



ŠKODA **STYLE**

№ 2 (23) 2013

Тюнинг-фестиваль в Вёртерзее

Шанхайские "шкоды"

ŠKODA Octavia RS



Octavia

третьего поколения
уже в Украине!



ŠKODA Yeti. 100% переваг!



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:** «Олимп Моторс», (044) 596 00 90; **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; «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 Олексіївка», (057) 773 2266; «Богдан-Авто Харків», (057) 349 4077 **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», (056) 3712552; «Металл», (0562) 32 6840; «РК-Дніпро», (056) 790 5991; **Краматорськ:** «Талісман Сервіс», (06264) 6 6777; **Львів:** «Галант Авто», (0322) 27 6282.



СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

4 ŠKODA Octavia III. Бестселлер третьего поколения

8 Шанхайский автосалон. Шанхайские "шкоды"

10 ŠKODA Octavia RS. Некоторые любят погорячее

12 GTI Treffen am Worthersee. Имидж – все!

АВТОМОБИЛЬ

16 Инфографика. ŠKODA Octavia A7

18 Тест-драйв. Квартет бестселлеров

ТЕХНИКА И СПОРТ

30 Чемпионаты WRC-2 и ERC. И Ян в поле воин

35 Чемпионат Украины. "Шкодное" царство

38 Результаты ERC и WRC-2. "Голы, очки, секунды"

ИСТОРИЯ И ПУТЕШЕСТВИЯ

40 Вокруг света. Маленькие авто для больших путешествий

46 Кутна Гора. "Выдать на-гора"





Бестселлер третьего поколения

18 июня в Киеве состоялась долгожданная украинская премьера ŠKODA Octavia третьего поколения. В полном соответствии с абсолютно новой, скульптурной внешностью модели и множеством инновационных решений презентация была проведена в формате арт-перформанса, призванного обратить внимание на все преимущества неофита. Действо прошло в арт-галерее M17, как нельзя лучше соответствующей столь многогранной и масштабной акции. Гости имели возможность познакомиться с новейшими технологиями, внедренными в лифтбеке. Первый зал презентации "ŠKODA Octavia. Дивовижна щодня" был оформлен в духе нью-йоркского музея Современных Искусств: на колоннах-подставках экспонировались отдельные узлы и агрегаты – турбо-нагнетатель, головка блока цилиндров, топливный насос, передняя и задняя оптика, тормозной диск и боковое зеркало. Все эти "фрагменты" были призваны продемонстрировать насколько сложным и совершенным является лифтбек третьего поколения. Также основную часть шоу предваряли инсталляция из макро-изображений, посвященные уникальным решениям активной безопасности видеоролики и каталог с интересными фактами из истории автомобилестроения.

Во втором зале посредством специально снятого для презентации фильма главный дизайнер марки ŠKODA Йозеф Кабан рассказал о том, насколько захватывающей была работа над новой "Октавией": "Создавать





непревзойденные формы, наделять авто неповторимым характером – это всегда было моей мечтой. Дизайн нужен нам не только для красоты как таковой, он должен подчеркивать неповторимость характера, исключительность вещей. Поэтому мы стремимся к аутентичному дизайну". После захватывающего перформанса, отображающего создание автомобиля, главный герой вечера был представлен публике. "Используя концепцию арт-презентации, мы стремились подчеркнуть, что создание новой модели – не только технические и инновационные решения, но и процесс творчества, рождающего дизайн на уровне ДНК бренда. Это требует вдохновения и страсти, базирующихся на ценностях и аутентичности марки", – сказала Марина Яковлева, генеральный директор ООО "Еврокар". Мы входим с новой "Октавией" в высококонкурентный сегмент, что особенно сложно делать в середине года. Но мы надеемся, что рынок оценит новую модель и она займет на нем достойное место".

Неофиту есть к чему стремиться: в 1996-2010 гг. в пяти странах было выпущено порядка 3,75 миллионов "Октавий" предыдущих поколений (2,44 млн. лифтбеков и 1,31 млн. универсалов), что составляет 41% от всего объема продаж марки за этот период.

Именно Octavia стала первой моделью, которую выпустил завод "Еврокар": с момента начала серийного производства в марте 2002 года и вплоть до нынешнего июня завод в Соломоново произвел 83,3 тысячи лифт-

беков и универсалов. Всего же украинскую прописку обрели более 92 тыс. "Октавий". Обычно массовая модель к концу своего жизненного цикла продается куда хуже, чем на старте. Но не в случае с истинными шедеврами: по итогам прошлого года с результатом 7893 автомобиля (это 32,4% в своем классе и +21,13% по отношению к 2011 году) Octavia второго поколения стала абсолютным лидером продаж в Украине!

Повторяя успех своих предшественников, Octavia третьей генерации своим появлением устанавливает новые стандарты С-класса. К ее семейным преимуществам – высокой функциональности, впечатляющей вместительности, инновационным системам безопасности и широчайшему выбору "разумных" решений в соответствии с философией Simply Clever дополнилась экстерьерная неотразимость. Если раньше младоболеславские стилисты старались создать усредненный "дизайн для всех", то новый корпоративный стиль не оставил места подобной "уравниловке" – внешность буквально излучает элегантность и стремительность.

Лифтбек создан на основе новейшей переднеприводной платформы MQB и, в соответствии с парадигмой марки "давать больше", стал крупнее и просторнее. В частности, колесная база подросла на 10,8 сантиметра, длина – на 9 сантиметров, ширина – на 4,5 сантиметра. Полезный объем багажника увеличился на 30 литров. Благодаря применению более легких и высококласс-

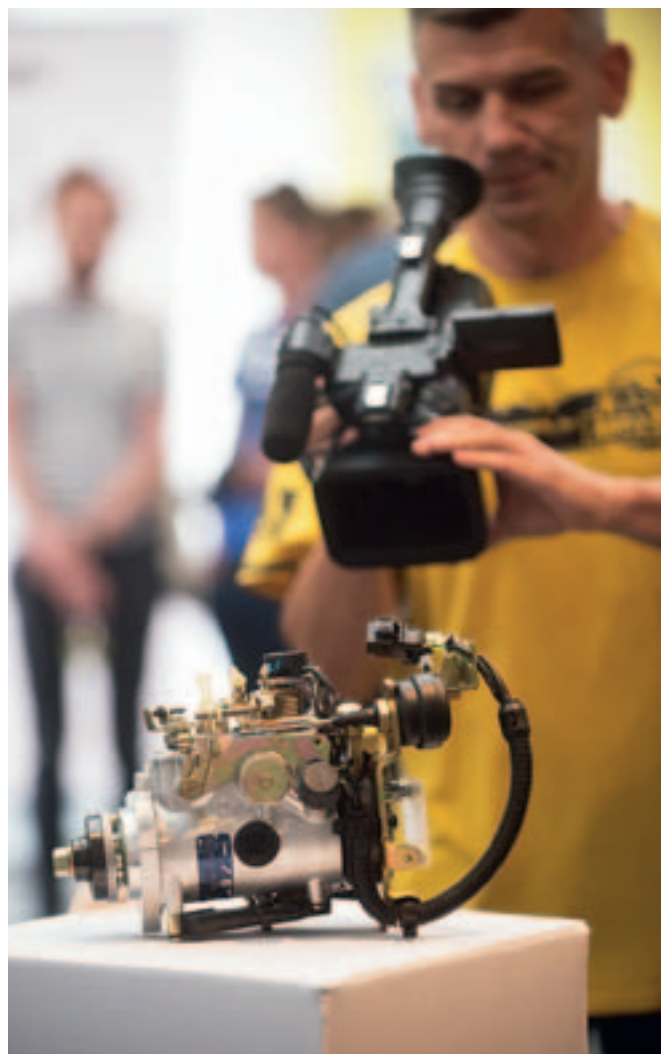


ных сталеі вес модели снизился более чем на центнер при одновременном увеличении жесткости кузова.

Інновації коснулись также экономичности и экологичности. У всех силовых агрегатов при уменьшении рабочего объема и сохранении показателей мощности снижен расход топлива и выбросов CO₂. А двигателей, как обычно у чешской марки, – на любой вкус и цвет. Специально для "Октавии" третьего поколения разработаны два абсолютно новых бензиновых турбомотора 1.2 TFSI и 1.4 TFSI. Первый из них (1200 куб. см., 105 л. с., 175 Нм) расходует в городском цикле езды 5,9 л/100 км топлива. Второй (1400 куб. см., 140 л. с., 250 Нм) потребляет 6,5 бензина на сотню километров пути. Третий из бензиновых моторов – основательно модернизированный 1.8 TSI (1800 куб. см., 180 л. с., 250 Нм) тратит при таком же пробеге 7,8 литров. Любителям тяжелого топлива адресуется совершенно новый турбодизель 2.0 TDI (2000 куб. см., 143 л. с., 320 Нм) с весьма скромным аппетитом – ровно пять литров солярки на те же 100 км.

Любой из квартета моторов может агрегатироваться как с 5- и 6-ступенчатыми механическими коробками передач, так и 6- и 7-диапазонными "автоматами" DSG с двойным сцеплением.

Третье поколение бестселлера предлагает целый спектр опций для повышения уровня комфорта, которые ранее были доступны только для автомобилей более высокого класса. "Модульность, высокотехнологичность и широчайший выбор опций позволит максимально





индивидуализировать автомобиль под каждого покупателя", – отметил руководитель ООО "Еврокар" по работе с клиентами Сергей Николайчук. В частности, речь идет о принципиально новой мультимедийной системе, в которой объединены как высокоинтеллектуальные электронные помощники, так и элементы комфорта и развлекательные функции. Здесь и связь с мобильными устройствами, и подкачка шин, и визуализация парковки и многое, многое другое.

Для нашего рынка сформировано три основных комплектации – Active, Ambition и Elegance. В первом случае лифтбек будет доступен только с новейшими 1,2- и 1,4-литровыми моторами и 5-ступенчатой механической коробкой передач. Для двух других версий можно заказать любой из предлагаемых моторов и КП.

Active в базовой версии с 1,2-литровым 105-сильным бензиновым двигателем и 5-ступенчатой механической трансмиссией будет стоить от 171,967 тыс. гривен. Модификация с более мощным 1,4-литровым мотором оценивается в 185,076 тыс. грн.

"ŠKODA всегда предлагает клиентам больше, чем ожидаешь. – прокомментировала г-жа Яковлева дебют новой модели. – Уверена, новая Octavia завоюет сердца ярких, требовательных и харизматичных личностей и продолжит успех модели предыдущего поколения".

"Еврокар" планирует до конца года реализовать в Украине 2,2 тыс. "Октавий" третьего поколения. Этому поспособствует также выход на отечественный рынок универсала Octavia Combi, намеченный на сентябрь.



Шанхайские "шкоды"

Рынок КНР не только из года в год бьет рекорды продаж, но и постепенно начинает диктовать свои условия мировому автопрому. Дело в том, что на пик кредитоспособности выходит поколение Balinghou — 240 млн. китайцев, рожденных в 80-х годах. Именно их вкусы в течение ближайших 10 лет и будут формировать курс не только автоиндустрии самой Поднебесной, но и всех без исключения автомобильных грандов.

Китайский рынок является крупнейшим в мире — 14,68 млн. реализованных в 2012-м автомобилей против 14,5 млн. в США и 12,5 млн. в странах Евросоюза. И при этом ненасытность Мандаринового дракона не знает границ. Прогноз продаж легковых автомобилей на год насущный — уже 17 млн., и он, согласно данным Китайской ассоциации автопроизводителей, подтверждается 17% ростом рынка в I квартале (4,42 млн.). Что дальше? Уже через два года местный автопарк удвоится благодаря высокому росту ВВП (7,8% в 2012 году),

а значит, и повышению покупательной способности поколения Balinghou.

Но "кто предупрежден — тот вооружен". ŠKODA уже семь лет собирает свои автомобили в Китае и, судя по объемам продаж (27 тыс. в 2007-м и 240 тыс. — в 2012-м), досконально изучила вкусы местных покупателей. И Шанхайский биеналле продемонстрировал полную готовность чешского бренда к ажиатажному спросу поколения Balinghou. На автосалоне чехи продемонстрировали всю модельную линейку во главе с обновленным флагманом Superb, ко-



торый сыграл в Шанхае мировую премьеру. И стал одним из шоу-стопперов автосалона. Нужно заметить, что в Поднебесной обожают европейские седаны с увеличенной колесной базой – именно такие модели составляют основу парка местных чиновников. К многочисленным изменениям в экстерьере и интерьере "Суперба" добавилось множество технологических но-хау. Судя по реакции посетителей, особенно их впечатлила система автоматической продольной и поперечной парковки. Что ж, в условиях перенаселенной страны технология более чем актуальная. А уж отбоя от желающих протестировать салон топовой версии L&K просто не было. Дело в том, что в Китае сочетание коричневого и бежевого (точнее цвета слоновой кости) в оформлении интерьеров имеет древние традиции, уходящие корнями в императорские покои. Поэтому до самого закрытия выставки к "Супербу" было не протолкнуться – посетители не просто хотели посидеть или сфотографироваться на заднем сиденье, но и посредством программ а-ля Skype выйти в эфир, чтобы засвидетельствовать свой новый статус.

Некоторые любят погорячее

6,8 секунд разгона до 100 км/ч и максимальные 248 км/ч на серийной "Октавии"? Еще вчера развить такую скорость можно было, разве что спускаясь с Говерлы. А сегодня достаточно сесть за руль самой свежей Octavia с шильдиками vRS.



О том, что птица умеет летать, видно даже, когда она сидит. То же самое можно сказать и о "эрске" – ее стиль олицетворяет скорость, а девизом может служить команда "вперед!". Спортивные гены с головой выдают развитый аэродинамический пакет, заниженная посадка и виднеющиеся сквозь спицы дисков красные тормозные суппорты. Увидев этот автомобиль в шоу-руме или на выставке, не пожалейте пары-тройки минут на визуальную экскурсию. Ведь рассмотреть эту шаровую молнию в движении не получится. Оригинальная решетка радиатора и увеличенные воздухозаборники в виде пчелиных сот намекают на то, что могучему двигателю требуется больше воздуха для турбины и охлаждения. Все, что останется тем, кого обогнали, – любоваться скульптурными формами заднего спойлера, диффузора и хромированными трапециевидными патрубками системы выхлопа. Особенно рекомендуем обратить внимание на ко-

лесные диски, разработанные специально для RS (всего четыре типа размерности 17-19"). Они рождены на трек, где идет борьба за каждый лишний грамм и потому выглядят легкими и утонченными.

Самая быстрая Octavia может оснащаться как бензиновой, так и дизельной 2-литровыми "турбокомпрессорами". В первом случае это 220 л. с. и 350 Нм, во втором – 184 л. с. и 380 Нм. Но в любом случае новые моторы и мощнее, и (спасибо системам "старт-стоп" и рекуперации энергии) экономичнее и экологичнее при этом. Бензиновая Octavia RS 2,0 TSI с шестиступенчатой механической коробкой разгоняется до вышеуказанных 248 км/ч и 6,8 с/100 км/ч, дизельная – соответственно до 232 км/ч и за 8,1 сек. Альтернативой механике является не менее шестиступенчатый автомат DSG с двумя сцеплениями.

Но действительно драверский автомобиль – это не столько табуны лошадиных сил и ньютонметров,



но и соответствующим образом сконструированное и настроенное шасси. Которое для RS создавали те же специалисты, которые научили ездить (и побеждать) все гоночные "шкودовки" – от кольцевых "октавий" первого поколения и вплоть до раллийных Fabia S2000 Evo2. В нашем случае "эрэска" оснащается заниженной на 12 мм спортивной подвеской с переработанной задней многорычажной подвеской и передними стойками MacPherson с нижними треугольными рычагами поперечной устойчивости. Для более точного прохождения поворотов и максимального сцепления колес в систему стабилизации курсовой устойчивости ESC интегрирован электронный дифференциал XDS. Электромеханический усилитель с прогрессивной характеристикой призван улучшать управляемость и маневренность. Благодаря этой технологии для достижения нужного радиуса поворота водителю понадобится меньше движений рулем.



