

СОДЕРЖАНИЕ

НОВОСТИ

- 4 Goodwood Festival of Speed. Фестиваль истинной скорости
- 8 Human Touch. Интервью с Валентином Яковлевым
- 10 ŠKODA Rapid Spaceback. Универсальный хетчбек
- 12 J. D. Power. Лучшая удовлетворенность покупателей

АВТОМОБИЛЬ

- 14 ŠKODA Superb. Инфографика
- 16 ŠKODA Superb. Форма превосходной степени
- 18 ŠKODA Octavia. Все равно тебе водить!
- 22 ŠKODA Rapid. Жемчужины у моря

ТЕХНИКА И СПОРТ

- 32 Чемпионат ERC. Безальтернативная основа
- 36 Интервью с Михалом Храбанеком
- 38 Результаты ERC. «Голы, очки, секунды»

ИСТОРИЯ И ПУТЕШЕСТВИЯ

- 40 ŠKODA RSO. ŠKODA конструкции Фердинанда Порше
- 46 Оломоуц. Моравский Рим





Фестиваль истинной скорости

Местом презентации наиболее энергозаряженной «шкоды» стал Goodwood Festival of Speed – самое хаотичное и при этом наиболее востребованное автосоревнование мира под открытым небом.

Прошлое всегда кажется заманчивее и прекраснее, чем обыденное настоящее, будь то собственная бурная юность или целые эпохи минувших веков. Людям так свойственно вспоминать с ностальгическим умилением ушедшие времена, играя в то, что представляется теперь таким прекрасным и таким далеким. Особенно британцам, последовательно вздыхающим о былом величии «царицы морей» и величайшей империи с колониями, в разы превосходящими ее по населению и территориям. Причем иногда им нужно это делать уж слишком часто...

Человек случайный и не заметит подвоха. А вот посвященный в британские охи и ахи почувствует неладное: «гудвуд» проходит то летом, то осенью,





а то и дважды в год. Хотя собирает примерно одну и ту же публику и базируется в одном и том же месте. Но ларчик просто открывался: когда организатор действия лорд Марч (он же Чарльз Гордон-Леннокс, одиннадцатый герцог Ричмонд) понял, что его летнее детище не вмещает всех желающих, разделил его по понятному только британцам признаку. И теперь «гудвудов» действительно два. Первый, июньский Festival of Speed посвящен, как и следует из названия, скорости. Второй, сентябрьский Revival – колоссальный парад старины, причем и в прямом и в переносном смысле: чета автовладельцев и их спутников одеваются сообразно той эпохе, на автомобиле которой приехали. Причем это касается и гоночной, и гражданской, и военной техники. При этом действие проходит под аккомпанемент выписывающих фигуры высшего пилотажа истребителей времен Второй Мировой, взлетающих с расположенного в паре километров от «гудвуда» аэродрома. Впрочем, исключая презентацию суперкаров в первом



случае, и костюмированный бал-маскарад – во втором, оба фестиваля схожи как братья Коэн.

И ŠKODA своя на этих двух праздниках жизни, особенно после того, как в 2007 году лорд Марч добавил к традиционному променаду hillclimb вдоль трибун полноценный доп «Лесное ралли». Это 2,5-километровый участок гравийно-песчаной лесной дороги, петляющий меж вековых деревьев. Самое то, чтобы раллийные, рейдовые и кроссовые автомобили могли продемонстрировать все свои таланты перед заскучавшими от медленной езды зрителями.

И это при том, что Goodwood Festival of Speed, как это часто бывает в Великобритании, абсолютно «частная лавочка». Не входящая ни в календарь гонок автомобильной федерации FIA, ни в список официальных автосалонов OICA. Тем не менее, здесь ежегодно презентуется с десяток новых моделей и марок, а всего брендовых экспозиций (от Mini до Rolls Royce) более полусотни, поглазеть на которые приезжает 150-190 тыс. человек в зависимости от непогоды. И это при том, что случайно в Гудвуд не попадешь – до него от Лондона 2 часа езды, а билеты на месте приобрести просто невозможно – только заранее.

Кстати, шоу-стоппером «шкодской» экспозиции была не только «виновница торжества», но и главные герои ролика (<http://www.youtube.com/watch?v=XndbkPD1rLE>), сопровождавшего появление Octavia RS. По его сценарию «эрэска» вызывает культурный шок у всех, кто повернут на тюнинге и «максимально прокачал» и «правильно обвесил» самые обыденные вещи: газонокосилку, детскую коляску,



автобус мороженщика, гриль, трёхколёсный велосипед... Причем публику развлекали именно те актеры, которые были задействованы в клипе. Всего же в этом году, благодаря необычайно погожему уик-энду, (рекомендованные организатором резиновые сапоги так и не понадобились) был установлен рекорд посещаемости – 196 тыс. зрителей.

Что привлекает столько людей в Гудвуд помимо ностальгии по «славным дням»? Во-первых, любовь к автоспорту и эксклюзивным автомобилям – это у большинства британцев в крови. Во-вторых, возможность свободно пообщаться с гонщиками прошлого и настоящего – на этот раз на фестиваль приехало полторы сотни пилотов, включая чемпионов мира Ф-1 Эмерсона Фиттипальди, Люиса Хэмилтона и Дженсона Баттона. И все они были не свадебными генералами, а выполняли привычную работу – что есть силы жали на педали, ворочали кочергой КПП и наперегонки объезжали углы. Где еще вы увидите на одной трассе золотой фонд Формулы-1?

То же самое с техникой. Участник самых первых «гран при» начала XX века Renault Type K 1902 года и только что выигравший главную горную гонку мира Peugeot 206 T16 Pikes Peak, формульные и индика-

ровские болиды всех мастей и периодов, раллийный ВАЗ-2105 ВФТС Стасиса Брундзы и Сергея Дадвани 1986 года и выводок ŠKODA Fabia S2000, которыми управляли в том числе Фредди Лойкс и Зепп Виганд. Рекордная «игла» Blue Flame, в 1970-м разогнавшаяся до 1001,667 км/ч соседствовала с болидом дня завтрашнего – электромобилем ZEOD RC, который будет стартовать в следующих 24 heures du Mans из 56-го бокса, традиционно зарезервированного за автомобилями с передовыми технологиями. Одним словом, подобный оксюморон в кордебалете не встречается больше нигде.

Одним из главных дебютантов фестиваля стала Octavia RS третьего поколения, задающая новые стандарты в спортивном классе. «Goodwood Festival of Speed – отличное место для проведения мировой премьеры новой Octavia RS, – отмечает Председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд. – Сотни тысяч энтузиастов посетят этот праздник и проникнутся духом автоспорта, которым пропитана и новая Octavia RS. Наша последняя модель – это не просто самая быстрая Octavia в истории, но и самая большая, практичная и обладающая большим количеством полезного пространства. Octavia RS третьего поколения задает



новые стандарты в спортивном классе», – добавляет герр Фаланд.

Собственно, на Goodwood Festival of Speed состоялся мировой показ, а днем раньше на соседнем Goodwood Circuit виновницу торжества презентовали прессе и даже провели блиц-тест. Сперва на трассу выпустили пару разозленных шершней ŠKODA Fabia S2000. Которые, словно пытаясь перещеголять друг друга в юркости и ярости, принялись жечь резину и создали самую настоящую дымовую завесу. После них на старт-финишную прямую гоночного кольца подчеркнута бесшумно выехали лифтбек и универсал Octavia RS. Чтобы еще раз подчеркнуть мотто модели – It's not your everyday family car. То есть теперь при покупке семейного авто не придется выбирать между добром и злом, практичностью и горячностью, комфортом и управляемостью. Все это отныне сосредоточено в одном автомобиле, который может быть именно таким, каким вам и нужно в данную минуту. Короткий тест-драйв по трассе и улочкам окрестных деревень не только позволил проверить на деле эту истину, но и убедиться, что инженерам удалось исправить едва ли не единственный серьезный недостаток Octavia RS – недостаточную поворачиваемость. Причем обошлось без дорогостоящих

операций – программисты добавили модуль XDS в электронную систему блокировки дифференциала EDS, которая теперь во время распределения тяги между колёсами при необходимости подтормаживает переднее внутреннее по отношению к повороту колесо.

Новая Octavia RS обладает прекрасными показателями экономичности и превосходными характеристиками. В Европе клиентам на выбор предлагаются 2-литровые бензиновый и дизельный двигатели мощностью 220 л.с. и 184 л.с. соответственно. По сравнению со вторым поколением Octavia RS двигатели новой модели обладают большей мощностью (+20 л. с. и 70 Нм) потребляя на 19% меньше топлива, разгоняют автомобиль до 248 км/ч. Родство RS с остальными «октавиями» подчеркивает и внешнее сходство. Никаких кричащих расцветок, гипертрофированных арок, «нулевого» выхлопа и спойлеров в три этажа. Отличия ровно такие, чтобы наметанный глаз понял, кто есть кто. Три фирменных цвета (зелёный Rallye Green, серый Steel Gray и жёлтый Sprint Yellow), соответствующие шильдики, аккуратный спойлер, особые бамперы и 17-дюймовые диски с краснеющими сквозь спицы тормозными суппортами, задний диффузор и «кривоугольные» патрубки системы выпуска. И все.



