376 2020; **Донецьк:** «Автоцентр Донецьк» (062) 349 4545; «Тоніка» (062) 306 2020; «Автоцентр Оптима», (062) 388 7077; **Житомир:** «Опад», (0412) 41 9330; **Запоріжжя:** «Агротехкомплект», (061) 289 1534; «Альфа-Плюс», (061) 289 0579; «Інтеравто-Плюс», (061) 220 0883; **Івано-Франківськ:** «Карпати Лада», (0342) 71 5536; **Кіровоград:** «Авто-Шанс», (0522) 35 1535; **Краматорськ:** «Талісман», (06264) 6 6777; **Кременчук:** «Автоцентр-Кременчук-2012», (0536) 7 7785; **Кривий Ріг:** «АСТ-Комбі», (0564) 90 2760; **Луганськ:** «Автоленд», (0642) 42 8113; **Луцьк:** «Промтехсервіс», (0332) 78 7388; **Львів:** «Автотрейдинг-Львів», (032) 294 9294; «Галич-Авто», (032) 270 2420; **Маріуполь:** «Автоцентр Маріуполь», (0629) 58 2890; **Миколаїв:** «Експрес-Авто», (0512) 55 4580; **Мукачеве:** «Форвард Автоцентр», (03131) 3 1332; «Закарпат-Авто», (03131) 5 2444; **Херсон:** «Автоцентр-Херсон», (0552) 29 9063; **Нова Каховка:** «Елвіс», (05549) 4 5495; **Одеса:** «Автотрейдинг-Одеса», (048) 734 3662; «Авто-Європа», (048) 741 1091; **Полтава:** «Ауді Центр Полтава», (0532) 68 7272; **Рівне:** «Вік-Експо», (0362) 28 8934; **Сімферополь:** «Автодом Сімферополь», (0652) 22 6459; «Блік-Авто», (0652) 54 3444; «Богдан - Авто Сімферополь», (0652) 60 5500; **Суми:** «Автоцентр-С», (0542) 64 1340; **Тернопіль:** «Джерман Авто Центр», (0352) 47 0007; **Ужгород:** «Форвард Автоцентр», (0312) 65 5655; **Харків:** «Автотрейдинг-Харків», (057) 760 1470; «Атлант-М Олександрівка», (057) 773 2266; **Хмельницький:** Торговий Дім «Євромоторс», (0382) 71 5000; **Черкаси:** «Автогор», (0472) 65 7252; **Чернівці:** «Авто-Форвард», (0372) 56 7056; **Чернівці:** «Метек», (04622) 4 1133.

**Сертифіковані дилери - сервіс:** **Київ:** «Автосоюз», (044) 207 0700; «Атлант-М Дніпровська набережна», (044) 536 9536; «Авторесурс», (044) 467 8941; «РВ Сервіс-плюс», (044) 451 4082; **Бровари:** «Паритет Моторс Сервіс», (044) 596 0091; **Дніпропетровськ:** «Автоінтерсервіс», (0562) 68 1572; «Металл», (0562) 32 6840; «РК-Дніпро», (056) 790 5991; **Запоріжжя:** «Альфа Сервіс», (0612) 89 9686; **Краматорськ:** «Талісман Сервіс», (06264) 6 6777; **Львів:** «Галанти Авто», (0322) 27 6282.





## СОДЕРЖАНИЕ



### НОВОСТИ

- 4 ŠKODA Rapid. Сделано в Украине
- 6 Geneva Motor Show. Женевские «шкоды»
- 8 ŠKODA Museum. Машины вне времени
- 10 Итоги-2012. Поддержка на местах



### АВТОМОБИЛЬ

- 12 ŠKODA Octavia A7. Всенародный хит
- 17 Системы ESC. Курс на стабильность



### ТЕХНИКА И СПОРТ

- 26 Интервью с Яном Копецки
- 29 Интервью с Михалом Храбанеком
- 32 ŠKODA Motorsport. Чемпионская поступь
- 38 ERC и WRC-2. «Голы, очки, секунды»



### ИСТОРИЯ

- 40 Туризм. На Rapid вокруг света





## Сделано в Украине

«Дизайн вне времени», «самый безопасный автомобиль в классе» – для ŠKODA эти тезисы не маркетинговые инструменты, а констатация факта и повод для гордости. Последний подкреплен не только титулами, медалями и дипломами, но и главным гарантом – потребительским спросом. Появление в прошлом году «Рапид», принципиально нового семейства в модельной линейке ŠKODA, было встречено поклонниками марки с таким энтузиазмом, что производитель до сих пор не справляется с заказами. Отрадно, что из всех предприятий, собирающих «шкоды» за пределами Чехии,

первым поставил лифтбек на конвейер наш «Еврокар». В то время как, к примеру, в соседней России производство будет налажено только летом. К официальным дилерам автомобили отечественной сборки попадут уже в последнюю неделю марта. Стартовая партия разойдется среди тех двух сотен клиентов, которые (настолько им понравилась новая ŠKODA) оформили заказы, не дожидаясь обнародования цен.

Прайс-лист, как это и принято, был озвучен одновременно с началом производства: от 122,810 тыс. грн за версию 75 л.с. В базовую комплектацию входят







антиблокировочная система, пакет «плохие дороги», центральный замок, тонированные стекла, электростеклоподъемники в передних дверях, освещение багажного отделения, запасное колесо со стальным диском. За настройку отвечает мультимедийная система с четырьмя динамиками, CD- и MP3-плейером и 1-диновым радио. Традиционно покупателям ŠKODA предлагается широкий диапазон дополнительных опций, которые можно подобрать по своему вкусу и толщине кошелька на промо-странице <http://rapid.eurocar.com.ua/>.

Отдельно хотим обратить внимание на то, что труднее всего оценить – передовые технологии активной и пассивной безопасности. Rapid продолжает собирать призы, награды и титулы, но не только за элегантный экстерьер, «умные решения» и удачное соотношение цена/качество. В конце прошлого года герою наша награда от самой уважаемой организации, проводящей независимые краш-тесты. Специалисты ассоциации Euro NCAP (ее членами являются европейские министерства транспорта, автоклубы, страховые компании и органы защиты прав потребителей) отметили превосходные показатели лифтбека в области обеспечения безопасности водителя, пассажиров, пе-

шиходов, а также общего функционирования систем безопасности. Так, Rapid заслужила высокую оценку за уровень безопасности взрослых (94%) плюс максимальный балл за фронтальные и боковые испытания безопасности передних пассажиров. Манекен, который использовался во время испытаний, остался практически невредимым. Плюс лифтбек проявил себя с самой лучшей стороны в испытаниях систем для детей, завоевав в ходе динамических испытаний наивысший балл в категории «безопасность трехлетних малышей». Манекен, усаженный в детское автокресло из линейки оригинальных аксессуаров ŠKODA, не пострадал ни при боковом, ни при лобовом ударах. Эти и другие достоинства Rapid помогли ему получить 80% за обеспечение безопасности детей. В ходе испытаний Euro NCAP максимальный результат показали системы защиты пешеходов за счет особой конструкции бампера, уменьшающей силу удара пешехода при аварии. Наивысших оценок также удостоились и другие системы «рапида» включая ESP, наличие которой является обязательным требованием в странах Евросоюза, и систему напоминания водителю и переднему пассажиру о непристегнутых ремнях.





## Женевские «шкоды»

У ŠKODA особое отношение к Женевскому автосалону в частности и к Швейцарии вообще. Как не трудно было заметить, именно здесь чаще всего дебютируют «принципиальные» новинки чешского бренда. Дело в том, что граждан страны, не имеющей своей автомобильной промышленности, меньше всего интересуют прописка бренда. Они обращают внимание на те же ценности, что и ŠKODA: рациональность, практичность, безопасность. И вопреки стереотипам более чем пристально смотрят на цены. Поэтому даже во времена ЧССР и Карела Гота именно в Швейцарии была одна из самых плотных концентраций «шкотовок» в Западной Европе. Не в последнюю очередь потому, что они исправно несли – нонсенс для авто из стран соцлагеря – службу на благо «конфедерации четырех». А сейчас тем более: на «октавиях» блудят закон полицейские, на «фабиях» и «йети» – работники аэропортов, дорожных и коммунальных служб, чиновники же предпочитают «супербы». Нет «шкотовок» разве что в швейцарских чемпионатах, но здесь автоспорт вне закона вот уже 58 лет.

Но мы отвлеклись: в первый день работы 83 Salon International de l'automobile Geneve огромный шкотовский стенд целиком был посвящен дебютанту – «Октавии» третьего поколения. Пытаясь удовлет-

ворить интерес к своему бестселлеру, чехи презентовали сразу 10 версий неофита (лифтбеки, универсалы, полноприводники Combi 4x4) в разных исполнениях и комплектациях буквально на все случаи жизни.

И судя по тому, что без помех сфотографировать автомобили нам удалось только после закрытия салона, титула «бестселлер бренда» Octavia в ближайшем будущем не лишится.

Во второй день чехи представили на Женевском салоне всю свою линейку: 13 новых модификаций семейств Citigo, Roomster, Yeti, Fabia, Rapid, Octavia и Superb





## Octavia Combi третьего поколения



Летопись модельного ряда Octavia началась в далеком 1959 году. Но уже тогда помимо базового тюдора (двухдверный 4-местный седан) чехи предусмотрели его утилитарную версию. Примечательно, что если выпуск тюдора завершился в 1964-м, то универсал – мечта дачников и автотуристов – продержался на конвейере еще пять лет.

Возрождение компактного семейства Octavia произошло в 1996-м. И снова помимо базового лифтбека в модельной линейке оказался грузопассажирский вариант Combi. Универсал заметно подрос: до 4659 мм в длину (+90 мм) и до 1814 мм в ширину (+45 мм). Соответственно увеличилась и вместимость багажного отделения: 610 л изначально и 1740 л при складывании дивана. Но прибавка габаритов позволила не только увеличить вместимость трюма, но и количество решений в духе Simply Clever. Например, применить концепцию "трансформируемый двойной пол багажника". При помощи подвиж-

ного промежуточного элемента можно, меняя высоту и конфигурацию зон, получать множество отсеков нужного размера и объема для перевозки багажа. Моторная гамма универсала точь-в-точь такая же, как и у хэтчбека: по четыре бензиновых и дизельных мотора, все 4-цилиндровые, с 16-клапанными головками, турбонаддувом и непосредственным впрыском топлива.



## Новые назначения в ЧАО «Еврокар»



Алексей Ягичев

В составе менеджмента завода «Еврокар» – структурные перемещения. Алексей Ягичев, бывший генеральным директором ЧАО «Еврокар» (с 01.09.2005 г.), вошел в Наблюдательный совет акционерного общества. А его гендиректорские обязанности будет выполнять Игорь Царенко, до того занимавший позицию директора по производству ЧАО. Ротация менеджмента предприятия была запланирована с целью оптимального применения богатого опыта руководства завода «Еврокар», подкрепленного высокими достижениями предприятия и результатами труда управленческого звена и всего коллектива. Следует отметить, что за семь лет непосредственного управления Алексеем Ягичевым завод неоднократно возглавлял всеукраинские и региональные рейтинги самых эффективных про-

изводственных компаний страны. Система управления качеством предприятия ежегодно подтверждает соответствие мировым стандартам согласно ISO 9001:2008. При этом г-н Ягичев признан Лучшим менеджером согласно ряду авторитетных рейтингов. По итогам 2012 года Алексей Ягичев возглавил отраслевой рейтинг "Автопроизводство" выпуска "100 лучших менеджеров Украины" рейтинга "Топ-100 Рейтинг лучших компаний Украины". Он также награжден почетной грамотой Кабинета министров Украины «За весомый личный вклад в обеспечение развития отечественного машиностроения, многолетний добросовестный труд и высокий профессионализм». Его опыт оперативного руководства компанией станет бесценным активом в стратегическом управлении бизнесом.



Игорь Царенко

изводственных компаний страны. Система управления качеством предприятия ежегодно подтверждает соответствие мировым стандартам согласно ISO 9001:2008. При этом г-н Ягичев признан Лучшим менеджером согласно ряду авторитетных рейтингов. По итогам 2012 года Алексей Ягичев возглавил отраслевой рейтинг "Автопроизводство" выпуска "100 лучших менеджеров Украины" рейтинга "Топ-100 Рейтинг лучших компаний Украины". Он также награжден почетной грамотой Кабинета министров Украины «За весомый личный вклад в обеспечение развития отечественного машиностроения, многолетний добросовестный труд и высокий профессионализм». Его опыт оперативного руководства компанией станет бесценным активом в стратегическом управлении бизнесом.



## Машины вне времени

После девятимесячной реконструкции музей ŠKODA, расположенный в бывшем цеху завода, вновь открыл свои двери. Но теперь это не просто галерея «олдтаймеров», а музей в своем мультимедийном воплощении, позволяющем в буквальном смысле путешествовать по 117-летней истории марки.

ŠKODA наряду с Mercedes-Benz и Peugeot является старейшиной автомобильного цеха. И подход к сохранению своего богатейшего исторического наследия у чешской компании соответствующий. Только вот до последнего времени соответствующего раритетам музея у нее не было – все экспонаты ютились в скромном помещении, которое ранее было одним из цехов фабрики Laurin&Klement. В начале века там собирали двигатели, затем кузова для «лауринок» и «шкотовок», а после войны цех перестроили под заводоуправление. И только в 1995-м помещение передали в ведение заводских архивариусов. Музей марки находится на оживленной улице Вацлава Клемента, которая соединяет центр Млада-Болеслава с административной частью завода ŠKODA. Чтобы здание музея не выпадало из окружающего «контекста» исторической части города, дизайнеры и архитекторы постарались максимально сберечь его изначальный фасад. А вот интерьер обновлен кардинально – внутри практически не осталось ни кирпичных стен, ни стальных перекрытий. Новые перекрытия, выдержанное в едином стиле оборудование и самые передовые системы освещения, вентилирования, кондиционирования, отопления и др.

Принципиально изменилась и концепция паноптикума. Если раньше это была, скорее, галерея старинных автомобилей плюс коллекция кубков, афиш и заправочных колонок, то теперь полноценный музей. Причем музей с большой буквы – в его максимально обширном, мультимедийном воплощении, позволяющем в буквальном смысле путешествовать по 117-летней истории марки. И экспозиция «олдтаймеров», разместившаяся сразу на трех ярусах, – только часть нового ŠKODA Museum. Теперь в него входят многофункциональный форум Laurin&Klement, ресторан для гурманов VÁCLAV и детская площадка. На сегодняшний день на 1800 м<sup>2</sup> выставлены 46 автомобилей, мотоциклов и велосипедов в обрамлении сотен экспонатов – фильмов, постеров, кубков, книг, журналов и других исторических документов и свидетельств включая ленту и купальник Miss United States of America, которая была без ума от ŠKODA Octavia 1961 модельного года. Новые возможности музея позволяют путешествовать по истории марки и ее традициям в различных форматах: от обычного просмотра экспонатов до участия в мультимедийном приключении, в ходе которого фотографии и фильмы в красочной





форме иллюстрируют самые интересные моменты летописи истории марки.