Имидж – все!

В 1987 году на берегу австрийского озера Вертерзее прошел слет любителей VW Golf GTI. Сегодня этот пикник превратился в полноценное автошоу, специально для которого дизайн-студии "народных" отделений VW Group создают по пять-семь концептов и прототипов. Самая большая экспозиция на фестивале уже второй год кряду принадлежит чешскому концерну, который привез в Австрию сразу пять новинок.

Если вам на глаза попадутся пасторальные виды Австрии – а-ля вечнозеленые луга или хрустально-прозрачные озера на фоне Альп – скорее всего, эти фотографии сделаны в Каринтии. Границы этой федеральной земли (некогда и самостоятельное герцогство, и княжество, и часть Священной Римской империи) проведены по горным цепям, невольно образовавшим долину в форме пилы, в которую с четырех сторон стекаются реки и озера. Здесь в буквальном смысле остановилось время и можно запросто, без особых декораций снимать фильмы и об инквизиции, и о мушкетерах, и о властелинах колец – крепостей, замков, дворцов и прочих подвесных мостов хватает в Каринтии с избытком. В самом ее сердце затерялся напроочь провинциальный Райфниц, объехать который можно за 10 минут. Туристу там также особо негде разгуляться – одна-единственная кирха им Святой Маргариты да замок "Маленькая Мирамар". Тем не менее вот уже 26 лет подряд в мае -июне Райфниц осаждают, в зависимости от погоды, 150-200 тыс. поклонников...тюнин-

гованных автомобилей. И их легко понять – специально для GTI Treffen дизайн-студии всех отделений VW Group строят уникальные концепткарры и прототипы, которые не увидишь больше нигде. Отчего такая честь?

Внутриотраслевое соревнование

Сначала это был не более чем слет любителей автомобилей одной марки, коих в конце 80-х проводилось великое множество. Ну хорошо, не обычных, а поклонников "заряженных" VW Golf GTI. В 1987-м их было не более дюжины. Но прошло совсем немного времени и тот аматорский "пикник на обочине" (у близлежащего озера Вертерзее) превратился в одно из самых популярных мотор-шоу. Главное отличие которого от себе подобных как раз в том, что за признание публики и специалистов на GTI Treffen соревнуются не самодельщики, мастерские и ателье, а дизайн-студии отделений VW Group. Для них это самое настоящее отраслевое соревнование – из года



в год главные дизайнеры Audi, ŠKODA, Seat и Volkswagen привозят в Райфниц концепты, прототипы и шоукары, созданные специально к этому шоу. Более того, показанные на берегу озера модели больше нигде не увидишь – разве что руководство VAG даст им путевку в жизнь. Так, в этом году все экспозиции внимательно осмотрели глава правления VW Group д-р Мартин Винтеркорн и председатель Совета директоров Фердинанд Пих. А осматривать было что.

Пять бриллиантов, три карата

Audi помимо лемановского спортпрототипа R18 презентовал сразу два концепта на базе своих самых маленьких моделей, продемонстрировав, что при грамотном подходе, размер не имеет значения. И ультимативное купе TT ultra quattro, и ситкар A1 Sportback Competition Kit R18 Red Plus выглядят настолько убедительно, что обеих наверняка будут пропускать, едва они покажутся в зеркалах заднего вида. Seat презентовал заряженный хэтчбек Leon Cup Racer, выполненный по мотивам турингкаров, гоняющихся в кольцевом чемпионате мира WTCC. Volkswagen разразился целой плеядой шоу-

каров: Golf GTI Cabriolet Austria, Design Vision GTI, Scirocco Million и Amarok Power-Pickup.

Но больше всех моделей выставил младоболеславский бренд – сразу пять. Плюс пригласил в качестве хедлайнеров раллийных гонщиков трех поколений.

Яна Копецки нашим читателям представлять, दु-мается, не нужно: 31-летний чех с 2004 года выступает за ŠKODA Motorsport и перечислить все его победы весьма непросто. Главное, что он до сих пор в отличной форме – по итогам пяти этапов Ян лидирует в чемпионате Европы. А вот титулы и регалии 20-летнего Эсапеки Лаппи еще впереди – финн только изучает трассы WRC и привыкает к ралликарам высшего уровня. Впрочем, как для юноши его послужной список весьма колоритен: победы во всех семи этапах Чемпионата Финляндии-2012 и "золото" нынешнего португальского этапа WRC. О Раймонде Баумшлягере в Австрии знают куда больше, чем где бы то ни было еще: 53-летний "Мундль" является 10-кратным чемпионом своей страны по классическому ралли. И большим поклонником "шкодовок" – именно он, будучи боссом австрийской конюшни Red Bull ŠKODA, в 2009-2011 гг. "открыл" и "подготовил" для чешской команды Юхо Хяннинена, Андреаса Айгнера и Херманна Гасснера-мл. Впрочем, не стареют душой ветераны – именно Баумшлягер на пару с Копецки обливали шампанским зрителей у подиума Janner Rally – стартового этапа нынешнего чемпионата Европы.

По словам Яна он с удовольствием делает небольшой перерыв в своей насыщенной спортивной программе, чтобы съездить в Райфниц и окунувшись в ни на что не похожую атмосферу GTI Treffen: "Я всегда с нетерпением жду поездки на озеро Вертерзее – там царит совершенно особенная атмосфера, удастся пообщаться с коллегами, болельщиками и простыми зрителями. Ну и, конечно, увидеть автомобили, которые больше не увидишь нигде".





Судя по тому, насколько все трое сосредоточенно изучали самый маленький из экспонатов "шкодовской" экспозиции – хэтчбек Citigo Motorsport, можно сделать выводы, что слухи о создании раллийной версии Citigo RRC не лишены почвы. Если помните, главным шоу-стоппером предыдущего GTI Treffen (см. журнал №2.2012) стал концепт CitigoRally: дизайнеры превратили крохотный городской автомобильчик в грозный ралликар в стиле Fabia S2000. Максимально расширили колею, увеличили крылья и бамперы, уменьшили клиренс, инсталлировали в крышу воздухозаборник и антикрыло. Салон и вовсе словно был позаимствован у "Суперфабии": каркас безопасности, система пожаротушения, гоночные кресла, руль и панель приборов – все как у настоящих ралликаров. Да, "наш" Citigo Motorsport не столь импозантен, но в сравнении со стандартной товаркой выглядит также весьма поджаро благодаря более динамичной пластике бамперов, оригинальному аэродинамическому пакету и спортивным 16-дюймовым колесам с низкопрофильной резиной. И самое главное – Citigo Motorsport вот-вот появится в продаже.

"Живая" Fabia S2000 также была в экспозиции – она словно служила фоном для спецверсии Fabia RS Motorsport, предназначенной для стран вроде Великобритании, наиболее предрасположенных к горячим хэтчбекам. Основные внешние отличия "эрэски" – эксклюзивный белоснежный окрас Candy White, 17-дюймовые диски Gigaro в тон кузову и множество контрастных деталей: крыша, корпуса зеркал, детали аэродинамического пакета.

Но тюнингованный автомобиль необязательно должен походить на гоночный болид и кричать на каждом перекрестке о своем превосходстве. Примером чему мо-

жет служить Octavia Combi – даже в ярко-красном платье и с полным "спортпакетом" она выглядит и драматичней большинства спортседанов, и при этом весьма элегантно за счет глянцево-черных дисков Turini, радиаторной решетки, зеркал, переднего спойлера и заднего диффузора. Мопассановская игра в красное и черное продолжена и в салоне: спортивность интерьера подчеркивают спортивные сиденья угольного цвета с развитой боковой поддержкой и контрастной алой прострочкой.

И все же звездой "шкодовской" экспозиции и всего автошоу стал Rapid Sport Concept. По модной ныне концепции за несколько дней до выставки в сеть просочились скетчи "горячего" лифтбека, что наверняка привело в Райфниц 10-20 тыс. дополнительных посетителей. Ведь эта модель – фактически манифест на тему "как будет выглядеть Rapid RS". Такое бывает весьма редко, но вживую "спортсмен" выглядел не менее захватывающе. Он словно создавал вокруг себя гравитационное поле – притягивая взгляды уже одной своей раскраской, ведь левую часть лифтбека выполнили пожарно-красной, правую – шинельно-серой. Причем цвет колесных дисков, специально разработанных для этой модели, с обеих сторон был контрастным: слева – серый, справа – красный. Также очень много внимание уделено пластике: аккуратный углепластиковый спойлер, капот с двумя вентиляционными "жабрами", новые пороги и бамперы (передний – с увеличенными воздухозаборниками, задний – со сдвоенными патрубками выхлопной системы). Гоночные нотки просматривались и в салоне: чего только стоила спортивная баранка и сидения Recaro с развитой боковой поддержкой. Информация по поводу сроков выпуска Rapid RS и его технических характеристик появится уже в сентябре, на франкфуртском автосалоне IAA.

Автомобиль

Инфографика

ŠKODA Octavia A7 как на ладони

Сравнительный тест

Квартет бестселлеров



ŠKODA Octavia A7 как на ладони

Поклонники чешского бренда привыкли получать "больше автомобиля". И ŠKODA Octavia третьего поколения сполна оправдывает их ожидания, устанавливая новые стандарты в С-классе сразу по целому ряду показателей. Не менее важно то, что в ней применен целый спектр решений, повышающих уровень безопасности и комфорта, которые ранее были доступны только в автомобилях более высокого класса и вообще никогда прежде не устанавливались на "шкодах". Кроме того модель третьего поколения создавалась по принципу Simply Clever, то есть несет в себе множество "просто гениальных" решений, благодаря которым стала блестящим примером практичности, оригинальности и функциональности.

"Активный капот" – еще одна инновация для чешских автомобилей. В случае наезда на пешехода пиропатроны за несколько миллисекунд приподнимают капот на пять сантиметров, увеличивая расстояние до массивных компонентов двигателя.

Панорамная крыша с электроприводным подъемно-сдвижным люком из тонированного теплоизолирующего стекла, которое отражает 95 % лучей и 93% света. У Combi она состоит из двух частей: переднюю можно поднять и сдвинуть при помощи электропривода, а задняя остается стационарной.

Новая интеллектуальная оптическая система Intelligent Light Assistant автоматически включает/выключает дальний свет в зависимости от дорожной ситуации, что способствует комфорту и безопасности в пути всех участников дорожного движения.

Система выбора режима вождения Driving Mode Selection помогает подобрать нужные настройки путем нажатия одной кнопки. Ассистанс-автопилот Automatic Parking Assistant помогает парковаться, причем и в поперечном, и продольном направлениях.

Обязательный для многих стран аварийный жилет получил "постоянную прописку" в лотке под сиденьем водителя, где он всегда будет под рукой.

Электронная система безключевого запуска двигателя и доступа в салон KESKY обеспечивает автоматическое открывание дверей при приближении к автомобилю и активирует новую систему блокировки дверей и замка зажигания.

Система полного привода создана на основе новейшей муфты Haldex пятого поколения. Она на 1,4 кг легче прежней, обходится без гидроаккумулятора и реагирует на изменение коэффициента сцепления буквально за миллисекунды.



Функциональность салона продумана до мелочей: в нем множество подстаканников, держателей, камер, ниш, боксов, слотов и карманов, позволяющих взять в дорогу и разместить с удобством различные предметы, повышающие комфорт во время поездки.

Предусмотрены места для 8 бутылок, солнечных очков, планшетов, мобильных телефонов и других гаджетов. Многочисленные крючки, держатели и фиксаторы помогают рационально организовать пространство салона. В дверях имеются специальные отделения для мусора.

Octavia III определяет новые стандарты по вместительности багажного пространства и уровню его трансформации. Полезный объем у лифтбека увеличился до 590 л, у универсала – до 610 литров.

Тыльная сторона багажного коврика водонепроницаема и грязеотталкивающая. Она предназначена для перевозки грязных предметов – например, лукошка с грибами, рыбацких сапог или дачной рассады.

С помощью арсенала креплений (петли, набор сеток, двойной крючок для сумок, комплект застежек-липучек) можно надежно зафиксировать весь имеющийся багаж. Кроме того, появилась возможность автоматического разблокирования и откидывания спинки заднего сиденья со стороны багажного отсека.



Горловина топливного бака оснащена "функцией предотвращения неправильной заправки топливом". То есть теперь даже при большом желании никак не получится заправить дизельный автомобиль бензином и наоборот.

Обычно, чтобы достать скребок и очистить стекла от льда и снега, приходится открывать двери, а потом стряхивать снег с сидений. У новой "Октавии" скребок просто вставляется в крышку горловины топливного бака и быстро извлекается в случае необходимости.

В мультимедийных центрах предусмотрены 8-дюймовые сенсорные экраны и бесконтактные датчики. Ради максимально чистого звука аудиосистема разрабатывалась с учетом особенностей интерьера и оптимизирована для пассажирского отделения.

При общепринятых для С-класса габаритах ни одна другая модель не может похвастаться столь просторным и вместительным салоном. Его общая длина увеличилась до 1782 мм, пространство в области ног – до 73 мм, пространство над головой в задней части – до 980 мм.

Специально для "Октавии" разработан защитный комплекс из 9 подушек безопасности, одна из которых теперь защищает колени водителя. В точном взаимодействии с трехточечными ремнями подушки обеспечивают комплексную защиту пассажиров от возможных травм.

Улучшенная защита детей достигнута благодаря сочетанию креплений Isofix для задних сидений и дополнительного верхнего ремня TopTether. По желанию крепления Isofix можно встроить и в переднее пассажирское сиденье.

Впервые на "шкодах" применен ассистент контроля усталости сидящего за рулем. Электроника распознает снижения внимания водителя и отклонения от его характерной для манеры вождения и выводит на дисплей предупреждение: "Вы устали, сделайте перерыв".

Новая Octavia стала первой "шкодой" с системой поддержания дистанции Front Assistant. Она активируется при угрозе столкновения с движущимся впереди транспортным средством и обучена самостоятельно подтормаживать вплоть до полной остановки.

ТЕСТЫ

Квартет БЕСТСЕЛЛЕРОВ

В сегменте С оживление, внесенное новыми седанами "Опель-Астра", "Пежо-408", "Киа-Черато". Уже в июле приедет "Шкода-Октавия" последнего поколения. За ней Юрий Тимкин со товарищи отправился в Ригу. Фото Александра Батыру.

Kia Cerato

1,6 л, 130 л.с.,
автомат, top

226 320 грн

Peugeot 408

1,6 л, 150 л.с.,
автомат, Allure

216 900 грн

Opel Astra

1,4 л, 140 л.с.,
автомат,
Cosmo

277 400 грн

ŠKODA Octavia

1,4 л, 140 л.с.,
механика,
Ambition

196 546 грн



Увертюру к материалу смело можно назвать "Трое против одного". В тесте три седана и один лифтбек. Три наддувных двигателя и один атмосферный. У трех автомобилей автоматы и только у одного – механика. Три европейских бренда и один азиатский. В трех машинах климат-контроль, в одной – кондиционер. Наконец, тестовую группу составили трое россиян и один латыш.

Kia Cerato

Третье поколение. Дебют состоялся в прошлом году, украинские продажи стартовали весной 2013-го.



⬆ В "Киа" есть возможность менять производительность электроусилителя. Во всех трех режимах уровень обратной связи посредственный.

Интерьер нового "Черато" – большой шаг вперед. Красивый, щедро оснащенный и богато отделанный салон.



ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,6 л (130 л.с.), 2,0 л (161 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, 6-скоростной автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ: base, mid, top.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 7 лет или 150 000 км; межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 160 720–236 960 грн.



⬆ Только здесь есть подрулевые лепестки автомата



⬆ Экран невелик, но размера хватает для хорошего восприятия изображения.