«Human Touch – это разница между хорошим и лучшим»

За последние десять лет ŠKODA освоила больше передовых ноу-хау, чем за все предыдущие годы своего существования. Недавно к ним прибавилась философия Human Touch, которая будет развиваться и крепнуть на основе постоянного фокусирования на клиентах марки. Подробнее о новой многоходовой концепции мы попросили рассказать бизнес-тренера и консультанта ООО «Еврокар» Валентина Яковлева.

- Что такое Human Touch?

- Это стратегия, благодаря которой ŠKODA Auto стремится отличаться от своих конкурентов особым отношением к клиентам. Это система работы с потребителями, которая создает разницу между хорошим и лучшим. Почему Human Touch? Потому что каждый клиент уникален. В современных условиях такая стратегия позволяет осуществлять стандартное и комплекс-

ное обслуживание своих потребителей в самых разных уголках планеты. Целью Human Touch является обеспечение лояльности дилеров к клиентам нематериальными путями, делая визиты к дилеру запоминающимися и неповторимыми благодаря особому отношению обслуживающего персонала. Но то, что внешне воспринимается как необыкновенное (особенно в наших неизбалованных сервисом странах бывшего СССР), вну-

три – это результат тщательно сформулированных процедур, постоянного обучения сотрудников и контроля их действий со стороны менеджеров, в результате которых у персонала формируется четкое представление о том, что и как нужно делать в тех или иных ситуациях.

- Как долго создавалась концепция и как долго она шла в нашу страну?

- В ŠKODA Auto начали работать над развитием этой идеи в самом начале 2000-х годов, и уже в 2005 году приступили к внедрению, сначала в тестовом режиме в первых девяти странах. В нынешнем году к ним присоединилась и Украина. Но не стоит думать, что чешские специалисты «изобрели велосипед». Что-то похожее существует у Toyota, Honda, Ford, в других компаниях, и не только автомобильных. Философия Human Touch – это квинтэссенция самого лучшего опыта на сегодняшний день. Времена дефицита закончились – сегодня предложений товаров и услуг гораздо больше, чем потребители могут себе представить. И потом, все сервисы похожи своим оснащением – инструменты, подъемники, диагностическое оборудование. А надо чем-то отличаться. В выигрыше будут те СТО, где клиентам действительно рады, умеют выслушать, где они не чувствуют себя неловко из-за того, что не могут самостоятельно поставить диагноз. Сейчас потребители не ставят перед собой цель знать устройство автомобиля.

- Каковы краеугольные камни философии НТ?

- Human Touch – это как дом, построенный на прочном фундаменте: философии, стандартах работы с клиентами, особенностях марки и приверженности клиентов. Human Touch – это философия особых отношений с клиентами, охватывающая все уровни: производитель – ŠKODA Auto, импортер – ООО «Еврокар» и дилерские предприятия, которых в Украине более пятидесяти. Чехи полностью перестроили процессы продажи и обслуживания, практически объединив их в 9 основных стандартов.

- А что такое ценности НТ?

- НТ объединяет в себе шесть ценностей ŠKODA, а именно: «Аутентичность», «Доступность», «Забота», «Точность», «Вместительность», «Разумность». Например, «Разумность» – это всегда умные инженерные решения для поддержки клиентов, которые делают их жизнь проще. Или другое свойство бренда – «Вместительность»: чешские автомобили всегда предлагают лучшие в своем классе решения по эргономике и пространству. Неизменное следование своим ценностям со стороны чешского бренда является фундаментом построения доверительных и долгосрочных отношений со своими клиентами.

- Кто должен получить преимущества от новой философии в своей повседневной работе?

- Каждый сотрудник дилерской сети получает возможность воспользоваться результатами внедрения новых подходов в работе с клиентами. Это уникальная возможность получить такое конкурентное преимущество на автомобильном рынке, которое обеспечит с одной стороны удовлетворенных и довольных клиентов, с дру-

гой – стабильно высокие доходы. А лояльность клиентов будет заработана не за счет кофе из золотых чашек или дорогих саунд-систем на стенах, а за счет подбора толковых и воспитанных сотрудников, которые понимают, что нравится людям, и готовы это им дать. Разве нужно повышать зарплату или присваивать дополнительные звания за то, что сотрудники улыбаются каждому входящему в автоцентр? Нужно не доплачивать, а просто освобождаться от тех, кто не любит людей. И тогда останутся те, кто не будет стесняться улыбаться клиентам.

- Каковы стандарты НТ?

- В ŠKODA Auto разработаны девять стандартов обслуживания, которые объединяют этапы работы с клиентами при покупке автомобиля и при обслуживании. Некоторые из них, например, «Анализ потребностей», имеет прямое отношение к продажам и с некоторыми изменениями может применяться в сервисе. Особенность подхода в том, что стандарты обслуживания не предназначены для прямого действия в качестве рабочих процессов. Они призваны дать менеджерам детальное представление о самих правилах, чтобы те могли использовать их как базу при разработке собственных нормативов. И я уверен, что стремясь реализовать НТ, сотрудники обнаружат множество идей и мест, где следует приложить усилия – тут и обучение, и контроль, и ключевые показатели. Директор и его замы должны найти правильные решения для всех звеньев менеджмента компании: на стадии приема на работу, в плане мотивации, создания рабочих мест, правил поведения, разработки толковых стандартов и бизнес-процессов.

- Каковы основные инструменты НТ?

- Ценности и нормы Human Touch не являются инструментами – как таковым. Это значит, что если изготавить инструменты и попытаться внедрить их в работу без изменения стандартов поведения сотрудников, то это ничего не даст. НТ предусматривает обязательные и рекомендованные инструменты, которые описаны в соответствующих правилах обслуживания. Рекомендованные могут внедряться по решению импортера, использование же обязательных стандартов настоятельно рекомендуется ŠKODA Auto во всех странах.

- Каковы подходы и сроки внедрения НТ в нашей стране?

- В первую очередь ŠKODA Auto реализовала программы тренингов для специалистов и тренеров всех стран, на которых были презентованы общие положения о Human Touch и обсуждена общая стратегия внедрения стандартов в дилерской сети. Программа внедрения предусматривает четыре основных этапа. Это составление полного описания всех девяти норм НТ, включая процессы, инструменты и сценарии внедрения. Затем при содействии чешских специалистов проведено пилотное обучение по «вживлению» девяти стандартов и инструментов в двух крупнейших киевских дилерских центрах – «Прага Авто» и «1-й Автоцентр Киев». Опыт, полученный в ходе пилотных тренингов, позволил определить пути и сроки внедрения НТ во всей дилерской сети ŠKODA в Украине. В третьем и четвертом кварталах 2013 года пройдет обучение во всех крупных дилерских центрах ŠKODA по территориальному принципу.



Универсальный хетчбек

Официальный дебют пятидверки Rapid Spaceback состоится в сентябре на Франкфуртском автосалоне IAA, но ее студийные фотографии уже сейчас заполнили сеть. Несмотря на яркий, молодежный дизайн, Spaceback радует своими фирменными преимуществами – тонко выверенной пропорцией габаритов, простором салона, вместимостью багажника плюс множеством «просто гениальных» решений.

«Появление Rapid Spaceback — ключевое событие для компании: с этой моделью мы входим в стратегически важный класс компактных хетчбеков, — говорит председатель совета директоров ŠKODA Винфрид Фаланд. Spaceback — второй по счету тип кузова в новейшем семействе Rapid». Как и лифтбек, он базируется на платформе A05+. При той же колесной базе (2602 мм) хетчбек за счет более короткого багажника на 180 мм короче и чуть менее вместителен 415/1380 против 545/1490 л. Тем не менее, места для пассажиров у новинки ничуть не меньше, чем у лифтбека – те же рекордные для класса пространство для ног сидящих сзади (64 мм) и высота потолка (980 мм).

Чехи сознательно пожертвовали некоторым процентом практичности ради молодежной аудитории, которой куда важнее свежий и динамичный дизайн. Всмотритесь в профиль модели – однозначно классифицировать тип кузова вряд ли получится: его с легкостью можно отнести и к универсалам, и к хетчбекам. «В полной мере следуя новой дизайнерской концеп-

ции ŠKODA – продолжает «экскурсию» по модели г-н Фаланд – Rapid Spaceback обладает свежим, динамичным и запоминающимся дизайном. Этот просторный и практичный компактный автомобиль обладает спор-





тивными чертами и идеально подходит молодым людям и семьям». Дизайн модели характеризуется четкостью линий, индивидуальностью и особым спортивным шармом. Силуэт Spaceback формируют чистые формообразующие линии, длинная колесная база и резкая, высоко поднятая линия «торнадо», проходящая через весь кузов. Дополнительную легкость силуэту придают «багажные» окна между вторыми дверями и задними стойками. На «спортивность» образа работает и решение кормы – черный диффузор и крупные задние фонари с фирменными С-образными секциями делают пятидверку визуально шире и ниже.