Экспозиция разбита на три основные тематические зоны: «Эволюция», «Традиции» и «Точность». Первая предлагает гостям путешествие по многогранной истории марки, представленной расположенными в хронологическом порядке 14 экспонатами: от самого первого L&K – туристического велосипеда и вплоть до последнего концепт-кара VisionD. Кроме того, «Эволюция» предлагает посетителям увидеть старинные и современные двигатели, гоночные «шкотовки» и автомобили-бестселлеры марки.

«Традиции» рассказывают о том, чем гордится бренд: модели разных эпох представлены в сравнении и отображают идентичность ŠKODA, а лимузины, легковые автомобили и гоночные болиды демонстрируют исключительное разнообразие, свойственное чешскому автопроизводителю. Третья тематическая зона – «Точность» – помогает проследить историческое развитие бренда в области производства и модернизации автомобилей. Фильмы, фото, документы и иллюстрации рассказывают о производственных возможностях марки и вовлекают гостей в самое настоящее путешествие на «машине времени».

Но главное ноу-хау обновленного ŠKODA Museum – многофункциональный форум Laurin&Klement площадью более чем 900 м² для проведения различ-



ных мероприятий. Он расположен в центре экспозиции, рассчитан на 600 посадочных мест и отлично подходит для организации событий различного формата. Высокотехнологичные решения, включающие многофункциональную встроенную сцену и трибуну, сделали форум Laurin&Klement одним из самых привлекательных мест для проведения мероприятий в Чехии. В первую очередь, разумеется, для презентаций новых концептов и серийных моделей бренда, ее гоночной команды ŠKODA Motorsport и т. д.

По словам создателей, самой простой задачей, с которой они столкнулись, был выбор имени для ресторана. Его назвали в честь обоих отцов-основателей марки Вацлава Лаурина и Вацлава Клемента. Ведь историографы отмечают большое сходство даже в гастрономических вкусах компаньонов, часто трапезничавших вместе. Меню ресторана настолько пришлось по вкусу гурманам, что на сегодня VÁCLAV является одним из самых модных заведений Млада-Болеслава. Кроме того, на территории музея расположена детская площадка (площадью 250 м²), позволяющая самым маленьким поклонникам марки изучить мир ŠKODA и проверить свои водительские навыки за рулем игрушечных «шкотовок».

«ŠKODA очень гордится своей вековой историей, – отметил на открытии Винфрид Фаланд, председатель совета директоров ŠKODA AUTO. – Новый музей марки – это настоящее воплощение нашей гордости, визитная карточка, место встречи, коммуникационная платформа и центр притяжения в одном здании, уникальное мультимедийное пространство, отражающее богатейшую историю компании. В ближайшие годы ŠKODA планирует активно развиваться, и это будет невозможно без «взгляда в зеркало заднего вида». Заботясь о традициях, мы открываем обновленный музей марки и с гордостью представляем идеальное сочетание вековой истории и современных технологий. Здесь бьется сердце бренда».

Часы работы музея: 09:00-17:00 и 09:00-14:00 в последний день года. Выходные: 24-26 декабря, 1 января и 20 марта.

Адрес: Tř. Václava Klementa 294, 293 60 Mladá Boleslav.

Координаты GPS: 50°25'7.615"N, 14°54'50.838"E.

Телефоны +420 326 832 038 и +420 326 832 039, сайт [muzeum.skoda-auto.cz](http://muzeum.skoda-auto.cz).



## Поддержка на местах

В конце года принято подводить итоги. Особенно приятные. Ведь не секрет, что отечественный рынок имеет самое прямое отношение к растущим как на дрожжах продажам чешских легковушек. По итогам 2012 года в Украине реализация "шкотовок" увеличилась на нескромные как для лидеров 22%.

Просел ли рынок, "замер" или откровенно стагнирует – реализация легковушек с окрыленной стрелой растет несмотря ни на что. Рынок "пошел в рост" – все равно их продажи опережают среднестатистические. И так уже 12 лет. Отрадно, что столь колоссальным успехом младоболеславская марка обязана в том числе и своему украинскому партнеру – ООО «Еврокар». «В 2010-м мы приняли новую коммуникационную идею о лидерстве ŠKODA на украинском рынке, – раскрывает секрет успеха гендиректор ООО «Еврокар» Марина Яковлева. – И по итогам прошедшего года три модели из пяти заняли лидирующие позиции в своем классе».

Главный чешский бестселлер "всех времен и народов" – Octavia – в очередной раз возглавила общий рейтинг продаж всех новых автомобилей с результатом 7893 экз. и долей в 32,4%. Динамика роста в сравнении с предыдущим годом составила 21,13%. И это при том, что абсолютный лидер продаж 2012 года по автомобильным меркам – настоящий долгожитель, которому уже подготовлена замена.

Ситикар Fabia также "впереди планеты всей" – ее доля в B-классе выросла на 2,7%. Продажи засидевшегося Superb благодаря введению в сентябре новой ценовой политики тут же взлетели вверх. За последние четыре месяца 2012 года флагманских лифтбеков и уни-

версалов было реализовано в два раза больше, чем за аналогичный период 2011 года. При этом модель заняла вторую позицию в классе. Перезапуск Yeti увеличил объемы продаж кроссовера в 3,5 раза по сравнению с 2011 годом.

С учетом роста автопарка чехословацких автомобилей в прошлом году «Еврокар» особое внимание уде-

лил улучшению качества послепродажного обслуживания. «У нас работает несколько программ, ко-

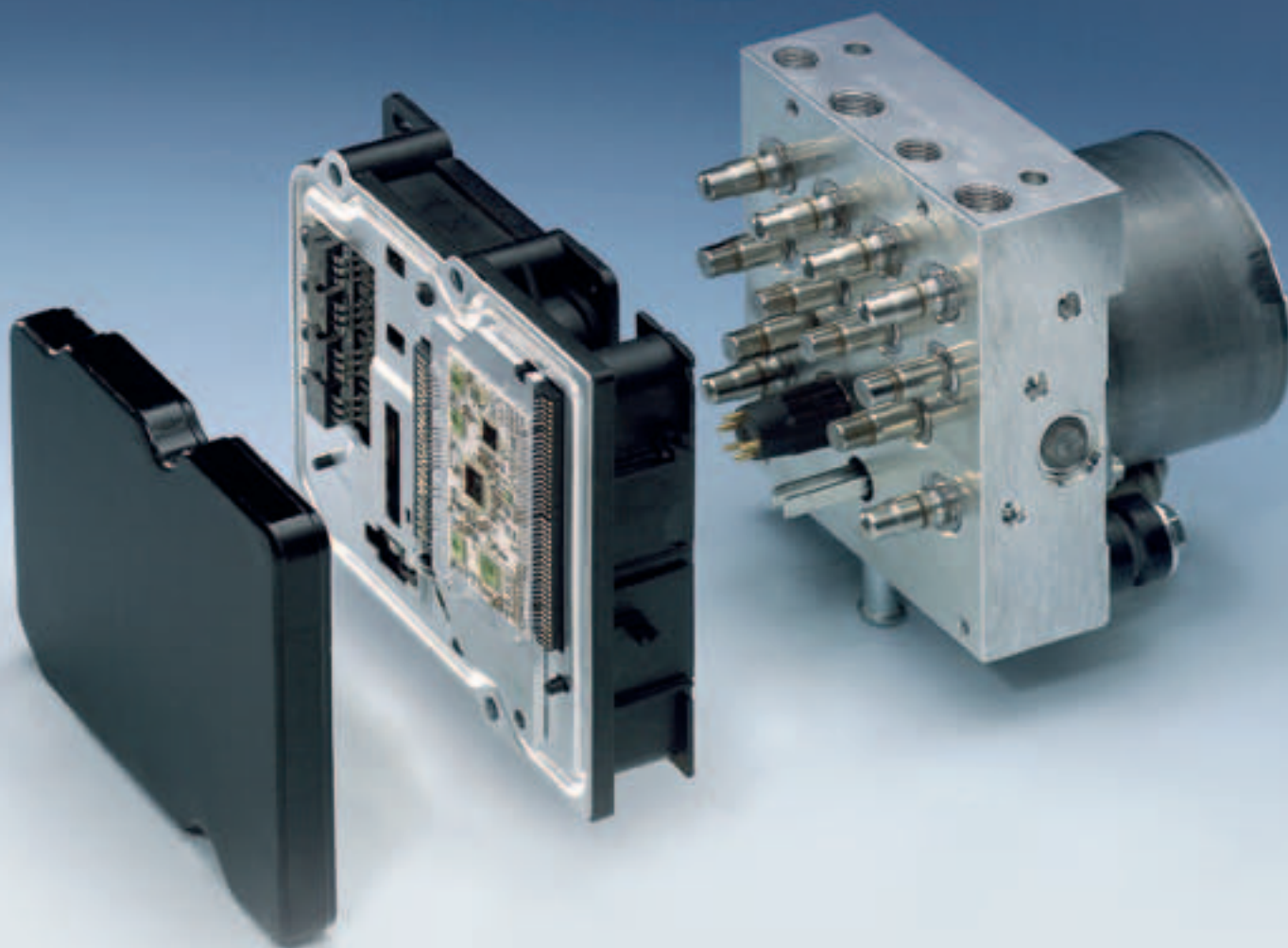
торые отслеживают качество послепродажного сервиса дилеров – комментирует Марина Яковлева. – По результатам оценки мы корректируем работу предприятий. Одним из важнейших инструментов является обучение и повышение квалификации персонала СТО: у нас существует система как технического, так и нетехнического обучения».

На текущий момент общее количество дилеров и сервисных партнеров насчитывает 62 предприятия. Также в планах на ближайшее будущее вывод на отечественный рынок трех принципиальных новинок: в апреле стартуют продажи абсолютно нового семейства Rapid, в июле – Octavia третьего поколения, осенью будет представлен обновленный Superb. При этом одной из главных задач ООО «Еврокар» в нынешнем году будет сохранение достигнутых рыночных позиций.

В сравнении с 2011 годом доля легковушек с окрыленной стрелой в Украине выросла с 5% до 6,2%



# Автомобиль



Всенародный хит

Тест ŠKODA Octavia A7

Курс на стабильность

Системы ESC



## Всенародный хит

Хотите – верьте, хотите – нет, но успех семейства Octavia был запрограммирован с самого начала. И чехи, несмотря на постоянную критику со стороны прессы (излишне скромная внешность) и покупателей (рост цен), делали все правильно. Допремьерный тест Octavia A7 в Португалии и рекордные продажи раскритикованных моделей служат тому подтверждением.





Это уже третье пришествие "Октавии", не считая фейслифтинговых версий. И каждый раз автомобиль принимали "на ура". С первым поколением (1959-1971 гг.) все было понятно с самого начала – модель была буквально обречена на успех. С одной стороны, как и в любой другой стране с коммунистической плановой экономикой, в ЧССР был тотальный дефицит товаров народного потребления. От радиол и вплоть до автомобилей. Особенно остро он ощущался в конце 50-х, когда Чехословацкая народная республика окончательно избавилась от послевоенного лихолетья. С другой, в стране четко сформировалась среднеклассовая прослойка, которой было не все равно, на чем ездить. Для нее персональное авто должно было как минимум отражать эстетику и статус владельца, в то время как послевоенные "шкодовки" были сплошь утилитарными малолитражками и ценились в первую очередь за практичность.

В 1959 году ŠKODA решила "повысить градус", выпустив автомобиль, чей статус был важнее практичности

Рост благосостояния, новые города и дороги, дешевые бензин, газ, сталь и другие стратегические блага братской помощи СССР предопределили не только появление "октавии", но и ее шаг на ступень выше товаров. Восьмая по счету модель завода (от лат. octo – "восьмой") действительно стала своеобразным символом свободы: на "восьмерках" не только ездили на работу – с работы, но и путешествовали, выступали в соревнованиях. И даже вопреки тому, что в 1964-м на смену "октавии" пришла совсем уже авангардная Škoda 1000 MB, стабильный спрос не отпускал ее с конвейера еще целых пять лет.

### Другая октава

Второе пришествие произошло в 1996 году, когда в распоряжении чехов были не только отличная родословная и звучное имя, но и немецкие технологии. Возродить бренд решили как раз для того, что бы подчеркнуть давние традиции выпуска семейных авто. Octavia A4 (PQ34) стала первой моделью, созданной с нуля после перехода предприятия под контроль VAG и впитала в себя не только все его передовые технологии, но и большинство фамильных ценностей VW. Как-то оптимальную для семейных авто настройку шасси, безупречную ра-





Octavia была представлена под лозунгом A Class of its own, то есть автомобиль, играющий в гольф не по общим правилам, а в собственной лиге

боту трансмиссии, интуитивно понятную управляемость и буквально эталонную эргономику. Так что мнения некоторых горе-экспертов о "ориентации новинки на страны бывшего соцлагеря, где предпочитают авто "побольше, но попроще"» не подтвердились. В отличие от ставки чехов на народную парадигму "много автомобиля за ваши деньги", без сбоев работающую везде, в том числе и в Западной Европе, где деньги считают еще тщательней

### Свой среди чужих

И в итоге история повторилась: когда в 2004-м вошла звезда Octavia PQ35, предшественницу еще долго не отпускали со сцены. Ведь ее стоимость автоматически уменьшилась, в то время как A5 получилась заметно дороже из-за множества высоких технологий вроде моторов линейки FSI и роботизированной КП DSG.

Производство «октавий» второго поколения продолжалось вплоть до 2010 года. Впрочем, с коммерческой точки зрения наследница оказалась все же успешнее. Если лифтбеки и универсалы A4 за 15 лет разошлись тиражом в 1,442126 млн, то A5 понадобилось для достижения этих показателей менее 7 лет. А на сегодняшний день уровень продаж перевалил за 2,2 млн.

Столь пространное вступление понадобилось для того, чтобы еще раз показать – успешность "восьмерочного" семейства была запрограммирована с самого начала. И чехи, идя по неизведанным тропам, каждый раз умудрялись выбирать правильный путь. Например, как в случае с внешностью, которая не стала ни сюрпризом, ни откровением. Вопросы по которой закрыты задолго до официальной презентации, которая состоится на Женевском автосалоне. Отчасти в этом "виноват" сам производитель. С одной стороны, он слишком уж откровенно демонстрировал новые пластиковые ключи на концепт-каре Vision D и новейшем лифтбеке Rapid. С другой, недостаточно тщательно кутал в "камуфляж" тестовые экземпляры, в результате чего шпи-







онские фото грядущей "октавии" опубликовали все, кому не лень. Тем не менее мы бы поздравили команду Йозефа Кабана с очередным успехом: у нее получилось сделать внешность сколь лаконичной и узнаваемой, столь и долгоиграющей. Не даром наш соотечественник Александр Шкиндр, уже три года рисующий "шкдовки", взхлеб рассказывал именно о работе над этой моделью. В результате несмотря на увеличенную колесную базу и укороченные свесы дизайнерам удалось создать стремительный и целостный образ исключительно с помощью пластики и игры с углами наклона стоек. И еще: чехи явно пошли той же дорогой, что и большинство премиальных евробрендов, у которых все модели, что называется, "на одно лицо".