ЛИФТБЕК ПРОТИВ СЕДАНОВ

Рига встретила холодно: ноль на градуснике, пронизывающий ветер с Балтики – в середине апреля мы ожидали иного. Прохожие ёжатся от холода и не проявляют интереса к чешской новинке. При мимолетном взгляде "Октавию" немудрено принять за седан. На самом деле перед нами редкий тип кузова – лифтбек: хэтчбек с хвостиком. Модель нового поколения увеличили в размерах, отчего смотрится она солиднее. Дизайн стал угловатым, более графичным. Но сразу понятно: перед нами "Шкода", а не автомобиль какой-либо другой марки.

Дизайн "Пежо-408" на любителя. Превратить хэтчбек с высокой крышей в элегантный седан не так-то просто. У французов, считаю, сотворить эстетический шедевр не получилось. Хвостик багажника здесь кажет-

ся чужеродным. Кстати, длина 408-го самая внушительная в сегменте – перевалила за 4,7 м. "Пежо" придется ко двору тем, кто выбирает по принципу "чем больше, тем лучше".

Четырехдверная "Астра" производит приятное впечатление. В ней есть легкость, стремительность, стать – одним словом, красавица. Смутила только слишком низкая "юбка" под передним бампером. Оторвать ее – дело времени.

В новом поколении "Киа-Черато" заметно округлился, раздобрел. Яркий дизайн, свежий. В Риге седаны "Киа" встречаются редко, поэтому на "Черато" то и дело оглядывались, с любопытством рассматривая. Мне же больше всего запомнились 3-образные стильные подштамповки в дверях.

Opel Astra

Третье поколение "Астры" дебютировало в 2009 году, седан появился в 2012-м.



Интерьер удивляет огромным количеством кнопок на центральной консоли. Но разобраться в них не проблема.



ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,6 л (115 л.с.), 1,4 л (100 и 140 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:

механическая 5-ступенчатая, 6-скоростной автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

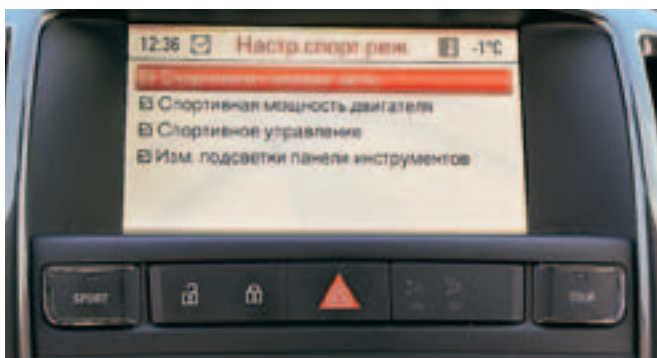
Essentia, Cosmo.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ:

гарантия – 2 года без ограничения пробега; межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

173 640–277 400 грн.



ⓘ При переходе в спортивный режим не только меняются показатели, но и окрашиваются в красный цвет циферблаты приборов.

Салон в сравнении с предшественником интереснее. Центральная консоль захватски развернута к водителю, нарядны ободки приборов в виде греческой буквы ω. Заметно повысилось качество отделочных материалов – с прежним "Черато" никакого сравнения. Разница как между рогожей и кашемиром.

Но к эргономике вопросы имеются. К примеру, передние кресла посчитала неудобными вся тестовая группа. Не понравилась и чересчур скользкая, будто мылом намазанная, кожа на руле. А клавиш на его ступице – что струн на арфе: почти два десятка. Среди них даже кнопка обогрева баранки. Шик! Вообще, "Черато" укомплектован по высшему разряду. Только у него предусмотрен доступ в салон без ключа и пуск двигателя кнопкой, а также сенсорный экран с камерой заднего



ⓘ В распоряжении переднего пассажира выдвигаемый из-под кресла ящик. Практичное решение.

вида. В ней, правда, особой необходимости не было – уж больно хорош парктроник, точный и информативный. Сигнал от препятствия дублируется на дисплее панели приборов, причем видно, с какой стороны машины находится преграда.

Сядишься в "Астру" и уже не удивляешься типичным для "опелей" мириадам кнопок на центральной консоли. Поначалу решил, что в них черт ногу сломит, но освоился. Однако сенсорный экран помог бы разгрузить консоль.

Уровень отделки хорош: добротные пластики, кожа. Приглянулась и мягкая "амбиентная" подсветка. Мне в "Астре" уютнее всего. Очень понравились кресла – как под меня делали! Всего три регулировки, но этого хватает, чтобы устроиться с полным комфортом в счита-

Peugeot 408

Создан на удлинённой платформе хэтчбека 308. В Украине предлагается с ноября 2012 года.



Интерьер смотрится не так современно, как у конкурентов.



ДВИГАТЕЛИ:

бензиновые, 1,6 л (110, 120 и 150 л.с.);
дизельный, 1,6 л (112 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ:

механическая
5-ступенчатая, 4- либо
6-скоростной автомат.

КОМПЛЕКТАЦИИ:

Access, Active, Allure.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ:

гарантия – 3 года или
100 000 км; межсервисный
интервал – 20 000 км
или 12 месяцев.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ:

155 900–216 900 грн.



⬆ Блок управления магнитолой вынесен за руль. Пользоваться им несподручно – кнопки на ступице гораздо привычней.

ные секунды. В общем, можно считать сиденья "Астры" камертоном и сверять с ними все остальные. Идиллию нарушает разве что слепая панель приборов. Остальное – мелочи. Вроде отсутствия футляра для очков. Куда важнее навигатор, адаптивные фары, электрический ручник, обогрев руля и парктроник. Который, кстати, оказался паникером: до препятствия еще ехать и ехать, а он орет-надрыдается.

Впрочем, в длиннющем "Пежо" и такого нет. Салон 408-го по-французски своеобразен. Посадка заметно выше, чем в конкурентах. Низ ветрового стекла в добром метре от головы водителя, словно в каком-нибудь минивэне. Непривычны и сильный наклон центральной консоли, и отнесенные чуть не к середине двери боковые зеркала, и нечетная оцифровка спидометра: 10, 30, 50...



⬆ Отнесенные далеко назад зеркала неудобны – приходится отворачиваться от дороги. Или зарабатывать косоглазие.

Ко всему этому привык, но только не к выталкивающему профилю спинки кресла.

Интерьер "Октавии" с простенькой магнитолой и обычным кондиционером вместо отдельного климат-контроля смотрится обескураживающе просто. (Увиденный прежде экземпляр с топовой мультимедийной системой произвел, конечно, иное впечатление.) Задних электростеклоподъемников нет, руль без кнопок. Но при всем том салон не выглядит дешевым. Материалы отборные, зазоры между панелями ничтожные. Двери захлопываются с приятным, аппетитным чмоком. Эргономика на высоте. Руль и кресла покорили широким диапазоном регулировок. Хороша и обзорность, хотя наружные зеркала могли быть и побольше. Сильный козырь "Октавии" – просторный задний ряд:

ŠKODA Octavia

Очередное поколение модели презентовали в декабре 2012-го. Старт продаж в Украине – начало июля.



Комплектация Ambition – скромнее некуда. Руль не много-функциональный.



ДВИГАТЕЛИ: бензиновые, 1,2 л (85 и 105 л.с.), 1,4 л (140 л.с.), 1,8 л (180 л.с.); дизельные, 1,6 л (105 л.с.), 2,0 л (150 л.с.).

КОРОБКИ ПЕРЕДАЧ: механическая 6-ступенчатая, DSG.

КОМПЛЕКТАЦИИ: Active, Ambition, Elegance.

ЭКСПЛУАТАЦИЯ: гарантия – 2 года без ограничения пробега; межсервисный интервал – 15 000 км или 12 месяцев.

ЦЕНА БАЗОВЫХ ВЕРСИЙ: 171 967 - 203 100 грн.



⌚ "Шкода" проявляет внимание к мелочам. Под смартфон, например, есть специальная прорезь.



⌚ Если положить телефон в эту нишу, сигнал сотовой связи будет усиливать штатная антенна.

тесно не будет даже рослым индивидуумам.

Однако в "Пежо" места еще больше. Не каждый бизнес-седан предоставит столько пространства для ног. А благодаря высокой крыше тут и до потолка остается внушительный запас, отчего в 408-м задним пассажирам особенно комфортно. К тому же дверные проемы в нем самые широкие. Отличный вариант для такси!

В "Киа" сзади меньше места, чем в "Шкоде" и "Пежо", но тесным и этот седан не назовешь. А вот "Астра" разочаровала. Уселись на "галерке" втроем – и словно оказались в столичном метро в час пик. Даже рижским шпротам в банке, думаю, вольготнее. К тому же в нюансах "Опель" тоже уступил соперникам: только здесь нет воздуховодов и стекла опускаются не полно-

стью. В дальний путь я на нем отправлялся бы без горячего желания.

ИСПЫТАНО ТРАССОЙ

Дорога в Ригу – полигон для проверки ходовых качеств. На федеральной магистрали встретили даже участок с бездорожьем – ямищи такие, что за машины страшно. Но только не за "Пежо": шасси у обрусевшего "француза" энергоемкое и многое прощает – то, что надо для родных "направлений". Клиренс более 170 мм (с учетом металлической защиты картера!) – тоже неоспоримый плюс. В общем, по плавности хода 408-й не промах. Еще бы подвески имел не такие гулкие да удары от неровностей пропускал на руль не так активно – цены бы

➡ Задняя дверь "Киа": согласитесь, выпендрейно смотрится!



ему не было.

"Черато" – противоположность. Дорожный просвет невелик, а ходовая болезненно воспринимает ухабы – приходится постоянно притормаживать. Словом, к плохим дорогам "Киа" приспособлен слабовато. Чуть веселее в таких условиях мчать на "Опеле": его подвески лучше сглаживают ямы и озвучка не столь бурная.

А что же "Шкода"? Разбитые дороги достались и ей – в Риге по весне асфальт, мягко говоря, не лучшего качества, так что проверить шасси есть где. "Октавия" не порадовала: жестко, очень жестко! И громко. Неужели отказ от независимой задней подвески в пользу упругой балки сказался так сильно? Надеюсь, версии для нашего рынка будут с иными, более комфортными настройками. А вот управляемость на высоте – "Октавия"



⬇ Приятная мелочь: у "Октавии" внутри лючка бензобака закреплен скребок для льда.

по-прежнему словно циркулем пишет повороты, не досаждают кренами и радуется четкой обратной связью на руле. Твердая пятерка.

Закладывать виражи на "Астре" тоже удовольствие. Седан уверенно держит прямую, надежно и предсказуемо проходит ходовые повороты. И руль точный. Едешь и радуешься. Причем даже в стандартном режиме, а ведь есть и спортивный: в нем "Опель", поджав амортизаторы, становится еще более цепким и азартным.

В "Пежо" азартом и не пахнет. Из-за длинной базы седан упирается при входе в вираж



1 "Kia". Основная проблема задних пассажиров – не хватает места для ступней. Остается просить приподнять передние кресла.

2 Для машины таких размеров, как "Астра", задний ряд тесен. Особенно мал запас по высоте.

3 "Пежо-408" – лимузинный простор! Жаль, центральный подлокотник не предлагается даже как опция.

4 По простору на заднем диване "Октавия" немного уступила только 408-му.

и противится управлению акселератором. В колеях автомобиль рождает неуверенность, погуливая по сторонам. Впрочем, это не столь критично.

"Черато" понравился меньше. Едешь небыстро – всё в порядке. Чуть притопил, и ощущение монолитности исчезает. Особенно досаждают приплясывание задней оси на волнах. И рулевое управление в "Kia"



какое-то синтетическое. Попробовал перебирать его настройки ("норма"- "комфорт"- "спорт") – обратной связи не прибавилось. Огорчило и то, что руль прикусывает при быстром вращении. В общем, "Черато" противится скоростному маневрированию.

ТРЕНД НА ТУРБОНАДДУВ

В последние годы в мире бензиновых двигателей произошла бархатная революция. Если прежде почти все они были атмосферными, то теперь чуть ли не большинство с турбиной. Вот и в нашем тесте три из четырех моделей – с наддувом.

У "Октавии" 140-сильный двигатель объемом 1,4 л с 6-ступенчатой механикой. Классный силовой агрегат. Позволяет стартовать уже с 1000 об/мин, с 1600 уверенно подхватывает, а с 2000 окрыляет. "Шкода" на всех парусах мчится вперед, только успевай передачи переключать. Главное – не доводить стрелку тахометра до 5000 об/мин: двигатель к этому времени уже скисает. Красный, пора тормозить. Ну вот, опять клюнул носом – никак не при-

Astra – первейшая красавица. Она всегда попадает в центр внимания.

ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ

| Модель | KIA CERATO | OPEL ASTRA | PEUGEOT 408 | ŠKODA OCTAVIA |
|--------------------------------------------------------|---------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|------------------------------------|
| ОБЩИЕ ДАННЫЕ | | | | |
| Длина/ширина/высота/база, мм | 4560/1780/1445/2700 | 4658/1814/1500/2685 | 4703/1815/1505/2717 | 4659/1814/1461/2686 |
| Колея спереди/сзади, мм | 1557/1570 | 1541/1551 | 1520/1505 | 1550/1520 |
| Объем багажника, л | 482 (VDA) | 460 | 560 | 590-1580 |
| Радиус поворота, м | 5,3 | 5,75 | 5,5 | 5,3 |
| Снаряженная/полная масса, кг | 1295/1740 | 1503/2040 | 1419/1820 | 1180/1810 |
| Время разгона 0-100 км/ч, с | 11,6 | 10,3 | 9,6 | 8,4 |
| Максимальная скорость, км/ч | 195 | 205 | 207 | 215 |
| Топливо/запас топлива, л | A95/50 | A95/55 | A95/60 | A95/50 |
| Расход топлива: город./загород./смешан. цикл, л/100 км | 9,1/5,4/6,8 | 8,9/5,2/6,6 | 11,6/6,3/8,2 | 6,5/4,6/5,3 |
| Выбросы CO ₂ , г/км | 160 | 154 | 190 | 121 |
| ДВИГАТЕЛЬ | | | | |
| Расположение | спереди поперечно | спереди поперечно | спереди поперечно | спереди поперечно |
| Конфигурация/число клапанов | P4/16 | P4/16 | P4/16 | P4/16 |
| Рабочий объем, см ³ | 1591 | 1364 | 1598 | 1395 |
| Степень сжатия | 10,5 | 9,5 | 10,5 | 10,5 |
| Мощность, кВт/л.с. | 95/130 при 6300 об/мин | 103/140 при 4900-6000 об/мин | 110/150 при 6000 об/мин | 103/140 при 4500-6000 об/мин |
| Крутящий момент, Н·м | 157 при 4850 об/мин | 200 при 1850-4900 об/мин | 240 при 1400-4000 об/мин | 250 при 1500-3500 об/мин |
| ТРАНСМИССИЯ | | | | |
| Тип | переднеприводная | | | |
| Коробка передач | A6 | A6 | A6 | M6 |
| Передаточные числа: I/II/III/IV/V/VI/з.х. | н.д. | 4,58/2,96/1,91/1,45/1,00/0,75/2,94 | 4,04/2,37/1,56/1,16/0,85/0,67/3,33 | 3,78/2,12/1,36/1,03/0,86/0,73/3,18 |
| Главная передача | н.д. | 3,23 | 3,87 | 3,65 |
| ХОДОВАЯ ЧАСТЬ | | | | |
| Подвеска: спереди/сзади | "Мак-Ферсон"/упругая поперечная балка | | | |
| Рулевое управление | реечное с электроусилителем | | | |
| Тормоза: спереди/сзади | дисковые вентилируемые/дисковые | | | |
| Размер шин | 215/45R17 | 215/50R17 | 215/50R17 | 205/55R16 |



По богатству оснащения Kia Cerato перещеголял соперников, но в ездовых дисциплинах до них недотянул.

выкнуг к чувствительной педали тормоза.

Характеристики опелевского мотора те же: 1,4 л, 140 л.с., но вместо механики – автомат. Бойкий разгон примерно до 100 км/ч, затем напор снижается. Автомат хочется пришпорить лепестками, но их тут нет – вручную передачи переключаю лишь покачиванием селектора. Еще в "Астре" дрожит салонное зер-

кало, а если на холостом ходу открыть дверь, трясется рамка. От "Опеля" подобного не ожидаешь.