Одна из главных отличительных черт Spaceback – широкие возможности его индивидуализации. Так, в качестве опции предлагается панорамная крыша: затемненное стекло тянется от передних стоек вплоть до верхней кромки двери багажника, позволяя пассажирам без каких-либо помех наслаждаться видом на небо. Чтобы усилить визуальный эффект, панорамную крышу можно скомбинировать с опциональным удлиненным стеклом двери багажника. В этом случае

у автомобиля появляется дополнительная тонированная стеклянная секция, опускающаяся по задней двери примерно на десять сантиметров ниже стандартного окна. Что в сочетании с панорамной крышей дает непрерывную полосу тонированного стекла, которая тянется от передних стоек через всю крышу и заканчивается глубоко внизу, на двери багажного отделения. Придать образу еще большую динамичность позволяет черный спойлер на верхней кромке пятой двери.

Внутри «просто гениальных» решений еще больше. Например, у Rapid Spaceback есть опциональный двойной пол багажника, позволяющий разделить грузовое пространство на «два этажа» и разграничить поклажу. При этом для использования всего объема багажника двойной пол не придется оставлять в гараже – его можно просто сдвинуть в максимально низкое положение. Разумеется, Spaceback располагает и полным арсеналом решений, знакомых по лифтбэку Rapid. Это и скребок для льда, закрепленный на лючке бензобака, и крепление для светоотражающего жилета под водительским креслом, и двусторонний коврик в багажнике, и отсеки для мусора в карманах дверей. Также предусмотрены держатели для парковочных талонов и мультимедийных устройств, подстаканники спереди и сзади плюс багажная полка, которую можно убрать за задние сиденья. Среди новинок комплектации – ксеноновые фары, адаптивные противотуманки, система помощи при подъеме в гору, датчик давления воздуха в шинах, багажник с «двойным дном» и многое другое.

Линейка силовых агрегатов прежняя: квартет бензиновых «четверок» объемом 1200 и 1400 куб. см (75–122 л.с.) и пара 1,6-литровых турбодизелей (90 или 105 л.с.). Именно на Rapid Spaceback дебютирует версия 1.6 TDI, которая в исполнении GreenLine расходует всего 3,8 л/100 км, а ее уровень выбросов CO₂ равен 99 г/км. В Европе продажи Rapid Spaceback стартуют в октябре 2013 года.





Лучшая удовлетворенность покупателей

Сразу несколько приятных известий пришли из Туманного Альбиона: модели марки ŠKODA (от Yeti до Superb) возглавили престижные рейтинги удовлетворения потребителей.

Сэр Уинстону Черчиллю приписывают такую фразу: «В Англии нет антисемитизма потому, что англичане не считают евреев умнее себя». В ней выражена суть британцев: у них достаточно поводов для собственной гордости, чтобы завидовать кому-то еще. Сразу видно: чужаку надо приложить усилия, чтобы понравиться нации, воспитанной на собственном автопроме. Тем не менее, второй год подряд Yeti признается в Соединенном Королевстве автомобилем, максимально удовлетворяющим своего владельца. Да-да, на вершине рейтинга Driver Power оказалась не супердорогая марка, чье имя нужно произносить с придыханием, а демократичный кроссовер из Млада Болеслав. Для того, чтобы у вас не было сомнений в объективности такого заключения, добавим, что в опросе, проведенном популярнейшим изданием Auto Express, приняло участие более 46 тысяч автовладельцев, а общее число моделей, отмеченных в рейтинге, равнялось 100.

Главный редактор Auto Express Стив Фоулер так прокомментировал результаты опроса: «Неудивительно, ведь Yeti — машина, насыщенная современными технологиями. Она практична, но способна доставлять владельцу драйверское удовольствие». Сразу же сообщим: на втором месте расположился Superb, а на шестом — Octavia второго поколения (продажи новой версии только-только начались). Другими словами, у чешского бренда — половина мест в топ-6. А ведь еще в 1980-е над владельцами «шкод» в Англии едва не посмеивались: мол, купили на грош пятаков. Но все меняется. Последние двадцать лет ŠKODA только и делала, что старалась доказать, ее место — в числе лучших европейских, а скорее всего, и мировых брендов. Теперь сомнений точно нет — это получилось. Что подтверждают итоги еще одного опроса, проведенного английским филиалом самой авто-

ритетной в своей области компании J. D. Power Associates. В свое время калифорнийские аналитики получили всемирную известность благодаря «индексам удовлетворенности покупателей». Обработывая гигантское количество статистической информации, J. D. Power регулярно публикует индексы удовлетворенности покупателей своими автомобилями — как новыми, так и поддержанными.

Система, разработанная в 1968 году и постоянно совершенствующаяся, с появлением компьютеров и интернета стала настолько точной, что сегодня ей доверяют (и пользуются) все крупнейшие операторы североамериканского рынка — от General Motors до Toyota. А с недавних пор и европейского. Например, в мае британский филиал J. D. Power опубликовал результаты опроса 16 тыс. владельцев 116 моделей. Все респонденты оценили свои автомобили и процесс их содержания по 66 критериям вроде «надежность», «ездовые качества», «обслуживание», «эксплуатационные расходы» и т. д. Исходя из этих данных был выведен усредненный процент удовлетворенности. И несмотря на то, что британцы всегда стоят горой за «собственный автопром», лучший из их автомобилей — Jaguar XF — оказался только на третьей позиции. А лучшими, по индексу удовлетворенности потребителей — все те же Superb и Yeti.



Автомобиль

Флагманские новости

Инфографика. ŠKODA Superb

Форма превосходной степени

Тест. ŠKODA Superb

Все равно тебе водить!

Тест. ŠKODA Octavia

Жемчужины у моря

Тест. ŠKODA Rapid



Флагманские новости

Самый первый Superb появился в 1934 году и уже тогда был флагманом модельного ряда. Вот только удовольствие от его вождения получить было сложно. Узкие чешские дороги при «грузовой» длине легковушки 4,8–5,7 м, руль без гидроуселителя, 3-ступенчатая КП без синхронизаторов – это был явно не автомобиль для водителя. Сейчас все иначе – где бы ни сидел хозяин, он получит удовольствие и от сибаритства задней части салона, и от драйверского шасси. Обновленный Superb предлагается с кузовами трехобъемный лифтбек и двухобъемный универсал. Обе версии доступны в четырех комплектациях: Active, Ambition, Elegance и Laurin & Klement.



Благодаря очень привлекательным ценам Superb используют не только как представительский, но и как семейный автомобиль. К которому предъявляют повышенные потребительские требования, в том числе и в плане грузоперевозок. У лифтбека полезный объем багажного отделения составляет в зависимости от положения заднего дивана 595/1700 л, а у универсала – 633/ 1865 л. Сам диван трансформируется в соотношении 60:40 и оснащен люком для перевозки длинномеров – например, лыж.

Еще Генри Форд говорил, что 90% красоты автомобиля – в его колесах. Для обновленного «суперба» доступны 10 различных моделей дисков диаметром от 16 до 18 дюймов.

После нареканий с неудобством открывания задней двери, конструкторы перенесли кнопку отпирания багажника максимально высоко – теперь она находится над номерным знаком, в то время как раньше «пряталась» в щели между кромкой двери и бампером.

Основательно пересмотренный список оборудования теперь включает более статусные опции из мира представительских седанов. Он начинается с неприметной кнопки управления передним правым креслом, которое сидящий сзади справа может сдвинуть максимально вперёд. Заканчивается список панорамной крышей с солнечными батареями – накапливаемая в них энергия позволяет охлаждать салон с помощью штатного вентилятора.

А вот наиболее незаметное изменение, которое, тем не менее, потребовало колоссального количества энергозатрат – увеличение жёсткости кузова на кручение. Лишние на 10–15% (в зависимости от выбранного типа) добавляют точности управлению, улучают звукоизоляцию и комфорт, плюс положительно сказываются на уровне пассивной безопасности.

Выбор силовых агрегатов и коробок передач стал шире. Теперь базовым является 160-сильный 1.8 TSI с непосредственным впрыском топлива и турбонаддувом, который может агрегатироваться как с 6-ступенчатой «механикой», так и с 7-диапазонным преселективным «роботом» DSG. В первом случае конструкторы оптимизировали для экономии бензина передаточные числа, во втором программисты переписали софт для большей отзывчивости при старте и разгоне. Тем, кому всегда мало, адресуется 260-сильный V6 FSI, работающий в паре с 6-диапазонным «роботом» DSG. Для любителей «солярки» предусмотрен 140-сильный турбодизель 2.0 TDI CR с системой start/stop и рекуперативными тормозами, который так же комплектуется 6-скоростным «роботом».

Главные обновления в салоне затронули те элементы, с которыми чаще всего контактируют руки водителя – рулевое колесо и рычаг коробки передач. Новый дизайн и оптимизированный хват баранки, которая стала еще более функциональной, позволяет удобней ее держать. Рычаг КПП получил более изящную и оптимизированную форму и, по признанию журналистов, успевших провести тест-драйв модели, теперь его не хочется выпустить из руки.



Главные внешние отличия – оптимизированный с точки зрения аэродинамики экстерьер и новая оптика. Которая стала еще более сложносочиненной и прибавила облику автомобиля, как любят писать глянцевого журналы «техногенности и дороговизны». Но и со своими прямыми обязанностями светотехника справляется на ура – освещает лучше и при этом потребляет меньше энергии.