Что ж, дизайнерам было, где развернуться: колесная база подросла на 108 мм и теперь по этому показателю уступает только Peugeot. Да и в салоне как никогда просторно, правда, не очень оригинально. Торпеда, как и прежде, осталось оплотом корпоративной эргономики с нотками экстерьера Superb. Но одного у него не отнять: в отличие от азиатских и латинских конкурентов здесь

все на своих местах. А если захочется индивидуальности, можно обратиться в "стол заказов", где имеются вставки "под дерево" или трендовый глянцевый пластик. Но кардинальнее всего салон преобразуют опционный 8-дюймовый тачскрин-монитор и акустика Canton.

### Шаг навстречу

Главное интерьерное отличие – более добротные материалы отделки и уровень звукоизоляции. Потому что заглушать есть что и ради чего. Во-первых, в салоне прописались 750-ваттный мультимедийный центр. Во-вторых, теперь под капотом могут быть на выбор сразу четыре бензиновых (серия EA211) и четыре дизельных (EA288) мотора.

Их главные плюсы – меньшие вес (порой до 22 кг) и габариты, сниженные потери на трение, оптимизированные системы питания и охлаждения и более быстрый прогрев при минусовых температурах. Но если бензиновые "четверки" можно будет подобрать на все случаи жизни (1200-2000 см<sup>3</sup>, 86-180 л. с.), то с дизелем все





сложнее. Или проще – смотря как вы относитесь к возможности выбора. Мотор на тяжелом топливе для украинских автомобилистов будет доступен только один – 2.0 TDi. Зато самый производительный из имеющихся: благодаря турбине с двух литров рабочего объема снято 150 л. с. и 320 Нм. Причем столь впечатляющий крутящий момент доступен уже с 1750 об./мин. Увы, но даже в сочетании с 6-ступенчатой «механикой» победить турбояму в диапазоне 1200-1500 об./мин. не удалось.

По части шасси чехи сделали уверенный шаг навстречу драйверскому счастью. У передних макферсоновских стоек новые поперечные рычаги, а сзади может стоять как полузависимая балка, так и "многорычажка" – для моторов мощностью от 140 л. с.

От трудолюбия двигателя и предпочтений водителя зависит и выбор коробки передач. А выбирать традиционно есть из чего: тут и 5- или 6- ступенчатые МКП, и 6- или 7-диапазонные проселективные "роботы" DSG.

Для ценителей предусмотрена система "тонкой настройки" Driving Mode Selection с предустановками Normal, Eco, Sport и возможностью наклеивать персональный режим. С помощью DMS можно поиграть с настройками двигателя, рулевого управления и "робота". Но, повторимся, приятнее всего просто катить на "Октавии", получая удовольствие от эталонной работы шасси.

### Полный электропакет

Именно подобный плюрализм является одним из секретов популярности автомобилей концерна. Новейшая Octavia, которая с появлением Rapid поднялась по иерархической лестнице на полступеньки, может быть укомплектована, как бизнес-седаны. Теперь в понятное только жителям СНГ словосочетание "полный фарш" входят системы автоматической парковки и удержания автомобиля внутри полосы, функция распознавания дорожных знаков, автоматическая корректировка дальнего света фар, система бесключевого доступа в са-

Первоначальная идея "Октавии" отталкивалась от вечных народных ценностей "иметь больше, чем можешь себе позволить". Кстати, позже она трансформировалась в парадигму марки "предлагать покупателю за те же деньги больше, чем конкуренты"

лон и запуска двигателя плюс адаптивный круиз-контроль, обученный притормаживать для соблюдения безопасной дистанции до впереди идущей машины. Особый шик – электрическая панорамная крыша с разными режимами открытия.

### Все гениальное – просто

Еще одна фишка "шкотовок" – множество приятных мелочей. Чаще всего они просты, но здорово облегчают жизнь. Например, почему-то никому из конкурентов до сих пор не пришло в голову установить в электроцепь розетку на 150W/230V. И таких приятных мелочей – легион. Тут и двусторонний (ворс/резина) коврик для разных погодных условий, и светоотражающий жилет в специальном лотке под водительским сиденьем, и скребок для очистки льда на внутренней стороне лючка бензобака, и бокс для любителей фисташек, который можно установить в любую из дверных карт. По всему салону разбросаны ниши самого разного объема, конфигурации и предназначения. А багажник и вовсе мечта: с два десятка сеточек, перегородочек, сусек и крючков-фиксаторов. Чехи скромно называют подобные мелочи "врожденной практичностью". Но ведь наша жизнь состоит именно из таких мелочей, задающих тон настроению и делающих ее комфортабельней. Так что у нас есть все основания подозревать, что новая Octavia не только побьет рекорд продаж предшественниц, но и не сразу будет отпущена благодарными клиентами на покой. И будет еще лет пять сходить с конвейера после передачи трона.





## Курс на стабильность

Имя им – легион. ESP, ESC, VDC, VSC, DSC, DSTC – в зависимости от компании-поставщика или модели автомобиля инициалы этих систем могут различаться, но суть у всех одна и весьма благородная. Во внештатной ситуации, когда автомобиль сорвался в занос и/или боковое скольжение, электроника поможет с ним справиться. А чаще всего просто не допустит выхода ситуации из-под контроля. Причем сделает свою работу столь корректно, что водитель подивится собственному мастерству.





«Систему поддержания курсовой устойчивости», или в простонародье «противозаноску» называют самым важным изобретением в сфере безопасности с момента появления привязных ремней. Исследования, проведенные в разных странах, показывают: если бы все автомобили были оснащены ESP, то число ДТП с тяжкими последствиями сократилось бы минимум на треть.

Впрочем, все и идет к тотальному распространению ESP. К примеру, со следующего года в Евросоюзе все новые легковые автомобили должны будут оснащаться данными компонентами. Естественно, ŠKODA движется в ногу со временем. Помимо системы поддержания курсовой устойчивости как таковой (у чехов она называется ESC), которая доступна абсолютно для всех моделей бренда, она предлагает своим клиентам целый комплекс устройств, связанных в общий ЦУП и призванных как исправлять ошибки водителя, так и помогать ему в сложных условиях движения.

Мастера по обучению экстремальному вождению обычно говорят: «Если в управление автомобилем вмешивается электроника, значит вы что-то делаете не так»

ному открытию пришли эволюционным путем. Все началось в конце 80-х, когда инженеры пытались улучшить работу ABS, предотвращающую бло-

кировку колес при торможении и тем самым позволяющую до момента полной остановки работать рулем. Однако в ряде случаев остановочный путь у автомобилей с ABS существенно возрастал, поскольку электроника ориентировалась на колесо с самым низким коэффициентом сцепления с дорогой, оттого остальные колеса



### От простого к сложному

Создание системы поддержания курсовой устойчивости сегодня воспринимается как маленькая техническая революция, но, как это часто бывает, к гениаль-





при торможении работали не в полную силу. В результате исследований появилась так называемая четырехканальная

ABS, индивидуально управляющая давлением в тормозном контуре каждого из колес, что позволило добиться предельно возможного замедления в любой ситуации. Инженеры быстро поняли, что, слегка усовершенствовав такую схему, ее можно использовать не только при торможении, но и в целом при движении автомобиля. Например, для поддержания заданного курса, когда навыков водителя для этого не хватает.

В 1995 году Bosch, один из лидеров в разработке электронных автомобильных программ, начал поставки первых комплектов. С тех пор прошло много времени, изменилась и ESC: сегодня в нее «зашито» множество подпрограмм. Но разбираться в том, как это работает, мы начнем с самого простого.

### Для «гонщиков» и не только

Мастера по обучению экстремальному вождению обычно говорят: «Если в управление автомобилем вмешивается электроника, значит, вы что-то не так делаете». Система стабилизации дает о себе знать только в сложных условиях. Рассмотрим типичную ситуацию. Водитель переднеприводной машины превысил скорость на входе в правый поворот, и его автомобиль потащило передком в сторону дальней обочины. Для профессионала, знающего, что такое недостаточная поворачиваемость, решить подобную задачу не составит проблем: он сбросит газ, «распустит» руль... Новички часто ошибаются и пытаются сильнее повернуть руль, что приводит к еще более глубокому скольжению, поскольку лишь усложняют задачу, которую ставят перед автомобилем. Итог – потеря управляемости и вылет с трассы. Так скорее всего и произойдет, если водитель не рассчитает свои силы, а в автомобиле нет ESC. А если есть, то электроника предвидит развитие событий заранее. Блоку управления помогают в этом датчики-агенты, которые несколько раз в секунду докладывают в центр об «обстановке на местах»: о скорости вращения каждого из колес, об отклонении руля, о продольных и поперечных ускорениях, о режиме ра-

Электроника снижает риск повторных столкновений, останавливая автомобиль после аварии, даже если водитель не нажал педаль тормоза



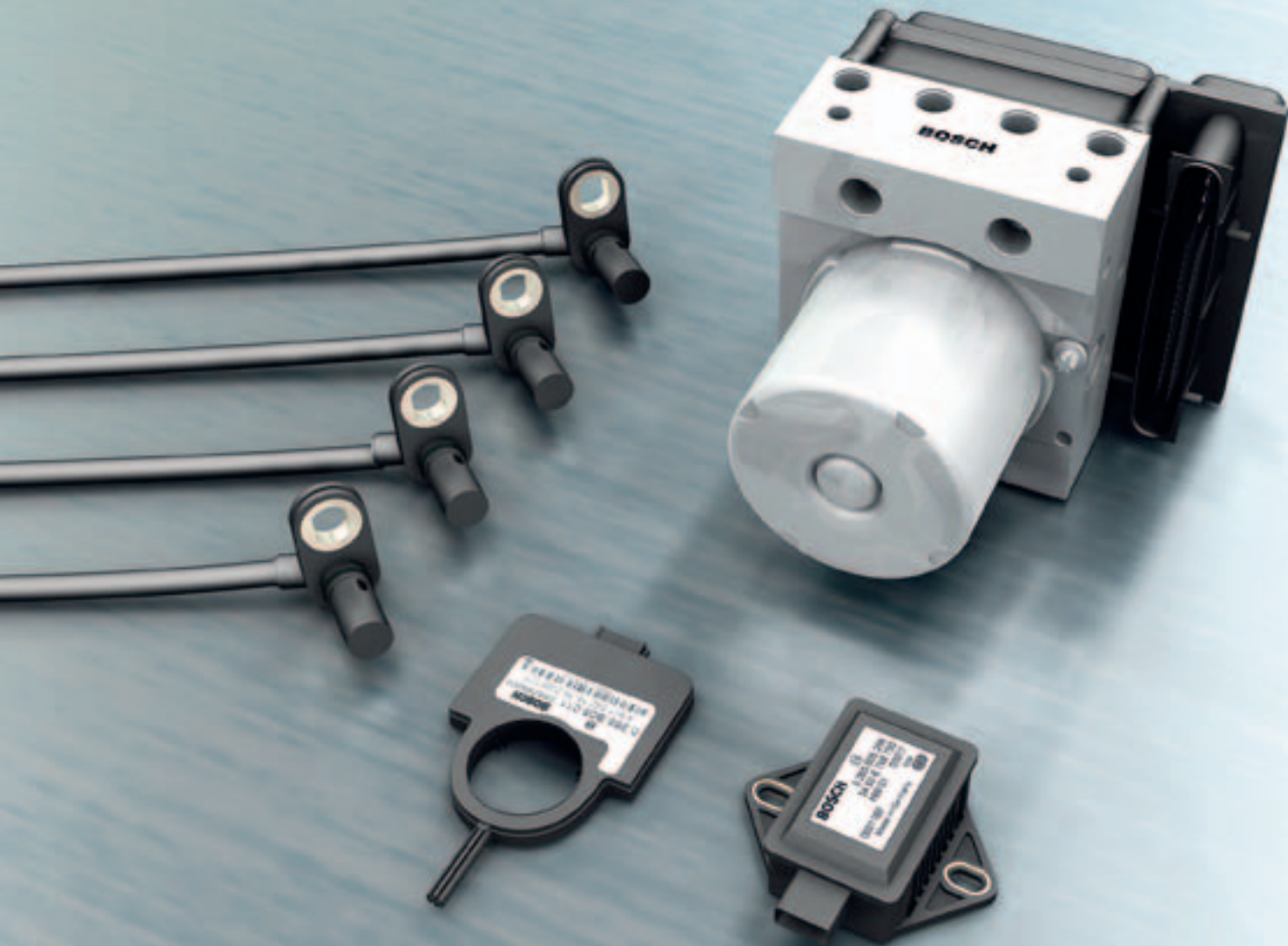
боты двигателя, о распределении массы по осям.

Компьютер анализирует показания и мгновенно распознает ситуа-

цию, в которой водитель хочет от автомобиля одного, а получает другое. Например, колеса повернуты вправо, а машина продолжает движение практически по прямой. Обнаружена опасность – снос передней оси. Но ESC выдерживает легкую паузу, давая водителю возможность самому исправить ошибку. Не получилось? Тогда система повышает давление в контуре заднего правого колеса, замедляя его вращение и принудительно затягивая автомобиль на правильную траекторию. При необходимости подается сигнал на блок управления двигателем об уменьшении числа оборотов: так мы получим плавное снижение скорости, сопровождаемое загрузкой передней оси, что обеспечивает условия для скорейшего восстановления полноценного контакта управляющих колес с дорогой.

### Пакет «расширенный»

Как ABS стала в свое время базой для развития ESC, так и ESC породила множество вспомогательных устройств. База фактически остается прежней: в автомобиле есть электронный блок, который умеет через исполнительные механизмы избирательно подтормаживать колеса. В каких случаях он будет это делать и для чего, зависит от программы, зашитой в блок управления. Когда мы говорим о том, что на той или иной "Шкоде" установлена ESC, мы подразумеваем, что за этой аббревиатурой скрываются дополнительные подсистемы. Одни являются штатными, другие – опциональными. Электроника может выступать в качестве мудрого инструктора. Например, если машина оснащена системой DSR (Driver Steering Recommendation), то в случае заноса (или сноса, если вы знаете разницу) компьютер будет подсказывать водителю, в какую сторону повернуть руль. Это стало возможным благодаря появлению на "шкодах" электро-механических усилителей с электронным управлением: они могут варьировать свою производительность по команде блока управления. Когда автомобиль попадает в ситуацию «на грани провала», то электроника слегка



поворачивает руль в правильном направлении, чтобы человек смог это почувствовать и интуитивно выполнить правильный маневр. Если водитель прислушается к рекомендации, справиться с заносом системе будет гораздо легче: вы станете исправлять ошибку сообща.