Двигатель "Пежо" при объеме 1,6 л развивает 150 л.с. Но из-за большей массы седана преимущество в мощности не чувствуется. И азарта "французу" недостает – разгон линейный, без подхвата. Шестиступенчатый автомат излишне ретиво подстраивается



КЛЮЧ НА СТАРТ

Как театр начинается с вешалки, так и автомобиль – с ключа зажигания. У "Киа" он единственный без жала: пуском мотора заведует кнопка, а дверь отпирается, когда хозяин подходит к машине. В общем, брелок можно и не вынимать из кармана, но я, наоборот, при случае верчу его в руках и любуюсь, словно произведением инженерного искусства. Красив и сделан из добротных материалов, с выверенным усилением на металлических кнопках. Шкодовская "отмычка" тоже приятно лежит в руке, шарма ей придает асимметричная форма. "Открывалка" от "Астры" гораздо проще, сугубо функциональная. Ну а ключ "Пежо" и вовсе простецкий: кнопки хлипкие, как у дешевого сотового телефона. Вот его-то хочется поскорее спрятать в карман, подальше от своих и чужих глаз.

ВАГОНЫ И МАЛЕНЬКАЯ ТЕЛЕЖКА

Меньше всего понравился багажник "Черато" **1**: объем невелик, планировка неидеальна. Здесь не то что стенки – пол неровный. К тому же мешают массивные петли. Громоздки они и у "Астры" **2**,

но прямоугольное пространство радует глаз аккуратностью и добротной отделкой. Этого-то не хватает багажнику "Пежо" **3**, в котором тут и там неприглядно топорщится покрытие. Зато объем внушительный: 560 л – рекорд среди седанов сегмента С! Но чешский лифтбек **4** еще вместительнее (590 л),

а благодаря огромному проему погрузку существенно легче. Здесь ровные пол и стенки, предусмотрены крепежные крючки и аж три сетки: две вертикальные и одна горизонтальная. В общем, багажный отсек "Октавии" получает приз наших симпатий – как самый объемистый и наиболее продуманный.

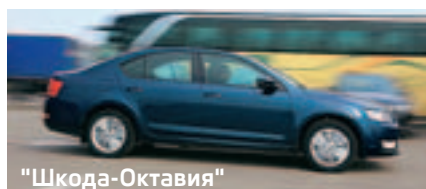




"Киа-Черато"



"Опель-Астра"



"Шкода-Октавия"



"Пежо-408"

ПОКАТУШКИ

"Октавия" лидирует в номинации "Управляемость". "Астра" и 408-й слушаются руля хуже. Ну а менее других проявляет спортивные наклонности "Черато".

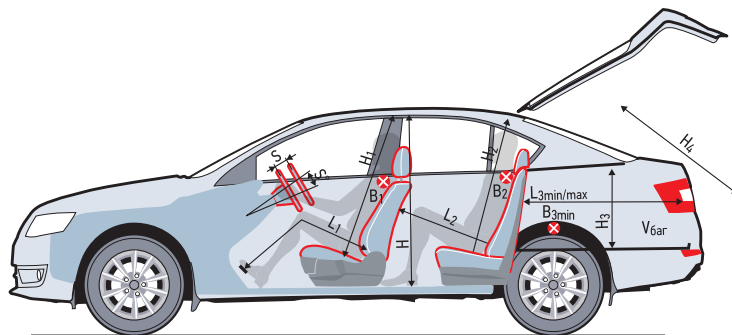
под манеру вождения: если после длительного спокойного движения резко ускориться, а потом отпустить газ, коробка еще секунды три потянет с переключением наверх.

"Черато" с 1,6-литровым 130-сильным атмосферником заметно отстает от соперников. Силенок маловато, да и паузы в переключениях прямо-таки мхатовские. Словом, здесь подрулевые лепестки без дела не остались. Зато "Киа" обыграл конкурентов в экономичности: на 100 км пути ему требовалось на пол-литра меньше топлива. Для кого-то этот аргумент, возможно, станет решающим.

Ну а для меня главным плюсом "Киа" стали дизайн и богатое оборудование. "Опель" удобен для водителя и уютен, "Пежо" просторен и адаптирован к отечественным реалиям, "Шкода" покорила мотором и вышколенной управляемостью. Самое время пополнить список "Трое против одного": трое проигравших и один победитель – "Октавия".

ЕР

Материал
любезно предоставлен
редакцией журнала "За Рулем"



✗ – поперечный размер

ЗАМЕРЫ ЗР

| Модель | L ₁ мм | L ₂ мм | H ₁ мм | H ₂ мм | H ₃ мм | B ₁ мм | B ₂ мм | L _{3min/max} мм | B _{3min} мм | S ⁹ , град./ S, мм |
|---------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|----------------------|-----------------------------|-------------------------|----------------------------------|
| KIA CERATO | 980-1170 | 600/830 | 1150 | 990 | 940 | 1430 | 1410 | 1010/1950 | 880 | 4,3/40 |
| OPEL ASTRA | 1010-1220 | 550-840 | 1170 | 1130 | 940 | 1400 | 1350 | 1040/1940 | 1030 | 3,7/55 |
| PEUGEOT 408 | 985-1175 | 645-880 | 1225 | 1065 | 980 | 1420 | 1350 | 1095/1930 | 1025 | 6,3/40 |
| ŠKODA OCTAVIA | 960-1200 | 590-820 | 1200 | 1100 | 1040 | 1370 | 1380 | 1050/1960 | 1020 | 6,0/70 |

ЭКСПЕРТНАЯ ОЦЕНКА АВТОМОБИЛЕЙ

| Модель | Рабочее место водителя | | | Салон | | | Ходовые качества | | | Комфорт | | | Приспособленность к Украине | | | Общая оценка |
|---------------|------------------------|-------------------|-------|----------------|--------------|----------|------------------|---------|---------------------|---------|----------------|--------|-----------------------------|--------|--------------|--------------|
| | Сиденье | Органы управления | Обзор | Передняя часть | Задняя часть | Багажник | Динамика | Тормоза | Поведение на дороге | Шум | Плавность хода | Климат | Геометрическая проходимость | Сервис | Эксплуатация | |
| KIA CERATO | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 8 | 9 | 7 | 8 | 7 | 8 | 7 | 9 | 8 | 7,9 |
| OPEL ASTRA | 9 | 8 | 7 | 8 | 7 | 8 | 9 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8 | 7 | 8 | 8 | 7,9 |
| PEUGEOT 408 | 7 | 7 | 7 | 9 | 9 | 9 | 9 | 8 | 8 | 8 | 9 | 8 | 9 | 7 | 8 | 8,1 |
| ŠKODA OCTAVIA | 9 | 8 | 8 | 9 | 8 | 9 | 9 | 7 | 9 | 8 | 7 | 7 | 8 | 8 | 8 | 8,2 |

Баллы проставляются коллегиально, группой экспертов ЗР. Оценка не является абсолютной, она показывает место машины в данном тесте с конкретными соперниками. Максимальная оценка – 10 баллов (идеал). 8 баллов – норма для этого класса машин.

Европейские СМИ – о новой "Октавии"

"Рывок в средний класс. Достоинства среднего класса, но по цене компакта – ŠKODA совершенствует свой рецепт успеха для Octavia. Много места, современные технологии и "умные" детали учитывают возросшие запросы покупателей".

Auto Illustrierte, 17.1.2013 г.

"Невычурная красота. ŠKODA Octavia остаётся верна языку форм, над которым не властно время. За счёт большего количества углов и кромок новая модель выглядит ещё более динамичной, чем её предшественница".

Auto Illustrierte, 2/2013

"Как чехам это удаётся? Octavia, и это понятно уже при первой встрече, никак не назовёшь дешёвым автомобилем. И форма, и оснащение на должном уровне; качество отделки салона чувствуется

во всём: и в выборе материалов, и в их обработке. Не секрет, что Octavia разрабатывалась в тесном взаимодействии с "главным штабом" в Нижней Саксонии. Стратегия Volkswagen подразумевает согласованное развитие всех марок, входящих в концерн. Перед чехами стоит задача вписаться в концепцию Вольфсбурга. Это означает: отличное качество по разумной цене".

Hannoversche Allgemeine, 26.1.2013 г.

"В плане управляемости ŠKODA Octavia сделала огромный шаг вперёд и сравнялась с конкурентами. А комфортной и безопасной она была всегда".

Auto Motor und Sport, 10.1.2013 г.

"Что может Octavia? Убедить. Ничего лишнего – только то, что нужно от автомобиля. И вполне разумная цена".

Stern, 31.1.2013 г.

Техника и спорт

Чемпионаты WRC-2 и ERC

И Ян в поле воин

Чемпионат Украины

"Шкодное" царство

"Голы, очки, секунды"

Результаты ERC и WRC-2





И Ян в поле воин

Казалось куда уж больше – в прошлом году "фабии" завоевали все, что только можно, – титулы в IRC, европейском ERC и APRC – раллийном чемпионате Азиатско-Тихоокеанского региона плюс целое созвездие национальных серий. Но в нынешнем сезоне "шкودовки" будут бороться за золото еще двух серий, причем украинских. Но обо всем по порядку.

Главная цель ŠKODA Motorsport в этом году – титул в ERC, обновленном чемпионате Старого Света. Некогда сильнейшая в мире раллийная серия в начале этого века скатилась в заштатный турнир с путанным регламентом и таким количеством этапов, что стартовать во всех подряд гонках не успевали даже претенденты на медали. А после того, как в 2005 году всеильный телеканалу Eurosport организовал собственный раллийный "челлендж" IRC, профессиональных экипажей в континентальном чемпионате и вовсе не осталось. Но нет худа без добра: международная автомобиль-

ная федерация, понимая, что рано или поздно IRC станет альтернативой чемпионату мира WRC, предложила промоутерам Eurosport Events "объединить активы". И с нынешнего сезона от прежнего ERC осталась лишь название. Телевизионщики получили высочайший статус, а сам чемпионат – множество сильных команд, щедрых спонсоров и как никогда сбалансированный календарь гонок с жемчужинами вроде Tour de Corse.

Так что у ŠKODA Motorsport в нынешнем сезоне турнирных задач стало меньше (IRC по понятным причинам упразднили), но и права на ошибку не осталось –

только победа в чемпионате Европы в личном и командном зачетах. Задача осложнилась тем, что из трех ударных экипажей в коллективе остался только один – Ян Копецки. Андреас Миккельссен стал "третьим номером" в заводской команде Volkswagen, Юхо Хянинен также перешел в WRC, присоединившись к фордовскому Qatar World Rally Team. Взамен ушедшим чешская команда пригласила 19-летнего Лаппи, но финн весь сезон проведет в подготовительном режиме, изучая трассы чемпионата мира. Чтобы через год побороться за титул в WRC-2.

Так что Копецки, на которого команда возложила ответственность за оба титула, остался без прикрытия. Но все пока идет по плану, намеченному новым менеджером ŠKODA Motorsport Павлом Хортком: после пяти этапов Ян лидирует в абсолютном зачете с приличным отрывом.

Rally Liepāja Ventspils 2013

Но не потому, что у него нет равных соперников – достаточно вспомнить стартовое Jänner Rally, в котором он после ожесточенного соперничества со своим давним оппонентом Брайаном Буффье опередил того на пол секунды.

Дело скорее в самих конкурентах, которые время от времени "отвлекаются" на этапы чемпионата мира, явно распыляя силы. Начиная с того же Буффье и еще одного ставленника Peugeot Крейга Брина и заканчивая неопитами вроде экс-пилота Формулы-1 Роберта Кубицы, которого поддерживает заводская команда Citroen. В то время как Копецки целиком и полностью сосредоточен на ERC. Подтверждением чему – второй этап, который команда решила пропустить. Казалось бы – отличный шанс для соперников сократить отставание или вовсе выйти вперед, тем не менее никто из них также не приехал в Латвию. Скорее всего, свою роль сыграл тот факт, что это было совершенно новое для ERC ралли. Да, 10 лет назад Лиепая уже принимала чемпионат Европы, но то была классическая гравийная гонка, прошедшая летом и, откровенно говоря, ни шатко ни валко в плане организации. И в полном соответствии со своим тогдашним 5-м коэффициентом "ценности".

Сейчас же раллистам предстояло наведаться в Лиепаю в феврале – латвийское ралли попало в календарь ERC исключительно для того, чтобы заполнить паузу между январским и мартовским этапами еще одной "снежной" гонкой. Но одни предполагают, а другие располагают: "благодаря" абсолютно весенней погоде и обильным дождям Rally Liepāja—Ventspils преврати-

лось в слякотно-гравийную заварушку. В отсутствие фаворитов тон в гонке задавал "залетный" Яри Кетомая, для которого старт в ERC был разовой акцией: трехкратный чемпион Финляндии решил размяться перед шведским этапом чемпионата мира. Он с легкостью отбил все атаки как 22-летнего Брина, воспитанника раллийной Академии Peugeot, и вице-чемпиона WRC 20-летней давности, 50-летнего Франсуа Делекура, приведя свою "фиесту" на финиш на две и четыре минуты раньше соответственно. Лучшим из пилотов на "фабиях" стал участник Ян Черны из Czech National Team, финишировавший четвертым.

Rally Islas Canarias

Третий этап серии перенес раллийный караван из латвийской "зимы" сразу в испанское лето, на жаркий асфальт Канарских островов, традиционно благосклонный к "суперфабиям". Так уж получилось, но именно эта гонка является самой успешной для чешской команды – в 2010 и 2012 гг. здесь первенствовал Копецки, в 2011-м – Хянинен. Поскольку ныне финн стартует в WRC, пресса вновь зашуршала рассуждениями на тему отсутствия у чеха реальных соперников. Что ж, за прошлые годы Ян действительно узнал все тонкости канарского асфальта и, что не менее важно, психологию местных асов.

Специально для таких гонок, где в силу постоянной смены погодных условий и закрученности трасс необычайно сильны "аборигены", Копецки использует свою излюбленную тактику "отложенного лидерства". Чех не атакует с первых же метров дистанции, предпочитая до поры до времени вкатываться и беречь технику. И тем самым позволяя хозяевам трассы "выпустить пар". И если горячие головы сами не наломают дров, резко взвинчивает темп, провоцируя их на ошибки. Но не в этот раз: именно на Канарах в "большом ралли" дебютировал Кубица, который и в плане тактики, и касательно стратегии даст любому из соперников сто очков вперед. Если кто не в курсе, то напомним, что поляк стал известен благодаря выступлениям в Формуле-1 (76 гонок за BMW Sauber, Renault и Lotus, 1 победа, 1 поул, 12 подиумов). Но именно страсть к ралли положила конец его формульной карьере. Ведь если остальные пилоты Ф-1 в межсезонье катаются на лыжах или сноубордах, то Кубица регулярно стартовал как раз в "классике", пусть и местного масштаба. Пока одним туманным утром не угодил в аварию. 6 февраля 2011 на ралли Ronde di Andorra его машину занесло на мокром асфальте, она проскользила вдоль дорожного отбойника и в месте его разрыва получила "кинжальный удар" – ралликар оказался буквально нанизанным на рельс. Если бы в злосчастном повороте брус был выполнен единым элементом, как того требуют все дорожные нормы, все закончилось бы касанием и непродолжительным скольжением, как это было сотни раз. То есть автомобиль помчался бы дальше, пусть и немного помятым. А так Роберт получил множественные переломы правой руки и ноги. Все было настолько плохо, что стоял вопрос об ампутации кисти, а после 7-часовой операции врачи ввели поляка в искусственную кому. В общей сложности он перенес четыре сложных операции и провел в больнице 76 дней. И хотя кисть удалось отстоять, о возвращении Кубицы в Форму-





лу-1 не могло быть и речи. Но как только стало понятно, что худшее позади, гонщик принялся интенсивно готовиться к возвращению. Но не в мир кольцевых автогонок, а именно в классическое ралли. Несмотря на то, что двигательные способности обеих кистей не восстановились на все сто процентов, в прошлом сезоне Роберт довольно уверенно выступил на нескольких итальянских и французских ралли на выдавшем виды Subaru Impreza, в котором передачи можно переключать не только рычагом, но и подрулевыми скобами. А после того как FIA пошла ему навстречу, позволив дооборудовать подрулевыми скобами ралликар куда более серьезного класса RRC, 28-летний поляк решился на экспансию сразу в обе главные раллийные серии. Правда, в чемпионате мира он будет сражаться во втором эшелоне (так называемый класс WRC-2), но только для того, чтоб и там и там выступать на одном автомобиле.