Говорим Superb – подразумеваем 4x4. У обновленного флагмана фирменная полноприводная трансмиссия с муфтой Haldex последнего, четвертого поколения. Она доступна в двух топовых версиях (Elegance и Laurin & Klement) и исключительно с самым производительным мотором – 260-сильным V6 FSI.



Форма превосходной степени

ŠKODA Superb III

В соответствии с собственной «стратегией роста» к 2018 году ŠKODA должна удвоить продажи, доведя их до 1,5 млн авто в год. И все к тому идет: благодаря появлению новых семейств и регулярному апгрейду уже имеющихся, продажи непрерывно растут последние восемь лет. Новейший Superb готов для встречи с поколением водителей, начинавших свой путь еще в прошлом веке с «фабий» и «октавий».

С 2002 года Елизавета II ездит на уникальном Bentley Arnage Red Label, созданном в Крю специально для ее гаража. Однако недавно с царственным лимузином приключился совершеннейший конфуз. В тот момент как королева в окружении толпы обожателей почти поравнялась с Arnage, Джо Ласт, который возит ее вот уже 27 лет, включил зажигание. А затем еще раз. И еще, каждый раз извлекая из-под капота вместо бодрого рыка V8 истерическое скрежетание стартера. Протокольные заминки в Великобритании — это целый скандал, а тут такое... С каждым разом становилось все тише. Переглянулись даже вороны на окрестных дубах. Arnage стоимостью 12 млн фунтов стерлингов не завелся ни с первого раза, ни с шестого. Пытаясь разрядить атмосферу, царствующая особа насмешливо кивала на своего сконфуженного водителя. Хотя наверняка вспомнила аналогичный случай трехлетней давности, когда ей пришлось возвращаться домой в патрульном авто. В сети большинство комментариев под этой новостью сводились к ехидным — «могу подарить королеве свою колымагу, раз она так любит смеяться над машинами». Однако были и более практичные: «у Путина «Гранта» тоже завелась только с третьего раза. А если нет разницы, зачем платить больше?»

Бытовой функционализм

Концепцию «предложить рынку максимально простые и потому надежные решения» разделяют все больше автопроизводителей. Это подтверждает целая череда возрождений давно околевших «народных» брендов вроде Datsun и Innocenti. Модели а-ля Dacia Logan — это

попытка снизить себестоимость «в пол», фактически превратить автомобиль в бытовой прибор вроде пылесоса. То есть «голая» функциональность и ничего более. Есть и другой вектор, заданный ŠKODA, — ставка на простые, но «интеллигентные» решения, прежде всего связанные с удобством пользования автомобилем. И с каждым годом поклонников философии Simply Clever становится все больше. За короткое время некогда третьего разрядный производитель малолитражек вырастил полноценный модельный ряд — от Citigo до Superb, превратившись в одного из грандов. И конъюнктура будет меняться исключительно в благоприятную для Superb сторону как раз благодаря высочайшей лояльности клиентов — тех, кто в начале своего большого пути выбрал «фабию» в качестве первого авто и затем рос и формировал шкалу ценностей в привязке к модельному ряду любимого бренда — пересаживался в Roomster, Yeti, Octavia. И они неизменно получали еще больше простора, мощности, комфорта, практичности, функциональности. А в «супербе», особенно в версии Combi, количество этих качеств просто зашкаливает.

Ветер из Поднебесной

У главного дизайнера ŠKODA Auto Йозефа Кабана часто спрашивают о причинах столь скромных возможностей персонализации моделей. «Да, у нас нет того, что есть у некоторых марок, — 30 цветов кузова, 20 типов колесных дисков и 40 стикеров, — соглашается словак. — Но людям не нужен бесконечный выбор. Они чувствуют себя неуверенно, когда он слишком велик. К тому же при таком раскладе дизайнер мало за что отвечает. Человек сам «собирает» внешность автомобиля, и если будет некрасиво, то ответственность на том, кто выбирал»....

И чехи, и особенно их украинские партнеры из «Еврокар» не очень любят параллелей с Volkswagen. Действительно, в свое время беспочвенных «разоблачений» вроде «Superb — Passat для бедных» было предостаточно. Однако из песни слов не выкинешь: своим нынешним положением (1,5% мирового рынка) бренд

из Млада Болеслав обязан в первую очередь вольфсбургскому менеджменту и необъятным технологическим закромам марки. Вот и самый первый Superb (2001-2008 гг.) был ничем иным, как адаптированным под европейскую ментальность китайским «пассатом». Тамошние чиновники обожают ездить с водителем на растянутых версиях европейских седанов, которые составляют основу номенклатурного парка в КНР. Однако чехи, несмотря на скромный адаптационный бюджет, основательно перекроили внешность «китайца», приведя ее к общему корпоративному знаменателю. И за первые четыре года продали более 100 тысяч седанов. Особенно немцам боссам понравилось то, что почти треть продаж пришлась на корпоративные парки и бюджетные структуры растущего не по дням Евросоюза. К тому же на «супербы» пересели администрации Чехии и Словакии, причем вместе с президентами — а это в маркетинговом отношении дорогого стоит.

Против всех

И вот тогда дизайн-студия в Млада Болеслав получила карт-бланш — конечно, исключительно дизайнерский, ведь технически Superb II основывался на той же платформе B6 PQ46+, что и Passat. Первым делом братья-славяне максимально развели по разным углам стилистику «суперба» и «октавии» и внедрили множество ноу-хау, ставших позднее фирменными фишками бренда. Чего стоит та же багажная дверь Twindoog, которая при желании может открываться вместе с задним стеклом. Вспомните, чем завершились предыдущие попытки продавать «большие» хэтчбеки? Citroen C6, Fiat Croma, Renault Vel Satis, Opel Signum — все они принесли многомиллионные убытки, и компании вернулись к хрестоматийным в классе седанам или вовсе сыграли «на понижение». А чехи элегантно возродили свою же идею двойной двери, впоследствии адаптировав ее и для универсала, который на сегодняшний день не имеет равных в классе — ни по практичности, ни по функциональности, ни по простору. Особенно для пассажиров заднего дивана.

И при этом никто не сетует, что Superb II стал теснее, хотя колесная база сократилась на 4,5 см. К тому же ради лучшей управляемости и комфорта конструкторы применили многорычажную заднюю подвеску, не столь компактную как прежняя балка. Другое дело, что чехи в буквальном смысле стали заложниками своего же изобретения. Twindoog попила крови и технологам, отвечавшим за герметичность и намучившимся с уплотнителями, и финансистам — вроде бы несложная в производстве конструкция оказалась весьма затратной. Да еще и довела стилистов до пароксизма. Ведь ради обеспечения необходимой жесткости пятой двери дизайнерам пришлось мало того что выполнить задние стойки сверхширокими, так еще и основательно их «завалить». Что абсолютно не вязалось ни с передними ажурными стойками, ни с общим силуэтом кузова. Более того, ниспадающий угол задних стоек явно противоречил общей пропорциональности: именно поэтому у 5-метрового седана столь крохотный багажный композиционный объем, больше напоминающий утиный хвост. Как сказал украинский дизайнер «шкод» Максим Шкиндер (см. «Ъ-Авто» N140 от 20.09.2012 г.): «Каждый раз, когда я вижу эту корму, хочется взять и перерисовать ее». Тем не менее, дизайн

«Суперба» получился вполне целостным, а в автомобилях D- и E-класса этот аспект востребован куда больше элегантной и динамичной внешности.

А вот за что чехам наверняка не стыдно, так это за интерьер. Хотя и здесь при желании можно найти фольксвагеновские цитаты — от панели приборов до эргономики в целом. Но при этом изящество исполнения отдельных объектов (руль, селектор КП, консоль), подбор материалов, сочетание цветов и фактур, подсветка — все это на порядок выше, чем у соплатформенного «пассата», в сравнении с которым более доступный Superb — обеими ногами в представительском классе. А чего стоят статусные, но полезные мелочи вроде подставок для ног пассажиров, сидящих сзади, или возможность сложить и максимально отодвинуть вперед пассажирское кресло.

Да, отсутствие действительно дорогостоящих технологий вроде систем ночного видения или Hi-End акустики не позволяет Superb отделаться от имиджа восточно-европейской альтернативы VW, не говоря уже о сражении за кошелек состоятельной публики с немецкими премиум-седанами. С другой стороны, именно благодаря обету сдержанности у нас есть уникальная возможность ездить на представительском автомобиле по цене бизнес-класса. Президент Чехии 19 июня так и сделал.

Материал предоставлен редакцией журнала «Коммерсант-Авто»

Фейслифтинг «суперба» затронул в основном стилистику флагмана, а вот линейка силовых агрегатов осталась прежней. В Украине, помимо топового V6, модель будет доступна с бензиновой (1,8 TSI, 160 л. с., 250 Нм) и дизельной (2.0 TDI, 140 л. с., 320 Нм) «четверками», которые могут агрегатироваться с 6-ступенчатыми коробками передач (механической и автоматической). Тот же уровень «либерализма» и относительно трансмиссий: и лифтбэк, и универсал могут быть как в передне-, так и в полноприводном исполнении....