Кроме того, эти же корректирующие импульсы помогают удержать машину при торможении на «миксте», когда под колесами слева и справа разное по сцеплению покрытие: скажем, с одной стороны лед, с другой – чистый асфальт. Также ESC может имитировать дифференциал повышенного трения – весьма сложное и дорогое устройство, которое обычно встречается лишь на спорткарах. Но теперь его преимущества дано оценить и владельцам доступных машин. Смысл в том, чтобы колеса реализовали при разгоне (или трогании с места) как можно больший крутящий момент. Компьютер будет следить за пробуксовкой колес и избирательно ее ограничивать, перераспределяя тягу в зависимости от сцепления шин с дорогой. Такая функция называется EDS (Elektronische Differentialsperre).

Само собой, в состав этой опции входит и привычная антипробуксовочная система ASR (Antriebs Schlupf Regelung), основное действие которой сводится к огра-

Первая коммерческая версия EPS от Bosch, появившаяся в 1995 году, весила 4,3 кг, а ее операционная память составляла 56 КБ. Сегодня цифры несколько иные - 1,6 кг и более 2 ТБ

ничению оборотов двигателя. Есть у ŠKODA и более продвинутая версия EDS: она называется XDS и устанавливается на «горячие» модели Fabia RS

и Octavia RS. Работа этой подпрограммы хорошо заметна при прохождении извилистой трассы на высокой скорости: она подтормаживает внутреннее разгруженное колесо, направляя крутящий момент на загруженное внешнее. В результате автомобиль прописывает повороты «как по рельсам». Но ESC способна работать и в обратной ситуации, когда скольжение машины возникает из-за того, что водитель в процессе движения выбрал неоправданно низкую передачу или резко отпустил газ (это актуально в основном для моделей с механической коробкой). На сухом асфальте вы просто неприятно кивнете головой за счет тормозящего момента, возникшего в трансмиссии, а на мокром покрытии или заснеженной дороге может произойти занос. Предотвращает этот неприятный эффект функция MSR (Motor Schleppmoment Regelung): она скорректирует подачу топлива, чтобы последствия рывка как можно быстрее исчезли, а занос "подавит" в самом начале его развития, подтормозив колеса по схеме, заложенной в электронный блок управления.

Особый алгоритм ESC, который называется TSA (Trailer Stability Assist), вступает в действие, когда ав-





## Что входит в ESC?

Перечень подсистем, входящих в ESC для моделей ŠKODA, предлагаемых на украинском рынке

Система	Назначение	Применение
<b>DSR</b>	Подсказывает водителю направление вращения руля	Octavia, Octavia Combi, Octavia RS, Octavia Scout, Yeti, Superb, Superb Combi
<b>ASR</b>	Предотвращает пробуксовку	все модели
<b>EDS</b>	Электронная блокировка дифференциала	все модели
<b>XDS</b>	Динамическая электронная блокировка дифференциала	Fabia RS, Octavia RS
<b>SR</b>	Борется с блокировкой колес в движении	все модели
<b>TSA</b>	Стабилизирует автомобиль с прицепом	Octavia Combi*, Octavia Scout*, Yeti*, Superb*, Superb Combi*
<b>HHC</b>	Помогает при трогании в гору	Fabia Scout*, Fabia Combi*, Fabia RS, Roomster*, Roomster Scout*, Octavia (с DSG), Octavia Combi*, Octavia RS*, Octavia Scout*, Yeti*, Superb*, Superb Combi*
<b>TPM</b>	Контролирует давление в шинах	Fabia Scout*, Fabia Combi*, Fabia RS, Roomster*, Roomster Scout*, Octavia*, Octavia Combi*, Octavia RS, Yeti*, Superb*, Superb Combi
<b>RBS/BSW</b>	Просушивает тормозные диски в дождь	Octavia, Octavia Combi, Octavia RS, Octavia Scout, Yeti, Superb, Superb Combi
<b>HBA</b>	Ассистент торможения	все модели
<b>HDC</b>	Поддерживает постоянную скорость при спуске	Yeti*
<b>MBC</b>	Предотвращает повторные столкновения	Octavia*

\*опция

томобиль буксирует прицеп. Как вы знаете, автопоезд склонен к «болтанке», причем, если «хвост» начинает бросать из стороны в сторону, остановить процесс не просто, так как амплитуда раскачки с каждым заносом только увеличивается. Что делает электроника?

В противофазе колебаний подтормаживает передние колеса автомобиля, стабилизируя весь состав. Система ESC состоит из множества компонентов, которые позволяют электронике за доли секунды получать исчерпывающую информацию о режиме движения машины и столь же оперативно принимать решения для коррекции траектории.

## Царь горы

Системы, базирующиеся на механизмах ESC, помогают водителю с момента начала движения и до полной остановки. Стартуем в горку? Вам в помощь HHC (Hill Hold Control) – функция помощи при трогании на подъеме. Ее достоинства успели оценить не только «чайники», но и бывалые водители. Для машин с роботизированной коробкой передач DSG система HHC вообще является обязательной, поскольку в начале движения, когда селектор стоит в положении D, но оба сцепления еще разомкнуты, в коробке фактически включена "нейтраль", и автомобиль может покатиться под уклон. А HHC с этим успешно борется, подтормаживая колеса до момента начала движения. Удобно вне зависимости от того, «автомат» у вас или механика.

Вспомогательные функции ESC распространились так далеко, что помогают отслеживать даже давление воздуха в колесах. Манометр для этого не требуется. Все проще: ведь диаметр спущенного колеса уменьшается, и оно начинает вращаться чаще, что замечает специально обученный датчик-эксперт. На приборной панели загорается тревожный сигнал: водителю следует остановиться и убедиться, все ли в порядке с шинами. Название опции – TPM (Tyre Pressure Monitoring).

По ветровому стеклу забарабанили первые капли дождя, и «дворники» делают взмах, а ESC уже вступила в действие. Пришло время активировать функцию












RBS (Rain Brake Support, другое название – BSW), которая предотвращает образование водяной пленки на тормозных дисках. Когда датчик дождя обнаружит выпадение осадков, а скорость автомобиля превысит 70 км/ч, RBS/BSW начнет периодически на долю секунды (абсолютно незаметно для водителя) поджимать колодки, подсушивая механизмы. И когда вам потребуется остановиться, тормоза будут в боевой готовности. Поможет ESC и при экстренном торможении,

Система ESC за тысячные доли секунды получает исчерпывающую информацию о начале заноса и столь же оперативно принимает решение о его подавлении

вне зависимости от того, сухо на улице или слякотно. Нередко водители, желая остановиться как можно быстрее, бьют по педали быстро, но не сильно, не используя все возможности системы. На помощь приходит HBA (Hydraulischer Bremsassistent) – гидравлический ассистент торможения, который распознает панический удар по педали и как бы дожимает ее, поднимая давление в системе до уровня, необходимого для скорейшей остановки.



1995	1997	1998	2002	2010
				2048
[kB max]				
56	256	256	768	
				
ESP® 5.0	ESP® 5.3	ESP® 5.7	ESP® 8	ESP® 9
4,3	3,7	3,1	2,3	1,6
				
[kg]				

### Вне дорог

Для кроссовера Yeti в полноприводных версиях система ESC помимо прочего является основой специального внедорожного режима Off road. Он задействуется нажатием отдельной кнопки на консоли. При активации функции Off road антипробуксовочная система ASR допускает большее проскальзывание – на бездорожье это полезно. EDS быстрее способствует перераспределению крутящего момента между колесами и в какой-то степени заменяет блокировки дифференциалов (даже если из четырех колес лишь у одного нормальное сцепление с дорогой, автомобиль продолжает движение вперед). С включением режима Off road активируется система HDC (Hill Descent Control), которая помогает поддерживать постоянную скорость

при спуске. Зачем это нужно? Дело в том, что, когда автомобиль сползает с холма, он начинает ускоряться под действием силы тяжести. Можно применить рабочую тормозную систему, чтобы снизить скорость, но это чревато тем, что автомобиль развернет поперек склона, а тут и до переворота недолго. HDC помогает удерживать постоянную скорость при спуске с горы автоматически. Человеку не надо даже нажимать на педали, только рулить. Электроника сама подтормозит нужные колеса, чтобы машина не сбилась с намеченного курса. ABS на Yeti также имеет внедорожный режим. На малой скорости система допускает более длительную блокировку колес, что позволяет собрать перед ними «тормозные башмаки» из грязи, снега или песка. Маленькая хитрость, позволяющая сократить тормозной путь на подобных сложных покрытиях.



### Если все-таки...

... автомобиль попал в аварию, электроника помогает минимизировать урон. Ведь часто после ДТП возникает риск вторичных столкновений. Например, с не успевшими сориентироваться соседями по потоку или теми, кто едет навстречу. Как вариант, с различными препятствиями – дорожными отбойниками, зданиями, деревьями, припаркованным транспортом. Являющаяся частью ESC система предотвращения повторных столкновений снижает этот риск, останавливая автомобиль после аварии, даже если водитель не нажал педаль тормоза. Торможение производится при остаточной скорости до 10 км/ч. При срабатывании системы MBS включается аварийная световая сигнализация и стоп-сигналы. Водитель может деактивировать систему в любой момент, нажав педаль акселератора.



ра или самостоятельно предприняв торможение до полной остановки. Концерн VW как разработчик этой программы в прошлом году получил награду Общегерманского автомобильного клуба ADAC в области инноваций в сфере безопасности.

Электроника распознает панический удар по педали и как бы дожимает ее, поднимая давление в системе до уровня, необходимого для скорейшей остановки

мобиль не сможет пройти поворот быстрее, чем это возможно в теории, или проехать через поле, где трактор пробирается

с трудом. Поэтому профессионалы напоминают: лучшие помощники на дороге – холодная голова и трезвый расчет. Тогда и возможности электронного разума проверять на себе не придется.

### Под наблюдением

При необходимости ESC можно отключить. Например, для того, чтобы выехать из сугроба, когда пробуксовка колес необходима. Или чтобы остаться один на один с дорогой и скоростью, ощутив все прелести спортивного вождения. Но, отпуская вас на волю, электроника все равно наблюдает за процессом со стороны – в случае экстренного заноса или разворота ESC автоматически вступит в работу, чтобы предотвратить аварию. Однако помните: какой бы умной и продвинутой ESC ни казалась, она создана лишь для того, чтобы страховать водителя, но не заменять его. Законы физики не изменишь: авто-





# Техника и спорт

Fabia S2000 - лучший в мире ралликар

Интервью с Яном Копецки

ŠKODA в ралли надолго

Интервью с Михалом Храбанеком

Чемпионская поступь

ŠKODA Motorsport в сезоне 2013

«Голы, очки, секунды»

Результаты ERC и WRC-2







## Fabia Super 2000 – лучший в мире ралликар

Самый популярный и успешный раллист Чехии Ян Копецки рассказал о проблеме «отцов и детей», о безденежье, почему не пускает никого за руль своего автомобиля и почему одержал все свои самые громкие победы именно на Fabia S2000.

– Ян, ты не единственный Копецки в команде ŠKODA Motorsport. На каждую гонку с тобой приезжает твой отец. Это пан Йозеф втянул тебя в автоспорт?

– Если бы не отец, я, наверное, и не задумался бы о карьере пилота. Он никогда на меня не давил. Напротив, ему очень нравилось, что я занимался другими видами спорта. В детстве я перепробовал много всего, долгое время занимался легкой атлетикой. Но в один момент что-то изменилось – я помню, как подошел к нему и сказал, что хочу гоняться в картинге. Он ответил: «Хорошо, давай попробуем». Так что автоспорт был моим решением, он просто меня поддерживал.

– Ты много времени проводил с отцом на трассах?

– Да, очень много. Я ездил почти на все его соревнования, и, естественно, он был для меня героем. После

картинга я пошел в кольцевые гонки – гонялся в разных классах, на разных машинах, но, честно говоря, даже не думал о ралли. Три или четыре года мы вообще соревновались друг с другом. В национальных кольцевых чемпионатах, в монокубке ŠKODA Octavia. Помню, в один год он стал чемпионом, а я был третьим, потом – я первым, он вторым. Мы боролись друг с другом на трассе, но в то же время он давал мне советы вне ее: как настраивать машину, как работать на тренировках.

– Насколько важно для тебя то, что сейчас он работает с твоей машиной в ралли?

– Я часто это повторяю: кому еще в жизни ты можешь доверять настолько, насколько доверяешь своей семье? Наверное, никому. Все просто. Когда отец говорит: «Все отлично», – я знаю, что проехал хорошо. Когда он говорит: «Ты делаешь это и это неправильно», – я уверен, что так оно и есть.



– Почему в итоге ты выбрал ралли? Ведь началось все с кольцевых гонок.

– Это случилось, когда я выиграл все чешские национальные соревнования в «кольце». Надо было двигаться дальше, но у нас не было денег, чтобы продолжить карьеру на более высоком уровне. Мне было 18 или 19 лет, когда я сказал папе: «Больше не хочу гоняться в Чехии, нужно что-то более серьезное». Ему удалось организовать тесты в Германии, и я два дня пилотировал гоночный Porsche. Все прошло великолепно, команда осталась довольна. Они хотели подписать со мной контракт, но требовался бюджет. Они видели, что я быстр, но сказали: «Мы не знаем, что будет в реальной борьбе и на других трассах». Чтобы продолжить, мы должны были принести в команду определенное количество денег – это нормальная практика для молодых пилотов. Руководители команд всегда желают подстраховаться на тот случай, если гонщик окажется не так хорош, каким он показался на тестах. Найти деньги у нас не получилось. Так я решил попробовать еще что-то. У нас в гараже стояла наша «кольцевая» Octavia. Я уговорил отца переделать ее в раллийную, и зимой, в межсезонье, мы подготовили ее для ралли. В том же году я стал третьим на этапе чемпионата Европы Rallye Šumava Mogul на нашей Octavia 1.8 20V.

– Насколько ралли популярно в Чехии?

– Очень популярно. Это один из самых популярных видов спорта.

– Сразу после хоккея?

– Думаю, да. Хотя если сравнивать количество болельщиков, приходящих на соревнования... На хоккейные матчи собираются максимум 20 тысяч зрителей. Когда проходит раллийная гонка в Злине, за весь уикенд вдоль трасс спецучастков стоят 100 тысяч! При этом хоккейные игроки получают огромные зарплаты, а раллийные гонщики зачастую сами ищут деньги, чтобы просто иметь возможность заниматься гонками. Хотя так дела обстоят не только в Чехии – везде.

– Тебя узнают на улицах?

– Все зависит от города. Если я приезжаю в Злин, меня часто останавливают, просят автографы. В других городах такого нет. Узнают, конечно, но не так часто.

– Насколько важно для тебя то, что ты выступаешь за рулем чешского автомобиля?

– Это очень важно для меня. Я – чешский пилот, выступаю за чешскую команду. Я по-настоящему горд, что вместе мы побеждаем на самом высоком уровне. У меня чешский автомобиль, и я рад, что могу доказывать: это лучшая в мире техника в своей категории.