И с места в карьер принялся низвергать авторитетов. Впервые оказавшись на Канарах, Кубица сходу возглавил пелетон. Конечно, не стоит забывать, что турбированный 1600-кубовый мотор его "ситроена" в условиях разреженного воздуха теряет куда меньше 2-литрового атмосферника "Фабии", а большее значение крутящего момента имеет преимущество на "закрученных" спецучастках, коих на "Канарах" абсолютное большинство. Тем не менее скорость Роберта была просто феноменальной: по итогам первого дня он "привез" Копеcki больше минуты. Но на одном из утренних спецучастков следующего дня не успел отловить свой DS3 RRC после заноса и снова протаранил отбойник — в точности как в "черном" для него 2011-м. К счастью, обошлось без травм, но поляк буквально подарил чеху победу — к тому моменту они здорово оторвались от остального пелетона. И все что оставалось Копеcki — спокойно довести дело до логического конца.

Комментируя итоги ралли Канарских островов, менеджер команды ŠKODA Motorsport Павел Хортэк сказал: "Ян блестяще выступил на этом этапе. Он прошел гонку в полном соответствии с нашими тактическими инструкциями, не расстроился из-за не лучшего старта, а теперь празднует третью победу на Канарских островах. Экипаж Яна и Павла вне конкуренции и достойно занимает первую строчку общего зачета чемпионата Европы".

SATA Rally Acores

Четвертый, португальский этап ERC также прошел с разницей в месяц и снова вдали от материковой Европы. Но рядышком с Канарами — на Сан-Мигеле, самом большом из Азорских островов, который больше похож даже не на средиземноморский курорт, а на райский сад. Сан-Мигель буквально утопает в зелени, и у гонщиков, по их признанию, частенько захватывают дух от окружающих видов — трасса вьется вдоль побережья и по склонам древних вулканов. И все бы хорошо, но из-за плотности европейского раллийного





календаря "Азоры" еще в прошлом сезоне перенесли с июня на апрель, который в тех краях весьма и весьма дождлив, что для грунтово-гравийной трассы часто становится приговором. Это и подтвердила нынешняя гонка: организаторам пришлось буквально перед стартом сокращать маршрут из-за размыва дорог и непроглядного тумана, который так и не рассеялся до самого финиша – тропики есть тропики...

Если на Канарах отсутствовал Делекур, то азорскую гонку пропускал Буффье: на его 207-м вышел из строя двигатель, а запасной команда не смогла доставить на Сан-Мигель...из-за забастовки местной авиакомпании. Впрочем, основное внимание было сосредоточено на Копецки и Кубице. Старт гонки остался за поляком: Роберт помчал так, словно это была не первая в его жизни неасфальтовая гонка, а сотая. Шутка ли, он на одном дыхании выиграл пять первых спецучастков. Но затем стал заложником своего же темпа: сначала его Citroen замедлился из-за прокола, затем – из-за густого тумана на самом продолжительном, 23-километровом спецучастке. Бросившись отыгрываться, поляк перевернулся...

Копецки выбрал совершенно иную тактику. Видя, что на конкурентов буквально напал мор, чех старался не форсируя событий ехать предельно аккуратно. И, избежав проколов, вылетов и переворотов, аккуратно поднял выроненное Кубицей знамя лидерство. И по-гроссмейстерски спокойно довел дело до победного финала. Причем для Яна, не выступавшего на гравии уже полтора года, эта победа стала первым крупным успехом на подобном покрытии. Три "золота" в трех стартах – ни это ли чемпионская поступь? Вторым (уже в третий раз и также при трех стартах) в SATA Rally Acores финишировал Брин, а замкнул тройку местный любимец Риккардо Мура на ŠKODA Fabia S2000, причем для канарца это был дебют на столь серьезной технике.

Rallye Tour de Corse

Пятый этап принимала еще одно островное ралли – но куда более престижное корсиканское Tour de Corse. Эта гонка долгое время была в обиходе чемпионат мира, снискав себе славу коварной, мстительной и непредсказуемой. Вот и на этот раз "ралли 10 000 поворотов" вынудило пилотов играть то ли в лотерею, то ли в рулетку: яркое корсиканское солнце то и дело сменялось дождем, максимально затрудняя процесс выбора шин. Всего на родине Наполеона собрался 51 экипаж, включая всех основных фаворитов плюс Стефана Сарразена – еще одного экс-пилота Формулы-1, который великолепно смотрится на асфальтовых ралли. На этот раз калифом на час стал молодой да ранний Брин, выигравший три первых спецучастка. Но, когда его отрыв от преследователей составлял уже почти полуминуты, ирландец вылетел с трассы и пробил колесо. Следующего лидера – Кубицу – подвел бензонасос его новенького Citroen DS3 RRC. Гонку привычно возглавил Копецки, но в последний день решительный рывок совершил Буффье, жаждущий реванша за поражение в Австрии. Увы, дуэли "колесо в колесо" не получилось: на финальных спецучастках у "Фабии", как и год назад, "затроил" двигатель. В итоге – лишь второе место. Тем не менее на счету у Копецки феноменальное достижение – везде, где он финишировал последние полтора года, чех поднимался на подиум.

Rally Portugal

Как уже говорилось выше, параллельно ŠKODA Motorsport "обкатывает" на этапах чемпионата экипаж Эсанекки Лаппи/Янне Ферм. Едва дебютировав в "Классике" в 2011-м, уже через год 19-летний финн буквально взорвал раллийное пространство чередой побед. Впервые стартуя на ралликаре класса S2000, он выиграл сильнейший в Европе домашний чемпионат со стопро-



центным результатом – семь побед в семи гонках. Плюс вплоть до схода лидировал на домашнем этапе WRC в своем классе.

Чешская команда решила проверить финна на совершенно непривычных для него условиях и на незнакомых покрытиях – на польском этапе ERC и финн выиграл Rajd Polski "в одни ворота".

Поскольку для Лаппи этот сезон – первый в чемпионате мира, было принято решение посвятить его изучению трасс, работе с настройками автомобиля и интеграции в команду. Поскольку в 2013 году программа финна в WRC включает семь европейских этапов, решено было "в нагрузку" отрядить его в азиатско-тихоокеанский чемпионат – команде индийского филиала ŠKODA как раз требовалась замена прошлогоднему чемпиону Крису Аткинсону. И Лаппи блестяще проявил в абсолютно незнакомых условиях: вдовем с напарником по Team MRF Гауравом Гиллом они выиграли все 16 спецучастков стартового новозеландского этапа. При этом финн опередил индуса больше чем на 4 минуты.

Впрочем, основная цель для Лаппи – чемпионат мира. После январского провала в Монте-Карло (лучшее время в классе на СУ1 и сход на СУ2) финн ехал в Португалию с четкой установкой – финишировать. Тем более что в Альгарве собралось как никогда много участников именно в WRC-2 -19 экипажей, больше чем в любом другом классе. Подстраховать новичков могли Сепп Виганд и Франк Кристиан из дилерской команды ŠKODA AUTO Deutschland, которые к тому моменту несколько неожиданно для себя вышли в лидеры личного зачета WRC-2.

"Мы очень хотим поскорее вновь оказаться на стартовой линии, – рвался в бой Лаппи. – Перерыв после ралли в Монте-Карло был слишком долгим. Я люблю выступать на гравийном покрытии, но ни одна другая трасса не сравнится с этапом в Португалии. Это сложное испытание, с точки зрения сцепления с дорогой и большого количества пыли. Однако мы хотим показать всё, на что способны!"

Но подстраховывать оказалось некого: финны помчали так быстро и аккуратно, словно всю жизнь ез-

дили не по идеально ровным трехмерным проселкам Скандинавии, а по подобным жестким каменистым тропам Пиренейского полуострова. Уже в субботу Эсапекки и Янне ехали в первой десятке абсолютного зачета, нагоняя Миккельсена за рулем непобедимого в этом сезоне Polo WRC.

Одно время за Лаппи пытался угнаться Кубица – по итогам первых спецучастков он пробился на второе место. Но после вылета и многочисленных проколов в пятницу поляк вынужден был сойти – у него банально закончились...запасные колеса. Вернувшись по системе Rally 2 (экс-SupeRally), Роберт снова вынужден был сложить оружие раньше времени – на этот раз из-за проблем со своей уникальной системой подрулевого переключения передач, эксклюзивно установленной на его Citroen DS3 RRC. Кубице удалось проехать по полной программе только третий день и благодаря многочисленным сходам он умудрился финишировать шестым. Так что мы наверняка еще увидим Роберта на пьедестале самых известных ралли. А если повезет, то и в Формуле-1. Впрочем, героями гонки стали именно пилоты на "суперфабиях". Компанию Лаппи на подиуме составили Виганд и Роберт Бэррэйбл, хотя немец по ходу гонки потерял больше 9 минут из-за проблем с коробкой передач и отвалившегося после трамплина колеса, а ирландец – шесть из-за прокола. Но эпический хет-трик стал отличной наградой за их стойкость. А Эсапекка начинает оправдывать выданные ему авансом титул "главного открытия-2013" и доверие, оказанное ему командой ŠKODA Motorsport.





"Шкодное" царство

В нынешнем сезоне младоболеславских автомобилей в украинском ралли станет как никогда много. Во-первых, на "суперфабию" пересел чемпионский экипаж Александр Салюк-Евгений Червоненко. А во-вторых, в стартовых протоколах снова появилась фирменная команда ŠKODA Rally Team, в которой сразу пять "шкодовок".

Если помните, еще недавно в украинском автоспорте существовала фирменная "шкодовская" команда, коллекционировавшая титулы как в ралли, так и в кроссе. Но в спорте важно вовремя уйти, поскольку со временем все привыкают к победам и рекламный эффект сходит на нет при тех же затратах. И вот, после трехлетней паузы в стартовых протоколах вновь появилась ŠKODA Rally Team, которая в нынешнем сезоне будет биться за "Кубок Лиманов" сразу пятью экипажами. А в чемпионате страны за "золото" поборются чемпионы двух последних лет – А. Салюк-Е. Червоненко,

сменившие прокатные Mitsubishi Lancer Evo IX на ŠKODA Fabia S2000 Evo 2. И хотя выступать единым фронтом с ŠKODA Rally Team они не могут, поскольку защищают цвета казахской Astana European Rally Team, но уже ищут и находят пути для взаимовыгодного сотрудничества.

На "Черномор" – первое украинское ралли нынешнего сезона – выехало сразу шесть экипажей на "шкодах", две из которых были построены в межсезонье при поддержке ŠKODA Rally Team. Основным добытчиком команды является экипаж Павла Гонтового,



который верен марке на протяжении вот уже десятка лет. Именно киевлянину принадлежит большинство золотых наград и чемпионских титулов, добытых на "шкодах" в украинских гонках. Вот и на этот раз Гонтовой увез из Крыма "золото" за победу в своем классе Р7. Но вот повторить успех на втором этапе "Кубка Лиманов" в Николаеве ему не позволила усталость техники. "На последнем сервисе механики обнаружили дефект подрамника, устранить который не представлялось возможным – прокомментировал второе место Гонтовой. – Мы установили новые передние стойки, которые позволяют ехать и быстрее, и агрессивней, но на тропинках дало о себе знать слабое место в конструкции подрамника. И чтобы не рисковать сходом, а заработать важные командные очки для команды, было принято решение ехать на гарантированный доезд. А выявленный дефект мы будем анализировать и устранять — это станет нашим домашним заданием". Что ж, после стольких лет, проведенных за рулем "шкод", Гонтовому вовсе необязательно отправлять свой автомобиль на ребилд после 2-3 гонок, как раньше. По словам директора команды ŠKODA Rally Team Вячеслава Мигачева, все автомобили в команде готовятся самостоятельно, самими экипажами. И несмотря на то, что в ŠKODA Rally Team – исключительно атмосферно-переднеприводные "фабии" и "фелиции" младших классов, команда занимает второе место в командном зачете.

А вот в случае с "суперфабией" Салюка и Червоненко все с точностью до наоборот – автомобиль обслуживает чешский коллектив JM Racing, близкий к заводской команде, и после каждой гонки она отбывает на историческую родину. Что, конечно, не способствует

тренировочному процессу и привыканию к новому автомобилю. Но иного выхода у действующих чемпионов нет – приоритетным для них является Кубок Европы. Дело в том, что одновременно со слиянием чемпионатов IRC и ERC претерпела существенные изменения и еврокубковая серия. Во-первых, организаторы отказались от деления Кубка на три части по региональному признаку – теперь он един и неделим. Во-вторых, существенно расширилась система коэффициентов – к привычной шкале индексов 2-5-10 добавились "двадцатки" – те прошлогодние этапы ERC, которые выпали из ее нынешнего календаря. И теперь у претендентов на кубковые медали нет прежнего простора для маневра – нельзя пропускать менее значимые этапы и нужно быть во всеоружии перед каждой гонкой. Три из которых ("Александров Ралли Карпаты", "Галиция" и "Ялта") пройдут на Украине.

Дебют команды Astana European Rally Team, цвета которой защищают Салюк с Червоненко, состоялся 3-5 мая на первом этапе Кубка, Rally Presov, И киевляне сходу выиграли словацкую гонку в зачете Кубка Европы. Справедливости ради нужно заметить, что других экипажей на полноприводной технике среди их соперников не было. А вот в абсолютной классификации Rally Presov Салюк финишировал лишь девятыми, отстав от действующего чемпиона Словакии Гжегоша Гжиба на такой же "Фабии" аж на 7,35 мин. Столь значительный отрыв был "заработан" в основном штрафами: 30 секунд за "сбитый" ретардер и 5 минут – за преждевременный въезд на КП.

Но лиха беда начало: через неделю "казахи" принимали поздравления с серебром в куда более сложном



(коэффициент 10 против "двойки") словенского Rally Saturnus. На этот раз отрыв от победителя – местного аса Алекса Хумара на моноприводном Renault Clio – составил 47,3 сек., хотя после осечки на прологе "казахи" потеряли почти минуту и опустились в самый низ турнирной таблицы – на 64-ю строчку... Не успели наши пилоты набрать темп и выиграть пару спецучастков, как поймали прокол – еще минус 1,2 минуты. Так что второе место в подобных условиях – отличный результат, тем более что Салюк и Червоненко упрочнили лидерство в Кубке. И перевыполнили собственную же задачу: в начале сезона пилот пообещал "подъехать близко к подиуму или даже заехать на него".

Не менее важно и то, что пилоты "Астаны" обеспечили себе отличный накат перед херсонской гонкой – третьей для них за неполные три недели и первой для большинства украинских экипажей. Впрочем, стартовый этап отечественного Чемпионата лидеры Кубка Европы все равно рассматривали как тестовый, поскольку до того участвовали на "Суперфабии" и

ключительно в асфальтовых гонках. В то время как для адаптации к подобной технике требуется 5-6 гонок на разных покрытиях. Причем не только что бы найти общий язык с новым автомобилем, но и избавиться от тех ненужных навыков, которые остались от выступлений на N-групповых ралликарах. "Мы все еще учимся, стараемся понять машину и привыкнуть к ней, – поделился Салюк задачами на херсонскую гонку. – Fabia S2000 может ехать быстро, тут никаких сомнений, осталось только разобраться в нюансах ее поведения". Тем не менее в юбилейном, 20-м по счету "Чумацком Шляхе" и закончили субботнюю секцию с небольшим, но важным с психологической точки зрения преимуществом. Увы, в воскресенье еще до старта "казахи" схлопотали 10-секундный штраф за минутное опоздание на спецучасток – в какой-то момент штурман ошибся и "привел" пилота на старт другого допа.