ŠKODA Superb 3.6 FSI Laurin&Klement

Двигатель	6-цилиндровый бензиновый с непосредственным впрыском
Рабочий объем (куб. см)	3597
Мощность (л. с. при об./мин.)	260/6000
Момент (Нм при об./мин.)	350/2500-5000
Привод	полный
Коробка передач	6-ступенчатая автоматическая
Тормоза (передн./задн.)	диск. вент./диск. вент.
Подвеска (передн./задн.)	незав./незав.
Длина/ширина/высота (мм)	4833/1817/1462
Покрышки (передн./задн.)	Continental SportContact 2 225/40 R18
Масса снаряженная/полная (кг)	1704/2265
Максимальная скорость (км/ч)	250
Разгон до 100 км/ч (сек.)	6,5
Расход топлива (средний, л/100 км)	9,3
Комплектация	Антиблокировочная и противобуксовочная системы; системы распределения тормозного усилия, курсовой устойчивости и экстренного торможения; биксеноновые адаптивные фары; датчики дождя и света; кожаный салон; мультимедиацентр с телеприемником, навигационной системой, сабвуфером и 10 динамиками с активной системой подавления шумов; адаптивный круиз-контроль; двухзонный климат-контроль; система параллельной и перпендикулярной парковки; люк с электроприводом и встроенными солнечными батареями; шторки на окнах задних дверей
Цена базовая/тестируемого автомобиля (грн)	2179/472,1 тыс.*
Конкуренция	Audi A4 3.0 TFSI quattro S-tronic (51,2 тыс. евро), Subaru Outback 3.6 IE (464,4 тыс. грн), Volvo XC70 D5 Kinetic (490,5 тыс. грн)

*приведены цены на модели второго поколения

Все равно тебе водить!

Третье поколение ŠKODA Octavia: чем оно лучше предшествующих, а чем хуже? Актуальные вопросы! Кто может дать на них исчерпывающие ответы? Разумеется те, кто не понаслышке знает предыдущие поколения этой модели. Слово — водителям корпоративного парка нашего издательского дома. Каждый из них не один год провел за рулем служебных ŠKODA Octavia разных поколений. Этим ребятам есть что сказать про новую машину. Наводящие вопросы задавал Максим КОЛОСКОВ.

Сергей ТРОХИН

Прошлые поколения Octavia запомнились только хорошим: удобные, практичные, очень редко ломались. Единственное, что могу припомнить из отрицательного, — тесноватый салон в машине первого поколения. Сам за собой я там сидеть не мог. Второе поколение просторнее. Что сказать про новый автомобиль? Стало удобнее сидеть, в том числе и на диване. Задние сиденья складываются легче и быстрее, чем раньше. Многие ругают функцию «старт-стоп». На маленьком пробеге я не смог почувствовать существенную экономию топлива, но, по крайней мере, эта система мне не мешала. Новый бензиновый двигатель 1.4 TSI — еще один жирный плюс нового автомобиля. Я могу поставить его в один ряд с мотором 1.8T, которым оснащали Octavia первого поколения. По отдаче почти одно и то же. При этом 1.4 TSI вдвое экономичнее. Подвеска новой машины настроена лучше, чем когда-либо. Например, на Octavia II чуть разгонишься — и задняя подвеска начинает пробивать на маленьких кочках. На новой машине такого нет. Хотя, может, я просто не попадал на такие же неровности на таких же скоростях. Что стало хуже? Трудно сказать. В эту машину я сел как в свою, будто проехал на ней уже не одну тысячу километров. Все удобно, все на своих местах. Принципиальных пожеланий к модели у меня никогда не было, но теперь они появились: передний бампер висит ниже, чем раньше, да и просвет под днищем явно уменьшили. А еще зеркала кажутся мелковатыми. Себе этот автомобиль взял бы, он мне очень понравился, хотя и недешев.



Задняя подвеска у новой модели лучше, чем у всех предыдущих: комфортная, энергоемкая.



А вот наружные зеркала на рестайлинговых Octavia II, напротив, были лучше: больше и проще.

Рост — 183 см

Водительский стаж — 33 года

Проехал за рулем

ŠKODA Octavia Tour 1.6 — 30 000 км

ŠKODA Octavia II — 150 000 км

ŠKODA Octavia II FL — 100 000 км

Другие автомобили: КамАЗ 5410, ЗИЛ-130, «Москвич-412», ВАЗ-2104, Volkswagen Multivan



ŠKODA Octavia New

Модель оснащена опционными ксеноновыми фарами. По заверениям водителей издательского дома, это стоит своих денег.

Владимир АКИМОВ

У меня никогда не было претензий к прошлым поколениям Octavia. Каждая генерация для своего времени — очень хороший и надежный автомобиль. На новой машине прежде всего понравился мотор 1.4 TSI. По отдаче он напомнил 1.8 T, который стоял у меня на первом поколении Octavia. Единственный минус — у нового наддувного 1.4 TSI в отличие от старого-доброго 1.8 T заметно меньше тяга на низких оборотах. Из-за этого резковат турбоподхват. Мне как водителю это даже нравится, но пассажиры, успевшие прокатиться со мной на Octavia III, намекнули, что я стал хуже ездить. Впрочем, уверен — за неделю-другую я смог бы привыкнуть к турбояме и начать водить плавнее. Трансмиссия здесь — без нареканий. Шасси у автомобиля традиционно плотное и очень цепкое. Что еще? Кресла стали пошире. Теперь ничто не проваливается между сиденьем и тоннелем. А то, бывало, ручка упадет — и не достать. Что не понравилось? Дизайн руля. Ступица слишком маленькая, что ли. Других минусов не заметил. Наружные зеркала удобные: по размерам они почти такие же, как были, просто чуть более угловатые. К ним надо привыкнуть. Что-то добавить в конструкцию автомобиля, по-моему, возможности нет. Octavia и так самодостаточная модель. Себе взял бы ее с удовольствием. Что думаю о цене? ŠKODA стоит своих денег.

Рост — 172 см

Водительский стаж — 40 лет

Проехал за рулем

ŠKODA Octavia Tour 1.8T — 70 000 км

ŠKODA Octavia II 1.6 — 210 000 км

ŠKODA Octavia II 1.6 FL — 50 000 км

Другие автомобили: MAZ-200, MAZ-500, ЗИЛ-130, ЗИЛ-157, все «Волги», «Соболь», Ford Transit

Руль стал значительно легче. Хотя одним пальцем крути!



А куда делся дополнительный перчаточный ящик над консолью? Он был очень удобен!



ŠKODA Octavia Tour

ŠKODA Octavia II

ŠKODA Octavia II FL



Знакомьтесь: новая Octavia

Первая генерация Octavia (на фото — OctaviaTour) стала первой моделью ŠKODA, которая построена на платформе концерна Volkswagen. Автомобиль «прожил» на конвейере больше 15 лет. Некоторое время его собирали параллельно с Octavia второго поколения, которое представили в 2004 году. Новая машина стала чуть больше, просторнее и оснащена более современной. В линейке двигателей рестайлинговых Octavia II (на фото — Octavia II FL) появились малолитражные наддувные двигатели и «роботы» DSG. Производство Octavia II завершено совсем недавно. Теперь на сцене — третье поколение ŠKODA Octavia. Производство нового лифтбека для Украины налажено на заводе «Еврокар» в Соломоново. Универсалы на наш рынок придут ближе к концу года — к слову, они, как и все остальные наши модели ŠKODA, будут также иметь местную прописку.

Александр КОЗЛЕНКО

Я много проехал на ŠKODA Octavia первого поколения с двигателем 1,4 л мощностью 75 л.с. Как ни странно, мотор в этой модели меня почти не смущал. Тем более он позволял не только держаться в потоке, но, если что, и обгонять. Куда больше «напрягал» тесный салон. Спереди я помещался, но на втором ряду сесть за мной уже никто не мог. Позже мне выдали модель второго поколения с мотором 1,6 л. Хороший автомобиль.

Нравятся его динамика, уровень комфорта, управляемость. Даже зимой по только выпавшему снегу машина едет «как влитая», чего я не могу сказать, например, про свой личный Ford Focus II. Тот, к слову, тоже считается признанным в классе автомобилем. В общем, я поклонник ŠKODA Octavia II, поэтому к примерке Octavia New я подошел с не свойственной мне ответственностью. И вот что скажу. Наконец-то я могу сидеть во втором ряду сам за собой! Причем навскидку, думаю, вытерплю здесь 100–150 км. А за рулем, наверное, можно проводить и 25 ч в сутки: автомобиль настолько комфортен и сбалансирован, что уверен — тысяча-полторы километров в день проблемой не станут. Комфорт в салоне здесь на очень высоком уровне. Даже климат-контроль работает не по статусу модели мягко и корректно! Словом, плюсов прибавилось, но и минусы появились. Так, клиренс явно стал меньше. Постоянно включенная функция «старт-стоп» раздражает, как и всегда включенные парктроники. Новый мотор 1.4 TSI отличный, жаль только, он не базовый. Но еще больше жаль, что в линейке двигателей Octavia третьего поколения — одни наддувники, а вместо автоматов — «роботы». Вот бы что-нибудь попроще: «атмосферник» 1,6 л, классический автомат. По-моему, этой связки автомобилю достаточно, а главное, она проверена временем и не вызывает серьезных нареканий у сервисменов.