– В чем секрет успеха ŠKODA в ралли?

– Думаю, дело в людях. С новым руководителем спортивного подразделения Михалом Храбанеком мы стали намного сильнее. Он выстроил отличную структуру: у нас есть четкое понимание задач, которые стоят перед нами, и все в команде стремятся к достижению поставленных целей. Думаю, наши успехи – это большей частью именно его заслуга.

## Досье ŠKODA STYLE:



### Ян Копецки

Родился 28 января 1982 года в чешском городе Опочно. Пилот заводской команды ŠKODA с 2004 года. Раллийную карьеру начал в 2001 году, тогда же выиграл чемпионат страны по ралли-спринту. В WRC дебютировал год спустя на ADAC Rallye Deutschland за рулем Toyota Corolla. 31 старт, 18 очков, 3 выигранных спецучастка. Лучшие результаты: 5-е место в RACC Rally Catalunya 2006 и ADAC Rallye Deutschland 2007. Первая большая победа – в 2004 году на этапе чемпионата Европы Rally Bohemia на Fabia WRC. Выступал за команду ŠKODA Motorsport в чемпионате мира по ралли в 2004-2006 годах. В серии IRC за рулем Fabia S2000 выиграл 7 этапов, 14 раз поднимался на подиум, вице-чемпион трех последних сезонов.

– Сильно ли раллийная Fabia отличается от дорожной?

– Разница огромная. У нас всего несколько деталей от стандартной машины, прежде всего кузов. Почти все остальное – это спортивные комплектующие: более мощный двигатель, более жесткая подвеска. К примеру, на обычной дороге за рулем дорожной Fabia ты можешь проехать по лежащему полицейскому быстрее, чем на Fabia Super 2000. Подвеска настолько жесткая, что если попытаться «пролететь» такую кочку, просто выбьешь себе зубы. Надо быть осторожным и с педалью газа. Но на трассе спецучастка трассе раллийная машина, естественно, сразу уйдет в отрыв.

– Что для раллийного пилота самое важное? Стиль пилотирования, умение работать со стенограммой?

– Невозможно выделить что-то одно. Не все зависит от качеств самого пилота. Тебе нужна хорошая машина, слаженная команда, отличный штурман. И если что-то отсутствует, ничего не получится.

– Ты в этом году снова сменил штурмана. Теперь с тобой выступает Павел Дреслер. Как сейчас дела у Петра Стары, который гонялся с тобой раньше?

– У него все в порядке. Мы часто созваниваемся: он радуется нашим победам и все время одним из пер-



вых поздравляет, когда мы с Павлом выигрываем. Конечно, он немного расстроен, что мы больше не выступаем вместе, но это его выбор. У него были небольшие проблемы с ногой, но, слава богу, сейчас он идет на поправку. Даже планирует вернуться в гонки, но это будут соревнования в Словакии и с другим пилотом.

– С Дреслером у вас уже полное взаимопонимание?

– Естественно, ему пока сложно. У него практически не было раллийного опыта – он выступал в гонках исторических автомобилей. Это вряд ли можно назвать серьезным гоночным опытом, потому что такие машины очень быстры на прямых, но слишком медленны в поворотах – владельцы не хотят их разбить. Так что наш нынешний ритм для него немного непривычен. Иногда он все еще запаздывает с диктовкой стенограммы, но с каждой гонкой мы понимаем друг друга все лучше и лучше.

– Как ты искал нового штурмана?

– Я начал еще в прошлом году. Петр был все больше и больше занят на основной работе и не мог посвящать много времени гонкам, плюс у него была травма. Так что мне пришлось искать замену. Я следил за карьерой Павла и решил попробовать поработать с ним. У него есть сразу несколько преимуществ – он маленький и легкий, что важно. К тому же у него отличная мотивация: он давно хотел попробовать себя в серьезных соревнованиях. Я спросил, сможет ли он принять участие в тестах, мы проехали их – и сразу же получилось неплохо. В конце прошлого года, когда на «Ралли Кипра» не смог приехать Петр, мы дебютировали в гонках с Павлом.

– Чемпион «Формулы-1» Себастьян Феттель каждой своей гоночной машине дает женское имя и, по его признанию, разговаривает с ней даже во время гонки. Что значит для тебя твоя Fabia? Это просто машина?

– Просто машина – это стиральная машина, а гоночный автомобиль – целый организм. Его надо чувствовать, только так можно добиться успеха. Я люблю все свои автомобили: посмотрите на тот, на котором я езжу по обычным дорогам, – он всегда в идеальном состоя-

нии. И что бы быть в этом уверенным, никого не пускаю за его руль.

– В прошлом декабре ты соревновался с лучшими гонщиками планеты в «гонке чемпионов». Каково было выходить на старт против Феттеля и Михаэля Шумахера?

– Я не могу вспоминать об этом без улыбки. Было очень круто. Я соревновался с этими быстрыми парнями – это воспоминания на всю жизнь... Когда я только приехал в Дюссельдорф и у нас начались первые тренировки, я сильно нервничал: «Как же так, ведь они герои, а я просто парень из маленькой чешской деревни...» Но в итоге я освоился. Они – обычные люди.

– Ты был напарником российского гонщика Виталия Петрова по Славянской сборной. Как он тебе?

– Он отличный парень, мы сразу поладили. Виталий – быстрый гонщик и не уступит никому и сантиметра. Очень талантливый пилот.

– После гонки он сказал, что из всех автомобилей ему больше всего понравилась именно раллийная Fabia S2000.

– Да! Я думаю, у многих были схожие ощущения. Наша Fabia вообще отличный автомобиль: ты получаешь наслаждение, когда пилотируешь, даже на такой узкой и медленной трассе, как на стадионе в Дюссельдорфе. И со стороны машина смотрится очень красиво. Я думаю, она понравилась абсолютно всем.

– Тебе за относительно короткое время удалось выступить на множестве именитых ралликарпов: Peugeot 207, Mitsubishi Lancer Evo, Ford Focus RS, Toyota Corolla, Citroen C2, Fiat Grande Punto, ŠKODA Octavia WRC, ŠKODA Fabia S1600 Kit Car, WRC и S2000. Какой из них ты бы выделил?

– Тот, на котором выступаю последние четыре года. Мне посчастливилось доводить Fabia S2000 с самого его рождения. Помню, как только сел за руль тогда еще прототипа в 2008 году, сразу понял, что это будет великолепный болид. Так и получилось – все свои главные победы я завоевал именно на нем.





## ŠKODA в ралли надолго

Михал Храбанек, шеф спортивного подразделения ŠKODA Motorsport, рассказал о ближайшем будущем команды, ее новобранцах, перспективах ралли и неповоротливости ФИА.

Как водится, не дожидаясь окончания серии IRC, ŠKODA Motorsport третий раз подряд завоевала золото в зачете марок. А пилоты на 280-сильных чешских хэтчбеках, подтвердив реноме лидеров, досрочно стали чемпионами IRC и ERC. Учитывая, что год назад первый номер младоболеславской команды Юхо Хяннинен параллельно выиграл чемпионат мира в зачете S-WRC, у команды из Млада-Болеслава уже не осталось непокоренных вершин. Только чемпионат мира. Не пойдут ли чехи по пути компаний Ford и MINI, которые в разгар финансового кризиса свернули свои раллийные программы?

– Михал, поздравляю вашу команду с третьим титулом IRC! Вы уже определились с планами на следующий сезон?

– Признаться, когда ФИА официально объявила о слиянии IRC и чемпионата Европы, нам потребовалось некоторое время, чтобы принять решение по поводу планов на сезон.

– Но раллийная программа ŠKODA Motorsport в любом случае будет продолжена?

– Да, конечно! Мы не видим причин, чтобы ее прекращать.

– Что будет для вас более ценным – чемпионат Европы или новый мировой зачет WRC-2, где может







*участвовать любая полноприводная техника, помимо, собственно, ралликаров WRC?*

– Гонки чемпионата Европы грамотно организованы и хорошо освещаются, но и WRC-2 открывает для нас новую возможность проявить себя. Мы обязательно изучим ее, но нам потребуется время, чтобы обсудить все варианты с организаторами обеих серий.

*– На Rallye Sanremo 1600-кубовая турбированная Fiesta имела ощутимое преимущество над 2-литровой атмосферной «фабией». Вас это не беспокоит, или дело все же не в технике?*

– Очевидно, что машины с 1,6-литровыми турбодвигателями становятся все лучше и лучше. Дело не только в характеристиках моторов – прогресс касается и автомобиля в целом. Не забывайте, что все сегодняшние 1600-кубовые турбомашины – производная от автомобилей категории WRC! Fiesta RRC продолжает совершенствоваться вслед за Fiesta WRC. К тому же эта модель в спорте сама по себе более новая, нежели наша или Peugeot 207 S2000. С 2009 года, когда наша Super 2000 впервые вышла на трассы ралли, было построено более полусотни ралликаров. Цена нового автомобиля пропорциональна числу «лошадей» под капотом – за 280 л.с. придется выложить €280 тыс., и желающие стоят в очереди.

*– С 2013 года ФИА допускает в международные серии автомобили более доступной полноприводной категории R5. Нет ли у ŠKODA планов относительно строительства турбомашин?*

– Мы продолжим выступления с 2-литровой «фабией», поскольку не считаем необходимым разработку для нее нового двигателя. Вспомните, мы начали выступать в категории Super 2000 три года назад, и только в следующем сезоне этому проекту исполнится пять лет. Отпразднуем этот маленький юбилей и только потом, на свежую голову, будем думать о новой технике.

*– Но если вы повремените с гоночными разработками до выхода в свет обновленной серийной «фабии» – а это случится не ранее 2014 года, то соперники могут вырваться слишком далеко...*

– Решение по началу работы над новой спортивной моделью зависит не от нас, а от того, когда появится серийная версия машины. Это обычная ситуация – ког-







да на трассе соревнуются более молодые и более старые разработки, ничего критичного здесь нет. Да, может быть, в будущем сезоне Fabia S2000 будет не столь непобедимой, как раньше. Но в том, что она останется вполне конкурентоспособной, я уверен.

– Все мы знаем, что процесс разработки нового спортивного автомобиля достаточно длинный – у некоторых производителей он занимает год и больше.

– Все, что я могу вам сказать сейчас, – мы еще не начали работу над новым автомобилем, хотя уже серьезно думаем над этим. Повторюсь – у ŠKODA нет планов по свертыванию своей гоночной программы.

– На прошлогоднем этапе чемпионата Европы в Польше вы попробовали в своем составе нового пилота – чемпиона Финляндии Эсапекку Лаппи. Каковы дальнейшие перспективы у этого сотрудничества?

– Эсапекка – весьма талантливый пилот. Мы очень довольны первыми плодами сотрудничества: Лаппи убедительно выиграл польское ралли, хотя никогда прежде не выступал на этих дорогах. Уверен, наше сотрудничество и впредь будет плодотворным.

– Помимо машин для категории Super 2000 многие автопроизводители строят и более доступную раллийную технику с приводом на одну ось. У ŠKODA стараниями «частников» появилась Fabia R2, но насколько самому заводу интересны подобные проекты?

– Очень жаль, что ФИА до сих пор не может предложить хорошей категории для «маленьких» машин. Класс R2 базируется на атмосферном 1600-кубовом двигателе, но чтобы пересчитать всех автопроизводителей, предлагающих гражданские версии с атмосферными моторами данного объема, хватит пальцев одной руки. Будущее в автомобилестроении – за моторами меньшего рабочего объема. Я имею в виду 1200, 1400 «кубиков». Но, увы, для таких машин сегодня нет своей раллийной категории. Задача ФИА на будущее – создать класс, идентичный по требованиям категории R2, но уже под новые двигатели. WRC уже перешли от двухлитровых двигателей к 1600-кубовым. Это очевидный тренд, и низшие раллийные классы должны повторить этот шаг по «даун-сайзингу».







## Чемпионская поступь

Такое трудно забыть, но еще труднее преумножить – раллийный сезон-2012 был для ŠKODA как никогда урожайным на "золото". Пилоты на "суперфабиях" победили в шести национальных и трех международных чемпионатах. И несмотря на уход самого результативного экипажа в нужно в истории ŠKODA Motorsport у команды есть все, чтобы продолжить свою победную поступь.





Что ж, перевернута еще одна страница истории марки. Она, бесспорно, была золотой – столько медалей и кубков высшей пробы "шкодовки" еще не завоевывали. Чешская команда не просто третий раз кряду выиграла IRC в обоих зачетах, но и стала самой успешной маркой в 7-летней летописи "челленджа". Андреас Миккельсен и Ола Флоэне отстояли свой титул 2011 года, став единственными двукратными триумфаторами серии. Юхо Хяннинен и Микко Марккула также провели сезон "на ура", с первой же попытки "взяв" чемпионат Европы по ралли. Ян Копецки и Павел Дресслер тоже выполнили командную установку на 100%, завоевав "золото" домашнего, чешского чемпи-

Честь марки в Rallye Monte-Carlo отстоял Зепп Виганд, умудрившийся на Fabia S2000 не только выиграть зачет WRC-2, но и растолкать локтями автомобили заводских команд, пробившись на восьмое место "абсолюта"

оната. Приятным бонусом стали награды высшей пробы в APRC – раллийном чемпионате Азиатско-Тихоокеанского региона. Кроме того, сильнейшими раллистами своих стран стали выступавшие на Fabia S2000 австриец Раймунд Баумшлягер, немец Марк Валленвайн, словенец Алекс Хумар, болгарин Димитар Илиев и "турок" (на самом деле итальянец с турецкой лицензией) Лука Розетти. Всего за четыре сезона существования "суперфабий" пилоты завоевали на них 18 чемпионских титулов в национальных чемпионатах. Но подиумное шампанское выпито, кубки сданы в музей, страница летописи перевернута. Теперь все будет по-другому.



### Смена поколений

Во-первых, потому, что серия IRC, последние пять лет бывшая главной целью "бело-салатовых", упразднена. Точнее, слилась с чемпионатом Европы ERC. Во-вторых, потому, что команду покинул ее самый результативный экипаж: Юхо Хяннинен и Микко Марккула решили сосредоточиться на стартах в чемпионате мира WRC. За четыре года выступлений в цветах ŠKODA Motorsport финны стали чемпионами IRC (2010 год), S-WRC (2011) и ERC (2012). Первыми и одновременно последними, кому удалось сделать подобный хет-трик. «Я бы хотел поблагодарить Юхо и Микко за блестящие результаты,





продемонстрированные ими в составе заводской команды ŠKODA, – прокомментировал смену поколений Михал Храбенек. – Вместе мы добились многого, а их экипаж стал одним из самых успешных за всю раллийную историю марки. Желаем им побед и новых достижений!»