В результате на финише "Шляха" Салюк уступил 2,1+10 секунд своему предыдущему работодателю – Валерию Горбаню, который в этом сезоне также пересел с Mitsubishi Lancer Evo на автомобиль уровня WRC2 – MINI John Cooper Works RRC.

"В целом я доволен и командой, и машиной, – подвел итог херсонской гонки ее серебряный призер. – Мы только начали выступления на "Фабии" и поэтому сложно с чем-то сравнивать. Пока продолжаем работать над слаженностью экипажа: ошибок, из-за которых теряешь время на ровном месте, нужно избегать. Даже несмотря на то, что мы отлично знаем херсонскую трассу, старались ехать предельно аккуратно – на некоторых участках были валуны, о которые могли повредить технику. И нужно было думать не только о результатах на спецучастке, но и о том, чтобы сберечь автомобиль. Поэтому мы ехали быстро, но лишь на 97% своих возможностей".





Rally Liepaja—Ventspils

2-й этап, 1-3 февраля, Лиепая — Вентспилс (Латвия)
Стартовало 37 экипажей, классифицировано 18

| | Экипаж | Автомобиль | Время |
|----|--------------------------|--------------------------|-----------|
| 1 | Я. Кетомаа/К. Линдстрем | Ford Fiesta RRC | 2:08.15,7 |
| 2 | К. Брин/Д. Мойнихэн | Peugeot 207 S2000 | +31,0 |
| 3 | Ф. Делекур/Д. Савиньони | Peugeot 207 S2000 | +2.47,5 |
| 4 | Я. Черны/П. Кохут | ŠKODA Fabia S2000 | +3.03,4 |
| 5 | Р. Кисельс/А. Ронис | Mini JCW S2000 | +5.46,3 |
| 6 | В. Швядас/Ж. Сакалаускас | Mitsubishi Lancer Evo X | +5.55,7 |
| 7 | А. Эгле/А. Дауга | Mitsubishi Lancer Evo X | +7.39,5 |
| 8 | Р. Йетс/А. Тоом | Mitsubishi Lancer Evo X | +8.37,6 |
| 9 | Я. Орсак/Д. Шмейдлер | Mitsubishi Lancer Evo IX | +8.48,9 |
| 10 | В. Пушкарь/И. Мишин | Mitsubishi Lancer Evo X | +9.25,0 |



Rally Islas Canarias

3-й этап, 21-23 марта, Лас-Пальмас (Испания)
Стартовало 27 экипажей, классифицировано 18

| | Экипаж | Автомобиль | Время |
|----|------------------------|--------------------|-----------|
| 1 | Я.Копецки/П.Дреслер | ŠKODA Fabia S2000 | 2:24.30,9 |
| 2 | К.Брин/П.Нейгл | Peugeot 207 S2000 | +1.52,4 |
| 3 | Л.Монсон/Х.Денис | Mini JCW RRC | +3.18,9 |
| 4 | А.Айгнер/Ю.Хайгль | Subaru Impreza R4 | +6.50,8 |
| 5 | Ж.Боннфис/О.Фурнье | Renault Megane N4 | +8.31,0 |
| 6 | Г.Антустеги/А.Иглесиас | Suzuki Swift S1600 | +9.21,6 |
| 7 | Я.Пушкади/Б.Годор | ŠKODA Fabia S2000 | +10.13,6 |
| 8 | Ж.-М.Леандри/Р.Жамуль | Peugeot 207 S2000 | +11.05,8 |
| 9 | Р.Консани/Т.Горчица | Renault Megane N4 | +11.57,7 |
| 10 | А.Тлустак/Л.Виорал | ŠKODA Fabia S2000 | +14.05,2 |



SATA Rallye Açores

4-й этап, 25-27 апреля, Понта-Дельгада (Португалия)
Стартовало 37 экипажей, классифицирован 21

| | Экипаж | Автомобиль | Время |
|----|------------------------|--------------------------|-----------|
| 1 | Я.Копецки/П.Дреслер | ŠKODA Fabia S2000 | 2:26.32,2 |
| 2 | К.Брин/П.Нейгл | Peugeot 207 S2000 | +32,2 |
| 3 | Р.Мура/С.Эйро | ŠKODA Fabia S2000 | +58,8 |
| 4 | Б.Магалаеш/Н.да Силва | Peugeot 207 S2000 | +2.37,6 |
| 5 | Ж.Ансьян/Ж.де Туркхейм | Peugeot 207 S2000 | +3.27,4 |
| 6 | Р.Кубица/М.Баран | Citroen DS3 RRC | +9.19,1 |
| 7 | А.Брускетта/Ж.Бардини | Subaru Impreza N15 | +14.57,4 |
| 8 | Л.Перу/Ж.Силва | Mitsubishi Lancer Evo IX | +16.36,0 |
| 9 | А.Тлустак/Л.Виорал | ŠKODA Fabia S2000 | +17.42,1 |
| 10 | М.Темпестини/Д.Пульпеа | Subaru Impreza R4 | +18.10,6 |



Rallye Tour de Corse

5-й этап, 17-19 мая, Аяччо (Франция)
Стартовал 51 экипаж, классифицировано 28

| | Экипаж | Автомобиль | Время |
|----|-------------------------|----------------------------|-----------|
| 1 | Б.Буффье/К.Пасери | Peugeot 207 S2000 | 2:41.58,2 |
| 2 | Я.Копецки/П.Дреслер | ŠKODA Fabia S2000 | +39,8 |
| 3 | С.Сарразен/Ж.-Ж.Ренуччи | Mini John Cooper Works RRC | +1.37,6 |
| 4 | К.Брин/П.Нейгл | Peugeot 207 S2000 | +1.40,8 |
| 5 | Ф.Делекур/Д.Савиньони | Peugeot 207 S2000 | +3.25,0 |
| 6 | Ж.Морен/Н.Клинже | Ford Fiesta RRC | +3.37,6 |
| 7 | А.Айгнер/Ю.Хайгль | Subaru Impreza R4 | +7.53,9 |
| 8 | Ж.-М.Леандри/Р.Жаму | Peugeot 207 S2000 | +8.47,8 |
| 9 | Ж.Боннфис/О.Фурнье | Renault Megane N4 | +9.16,8 |
| 10 | Ж.-М.Рай/Ф.Мазотти | Peugeot 207 S2000 | +13.54,3 |

Личный зачет чемпионата Европы ERC

| | Экипаж | Автомобиль | Очки |
|----|---------------------------|----------------------------|------|
| 1 | Я.Копецки/П.Дреслер | ŠKODA Fabia S2000s | 146 |
| 2 | К. Брин/П. Нагл | Peugeot 207 S2000 | 109 |
| 3 | Б.Буффье/О.Фурнье | Peugeot 207 S2000 | 69 |
| 4 | Ф.Делекур/Д.Савиньони | Peugeot 207 S2000 | 48 |
| 5 | Я. Кетомаа/К. Линдстрем | Ford Fiesta RRC | 39 |
| 6 | А.Айгнер/Ю.Хайгль | Subaru Impreza R4 | 25 |
| 7 | Л.Монсон/Х.Денис | Mini John Cooper Works RRC | 24 |
| 8 | Р. Моура/С. Эйро | ŠKODA Fabia S2000 | 24 |
| 9 | С. Сарразен/Ж. Ж. Ренуччи | Mini John Cooper Works RRC | 24 |
| 10 | Р. Баумшлягер/К. Виха | ŠKODA Fabia S2000 | 23 |

Личный зачет чемпионата мира WRC-2

| | Экипаж | Автомобиль | Очки |
|----|--------------------------|--------------------------|------|
| 1 | А. аль-Кувари-К. Даффи | | 75 |
| 2 | Н. Фукс/Ф. Муссано | Mitsubishi Lancer Evo IX | 66 |
| 3 | Ю. Протасов/К. Сикк | Subaru Impreza WRX STi | 65 |
| 4 | З.Виганд/Ф.Кристиан | ŠKODA Fabia S2000s | 55 |
| 5 | Р. Тривино/А. Харо | Mitsubishi Lancer Evo IX | 39 |
| 6 | Р. Кубица/М. Баран | Citroen DS3 | 33 |
| 7 | А. Кремер/К. Виха | Subaru Impreza WRX STi | 30 |
| 8 | Р. аль Кетби/К. Хепперли | ŠKODA Fabia S2000 | 26 |
| 9 | Я. аль Раджи/М. Опп | Ford Fiesta RS WRC | 25 |
| 10 | Э. Лаппи/Я. Ферм | ŠKODA Fabia S2000 | 25 |

Командный зачет чемпионата мира WRC-2

| | Команда | Очки |
|----|---------------------------|------|
| 1 | Seashore Qatar Rally Team | 83 |
| 2 | ŠKODA Auto Deutschland | 61 |
| 3 | Moto Club Igualda | 58 |
| 4 | Symtech Racing | 57 |
| 5 | Skydive Dubai Rally Team | 37 |
| 6 | Stohl Racing | 33 |
| 7 | Yazeed Racing | 25 |
| 8 | ŠKODA Motorsport | 25 |
| 9 | MM – Motorsport | 25 |
| 10 | Top Run SRL | 24 |

История и путешествие

Маленькие авто для больших путешествий

Прага-Нью-Йорк-Мехико-Ялта-Полтава-Прага

Выдать на-гора

Кутна Гора





Маленькие автомобили для больших путешествий

В предыдущем номере нашего журнала мы рассказывали о Богуславе Прохазке и Индрихе Кубясе - двух пражских смельчаках, отправившихся в кругосветное путешествие на отнюдь не новой ŠKODA 442 Rapid. Справедливости ради нужно заметить, что их экспедиция во многом базировалась на опыте и знаниях предшественников. И в первую очередь своих соотечественников - четы Эльстнеров, прославившихся целым рядом захватывающих экспедиций в Африку и Америку, принесших "Шкоде" неофициальный титул "королевы путешествий".



Чехословакия 20-30-х годов прошлого столетия была весьма благодатным местом для путешественников. Весь мир симпатизировал молодому государству, наконец-то избавившемуся от полувекового гнета Австро-Венгрии и спешащему жить. Прага активно обменивалась посольствами со всеми желающими странами и звала к себе в гости, проводя выставки, фестивали, симпозиумы, конференции, гонки, олимпиады. В свою очередь, чешским и словацким пилигримам беспрепятственно открывали визы даже в самые закрытые страны, поддерживающие изоляционистскую политику – начиная с императорской Японии и заканчивая радикал-исламистской Саудовской Аравией.

Кроме того, в самой Чехословакии семимильными шагами шла автомобилизация. После введенных государством заградительных пошлин окрепли все основные производители (ŠKODA, Tatra, Z, Praga, Walter) плюс появились новые (Aero, Wikov, Jawa). И автомобиль, еще недавно бывший символом статуса, становился просто транспортным средством, вполне доступным широким слоям населения. Та же промышленная группа ŠKODA a. s., купившая в 1925 году Laurin & Klement и первое время выпускавшая просто подновленные версии больших и основательных "лауринок", к 1933 году полностью перешла на выпуск собственных авто – куда более массовых и бюджетных. Так что теперь, чтобы стать полноценным исследователем, не обязательно было унаследовать состояния или иметь блат в географических обществах и госструктурах. Достаточно было найти куда более скромную сумму на приобретение автомобиля – и это являлось наибольшей статьей расходов при подготовке путешествия.

Пионеры-герои

Но кто же эти герои невидимого фронта? Все они были похожи друг на друга, поскольку воспитывались на одной и той же литературе и мечтали походить на отважных исследователей из приключенческих рассказов Джека Лондона и Жюль Верна. Выражаясь языком предков, путешественники были рождены скитальцами и пилигримами, а моторы окрылили их в стремлении увидеть самые дальние страны, которые еще совсем недавно казались сказочно-недостижимыми. Разбуди любого из них среди ночи и предложи путешествие в дальние дали – и он без особых сборов отправится



на край Света писать романы шинами своего автомобиля.

Самая первая "автокругосветка" состоялась в 1902 году – тогда Чарльз и Люси Глидденны из Массачусетса намотали на кардан своего фэтона забытой ныне марки Napier ровно 46,528 миль. Почти за два года американцы объехали 39 стран, в половине из которых никогда прежде и не видели автомобиля. Туземцы с островов Фиджи называли их экипаж "богом огня" и "отцом всех дьяволов", новозеландские мауры – "демоном войны", индейцы-хинди – "последним воплощением Шивы-разрушителя", австралийские аборигены – "бумерангом", поскольку тот всегда возвращался, куда бы не оправился.

И все они были по своему правы. Но в первую очередь подобные путешествия позволяли стереть белые пятна на картах и в умах, узнать и понять жизненные уклады далеких народов и, в свою очередь, рассказать им о себе. И, что подтверждал растущий интерес автопроизводителей к подобным акциям, путешествия "улучшали породу автомобиля" – ведь автогонки той поры были скоротечны и не предоставляли возможности столь масштабно испытать все узлы и агрегаты.

Так что нет ничего удивительного в том, что ŠKODA переняла многолетнюю практику Laurin & Klement испытывать свою технику в том числе столь экстравагантным способом. И первый блин вышел отнюдь не комом, ведь младоболеславский автозавод ангажировали на тот момент самых прославленных чехословацких путешественников – чету Эльстнеров.

Кто есть кто

Франтишек Эльстнер родился 11 апреля 1902 года в пригороде Праги – в Краловских Виноградах. Сказать, что парню с детства не сиделось на месте, – ни сказать ничего. В 11 лет он стал членом местной скаутской организации, с которой в СССР слепили пионерию. Едва после школы поступив в гимназию, он был тут же исключен из нее за постоянные прогулы. Как оказалось, 17-летний Эльстнер записался в "противотифную программу" Международного Красного Креста Закарпатской Украины (в 1919-1940 гг. она входила в состав Чехословакии) и на полтора месяца уехал сражаться с эпидемией в Мукачево и Хуст. О восстановлении самого юного активиста в alma mater ходатайствовал глава Министерства образования.



В поисках транспортного средства для регулярных поездок в столицу на учебу Франтишек познакомился со своим соседом, добравшимся в Прагу на работу на мотоцикле. И едва став совершеннолетним, юноша с первого же раза получил права и тут же отправился в путешествие – мотоцикл у него уже был. Вместе со страстью к перемене мест у Франки, как называли его друзья за учебу в британской скаутской школе, обнаружились недюжинные задатки фотокорреспондента и особенно журналиста. В двадцать лет он стал штатным автором самого популярного на тот момент автомобильного журнала Motor Revue, который и выдал юноше кредит на покупку двухколесной мечты – британской "пятисотки" AJS. В двадцать четыре за плечами Франтишека уже был квартет трансконтинентальных путешествий плюс соучредительство в нескольких столичных (к тому времени Винограды стали частью Праги) автомотоклубах. В 1926-м Эльстнер преподнес невесте на свадьбу неординарный, но весьма символический подарок – приделал к мотоциклу туристическую коляску, чтобы та могла путешествовать вместе с ним. Благодаря множеству публикаций об их совместных поездках чета стала весьма известной в родной Чехословакии. Настолько, что в 1930 году самолетостроитель Аеро (чуть позже он вольется в ŠKODA a. s.), построив свой первый автомобиль, решил проверить его качество в так называемом "стресс-тесте". И Франтишек с Руженой на свой страх и риск отправились сначала на Балканы, а затем и вовсе в Африку. Казалось бы – на весьма неподходящем автомобиле. И не только потому, что тот фактически был предсерийным прототипом, но и весьма примитивным по конструкции. Ведь Аеро "приземлился" не по своей воле – кризис 1929 года оставил завод без авиационных заказов и четырехколесный первенец оказался типичным для тех времен "кризис-каром" – крохотным и максимально упрощенным. Простейший двухместный кузов

с единственной дверью со стороны пассажира, мотоциклетные моторчик (1 цилиндр, 499 см³, 10 л. с.), элементы подвески, колеса и крылья. Зато и стоил Аеро-500 дешевле приличного мотоцикла с коляской – 18 тыс. крон. Пожалуй, единственным преимуществом столь прижимистой конструкции была...проходимость. Конструкторы решили сэкономить и обойтись без дифференциала, ведь при 110-сантиметровой колее износ шин был минимален. Зато если в таком автомобиле застревало одно колесо, другое не буксовало на месте, а "вытаскивало" попавшего в беду близнеца. До африканской эпопеи мало кто знал об этой бездифференциальной особенности "пятисотки", зато после того как автомобильчик без особых поломок вернулся домой, пресса не скупилась на похвалы. За Аеро-500 тут же закрепилось название "маленький автомобиль для больших путешествий". И только Эльстнеры знали, насколько трудным оказалось путешествие, но мужественно молчали, хотя порой во время путешествия им в буквальном смысле приходилось тянуть автомобиль на себе. Переданная директору Аеро др. Кабесу "книга жалоб и предложений" по улучшению конструкции оказалась размером с Библию.