Рост — 182 см

Водительский стаж — 13 лет

Проехал за рулем

ŠKODA Octavia Tour Combi — 10 000 км

ŠKODA Octavia Tour — 90 000 км

ŠKODA Octavia II Combi — 70 000 км

Другие автомобили: УАЗ-469, ГАЗ-3110, Fiat Tempra, ВАЗ-21099, Nissan Almera, Mercedes-Benz S-класса (два последних поколения), Volvo XC90, Lexus LS, Ford Focus II



Ни в одном из предыдущих поколений ŠKODA Octavia не мог сесть на заднем сиденье сам за собой, а здесь — запросто!

Уверен, многие турбомотору предпочли бы «атмосферник»: попроще, надежнее.

Евгений ДОМАЩУК

Чем запомнились прошлые Octavia? Опыт моего общения с этими моделями уникален. Сначала я познакомился с моделью второго поколения, а потом — «спасибо» кризису 2008 года — пересел на первое. Оно тогда еще производилось параллельно со вторым. Я сразу понял, насколько машины второго поколения Octavia были просторнее первого, а также насколько там удобнее водительское место и лучше материалы отделки салона, которые до этого казались мне далеко не безупречными. И только багажник на модели первого поколения нравится больше: он вместительнее, чем на втором, — отделка в нем менее объемная, пятая дверь на универсале более вертикальная. Так что, пересев с крохотной машины первого поколения на выданный мне автомобиль третьей генерации, я сразу отметил его размер. Это же практически Superb! Причем, мне кажется, даже на втором ряду! Такие же хорошие, как на Superb, здесь и материалы отделки интерьера. Только вот шика не хватает: деревянных вставочек, еще чего-нибудь в этом духе... Хороша у автомобиля и опционная насыщенность — чего тут только нет! Даже

Рост — 182 см

Водительский стаж — 30 лет

Проехал за рулем

ŠKODA Octavia — 180 000 км

ŠKODA Octavia Tour — 180 000 км

Кроме Octavia были: ГАЗ-24 «Волга», ВАЗ-2106, Pontiac Bonneville, Ford Escort, Mercedes-Benz S-класса

больше, чем необходимо! Мотор 1.4 TSI мне и всем моим коллегам очень понравился. Напористо везет! В системе «старт-стоп» я пока не верю. Много ли она там экономит? Я ее отключал (и, судя по всему, не я один). К остальной технике претензий нет. Что стало хуже? Мне кажется, ничего: хорошая машина, общие впечатления только положительные. Ее не стыдно советовать друзьям, если, конечно, они сами ею заинтересуются. Жаль, что не каждому доступна. С другой стороны, повторюсь, ŠKODA Octavia III — настолько большой автомобиль, что его можно рассматривать как альтернативу уж если не Superb, то, например, Mazda6. Что бы добавил в автомобиль? Если что-нибудь добавишь, то и цена сразу пойдет вверх. А этого не хотелось бы.

Геннадий МОЛОКАНОВ

Рост — 179 см

Водительский стаж — 35 лет

Проехал за рулем

ŠKODA Octavia Tour 1.6 — 100 000 км

ŠKODA Octavia Tour 1.8T — 200 000 км

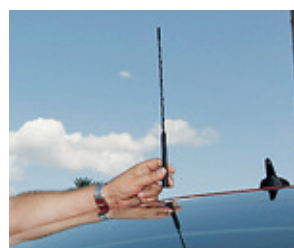
ŠKODA Octavia II 1.6 — 200 000 км

ŠKODA Octavia II 1.6 FL — 105 000 км

Другие автомобили: ЗИЛ-130, БТР, КРАЗ, КамАЗ, все «Волги», «Нива», почти все «Жигули», Ford Escort, Mitsubishi Pajero Sport

Первое поколение ŠKODA Octavia — одна из моих первых иномарок. Надо ли говорить, что машина мне нравилась? Потом пересел опять же на первое поколение модели, но с мотором 1.8 T. Прошлую служебную машину забыл в одночасье. Новая очень провокационно разгонялась, лучше рулилась, была тише в салоне и вообще производила впечатление куда более «сбитого» автомобиля. После этого сел на Octavia II. Первое, что заметил, — еще более качественная рулежка. Мотор объемом 1,6 л мне показался — и кажется до сих пор — слабоватым. Теперь про новое поколение Octavia: меня поразил двигатель 1.4 TSI! Это практически 1.8T от той моей ласточки. Причем я давно не ездил на первом поколении Octavia с двигателем 1.8T, может, новый 1.4... даже приемистее! И уж точно экономичнее. По городу Octavia III с этим двигателем укладывается в 10 л на 100 км при том, что функцию «старт-стоп» я отключал! Сиденья стали помягче — это удобно. Второй ряд теперь намного просторнее, а багажник длиннее. Еще лучше то, что обод руля не перекрывает верхнюю часть панели приборов. Наконец-то, чтобы видеть весь щиток, не надо задирать «баранку» вверх — в дальней дороге меньше устанут руки. Не понравились в новой машине зеркала — слишком «нарезанные». Перед-

ний бампер «висит» ниже, чем раньше, — того и гляди поцарапаешь его. Карман в передней двери не приспособлен под бутылку минералки, есть просто щель под книжку — неудобно. Раньше в багажнике боковые ниши закрывались, а теперь нет. Может, вернуть эти крышечки? Удобно было прятать туда аптечку и буксировочный трос. Я купил бы себе такой автомобиль, но не за такие деньги — почти 172 000 грн. на старте! На мой взгляд, многовато.



Двухуровневый пол в багажнике — это удобно: теперь, чтобы достать запаску, не надо выгружать весь скарб!

Раньше перед заездом на автоматическую мойку требовалось открутить антенну, а теперь не требуется. Вместо съемной антенны здесь несъемный плавник!

Материал предоставлен редакцией журнала «Автомир»



Хочется, чтобы у новой модели клиренс был чуть побольше.

Octavia New — большой, насыщенный опциями автомобиль. Почти Superb!

Выводы



Главные достоинства Octavia III — тяговитый двигатель 1.4 TSI, механическая коробка передач с удобными «числами» и избирательным рычагом, комфортное и цепкое шасси, размер и качество интерьера. Самые заметные минусы — меньший клиренс, низкий передний бампер.

Технические данные

Тип кузова/кол-во дверей/мест	лифтбек/5/5
Длина/ширина/высота/база, мм	4659/1814/1461/2680
Тип привода	передний
Снаряженная масса, кг	1250
Трансмиссия МКП,	6 ступеней
Тип двигателя бенз.,	R4, турбо
Рабочий объем, см ³	1395
Макс. мощность, л.с. (об/мин)	140 (4500–6000)
Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1500–3500)
Максимальная скорость, км/ч	215
Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4
Расход топлива, л/100 км	6,7/4,9/5,5
Розничная цена, грн.	от 185 076



Жемчужины у моря

Обвешанный фотоаппаратурой Сергей Мамин больше часа висит в люльке автовышки над плечом бронзового Эммануила де Ришелье. Смотрящий на Потемкинскую лестницу первый градоначальник Одессы, казалось, вот-вот нахмурит брови, но его отвлекла дамочка с ребенком.

— Мама, а что там наверху дядя делает?

— Наверное, памятник будут чистить, сынок...

Но ни гаишники, ни дворники, ни проехавшие мимо в черном лимузине крутые дядьки в дорожных костюмах даже глазом не повели на наши автомобили. Потому что удивить одессита новой машиной — что кефалью на Привозе.

Автомобиль появился в Одессе в 1891 году — Василий Навроцкий, издатель газеты Одесский листок, привез морем Panhard&Levassor, ставший самым первым автомобилем и в Украине, и во всей Российской Империи! А уж за годы «незалежности» здесь изобрели столько относительно честных способов провоза машин через Одесский порт, что ввоз автомобиля запчастями с последующей сборкой (в индустрии это называется SKD) в обход таможенных пошлин — еще не самый остроумный. По Одессе ездит все, что может ездить, включая диковинные «праворульки» и машины с арабских рынков!

Но, граждане-товарищи, разуйте уже очи: ведь такого «перцентажа» не видели даже в Одессе! «Маяками» мы выбрали уже знакомые нам седаны Hyundai Solaris и Volkswagen Polo, а лавировать между ними будут новички — Citroen C-Elysée, Nissan Almera, Peugeot 301,

Renault Logan и ŠKODA Rapid. Не каждую из этих машин сыщешь даже у портовых контрабандистов!

Хотите уже знать, какой из них будет вам дешевле, чем даром? Тогда слушайте сюда, я имею что сказать.

Знал бы издатель Василий Навроцкий о том, какой кровью нам достались эти машины, он точно бы тиснул заметку в Одесский листок. Сам-то Навроцкий поставил свой Panhard&Levassor на пароход во Франции — и выгрузил в Одессе. А мы выбивали машины с разных плацдармов.

Nissan и Hyundai пригнали из Москвы. Peugeot, Citroen и Volkswagen взяли в Киеве. А вот с новым «логаном» была «засада». На АвтоВАЗе сейчас лишь отрабатывают технологию, собирая «пилотные» экземпляры, а товарные машины появятся к концу года, поэтому Logan мы решили пригнать прямо из Румынии — пусть и под маркой Dacia, а не Renault. Купили авиабилеты в Бухарест — и тут узнали, что на Украине появилась-таки пара новых «логанов», но не в Киеве, а в Крыму, где их решили показать местным журналистам. Отправили гонца в Алушту — и умыкнули машину.