В свою очередь Хяннинен поблагодарил команду за доверие и надежное партнерство: «Это были лучшие четыре года в нашей жизни. Мы никогда не забудем предоставленную нам возможность и хотим поблагодарить команду за полученный неоценимый опыт. ŠKODA Motorsport помогла нам вырасти в профессиональном

Отличным дополнением к "золоту" Яна Копецки в Janner Rallye стала "бронза" 53-летнего Раймунда Баумшлягера, 10-кратного чемпиона Австрии и давнего поклонника "шкодовок"

плане и одержать множество великих побед. Мы благодарны за каждый момент, проведенный в составе этой выдающейся команды». Как и подобает доверяющим друг другу партнерам, финны заранее предупредили руководство команды о своем уходе, чтобы команда не оказалась обезглавленной. Поэтому уже летом босс





"бело-салатовых" Михал Храбанек сделал выбор в пользу "молодых да ранних" Эсапекки Лаппи и Янне Ферма. То есть задолго до феноменальной серии побед на всех семи этапах прошлого года чемпионата Финляндии-2012, после которого Лаппи и Ферма называли «раллийной надеждой Суоми». Первая совместная гонка – этап чемпионата Европы Rajd Polski – только подтвердил правильность выбора: новоиспеченные чемпионы Финляндии на незнакомой им "фабии" в одни ворота выиграли ралли, в котором никогда ранее не стартовали. Главная задача Эсапекки и Янне на нынешний сезон –



набираться опыта, изучая особенности Fabia Super 2000, раллийные трассы чемпионата мира и нюансы работы в заводской команде. Поэтому для них запланированы несколько стартов во вновь учрежденном чемпионате WRC-2, в котором участвуют полноприводные ралликары с 2-литровыми атмосферными моторами.

«Стать частью заводской команды – заветная мечта каждого пилота, – светился осенью от радости 21-летний Лаппи. – Fabia Super 2000 – это лучший автомобиль в своей категории, преимущества которого оставляют конкурентов далеко позади. Мы с Янне очень ценим такую возможность и сделаем все, чтобы стать достойными членами столь успешной команды».

### Rallye Monte-Carlo

Боевым крещением для новобранцев стало культовое Rallye Monte-Carlo, в котором ни пилот, ни штурман раньше участия не принимали. Но волков бояться – в лес не ходить: именно здесь в 2009-м состоялось возвращение в большие гонки кардинально обновленной команды ŠKODA Motorsport и дебют с иголки новые "супер-фабий".

«Мы очень ждем начала гонки, – излучал юношеский оптимизм Лаппи. – Rallye Monte-Carlo считается по-настоящему сложным этапом, но это и потрясающий опыт. Это выступление станет для нас истинным испытанием, ведь одержать победу в таком сложном ралли – мечта каждого пилота».

Но не даром самое старое ралли мира считается самым коварным и непредсказуемым. Резкие смены





погоды, снегопады, дожди и неизменный туман максимально ухудшили и без того ограниченную видимость во время вечерних этапов, а выбор шин и вовсе превратили в лотерею. Типичная картина "монашеской рулетки" – спецучасток, начинающийся в предгорье и поднимающийся вверх. На старте относительно сухо, но по мере подъема асфальт становится мокрым из-за дождя. Ближе к середине дистанции автомобили едут уже по льду, а финишируют в окружении сугробов. И нет ничего удивительного, что Лаппи, понесшейся вперед, как будто ралли закончится через пару допов, сошел. На первом спецучастке он был 12-м и лучшим в классе, но уже тогда серьезно приложил "шкотовку" в одном из поворотов.

Главное изменение в команде – смена поколений. Самый результативный дуэт в истории ŠKODA Motorsport – Юхо Хяннинен и Микко Марккула – уступил место своим землякам и "главной надежде Суоми" Эсапекки Лаппи и Янне Ферму. 22-летний Лаппи в прошлом году выиграл все семь этапов домашнего чемпионата

Развязка наступила на CY2 – финн еще раз стукнул автомобиль. Увы, по регламенту у класса WRC-2 нет системы Superally, позволяющей стартовать после пропуска нескольких допов, потраченных на ремонт. Лиха беда начало?





### Janner Rallye

А вот перед первым номером "бело-салатовых", экипажем Ян Копецки-Павел Дресслер, стоит вполне конкретная задача – выиграть "объединенный" с IRC чемпионат Европы. По словам Яна, главным приоритетом для экипажа было остаться в команде: "Мы вновь готовы выступать, полагаясь на ту неоценимую поддержку, которую мы получаем в ŠKODA Motorsport. И сделаем все возможное, чтобы продолжить серию блестящих побед нашей команды в соревнованиях будущего года». И чехи не ударили в грязь лицом, выиграв самое первое ралли 2013 года – Janner Rallye, которое по совместительству является еще и стартовым этапом чемпионатов Австрии



и Чехии. Что австрийские, что французские Альпы в январе – настоящий ад для синоптиков. А юбилейное, тридцатое издание "январского ралли" вообще прошло при поистине экстремальных погодных условиях – прогноз погоды менялся по несколько раз за день. Снег на открытии и дождь в два других дня сделали выбор покрышек главным слагаемым победы. Достаточно сказать, что из-за переменчивых дорожных условий победы на 18 спецучастках отпраздновали сразу семь разных экипажей.

Впрочем, нужно знать тактику Копецки, который старался понапрасну не рисковать на скользких покрытиях и позволял горячим головам пикироваться за локальные победы на спецучастках. Выиграв стартовый доп, он намеренно "ушел в тень", показывая время в первой пятерке. Но ровно такое, какое позволило бы чеху оставаться лидером. «Это ралли оказалось чрезвычайно сложным из-за весьма переменчивых погодных условий. Борьба действительно была напряженной, – прокомментировал ход гонки Копецки. – Мы хорошо стартовали, предполагая, что легко завоюем победу, но прокол практически разрушил наши надежды". На СУ15 "фабия" под первым стартовым номером проиграла разом минуту, откатившись на третье место. Места и времени для тактических игр не осталось, и чехи максимально взвинтили темп. И за три оставшихся спецучастка под проливным дождем разобрались сначала с 10-кратным чемпионом Австрии Раймундом Баумшлягером на такой же "фабии", а затем и с Брианом Буффье на Peugeot 207 S2000. На финише главных соперников по IRC последних лет разделили жалкие полсекунды.



# ŠKODA Motorsport



## 30. Internationale Jänner Rallye

1-й этап, 4-5 января,  
Фрайштадт (Австрия).

Состоялось 18 СУ протяженностью 248,46 км.

Стартовало 54 экипажа, классифицировано 33.

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	2:35.45,3
2	Б.Буффье/О.Фурнье	Peugeot 207 S2000	+0,5
3	Р.Баумшлягер/К.Виха	ŠKODA Fabia S2000	+1.18,1
4	В.Пех/П.Угел	Mini JCW Works S2000	+2.47,0
5	Б.Харрах/ Л.Вельзершаймб	Mitsubishi Lancer Evo IX	+3.31,8
6	К.Каetanович/Я.Баран	Subaru Impreza R4	+3.32,9
7	Ф.Делекур/Д.Савиньони	Peugeot 207 S2000	+5.21,2
8	Я.Орсак/Д.Шмейдлер	Mitsubishi Lancer Evo IX	+6.33,7
9	Я.Тарабус/Д.Трункат	ŠKODA Fabia S2000	+7.56,0
10	П.Валушек/Л.Костка	Peugeot 207 S2000	+8.11,8

## Личный зачет чемпионата Европы ERC

	Экипаж	Автомобиль	Очки
1	Я.Копецки/П.Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	38
2	Б.Буффье/О.Фурнье	Peugeot 207 S2000	31
3	Р.Баумшлягер/К.Виха	ŠKODA Fabia S2000	23
4	В.Пех/П.Угел	Mini JCW Works S2000	20
5	Б.Харрах/ Л.Вельзершаймб	Mitsubishi Lancer Evo IX	16
6	К.Каetanович/Я.Баран	Subaru Impreza R4	12
7	Ф.Делекур/Д.Савиньони	Peugeot 207 S2000	
8	Я.Орсак/Д.Шмейдлер	Mitsubishi Lancer Evo IX	
9	Я.Тарабус/Д.Трункат	ŠKODA Fabia S2000	
10	П.Валушек/Л.Костка	Peugeot 207 S2000	



## Rallye Monte-Carlo

1-й этап, 16-19 января,

Валанс (Франция) и Монте-Карло (Монако).

Состоялось 16 СУ протяженностью 425,93 км.

Стартовало 73 экипажа, классифицировано 45.

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	С.Лоэб/Д.Элена	Citroen DS3 WRC	5:18.57,2
2	С.Ожье/Ж.Инграссиа	Volkswagen Polo R WRC	+1.39,9
3	Д.Сордо/К.Дель Баррио	Citroen DS3 WRC	+3.49,0
...8	З.Виганд/Ф.Кристиан	Škoda Fabia S2000	+29.34,5
...36	Р. аль Кетби/К. Хепперли	Škoda Fabia S2000	+55:33.0

## Личный зачет чемпионата мира WRC-2

	Экипаж	Автомобиль	Очки
1	З.Виганд/Ф.Кристиан	Škoda Fabia S2000s	40
2	Ю. Протасов/К. Сикк	Subaru Impreza WRX STi	27
3	Я. аль Раджи/М. Опп	Ford Fiesta RS WRC	25
...6	Р. аль Кетби/К. Хепперли	Škoda Fabia S2000	16

## Командный зачет WRC-2

	Команда	Очки
1	ŠKODA Auto Deutschland	43
2	Symtech Racing	30
3	Yazeed Racing	25



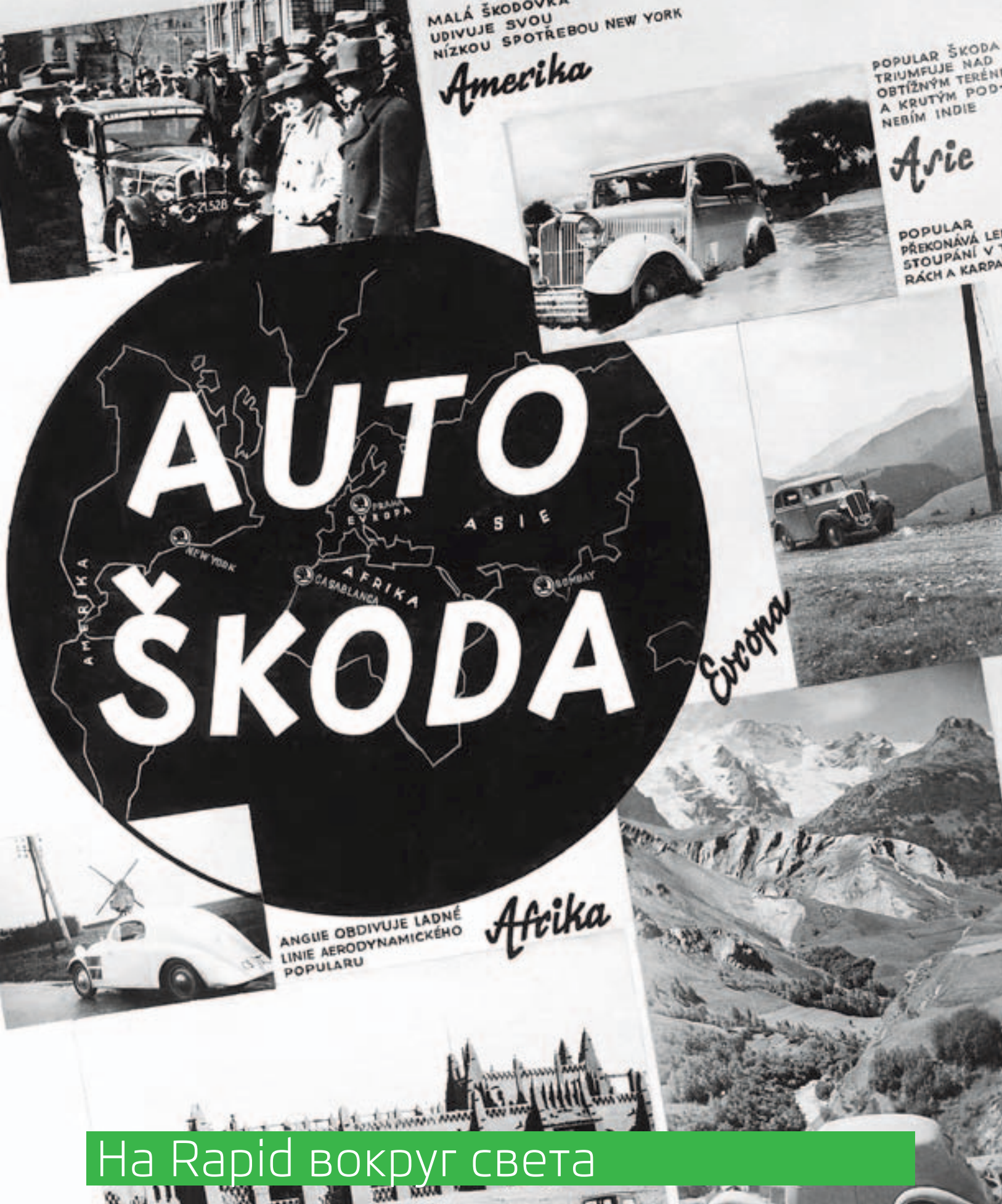
# История



На Rapid вокруг света

Прага-Бомбей-Йокогама-Нью-Йорк-Прага





## На Rapid вокруг света

Вы бы отправились завтра в кругосветное путешествие на автомобиле? А на малолитражке? А вот в 1936 году два пражских смельчака, оседлав Rapid, за 97 дней обогнули мир.





25 апреля 1936 года вокруг пражского автоклуба было как никогдалюдно. Но героями проводов были не заводские экипажи, отправляющиеся на очередное ралли, а скорее, наоборот. Ни Богуслав Ян Прохазка, ни Индрих "Инда" Кубяса не были широко известны даже в узком кругу автомобилистов. И не являлись профессиональными путешественниками – для обоих это был первый визит за пределы Европы. Но приятелей объединила необычайно дерзкая мечта – «путешествие на 360 градусов», как говорят чехи. То есть желание обогнуть земной шар.

Причем на скромном «Рапиде», которым уже два года пользовалась семья Прохазки. 2-дверный седанчик встал на конвейер двумя годами ранее и зарекомендовал себя как неприхотливый автомобиль для водителей со средним достатком.

Источником вдохновения для обоих стал герой жюльверновского романа «Вокруг света за 80 дней» Филеас Фогг. Если помните, лондонский эсквайр на пару со своим камердинером Паспарту обогнул планету за 80 дней, выиграв крупное пари. По словам "Инды", в детстве он прочитал этот роман не меньше десятка раз. В тандеме "физиков и лириков" Кубяс был классическим физиком. Механик с "золотыми руками" и отличный водитель отвечал за подготовку автомобиля, закупку необходимого снаряжения и прокладку маршрута. Движущей силой путешествия был Богуслав, совладелец успешного в те годы пражского Autoklub Garáž. Как и всякий истинный автомобилист, он обожал путешествия и, едва купив в марте 1934 года один из первых экземпляров Rapid, успел исколесить пол-Европы. В частности, съездил на чемпионат Европы по футболу в Рим и на старт Rallye Monte-Carlo в Монако. Плюс первым покорил на серийной легковушке горную вершину Снежка (1602 м над уровнем моря), самую высокую точку Чехослова-

кии. Прохазка взял на себя оформление виз, бронировку билетов на пароходы, поиск меценатов. И, выражаясь современным языком, пиар-составляющую путешествия. Благо, что Богуслав был независимым журналистом, который свободно владел английским и писал даже для американских еженедельников.