AeroSpExOr и Blue Team

Дальше – больше. Впечатленный проделанным объемом работы и особенно медиаотдачей, пан Кабес "заказал" Эльстнерам куда более масштабную акцию. Подготовка AeroSpExOr (Aero Sport Expedition Oriental) заняла почти два года и 1933-м экипажи на трех Аеро 662 (индекс равнялся рабочему объему цилиндров) за 42 дня преодолели ни много ни мало 14 тыс. км. по дорогам Европы и Африки.

Выходу третьей, уже литровой модели, также предшествовал трансконтинентальный тур, названный Blue Team из-за выкрашенных в голубой цвет машин –



то есть для Aero подобные экспедиции из испытательных превратились в чисто маркетинговый инструмент. Маршрут особо не изменился (Прага-Марсель-Алжир-Атлас-Касабланка-Марракеш-Прага) – основное внимание было уделено участникам. Точнее участникам: три из четырех экипажей были женскими. "Приглашенной звездой" стала Элишка Юнкова (урожд. Альжбета Поспишилова), которую буквально обожали в Европе. В 20-х пани Юнкова навела шороху в мире гран-при, регулярно обставляя за рулем весьма капризного Bugatti T35 сильнейших пилотов той поры. Но в 1928 году ее муж Винцент Юнек разбился в Нюрнбургринге и "королева руля" тот час завершила карьеру, распродав весь свой гоночный гараж. Так что пресса Старого Света с удовольствием следила за пробегом, балуя себя и читателей размышлениями на тему "вернется ли Юнкова в гонки".

По следам молодости

Макетинговый отдел ŠKODA Auto, на тот момент третьего по величине чехословацкого автомобилепроизводителя, сделал правильные выводы из шумихи вокруг Aero и в следующее путешествие Эльстнеры отправились уже на "шкодовке". Поскольку коммерческих интересов в Африке у младобославского завода не было, решено было отправиться в США и Мексику. Ведь и там и там вполне успешно эксплуатировались "лауринки": мексиканское правительство заменило ими "почтовых" лошадей, а в США даже действовал дилер марки – некто мистер Шлитц из Милуоки.

В феврале 1936 года семейный бюджет Эльстнеров похудел на 10 тыс. крон – чета с солидной скидкой приобрела одну из самых доступных "шкодовок" тех лет – серебристый двухместный кабриолет-тюдор 420-й серии в версии Popular (были еще базовая Standart и топовая Rapid), который стоил от 18,8 тыс. крон.

Казалось бы, снова не самая подходящая модель для столь изматывающего путешествия. Но не стоит забывать, что это была та самая первая самостоятельная "шкодовка", построенная "с нуля", то есть не имеющая аналогов в несколько устаревшем модельном ряду Laurin & Klement. 420-ю серию отличала не рудиментарная лестничная рама, а передовая хребтовая балка. Фактически это была труба, через которую был пропущен коленвал. К ее заднему концу крепился картер главной передачи, а крутящий момент на колеса передавали качающиеся полуоси. Причем у 420-й поперечная рессора крепилась к картеру сверху, в то время как у всех остальных "шкодовок" – снизу.

Подготовка автомобиля к путешествиям свелась, во-первых, к установке багажника. Правда, в жаркой Мексике его пришлось демонтировать, поскольку постоянно приходилось складывать-раскладывать мягкий верх. Во-вторых, механики фирменного пражского СТО устанавливали топливный бак увеличенного объема – родина текилы и сегодня не избалована бензоколонками. С сервисными станциями и зноем там также ничего не изменилось. Поэтому, в-третьих, для преодоления особо засушливых и незаселенных мест штатный радиатор был заменен на максимально большой (насколько позволяли размеры подкапотного пространства).

Полуночная Прага проводила супружескую экспедицию, окрещенную прессой как "100 дней в маленьком автомобиле", проливным дождем. Эльстнеры планировали остановиться для съемок в Дрездене и Берлине, но в Германии ливень только усилился, а скорость настолько упала, что пришлось нагонять график и ехать всю ночь – ведь в порту Гамбурга их ждал нью-йоркский пароход. После пяти дней качки Соединенные Штаты показались пилигримам манной небесной: солнечная погода, идеальные дороги, неподвижный горизонт. Потратив двое суток на акклиматизацию, съемку и полу-



чение...госномеров, Эльстнеры взяли путь на юг. И были восхищены качеством трасс и развитостью дорожной инфраструктуры. "В стране на 5 миллионов человек 3 миллиона автомобилей. Причем большинство легковых – 6- и 8-цилиндровые. Ничего удивительного – нигде больше мы не видели столь идеальные дороги, такое количество СТО и АЗС, причем столь дешевый бензин: \$0,65/1,20 крон. У нас в Чехословакии, – вспоминал Франтишек свою погоню за рейсовым автобусом, – скорость коммерческих автомобилей ограничена на отметке в 50 км/ч, а здесь мы не могли угнаться за рейсовым автобусом Greyhound, курсирующим между Нью-Йорком и Сан-Франциско. Он проезжает от одного конца США в другой за неполных 6 дней, при этом предоставляя пассажирам беспрецедентный комфорт – на уровне самолетного".

На одном дыхании проехав Филадельфию, Балтимор, Вашингтон, Ноксвилл, Нэшвилл, Мемфис, Даллас, Сан-Антонио и Ларедо, путешественники через пару дней пересекли мексиканскую границу. И все изменилось в мгновение ока. Жаркое солнце вдруг стало испепеляющим. Ухоженные асфальтовые хайвеи сменились раздолбанными гравийным и грунтовым проселками – в стране до сих пор основным транспортом были лошади. По словам Ружены, "...будущая панамериканская магистраль находилась в стадии подготовки, так что единственным способом попасть из Техаса в столицу Мексики были серпантины Сьерра-Мадре. Сегодня они – словно погружение в тропический рай Тамацунчале, красивейшая из прогулок, о которой автомобилист может только мечтать. Но тогда чаще всего дорога представляла собой то и дело обсыпавшуюся горную тропу. Кроме того, в разряженном горном воздухе наш и без того слабенький мотор терял треть своих сил и вынужден был часами тарыхтеть на первой передаче – настоящие издевательства над автомобилем". Ее воспоминаниям о трудностях мексиканских дорог вторит супруг: "большую часть дня температура колебалась на отметке 40-50 град. Тем не менее мы забрались на вулкан Невадо-де-Колима – самую высокую точку материка, почти 5 км. Местные водители, привыкшие к тому, что здесь "не

тянут" даже многолитровые американские "дредноуты" и видя наше неспешное, но уверенное карабканье, просто не верили, что у нашей "шкоды" всего только 1-литровый мотор. А поверив, тут предлагали продать Popular или обменять".

Впрочем, проблем хватало и на равнинных дорогах: да, там не было изобилия острых камней с одного края и пропасти – с другой, зато в изобилии валялись...подковные гвозди. Ехать медленно приходилось и по другой причине: хоть автомобилей было куда меньше, чем в США, но после каждого проехавшего поднимался такой шлейф непроглядной пыли, что путешественникам приходилось сворачивать на обочину в ожидании, когда она осядет. Зато за относительно короткое время чета побывала во всех значимых городах страны – Монтеррее, Тамазункале, Мехико, Пуэбле и Оахака. И, в отличие от США, избалованного экспедициями и иностранцами из самых разных концов света, на родине текилы Эльстнеров принимали почти как пришельцев. Мексиканцев, впечатлительных и наивных, как детей, интересовало буквально все. Особо их покорила факт, что супруги проделали столь длинный путь исключительно дабы увидеть вулкан Попocateпетель, собор древних Толтеков, ледники "Белой Спящей Женщины" Икстакихаутла. Переубеждать собеседников было бесполезной





тратой времени. Но особенно местное население, привыкшее к просторным американским автомобилям, поража́л тот факт, что двое больших (по их местным антропометрическим данным) людей могли уместиться в столь крохотной машинке. А вот самих путешественников, похоже, больше всего поразили не памятники культур майя и ольмеков, а прочность покрышек Bata, преодолевших 7000 км без единого прокола.

Путь домой

Сделав впечатляющую петлю по Мексике и вернувшись к тому же пограничному переходу, чехи взяли курс на запад – в сторону Сан-Франциско. Попутно наизав на бусы путешествия такие жемчужины, как Ларедо, Пекос, Эль Пасо, Тусон, Сан-Диего и Лос-Анджелес. В США дневной выбег составлял 700-850 км, то есть увеличился почти вдове. Сделав последнюю передышку во Фриско, чета Эльстнеров проложили обратный маршрут на восток по знаменитой Ruote 66 – через малозаселенные штаты Невада, Вайоминг, Айдахо и Большую Соляную пустыню.

В Нью-Йорке пражан встречали и провожали на пароход ни много ни мало 20 тыс. автолюбителей.

Прибыв в нормандский порт Шербур (помните музыкальную мелодраму "Шербургские зонтики" с Катрин Денев?), путешественники сделали еще одну небольшую петлю и через Нант и Бордо заглянули в Испанию, где как раз начинались продажи "шкод". О техническом состоянии их автомобиля красноречиво говорит последний рывок Барселона-Прага, пройденный за 43 часа. В сумме путешествие заняло 98 дней, за которые были преодолены 27, 769 тыс. км. В среднем 525 километра в день – колоссальный результат как для малолитражного автомобиля. На самом же деле ежедневный пробег был куда больше, но из общей суммы вычли несколько суток отдыха и океанские переходы. То есть на самом деле супруги двигались в среднем по 10-15 часов, покрывая ежедневно до 850 км. При крейсерской скорости в 90-95 км/ч, загруженный до 1400 кг автомобиль потреблял 8 л/100 км пути. Техническую инспекцию провел самый крупный в Чехословакии автомобильный клуб – пражский Autoklub RCS, зафиксировав работоспособность всех узлов и агрегатов. Лишь во втором и четвертом цилиндрах выявили минимальные потери сжатия да требовалась регулировка клапанов и замена фильтров.

Эльстнеры остались верны и марке ŠKODA, и своим привычкам: получив в 1937 году в подарок от компа-

нии более солидный и комфортабельный Rapid, супруги тут же отправились в очередное путешествие. На этот раз на Балканы, намотав по дорогам Венгрии, Словении, Хорватии, Сербии и Румынии 14 тыс. километров.

Затем последовал еще один вояж за океан, но уже в Латинскую Америку. Экспедиция "По Аргентине" стала последней на много лет вперед: даже там были отчетливо слышны всполохи Второй мировой войны и пришлось спешно возвращаться. Едва причалив к французскому берегу, Эльстнеры узнали, что у них меньше суток, чтобы покинуть Францию. Пришлось выбрать самолет и оставить "шкоду" на улице, примыкающей к Марсельскому порту...

Back to USSR

В свое последнее путешествие пан Франтишек отправился в 1959 году. Конечно, он мечтал вернуться в Латинскую Америку и завершить неоконченную экспедицию, но пришедшие к власти коммунисты и слышать не хотели о профашистской Аргентине, кишевшей беглыми нацистами. Увы, потратив годы на обивание порогов чешского МИДа, Эльстнер упустил еще одну возможность большого путешествия. Ведь еще в 1933-м году он разработал и представил маршрут "Шелковый Путь", повторяющий известный торговый путь. Но после смерти Сталина в 1953 года и последовавшего за тем различением "культы личности", отношения между "братьями на век" СССР и Китаем едва не переросли в войну.

Все, что удалось прославленному путешественнику, – заинтересовать пражскую экспортно-импортную организацию PZO Motokov, и в 1959 году в рамках презентации ŠKODA Octavia он отправился в тур по Советскому Союзу – 14 тыс. км по дорогам и бездорожью некогда единой и неделимой. Причем треть маршрута прошла по территории Украины: из Москвы чех взял курс на Харьков и проехал по УССР по маршруту Красноград-Мелитополь-Симферополь. Посетив пионерский лагерь союзного значения "Артек" и два вечера выступая перед пионерами со всего мира, пан Франтишек погрузился на паром в Ялте и отчалил в Сочи. Сделав круг по Закавказью, на том же пароме он вернулся в Крым, на обратном пути посетив Запорожье, Днепропетровск, Полтаву, Киев, Житомир, Бердичев, Винницу, Черновцы, после чего пересек советско-румынскую границу и через три дня благополучно достиг Праги.

Увы, правдивые рассказы путешественника на пресс-конференциях и на лекциях о состоянии дорог и инфраструктуры в СССР привели к его конфронтации с властями ЧССР. Эльстнера вообще перестали выпускать куда бы то ни было, включая страны-члены СЭВ. И куда реже публиковать, даже если его статьи не имели отношения к туру по СССР – например, Франтишек много писал о современных автомобилях, и не только для взрослой читательской аудитории. Потепление в отношениях произошло только в начале 70-х, но было уже поздно – прославленный путешественник умер в 1974 году. Еще при жизни авторитетнейший британский журнал The Autocar написал, что "Эльстнер принадлежат к той компании индивидуалистов, величайший пример из которых был Джошуа Слокум" (первым совершивший одиночное кругосветное плавание), намекая на фанатичную преданность чеха к путешествиям.



Выдать на-гора

Город Кутна Гора попал бы в число самых интересных для посещения мест в Чехии, обладая только одной достопримечательностью — храмом, в оформлении которого использованы десятки тысяч человеческих черепов и костей. Однако имеются в Кутной Горе и чуть более жизнеутверждающие сюжеты.

Так устроены люди: что пугает, то и притягивает. В костеле Всех Святых всегда полно туристов. Вход платный, но, в отличие от комнат страха, никаких предупреждений о том, что нервным гражданам лучше сюда не соваться, не видно. Внутри, правда, встречаются знаки "руками не трогать". А про то, что не стоит кидать монеты, ничего не сказано, вот люди и кидают и на пол, и в черепа. На что они рассчитывают? Что после смерти их задействуют в качестве деталей интерьера? Вряд ли. С начала XIX века сюда никого не принимают, да и тех, чьи кости пошли в дело, никто не спрашивал, согласны

они или нет. Тут, собственно, надо сказать, почему вдруг возникла такая необычная композиция, которую неподготовленный турист может принять за успешное воплощение плода больного воображения.

А история или, если хотите, легенда, такая. В конце XIII века аббат седлецкого монастыря (костехранилище находится в местечке Седлец, на окраине Кутной Горы) — привез со Святой земли, а точнее с Голгофы, горсть земли, которую и распылил над местным кладбищем, сделав таким образом и эту землю в какой-то степени святой. Акция, как сказали бы сейчас, имела оглушительный успех.

Желание быть похороненными в столь видном месте высказывали не только жители Чехии, но и Польши, Баварии, Бельгии. Путеводители говорят о том, что эпидемия чумы и Гуситские войны, то есть события XIV–XV веков, значительно увеличили число могил на кладбище. Убедительно: людей полегло немало, в иные годы хоронили в Седлеце тысячами. С другой стороны, а какой еще у покойных мог быть конец? Прожить лишних два века еще никому, кажется, не удавалось. Когда возник дефицит места на кладбище, его решили просто: новые захоронения стали делать на месте старых, а кости складывали в костехранилище.