Almera поощряет быструю езду по разбитым улицам одесских окраин, но об удовольствии за рулем говорить пока рано.

Новая передняя панель с мультимедийной системой не выгнала из салона «логановский» дух.

Просторно, как в Мерседесе Е-класса, но бедненько, как в «логане». Сиденье не сложишь — прикручено намертво.



Понервничали и со «шкодой». В России будет продаваться Rapid калужской сборки, причем первые серийные машины появятся только в конце года. На Украине тоже есть завод, который выпускает ŠKODA, — он принадлежит фирме «Еврокар» и расположен у самой границы со Словакией. Там «отверточно» собирают почти все модели «шкоды», но для продажи исключительно на территории Украины. Rapid — самая новая из этих машин: за день до нашего отъезда в Одессу было собрано всего четыре «товарных» образца — и из Млада-Болеслава прибыли инспекторы для контроля качества производственного процесса. Как только инспекторы дали добро, один Rapid был погружен на автовоз — и отправлен в Киев. А уж доставить его из Киева в Одессу нам труда не составило.

Самое удивительное и приятное в этой истории то, что все машины вышли как на подбор — с бензиновыми моторами объемом 1,6 л. И все — с пятиступенчатыми механическими коробками передач, за исключением Peugeot 301, но его-то мы намеренно взяли с «автоматом». Ведь с технической точки зрения, как мы полагали, Citroen C-Elysée и Peugeot 301 — близнецы-братья, так пусть один седан будет на «ручке», а другой — с «автоматом», интересно ведь.

Снег с украинских дорог сошел вместе с асфальтом, так что по пути к Одессе и обратно досталось всем машинам, но больше других — «фольксвагену»: на одной из ям автобана «завернулся» обод переднего — конечно же, правого! — колеса, а попутно слетели и были раздавлены оба колесных колпака по правому борту. Виновата слишком жесткая подвеска? Или водитель, не объехавший яму с острыми краями?

Виноват я! Потому что по дороге из Киева в Одессу возглавил колонну на «алмере» — и, несмотря на ужасное покрытие, легко держал дозволенные 110 км/ч. Заметная раскачка кормы на крупных волнах и периодически проскакивающие вибрации неподрессорен-

ных масс — сущие мелочи на фоне того, как уверенно 15-дюймовые колеса «ниссана» расправляются с ямами! Если допустить, что подвеска протянет хотя бы сто тысяч километров, то ничего лучшего для наших «направлений» и не пожелаешь.

А вот водитель Polo даже не ехал за мной, а скакал козлом отпущения, пока автомобиль то и дело выбирал ход сжатия подвески. Но когда я сам пересел на Polo, то понял, что задал коллегам негуманно высокий темп: ехать на Polo было жестко и «короткоходно». Да и подвеска оказалась слишком шумной на плохих дорогах — «отстукивает» все неровности!

Solaris немногим мягче, но огромное преимущество его подвески в том, что она ведет себя так, как подобает образцовой жене: делает все что надо, но тихо. И поддается воспитанию: мы с радостью отметили, что выявленная нами в свое время беда «дорестайлинговой» подвески — раскачка и опасное влияние кормой — почти сошла на нет.

Если Almera так хороша, то, подумал я, уж новый-то Logan просто обязан стелить еще мягче! Но его подвеску словно заговорили. Она по-прежнему вселяет чувство вседозволенности, но наша машина откликалась тряской буквально на все, что может ее вызвать, от мелких швов до крупных кочек. Шершавый асфальт вызывал такой сильный зуд на сиденьях, полу и руле, что он въедался в тело — и не отпускал тебя даже после того, как ты вышел размяться. И поперечная раскачка кузова велика. Не ожидали!

А вот еще сюрприз. C-Elysée и 301, как оказалось, — сапоги не одной пары! «Елисей» идет по кочкам и стыкам мягко, почти как Almera, но со стуками и бряканьем подвески, которые создают эффект дешевизны. А подвеска Peugeot более тихая, но при этом такая же плотно-жесткая, как у Polo. Кроме того, кузов 301-го частенько зудит, хотя и не так сильно, как «логановский».



Новый Logan стал изящнее в деталях. Приборы с хромированными ободками — самое наглядное тому подтверждение.

Чтобы сложить раздельную спинку, нужно сначала поставить стоймя цельную подушку.

Сзади по-прежнему просторно. Три подголовника прячутся заподлицо со спинкой. Карманы в дверях мелкие, удобных рукояток нет.



Мы заглянули под машины — и убедились, что элементы подвески пронумерованы по-разному. А люди из PSA пояснили, что это не случайно: автомобилям Peugeot старались придать более спортивный характер, а однотипные «ситроены» должны быть более комфортными. Кстати, этот же подход распространяется и на более крупные седаны Peugeot 408 и Citroen C4. Если так, то вальяжность «елисея» нам милее чрезмерной плотности подвески «триста первого». А на булыжных мостовых Одессы Citroen и вовсе показал себя лучше всех — он наиболее комфортен и для сидящих спереди, и для задних пассажиров. По Одессе ведь нужно гулять степенно. Или хотя бы плавно.

А самая жесткая — ŠKODA. Фанатичное повторение профиля дороги, а на крутых волнах аж подбрасывает! Но при этом швы и стыки Rapid проходит идеально. Стрельнуть бы на «рапиде» из Праги в Париж, а не из Киева в Одессу... А ведь украинские «рапиды» уже с «пакетом для плохих дорог». Может, для тех машин, что будут собираться в Калуге, все же успеют подобрать иные калибровки подвески?

Almera если и навевалась к косметологам, то на последние деньги, которых на липоксацию не хватило. Грузновата и бледна. И в салоне уныло — словно и не весна на Дерибасовской. А ведь «алмеру» мы взяли самую-самую, в исполнении Tekna за 541 тысячу рублей — с навигацией, кондиционером, кожаной отделкой руля и легкосплавными колесами.

Другие машины выглядят свежее. Даже Logan, который дешевле, да и в табели о рангах альянса Renault-Nissan ему отведена ступенька пониже «алмеры». Конечно, многое зависит от цвета кузова. Если одесситы все же оглядывались, то чаще всего — на голубенький Citroen. Белый Peugeot и ярко-синий Renault тоже не терялись. А болотно-серый Rapid обходили вниманием даже «шкотоводы» — потому что издали его не отличишь от «октавии»!

Приятно удивил Logan, который, будучи напичканным всеми опциями, в пересчете с украинских гривен на российские рубли стоит 486 тысяч. Красивая обивка сидений, мясистый руль, приборы с белой подсветкой и светящимися желтыми стрелками — это «кул», как сказали бы молодые одесситы. Блок климат-контроля заимствован у нового Clio, навигации с огромным дисплеем позавидуют многие автомобили гольф-класса и — о, чудо! — центральная консоль повернулась «лицом» к водителю.

Фамильная высокая посадка в «логане» сохранена, но, как и раньше, хватает и эргономических чудачеств. Например, кнопки управления задними электростеклоподъемниками перенесены с центрального тоннеля на задние двери — стало удобнее. Но на водительской двери расположены лишь две «передние» кнопки, а «задние» почему-то вынесены на центральную консоль и стали мельче. Видимо, так вышло дешевле. Сопла системы вентиляции закрываются не полностью, а вентилятор работает слишком шумно.

Almera хоть и дороже нового «логана», но глаз этому не верит. Приборы, руль, «разболтанный» рычаг коробки, прячущаяся от глаз водителя центральная консоль — здесь все как на старом «логане». Узкие карманы в передних дверях нефункциональны. Металлические ползья высоких передних сидений даже не пытались замаскировать, а спинки сидений уже разбалтываются.

Но если до этого вы ездили на «жигулях»... Люди старой закалки едва ли обратят внимание на то, что площадка для отдыха левой ноги кривая, они смирятся и с прячущимся под «ручником» джойстиком регулировки наружных зеркал (на «жигулях» и зеркала стояли не всегда), и с расположенными на сиденьях «французскими» кнопками включения подогрева, которые лишены какой-либо индикации. Их не удивят каркасные щетки стеклоочистителей (такие же стоят только на новом



Скошенный снизу руль — как у «ситроена», но обшит приятной кожей, удобны и дверные рукоятки. Все это приметы машины в дорогом исполнении.

Передние сиденья по-французски мягковаты, но в поворотах держат неплохо. На всех версиях, кроме базовой, водительское кресло регулируется по высоте.

Крупные циферблаты перегружены нефункциональными рисками.

Сзади удобно даже втроем, но псевдоподголовников только два.



Logan и на Polo), а передние сиденья с очень мягкими спинками даже порадуют — измученной радикулитом спине будет уютно.

Отсутствие элементарных удобств сзади (нет даже потолочного света) с лихвой компенсируется «кубатурой»: Nissan Almera — самый просторный автомобиль! Я сажусь на заднее сиденье «сам за собой» (мой рост 186 см) — и от коленей до спинки переднего сиденья остается еще 17 см! А менее рослые могут даже закинуть ногу на ногу.