### Прага-Москва-Прага

Сейчас кажется парадоксальным, но изначально ни их затея не привлекла особого внимания. Отчасти по вине Прохазки, задекларировавшего промежуточным финишем столицу СССР. И многие решили, что маршрут пройдет по "пути наименьшего сопротивления" – через Варшаву и Минск. Смелчаки не спешили объясниться – из-за проволочек с визами им уже раз пришлось перенести старт, и разрешения на проезд некоторых стран они не получили даже к моменту старта. Плюс все более тревожной становилась ситуация на Дальнем Востоке, так что оба были готовы к изменению маршрута. Первоначально он пролегал через Германию и Бельгию во Францию, оттуда пароходом в США. Северо-Американские Соединенные Штаты путешественники планировали пересечь по 40-й параллели и снова сесть на пароход – в Японию. Оттуда в ныне несуществующий Маньчжоу-Го и через Владивосток и Сибирь в Москву. Ну а там до родной Чехословакии всего ничего. Если бы по ходу поездки подоспели визы, путешественники планировали заглянуть в "настоящий" Китай и Монголию (а не прояпонский Маньчжоу-Го). "Когда мы прощались с друзьями перед зданием пражского автоклуба, – вспоминал Богуслав первый день путешествия, – большинство считало, что мы отправляемся в 2289-километровый нон-стоп до Москвы и обратно. О наших истинных намерениях можно было догадаться только по присут-



ствию среди провожающих представителей некоторых посольств". Но виз все не было, и смельчаки в последний момент вместо Парижа взяли курс на СССР, сделав небольшую "представительскую" петлю через Германию, Польшу и Латвию. В конечной редакции маршрут выглядел следующим образом: Прага-Москва-Баку-Пехлеви-Тегеран-Бомбей-Цейлон-Сингапур-Гонконг-Шанхай-Кобе-Йокогама-Гонолулу-Вайкики-Сан-Франциско-Нью-Йорк-Шербур-Париж-Нюрнберг-Пльзень-Прага. Итого ровно 27,6 тыс. км.

### Удаленный сервис

Итак, на чем же отправились в столь экстремальный путь поклонники творчества Жюль Верна? Они обратились ко всем основным производителям, у кого в программе были небольшие автомобили. Небольшие настолько, что их можно было бы своими руками поставить на бок для ремонта или вытолкать из снега. Помимо ŠKODA они обошли офисы Aero, Jawa, Praga и даже съездили на оружейные заводы Ceska Zbrojovka в Брно, где выпускались малолитражки Disk и Z. И везде полу-

Источником вдохновения для обоих путешественников стал Филеас Фогг, герой жюльверновского романа «Вокруг света в 80 дней»

чили отказ. Не в последнюю очередь потому, что в Чехословакии из-за высоким таможенных пошлин на импортные авто

цены на отечественную технику были в среднем в два раза выше, чем в соседних Германии, Австрии и Венгрии. Но ŠKODA пообещали всестороннюю помощь как в подготовке автомобиля и оформлении необходимых документов, так и в плане удаленного сервиса. Торговые представители чешской марки в тех странах, через которые пролегал маршрут путешествия, были готовы оказать всестороннюю помощь пражским странникам. Руководство завода увидело в пробеге отличный маркетинговый ход: в те времена "кругосветки" представляли собой, скорее, небольшие военные операции с колонной сопровождающей техники. Здесь же двое любителей на абсолютно серийной малолитражке, навьюченной скарбом. Согласитесь, такое запоминается надолго.

### Все гениальное – гениально

Внешне это была обычная малолитражка, коих в те годы выпускалось превеликое множество. Классическая внешность, классическая компоновка, классиче-





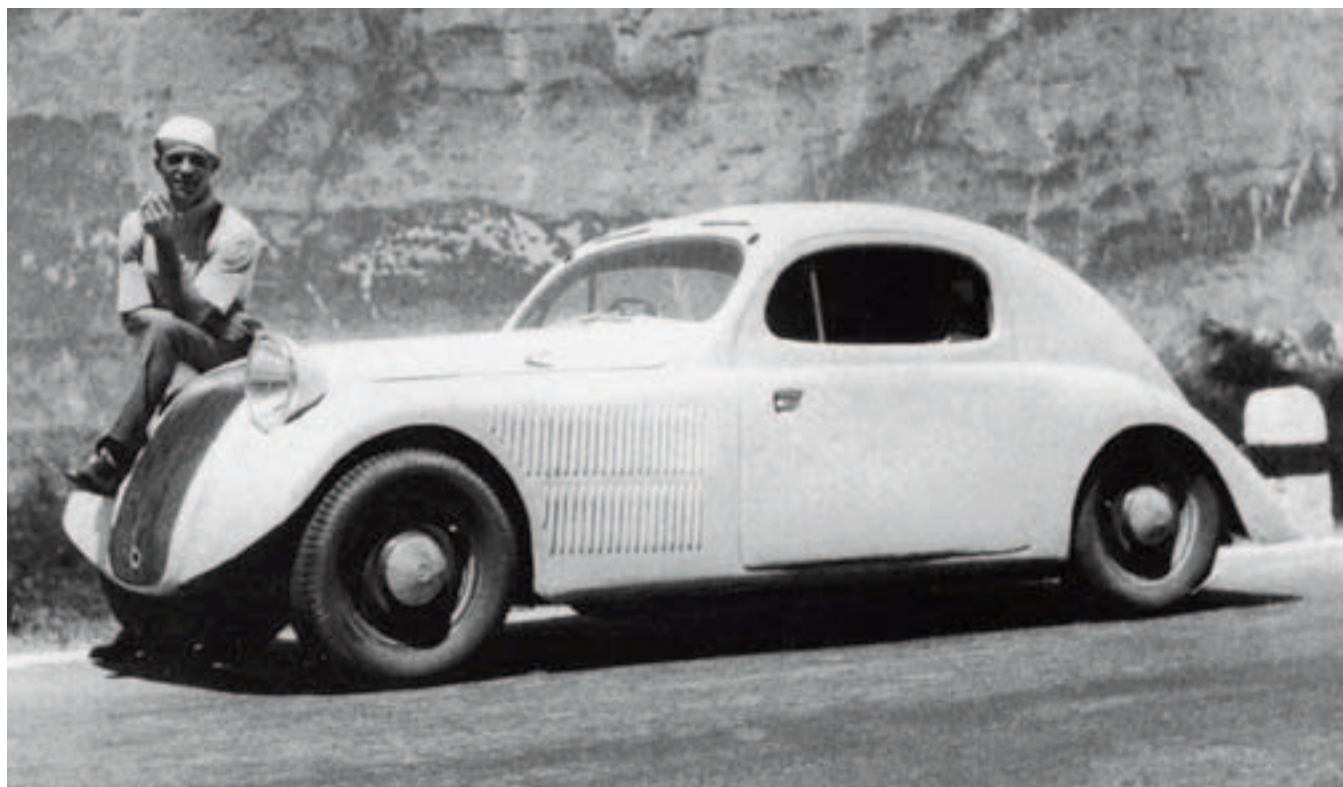
ский двухдверный (со стационарными стойками) кабриолет. Бесхитростный 1,4-литровый 31-сильный моторчик и 3-ступенчатая коробка передач. А вот в плане конструкции шасси Rapid (заводской код 901) был уникален даже на фоне других "шкотовок": вместо хрестоматийной для той поры лестничной рамы у нее была куда более передовая хребтовая. Но не как у Tatra, а «раздваивающаяся» спереди, словно язык у змеи, на два лонжерона. В центральной трубе рамы вращался карданный вал, на ее конце – задний редуктор, прямо к которому крепились рычаги задней независимой подвески. Над ними – поперечная рессора. Вместо нижних рычагов передней подвески – также привет от гужевого транспорта.

Зато 4-местный кузов (сейчас бы сказали 2+2) весил всего 520 кг и был не такой уж обузой для мало-мощного моторчика. Единственным минусом такой архитектуры, помимо ее сложности и дороговизны, была неважная кинематика поперечных рессор: из-за одного-

Дилеры марки ŠKODA тех стран, через которые проходил маршрут путешествия, были готовы оказать всю необходимую помощь

единственного крепления по центру они работали только четвертями эллипса и при попадании в большую яму частенько лопались. Так что первым пунктом в списке запчастей у "Инды" были листы рессор. Впрочем, у конкурентов в плане жесткости было еще плачевней.

И все-таки самым оригинальным решением стала схема transaxle – отнесенная к заднему редуктору коробка передач. Подобное решение и сейчас достаточно редкое, из поколения в поколение (а не от случая к случаю) встречающееся разве что в спорткарах Ferrari да у Chevrolet Corvette. Кстати, именно данной схеме приписывают секрет успеха экипажа на Popular Special, занявшего в январе 1936 года второе место в классе на Rallye Monte-Carlo. Ведь transaxle позволял добиться паритет-











ной развесовки, архиважной на заледеневших альпийских серпантинах.

Хотя на самом деле "шкотовские" конструкторы выбрали столь экзотическое решение, дабы сделать крохотный салон хоть немного просторней. Именно простором объясняется выбор кабриолета. Хотя Богуслав мог себе позволить обтекаемое купе Rapid Six (см. фото на стр. 43) с форсированным до 50 л. с. мотором и приличной "максималкой" в 140 км/ч. Но у "спортсмена" был только 2-местный кузов и крохотный багажник, занятый запаской. В то время как для путешественников полезное пространство было одним из приоритетов. Даже в их открытой версии кузов был откровенно тесным, предназначенным для коротких городских, максимум пригородных поездок. Почти вертикальные руль и спинки сидений, тесный и смещенный к центру педальный узел с совсем уже иезуитским расположением заводной кнопки, выполненной в виде педали-патрона, торчащей из моторного щита. Плюс руль справа, в то время как абсолютное большинство стран, через которые пролегал маршрут, были правосторонними. Леворульной Чехословакия стала только "в приказном порядке" – после аннексии в 1938 году Германией.

Путешественники мечтали не только обогнуть земной шар, но и рассказать миру о молодом чехословацком государстве, едва появившемся на карте мира

### Экзамен на профпригодность

Перед самым стартом Rapid прошел тщательный контроль Пражского автоклуба, который зафиксировал все отличия от серийной модели. И опломбировал основные узлы вроде головки блока и корпуса КП. Наиболее значимым "улучшением" стал дополнительный бензобак на 100 литров, призванный увеличить автономность движения до 1000-1100 км. Дело в том, что в те времена далеко не во всех странах Азии были АЗС вдали от портов или столиц. В списке изменений также значились противотуманные фары и гидравлические тормоза, необходимые для движения в первую очередь в горной местности. По словам Берта, сына Прохазки, "Инда" увеличил дорожный просвет то ли с помощью проставок, то ли поиграв с длиной пружин. Но поскольку кабриолет был загружен по самую крышу, инспекторы автоклуба изменения клиренса не заметили.

Отдельно отмечалось, что импортными у "рапида" были только магнето, тормоза, амортизаторы, электропроводка и радио. Как для тех лет, когда чехословацких авто на 85% состояли из импортных комплектующих, локализация получалась колоссальная. Дело в том, что у Богуслава имелась «идея-фикс» – рассказать миру о молодом чехословацком государстве, едва появившемся на карте мира. Еще студентом он попал в Нью-Йорк и был немало удивлен тем, что мало кто слышал о его Чехословакии. Героем детства для Прохазки стал итальянский граф Скипион Боргезе, который в 1907 году выиграл марафон Пекин-Париж на автомобиле Italia. И он хотел так же, как и граф, на всем пути прославлять имя родной страны. Тем более что, в отличие от Италии, о существовавшей менее 20 лет Чехословакии мало кто знал даже в 1936-м.



Каким-то волшебным образом Кубяс уместил в Rapid радиостанции, фото- и кинокамеру, сигнальные ракеты и противогазы, телескоп и другие астрономические инструменты, палатки, спальные мешки, матрасы, надувную ванну, тропические шлемы, консервы (одним из спонсоров стала шоколадная фабрика) и многое другое. Берт Прохазка утверждает, что в автомобиле имелось "секретное отделение, поскольку отец боялся бандитов. Особенно торговцев наркотиками в пакистанской части Белуджистана, которые контролировали (и до сих пор контролируют. – прим. авт.) все дороги". Арсенал состоял из двух пистолетов и – ни много, ни мало – пистолет-пулемета системы Томпсона. Так что, как видим, визит в Брно на Česka Zbrojovka был не безрезультатным.



### Back to USSR

Только стартовав, путешествие едва не закончилось на советской границе. Несмотря на все необходимые для проезда документы (визы и рекомендательные письма), бдительные товарищи пограничники сначала день дозванивались в чехословацкое посольство и соответствующие органы, затем еще день ждали инструкций.

В итоге Прохазке и Кубясу выделили сопровождение. Но не для беспрепятственного проезда и возможности нагнать драгоценное время, а чтобы гарантировать передвижение исключительно в темное время суток. "Чтобы мы не увидели чего лишнего, – вспоминал в кругу семьи Прохазка-ст. – Мы выбрали достаточно насыщенный маршрут: Ленинград, Москва, Киев и далее крюк через Крым в Грузию и Армению. И Советы заподозрили нас в шпионаже". И, нужно заметить, у них были на то основания. В середине 30-х крохотная Чехословакия вообще и ŠKODA в частности активно вооружали как ČSLA – "чехословенскую армаду", так и армии Германии и СССР. Кроме того, Богуслав писал как для своих, так и для английских и американских журналов и был европейским корреспондентом детройтского еженедельника American Motor.