В XVIII веке земли монастыря вместе с костелом, кладбищем и, соответственно, костями отошли во владение знатного рода Шварценбергов. Эту фамилию вы услышите в разных уголках Чехии: им принадлежали поля, леса, замки и рудники. Будь Кот в сапогах начитаннее, он бы велел крестьянам кричать имя Шварценберга, а не маркиза Карабаса. Шварценберги и дали указание мастеру резьбы по дереву Франтишеку Ринту соорудить из имеющихся костей что-нибудь высокохудожественное. Основа композиции уже существовала, в частности, черепа были уложены в пирамиды, но не хватало финальных аккордов. Ринт обработал для дезинфекции кости раствором хлорной извести и сделал то, что поражает посетителей храма более двухсот лет. Огромная люстра из черепов и костей, в которой, как утверждается, использованы все составляющие скелета, подсвечники, вазы, крест — все из человеческого материала. Главный, наверное, экспонат — герб самих Шварценбергов, с узнаваемым сюжетом. Хищная птица, ворон, клюет глаз из мертвой головы поверженного противника. Из головы торчит чуб, в данном случае — фонтанчик из ребер, поэтому многие украинцы воспринимают изображение на свой счет, опознавая в характерной косичке оселедец. Но история утверждает, что на гербе изображена голова турка — Адольф Шварценберг, один из знатных представителей рода, сражался с войсками Османской империи на территории современной Венгрии, за что и был пожалован таким сюжетом на фамильной эмблеме. Как ни странно, но чем дольше ходишь по костнице — так почешки именуют достопримечательность — тем меньше впечатляет. Тысячи черепов, сложенные в пирамиды, воспринимаются не апофеозом войны, по Верещагину, а скорее статистикой. Война упомянута не просто так.



В костнице под стеклом выставлено несколько изрубленных черепов. У одного отсечена макушка — и человек имел шанс остаться в живых, другому одним ударом снесли половину лица...

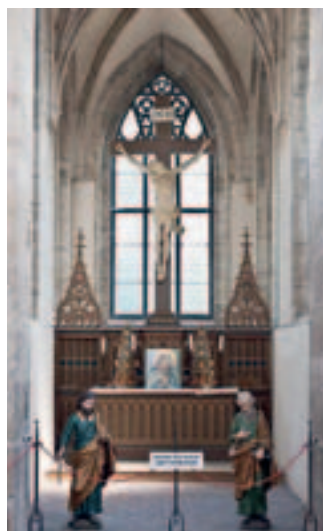
Путеводители напоминают о том, что посещение костницы должно привести к мысли о скоротечности земной жизни и ее неизбежном финале, а для закрепления пройденного материала прямо на месте, у билетной кассы костела, предлагается купить череп в дорогу. Маленький, под тепловую свечку, или в натуральный масштаб, копию настоящего, поднятого из могилы, с сильно прореженными зубами. Кстати, на втором этаже костела обычная обстановка католического храма: распятие, фигуры апостолов. И никаких туристов.

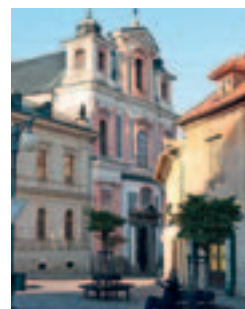
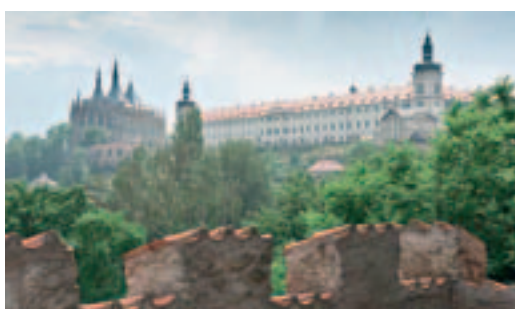
Серебряные дороги

Тот, кто путешествовал по России, наслушался историй про то, как "в таком-то веке наш город не уступал богатством и значением Москве". В Чехии с Москвой ничего не сравнивают. Сравнивают с Прагой. А про Кутну Гору говорят, что в период своего расцвета она была второй в королевстве, а могла бы стать первой, да кончился источник богатств — серебро.

Кутна Гора возникла на месте скопления горняцких поселков в конце XIII века, вскоре после того как в этих местах обнаружили залежи серебра. Название города связывают с тем, что первое серебро нашел монах и спрятал находку под рясой — кутной. Эта легенда подтверждает тот факт, что поначалу серебро можно было найти на поверхности или как минимум вести его добычу открытым способом. Но чем больше людей, охваченных серебряной лихорадкой, съезжались в Кутну Гору, тем глубже уходили шахты под землю.

Прииск Осёл в XVI веке мог претендовать на место в Книге рекордов Гиннеса, но таковой не было, и он просто считался самым глубоким в мире. Или считается таковым чешскими историками. Шахта уходила вглубь на 600 метров. Представляете, закопать во времена





Ивана Грозного Останкинскую башню и здание телецентра в придачу? И не представляйте. Все равно точное расположение легендарной шахты сегодня неизвестно. Лучше зайдите в Кутной Горе в Музей серебра и купите билет на экскурсию в шахту. Ее забросили столетия назад и случайно нашли в 1967 году. Сначала вы облачитесь в белую робу-халат, получите каску и древний, выпущенный в социалистической Чехословакии, фонарь с кислотным аккумулятором ("не вздумайте его переворачивать"). Затем пройдете в этом смешном наряде по улицам города ("не удивляйтесь, что вас будут фотографировать"), после чего, преодолев 160 ступеней вниз (ступени вполне современные, как в бункере периода холодной войны), попадете в штольни. Там холодно, мокро и очень тесно. Каска бьется о потолок постоянно. Высота сводов в некоторых местах — всего 1,2 метра, ширина прохода — 40 сантиметров, оттого сюда категорически не рекомендуют забираться людям, страдающим клаустрофобией, а также обладателям чрезмерно больших животов — последние рискуют оказаться в положении Винни-Пуха, славно проведшего время в гостях у хлебосольного Кролика.

Гид расскажет про хитроумную систему сооружений, обеспечивавших прочность проходов, системы вентиляции воздуха, отвода грунтовой воды и подъема руды. А потом попросит потушить фонари, и группу спрячет кромешная темнота. Прикрыв стекло своего фонаря так, чтобы наружу пробивался лишь тончайший лучик,

экскурсовод объяснит, что шахтеры действовали почти на ощупь, пользуясь слабым огоньком, а чтобы не тронуться рассудком, пели песни.

Проведя несколько часов под землей, горняки не сразу выходили на солнечный свет. Как любители дайвинга при подъеме делают остановки для декомпрессии, так и горняки отсиживались в полутемных помещениях. Вниз по лабиринтам проходов шахтеры скатывались по бревнам, подстелив под зад бычьи шкуры. Поднимались по лестницам — ступеньки были сделаны на обрат-





ной стороне тех же бревен, по которым они спускались. За четыре века в Кутной Горе было добыто — не поднято на поверхность, а выплавлено из многих тысяч тонн руды, — 2,5 миллиона килограммов серебра. Немало, да? Но если заняться долгими подсчетами, то получается, что на каждого из задействованных в добыче серебра рабочих в день приходилось 6–8 граммов чистого металла. В какие-то годы больше, в какие-то меньше. Центральный банк России оценивает сегодня такое количество меньше, чем в 250 рублей. Но на экскурсию в Музей серебра хватит. А рабочим Кутной Горы хватило на то, чтобы кормить семьи и возводить прекрасные храмы. Шахтерам как никому было известно: все ходим под Богом.

В борьбе за веру

Город не зря называется Кутной Горой — перепады ландшафта открывают перед туристами захватывающие дух виды. Готическим замком смотрится храм Святой Девы Варвары (Барбары), почитаемой шахтерами своей покровительницей. Она могла указать спасительный путь из заваленной шахты или отворить скалу. Собор и так поражает красотой и масштабом, а по перво-

начальным планам должен быть вдвое больше, чтобы Кутной Горе позавидовала Прага. Строили храм более пяти веков, с 1388 по 1905 год. Заметим, однако, что собор Святого Вита в Праге возвели не быстрее. Высокий темп был взят в самом начале, но Гуситские войны прервали строительство на шестьдесят лет, пока сторонники Христовой веры, не стесняясь в средствах, выясняли отношения. Уверяют, что горняки-католики, чтущие религиозные традиции, скинули в шахты около двух тысяч ненавистных им гуситов, сторонников церковной реформы. Гуситы по мере сил жгли и разоряли город. Триста лет лежал в руинах пострадавший в ходе войны храм Вознесения Девы Марии. К счастью, в XVIII веке его восстановили: громаду собора, расположенного в пяти минутах ходьбы от костницы, невозможно не заметить.

Война закончилась, да и серебро, основной источник богатства Кутной Горы, со временем тоже. Кутногорские жилы, в лучшие годы обеспечивавшие треть европейской добычи, в XVI веке были признаны бесперспективными, а поток дешевого серебра из совершенно нехстати открытой Америки свел на нет дальнейшие усилия по их разработке. Кстати, горняки работали в Кутной Горе до 1991 года. Они добывали свинец и цинк: промысел был налажен в начале Второй мировой войны немцами, а продолжен коммунистами. Горняцкая тема, например, сгорбленная под тяжестью корзины с рудой деревянная фигура шахтера, прослеживается и в другом кутногорском соборе — Святого Якова (Якуба), который уступает в размерах и величии храму Святой Варвары, зато и построен был много быстрее, всего за столетие.

Во время нашего визита в храм было совсем немногочисленно, оттого, наверное, смотрительница, молодая чешка с бойким английским, предложила нам посмотреть за алтарем ранние фрески, скрытые от посторонних глаз при позднейшей перестройке. Та же барышня обратила наше внимание на изрезанную ножиком доску парты справа от алтаря. Среди множества памятных отметок, подобных тем, какие делают школьники от скуки, на ней был обозначен год — 1593. Хорошее напоминание о том, что про наши поступки, даже самые незначительные, могут вспомнить и через столетия.





Octavia A7

| Комплектация | Двигатель | Цена(грн.) |
|--------------|-------------------|------------|
| Active | TFSI/105 л.с. | 171 967 |
| | TFSI/140 л.с. | 185 076 |
| | TFSI/105 л.с. | 184 257 |
| | TFSI/105 л.с. DSG | 200 642 |
| Ambition | TFSI/140 л.с. | 196 546 |
| | TFSI/140 л.с. DSG | 212 932 |
| | TSI/180 л.с. | 221 124 |
| | TSI/180 л.с. DSG | 237 510 |
| | TDI/143 л.с. | 221 124 |
| | TDI/143 л.с. DSG | 237 510 |
| Elegance | TFSI/105 л.с. | 203 100 |
| | TFSI/105 л.с. DSG | 219 486 |
| | TFSI/140 л.с. | 215 389 |
| | TFSI/140 л.с. DSG | 231 775 |
| | TSI/180 л.с. | 239 968 |
| | TSI/180 л.с. DSG | 256 353 |
| | TDI/143 л.с. | 239 968 |
| | TDI/143 л.с. DSG | 256 353 |



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 |



Yeti

| Комплектация | Двигатель | Цена(грн.) |
|--------------|-------------------------|--------------------------|
| Active | TSI/122 л.с. 6MG | 190 770* /202 510 |
| Ambition | TSI/122 л.с. 6MG | 204 583* /216 323 |
| | TSI/160 л.с. 4x4 6MG | 229 645* /241 238 |
| Elegance | TDI CR/140 л.с. 4x4 6MG | 246 588* /258 140 |
| | TSI/152 л.с. 4x4 6DSG | 241 713* /253 306 |



Superb Combi

| Комплектация | Двигатель | Цена (грн.) |
|--------------|------------------|-------------|
| Ambition | TSI/160 л.с. 6MG | 240 705 |



Superb 2014

| Комплектация | Двигатель | Цена(грн.) |
|--------------|--------------------------|--------------------------|
| Active | TSI/160 л.с. 6MG | 217 913 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 242 983 |
| Ambition | TSI/160 л.с. 6MG | 235 855* /225 671 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 260 819* /250 627 |
| Elegance | TSI/160 л.с. 6MG | 252 511 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 277 466 |
| | TDI CR/140 л.с. 6DSG | 295 556 |
| | V6 FSI/260 л.с. 6DSG 4x4 | 438 611 |
| L&K | TSI/160 л.с. 6MG | 290 133 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 310 942 |
| | TDI CR/140 л.с. 6DSG | 333 169 |
| | V6 FSI/260 л.с. 6DSG 4x4 | 472 087 |



Superb Combi 2014

| Комплектация | Двигатель | Цена(грн.) |
|--------------|--------------------------|--------------------------|
| Active | TSI/160 л.с. 6MG | 233 618 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 258 607 |
| Ambition | TSI/160 л.с. 6MG | 253 797* /243 450 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 278 785* /268 430 |
| Elegance | TSI/160 л.с. 6MG | 271 240 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 296 146 |
| | TDI CR/140 л.с. 6DSG | 315 235 |
| | V6 FSI/260 л.с. 6DSG 4x4 | 460 904 |
| L&K | TSI/160 л.с. 6MG | 308 779 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 329 679 |
| | TDI CR/140 л.с. 6DSG | 353 029 |
| | V6 FSI/260 л.с. 6DSG 4x4 | 494 355 |



Superb

| Комплектация | Двигатель | Цена (грн.) |
|--------------|-------------------------|-------------|
| Active | TSI/160 л.с. 6MG | 209 196 |
| | TSI/152 л.с. 6AG | 227 646 |
| Ambition | TSI/160 л.с. 6MG | 216 643 |
| | TSI/152 л.с. 6AG | 235 093 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 240 599 |
| | TSI/160 л.с. 6MG | 242 409 |
| Elegance | TSI/152 л.с. 6AG | 260 876 |
| | TSI/160 л.с. 7DSG | 266 365 |
| | TDI CR/140 л.с. 6DSG | 283 734 |
| | V6 FSI/260 л.с. DSG 4x4 | 421 062 |
| L&K | TSI/160 л.с. 7DSG | 298 506 |
| | TDI CR/140 л.с. 6DSG | 319 840 |



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 | 116 805* /116 019 |
| | MPI/86 л.с. 5MG | 120 902* /120 115 |
| | MPI/105 л.с. 5MG | 136 091* /135 255 |
| | MPI/105 л.с. 6AG | 152 600* /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 | 128 480* /127 652 |
| | MPI/86 л.с. 5MG | 134 223* /133 387 |
| | MPI/105 л.с. 5MG | 143 604* /142 768 |
| | MPI/105 л.с. 6AG | 160 104* /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 |



Roomster

| Комплектация | Двигатель | Цена(грн.) |
|--------------|------------------|--------------------------|
| Active | MPI/70 л.с. 5MG | 117 837 |
| Ambition | MPI/70 л.с. 5MG | 127 628* /127 652 |
| | MPI/86 л.с. 5MG | 133 494* /133 387 |
| | MPI/105 л.с. 5MG | 144 022* /142 768 |
| Elegance | MPI/105 л.с. 6AG | 161 243* /162 144 |
| | MPI/70 л.с. 5MG | 131 954 |
| | MPI/86 л.с. 5MG | 137 615 |
| Praktik | MPI/105 л.с. 5MG | 147 061 |
| | MPI/105 л.с. 6AG | 166 454 |
| | MPI/70 л.с. 5MG | 131 331 |
| | MPI/86 л.с. 5MG | 137 238 |



ЕВРОКАР

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

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

Прайс-лист актуален по состоянию на 1 июля 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.



Анонс

В следующем номере

ŠKODA STYLE

Superb

президентский автомобиль
по цене бизнес-класса



Octavia RS

разбудила Goodwood
Festival of Speed



RSO 4x4

внедорожная ŠKODA
от Фердинанда Порше



Octavia A7

сравнительный тест
с основными конкурентами



WRC и ERC

первые титулы
сезона-2013



Human Touch

сегодняшний день
будущего



ŠKODA Rapid

Справді розумне рішення!

від 122 810* гривень



Сучасне життя справді цікаве — кожен день може стати вирішальним.
Цінують 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 01.07.2013. 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