Вот как Богуслав описывал свои впечатления о СССР: "Большинство встретившихся нам в России простых людей были неопрятны и ходили в лохмотьях. Крестьяне, где бы мы ни останавливались, преодолев





# STA KOLEM SVĚTA ZA 97

NI JÍZDA B. J. PROCHÁZKY A J. KUBIASE NA "ŠKODA-

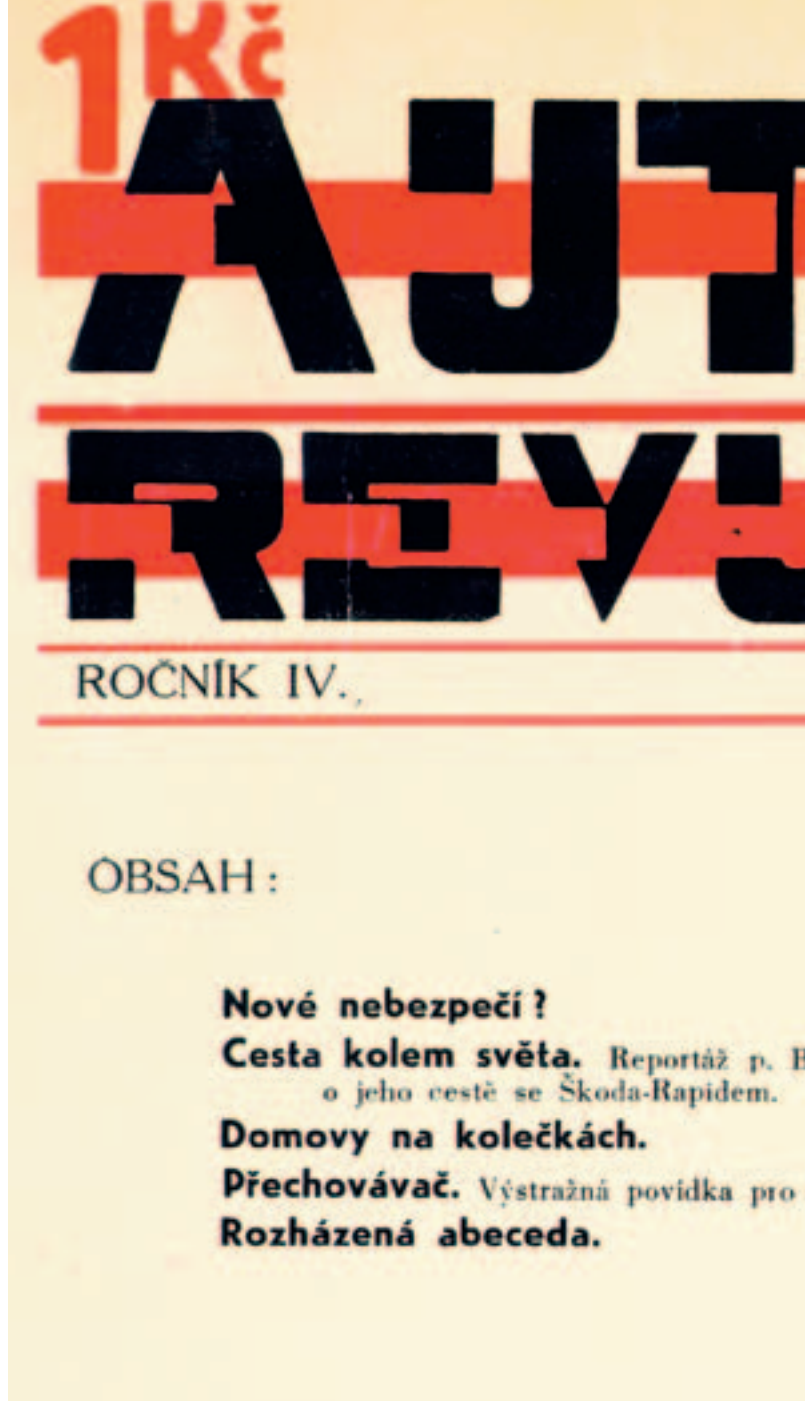




начальную робость, первым делом просили хлеба". "...Жизнь в гостинице также не легко забыть. Каждое ведро воды в ванне должно было оплачиваться отдельно". "Сносная еда в гостинице стоит дороже, чем в самых дорогих отелях Нью-Йорка, Лондона или Парижа...". По словам Брета, его отец был уверен, что асфальтированные дороги не строятся с умом, из оборонительных соображений. Мол, в случае вторжения единственным способом замедлить продвижение врага были плохие дороги. "И они действительно были несносными: ужасно пыльными летом, а весной превращались в сплошную грязь, – продолжает цитировать отца Прохазка-мл. – Путешественникам частенько приходилось использовать железнодорожные пути, потому что дороги были непроходимы".

Большинство встретившихся нам в России простых людей ходили в лохмотьях. Крестьяне первым делом просили хлеба

Впрочем, уже к середине путешествия чехи были рады любым очагам комфорта, поскольку при пересечении Закавказья, Ирана, Пакистана и Малайзии им приходилось спать в машине и питаться консервами. А вот недостатка в общении они не испытывали. Особенно "досталось" путешественникам в радушной Индии. По словам Индриха, "...ехать быстрее 40 км/ч не представлялось никакой возможности. И не только из-за особенностей соблюдения правил дорожного движения (точнее их игнорирования. – прим. авт.), но и из-за колоссального интереса. Увидев среди различных флагов на капоте чехословацкий триколор, простые люди спешат узнать что-либо о нашей стране". В Бомбее чехи погрузились на пароход и взяли курс на Китай – еще в Тегеране их догнали необходимые для проезда документы. Кстати, связь с европейскими и американскими СМИ Прохазка держал не столько посредством телеграфа, сколько благодаря чехословацким посольствам. Так, в Тегеране в честь путешественников был дан прием на 300 человек, который посетил даже министр внутренних дел Ирана, что в дальнейшем здорово облегчило передвижение по этой стране.





# АВТОМОБИЛЬ

# ЖЕ

ČÍSLO 10.

B. J. Procházky

o všechny dobráky.



## Обратный путь

Но действительно проще стало только в Соединенных Штатах. Так, 5250 км пути из Сан-Франциско до Нью-Йорка Rapid преодолел за 100 часов и 55 минут, то есть за 4 дня, 4 часа и 55 минут. И это при том, что первым делом после десантирования на восточном побережье Индрих зарулил на станцию технического обслуживания и самолично провел капитальное ТО. В нью-йоркском Lexington Hotel могущественная AAA (Американская автомобильная ассоциация) подтвердила сохранность всех пломб и устроила банкет, на котором Прохазка получил золотую медаль (сейчас уже трудно понять, за что) и серебряную карту мира как путешественник, объехавший вокруг света менее чем за 100 дней. А ведь до Праги нужно было преодолеть почти такой же путь. Хотя изначально в Чехословакии мало кто верил в успех соотечественников, самой громкой была, разумеется, вечеринка родном для Прохазки и Кубяса городе. От самой чехословацкой границы и вплоть до здания Пражского автоклуба путешественников сопровождали около сотни автомобилей болельщиков. Спикером вечера стал сам президент ŠKODA

Auto Works инженер Хрдличка, а у стойки регистрации пел самый популярный на тот момент пражский солист Хара Поспишил. Все пространство перед зданием клуба было заполнено, и чтобы дойти до дверей, Богуславу и Индриху понадобился полицейский эскорт.

Автомобиль был тщательнейшим образом проинспектирован отделом технического контроля автоклуба, который подтвердил целостность всех пломб и охарактеризовал состояние автомобиля как удовлетворительное. Средний пробег составил 275 км в день. Пресса гордо рапортовала, что путешествие прошло без поломок. Но это, конечно же, не так. Например, пружины лопались 16 раз на территории СССР и по разу в Иране и Китае. Из 22 проколов покрышек большая часть также приходилась на советские дороги. Сколько именно Кубяс утвердительно сказать не мог – сбился со счета. Всего же во время путешествия было заменено шесть шин – все чехословацкой марки Bata. Все, что потребовалось автомобилю, – поменять пружины и рессоры и убрать дополнительный бак. После чего автомобиль еще 11 лет использовался семьей Прохазки.



## Octavia A5

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Ambition	MPI/102 л.с. 5MG	158 800
	TSI/160 л.с. 6MG	<b>187 300*</b> / 179 300
Ambition + пакет	TSI/152 л.с. 6AG	<b>205 400*</b> / 197 400
	TDI-PD/105 л.с. 5MG	<b>196 400*</b> / 188 400
	TDI CR/110 л.с. 5MG	<b>198 500*</b> / 190 500
	MPI/102 л.с. 5MG	180 780
Elegance	TSI/160 л.с. 6MG	199 130
	TSI/152 л.с. 6AG	217 550
	TSI/160 л.с. 7DSG	222 550
	TDI-PD/105 л.с. 5MG	208 420



## Octavia Combi A5

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Ambition + пакет	MPI/102 л.с. 5MG	<b>180 900*</b> / 172 900
	TSI/160 л.с. 6MG	<b>200 300*</b>
Elegance + пакет	MPI/102 л.с. 5MG	<b>212 600*</b> / 194 010
	TSI/160 л.с. 6MG	<b>212 600*</b> / 212 355
	TSI/160 л.с. 7DSG	<b>212 600*</b> / 235 792



## Yeti

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	TFSI/105 л.с. 6MG	<b>176 113*</b> / 192 499
	TSI/122 л.с. 6MG	202 510
	TFSI/105 л.с. 7DSG	<b>192 236*</b> / 208 622
Ambition	TFSI/105 л.с. 6MG	<b>189 648*</b> / 206 033
	TSI/122 л.с. 6MG	216 323
	TFSI/105 л.с. 7DSG	<b>205 902*</b> / 222 288
Elegance	TSI/160 л.с. 4x4 6MG	241 238
	TDI CR/140 л.с. 4x4 6MG	258 140
	TSI/152 л.с. 4x4 6DSG	253 306



## Fabia

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	MPI/70 л.с. 5MG	106 187
Active + пакет	MPI/70 л.с. 5MG	112 447
	MPI/86 л.с. 5MG	118 804
Ambition	MPI/70 л.с. 5MG	116 019
	MPI/86 л.с. 5MG	120 115
	MPI/105 л.с. 5MG	135 255
	MPI/105 л.с. 6AG	154 631
Elegance	MPI/70 л.с. 5MG	124 441
	MPI/86 л.с. 5MG	130 176
	MPI/105 л.с. 5MG	139 557
	MPI/105 л.с. 6AG	158 941



## Fabia Combi

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	MPI/70 л.с. 5MG	117 837
Active + пакет	MPI/70 л.с. 5MG	123 622
	MPI/86 л.с. 5MG	131 986
Ambition	MPI/70 л.с. 5MG	127 652
	MPI/86 л.с. 5MG	133 387
	MPI/105 л.с. 5MG	142 768
	MPI/105 л.с. 6AG	162 144
Elegance	MPI/70 л.с. 5MG	131 954
	MPI/86 л.с. 5MG	137 615
	MPI/105 л.с. 5MG	147 061
	MPI/105 л.с. 6AG	166 454



## Rapid

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	MPI/75 л.с. 5MG	122 810
	TFSI/105 л.с. 6MG	144 931
	MPI/105 л.с. 5MG	140 835
	TDI/105 л.с. 5MG	165 413
Ambition	MPI/75 л.с. 5MG	140 015
	TFSI/105 л.с. 6MG	153 943
	MPI/105 л.с. 5MG	149 847
	TDI/105 л.с. 5MG	174 425
Elegance	TFSI/105 л.с. 6MG	169 100
	MPI/105 л.с. 5MG	165 003
	TDI/105 л.с. 5MG	189 582



## Superb

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	TSI/160 л.с. 6MG	217 913
	TSI/152 л.с. 6AG	237 133
	TSI/160 л.с. 7DSG	242 983
Ambition	TSI/160 л.с. 6MG	225 671
	TSI/152 л.с. 6AG	244 892
	TSI/160 л.с. 7DSG	250 627
	TSI/160 л.с. 6MG	252 511
Elegance	TSI/152 л.с. 6AG	271 748
	TSI/160 л.с. 7DSG	277 466
	TDI CR/140 л.с. 6DSG	295 556
	V6 FSI/260 л.с. DSG 4x4	438 611
	TSI/160 л.с. 6MG	290 133
	TSI/160 л.с. 7DSG	310 942
L&K	TDI CR/140 л.с. 6DSG	333 169
	V6 FSI/260 л.с. 6DSG 4x4	472 087



## Superb Combi

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	TSI/160 л.с. 6MG	242 606
	TSI/152 л.с. 6AG	262 572
	TSI/160 л.с. 7DSG	268 249
Ambition	TSI/160 л.с. 6MG	250 733
	TSI/152 л.с. 6AG	270 527
	TSI/160 л.с. 7DSG	276 262
	TSI/160 л.с. 6MG	282 530
Elegance	TSI/152 л.с. 6AG	302 332
	TSI/160 л.с. 7DSG	308 058
	TDI CR/140 л.с. 6DSG	321 560
	V6 FSI/260 л.с. DSG 4x4	466 835
	TSI/160 л.с. 6MG	318 783
	TSI/160 л.с. 7DSG	340 174
L&K	TDI CR/140 л.с. 6DSG	357 813
	V6 FSI/260 л.с. 6DSG 4x4	498 951



## Roomster

Комплектация	Двигатель	Цена(грн.)
Active	MPI/70 л.с. 5MG	130 348
	MPI/70 л.с. 5MG	139 516
	MPI/86 л.с. 5MG	145 406
Ambition	MPI/105 л.с. 5MG	155 852
	MPI/105 л.с. 6AG	173 172
Praktik	MPI/86 л.с. 5MG	137 238
	MPI/70 л.с. 5MG	131 331
Elegance	MPI/70 л.с. 5MG	142 260
	MPI/86 л.с. 5MG	<b>139 196*</b> / 148 167
	MPI/105 л.с. 5MG	158 597
	MPI/105 л.с. 6AG	175 916



# ЕВРОКАР

AG – автоматическая коробка передач; DSG – роботизированная коробка передач; i – инжектор, MPI, FSI – безнизовый двигатель; TDI PD, TDI CR – дизельный двигатель; 4x4 – подключаемый полный привод.

\* Цена на модели с пакетом действительна до 31 марта 2013 года.

Цена на модели базовой комплектации действительна с 14 февраля 2013 года до 31 марта 2013 года.

Прайс-лист актуален по состоянию на 20 марта 2013 года. Пожалуйста, уточняйте цены в дилерской сети «Еврокар».

На все автомобили предоставляется гарантия сроком на два года без ограничения пробега.

Доплата за цвет металлик не включена в данный прайс-лист.

Дополнительная информация – на сайте [www.eurocar.com.ua](http://www.eurocar.com.ua).





# Анонс

В следующем номере

# ŠKODA STYLE



Тест-драйв.  
**Octavia A7**

Шанхайский автосалон



Инфографика  
**Octavia Combi**



Техника  
Моторы 1.4TSi



История  
RSO. ŠKODA от Порше



Туризм  
На Рاپиде в Африку





# ŠKODA Rapid Справді розумне рішення! від 122 810\* гривень



Сучасне життя справді цікаве — кожен день може стати вирішальним.  
Цінуєте миті вибору — вони незабутні. Відповідайте на виклики сучасності — обирайте довершений автомобіль,  
створений з чисельних інновацій.  
Завдяки широкій лінійці двигунів та комплектацій ŠKODA Rapid ви зможете прийняти дійсно розумне рішення.  
Ваше рішення.

\*Ціна зазначена станом на 01.04.2013. Постачальник залишає за собою право в будь-який час змінити ціну автомобіля без попереднього повідомлення. Детальна інформація про актуальні ціни на автомобілі ŠKODA на сайті [eurocar.com.ua](http://eurocar.com.ua)