Не смутит «жигулистов», равно как и таксистов, и притороченная намертво спинка заднего сиденья — «зато из багажника не будет пахнуть». Да и сам багажник удался на славу: полкубометра обитого ворсом объема! И уж точно на ура будет воспринято отсутствие сигнализации о незастегнутых ремнях безопасности. Немудрено, что наличие аналогового аудиовхода и USB-разъема уже кажется излишеством.

Салоны парочки Peugeot (676 тысяч рублей) и Citroen (600 тысяч рублей) различаются лишь декором. Руль хорош и у «ситроена» (пластиковый), и у Peugeot (обтянутый кожей), но обоим недостает регулировки по вылету. У «логана» с «алмерой» баранка тоже не «выдвигается», но этот недостаток частично сглаживается высокой посадкой. У французской парочки (на самом-то деле и Peugeot, и Citroen выпускаются в Испании) не регулируются верхние точки крепления ремней безопасности, а кнопки управления задними стеклоподъемниками расположены в ногах задних пассажиров (так сделано и на Almera). Подогрев передних сидений — одноступенчатый, а кнопки его включения размещены в слепой зоне на самих сиденьях, тоже как на «алмере».

Хочешь удобные внутренние рукоятки передних дверей? Тогда покупай машину в более дорогой комплектации, но карманов в задних дверях все равно

не будет. Вообще-то карманы там, равно как и на передних дверях, есть, но на «ситроене» им отведена роль неудобных ручек. А на более дорогом Peugeot — уже вполне нормальные, «хваткие» передние ручки. Апофеоз же странных решений — два «нароста» на спинке заднего сиденья вместо полноценных подголовников. Это тем более удивительно, что сиденье может с приемлемым комфортом принять троих пассажиров: по запасу пространства парочка Peugeot/Citroen уступает лишь «алмере» и «рапиду».

Solaris за 603 тысячи рублей радует высоким качеством отделки разнофактурным пластиком, вниманием к мелочам, неплохой эргономикой, чему не помеха даже отсутствие регулировки руля по вылету; жаль, сзади тесновато.

Volkswagen Polo (557 тысяч рублей) внутри строг и скучен, но к эргономике не придерешься. Одна лишь маленькая, но характерная деталь: угол наклона широкой площадки для отдыха левой ноги подобран так, чтобы при движении на «среднем газу» обе ступни находились примерно в одинаковом положении.

Пластик в салоне хоть и жесткий (как и на других машинах), но качественный, разнофактурный и хорошо подобран по цвету. Отличное сиденье и регулируемая в двух направлениях рулевая колонка (это все как на Polo) обеспечивают правильную посадку. Климат-контроль с удобным дисплеем позволяет задавать температуру с шагом в полградуса. Есть умный подсказчик моментов переключения передач для экономичной езды, есть круиз-контроль, и только в Рапиде родная аудиосистема звучит более-менее прилично.

Пошла уже вторая минута разгона с педалью «в полу». Рассекая прохладный весенний воздух, Logan ревет, как дизель-электростанция, — и сидящий рядом со мной приборист Андрей Мохов не выдерживает:

— Может, прекратим этот дурацкий эксперимент?



Пятиступенчатая «механика» особой четкостью не блещет.

Регулируемые по высоте сиденья — те же, что и на Peugeot 301.

Приборы — как на Peugeot, но без обилия светящихся рисков.

Багажник не рекордный по объему, но все равно большой. Аккуратная обивка, полноразмерная «запаска» в нише — и большие петли, которые делают часть объема бесполезным.



Но я продолжаю давить на газ, хотя понимаю, что Мохов прав: если на дисплее прибора V-box уже полкилометра как светится значение 142 км/ч, то быстрее Logan уже не поедет. И это при паспортной «максималке» 164 км/ч!

Это из-за ветра?

Хорошо, мы развернемся — и повторим, как это делаем «по науке» на Дмитровском полигоне, а результаты усредним. Сделав около десяти заездов, мы вывели результат: до 150 км/ч — за бесконечные 59,4 с. Для сравнения: Hyundai в тех же условиях набрал 150 км/ч за 24,8 с, а Citroen — за 25,1 с. Угловатый Logan слишком чувствителен даже к слабому ветру, а 80-сильный моторчик и так работает на пределе.

Впрочем, так ли уж важны водителям таких машин «предельные» разгоны? Гораздо важнее удобство управления скоростью. А если так, то Logan с его «коротким» трансмиссионным рядом вовсе не плох — по крайней мере в городе. На второй передаче можно разогнаться лишь до 80 км/ч, на третьей — до 115 км/ч, причем передаточные числа подобраны так, чтобы на скоростях до 110 км/ч всегда чувствовалось, осталось ли что-то «под педалью». Но на трассе динамичные рывки даются с трудом: в разгоне до «сотни» Logan проигрывает конкурентам две-три секунды, а после 110—120 км/ч и вовсе стухает.

Другое дело, что даже в городе «короткие» передачи вынуждают чаще раскручивать двигатель до высоких оборотов, отчего Logan и воспринимается как самый шумный «по мотору». В этом реве тонут и аэродинамический свист (он появляется раньше, чем на других машинах), и сильный шум шин. Даже при спокойной езде Logan постоянно давит на уши, поэтому немало покупателей, как и прежде, решат раскошелиться на дополнительную «антишумку».

Скорее всего, к ним присоединятся и владельцы «алмеры». У нее, по сути, тот же мотор Renault, но уже

16-клапанный (на Logan пока ставят восьмиклапанный), мощностью 102 «лошадки». Передаточный ряд трансмиссии длиннее (на третьей можно выжать уже 130 км/ч), интенсивный разгон не вызывает чувства вины перед мотором, но все равно шумно. Убавить бы мотору громкость — и стало бы неплохо: подвеска работает тихо, «аэродинамика» проявляется слабо, да и шин почти не слышно.

И все же по динамике Almera — вторая.

Citroen, Volkswagen, Hyundai и ŠKODA разгоняются ноздря в ноздю, но, как водится, есть нюансы.

Citroen мощностью 115 л.с. сначала озадачил задержкой на старте и невнятными откликами на педаль газа (в пробках на нем тяжело), а затем и вовсе расстроил истощными воплями мотора даже при умеренно-динамичных разгонах. Оказалось, что в нашей группе только у него и у Peugeot под капотом нет шумоизолирующего «одеяла».

У 105-сильного «фольксвагена» тоже «короткий» ряд (вторая «крутится» до 80 км/ч, а третья до 122 км/ч), мотор шумный, а педаль газа в начале своего рабочего хода задемпфирована, как у «ситроена»: чтобы начать интенсивный разгон, нужно продавить «люфт». Зато передачи переключаются так, как «ситроену» с «нисаном» и не снилось!

Мотор «соляриса» самый мощный (123 «лошадки») и, представьте себе, самый тихий: случилось, мы даже пытались повторно «запустить» двигатель, уже работавший на холостых оборотах. Передачи меняются смачно, а педаль газа — словно продолжение сухожилий правой ноги: сколько нажал — столько тяги и получил.

А ŠKODA Rapid — это загадка. Я в хорошем смысле! Мотор — как у «поло», трансмиссионный ряд — тот же, снаряженная масса — выше. Но при этом Rapid и Polo — это, как все еще говорят в Одессе, две большие разницы! Сочный разгон сопровождается утробным,



Ну а Rapid мы назначаем новым маяком. Внешне его роднит с Polo лишь абрис дверных проемов (даже лобовые стекла у них разные), а из странностей отметим наличие лишь двух подголовников на полноценном, вполне трехместном заднем сиденье.

Багажнику «рапида» нет равных не только в нашем тесте, но и среди всех одноклассников. Сиденье «шкоды» складывается легче всех, но и оно образует ступеньку высотой шесть-семь сантиметров относительно пола багажника.



приглушенным урчанием мотора, а на самых верхах — с нервной надтрескилкой. Сочетание действий педалями акселератора и сцепления не вызывает проблем ни при трогании, ни при переключении передач (хотя педаль сцепления по-«фольксвагеновски» длинноходна). Но главное — уверенное «следование за педалью» на всех передачах. Класс!

Peugeot? Его 115 сил и старый четырехступенчатый «автомат» едва ли разбудят горячих драйверов. «Автомат» то слишком долго держит передачу, то вдруг «отпускает поводья». Зачем такой Drive, если есть режим Sport, в котором коробка работает более логично?

А затем мы поехали спокойно. И шо вы себе думаете? «Триста первый» обольстил! Машина мягко, но быстро отвечает на команды водителя — в отличие от заторможенного «ситроена». Переходы вниз, даже на две ступени, «автомат» выполняет быстро и без толчков. А в пределах одной ступени можно ускоряться в довольно широком диапазоне скоростей. Так что для сдержанных водителей коробка сгодится вполне.

О тормозах — коротко. На всех «механических» машинах их настройка близка к оптимальной, но более отточенными нам показались тормоза на «рапиде», «солярисе» и «поло». Точной дозировке замедления Peugeot мешают спонтанные переключения автоматической коробки вниз. А при экстренном торможении «в АБС» педаль уходит заметно глубже, чем на других машинах.

АБС, кстати, есть у всех (на Logan она ставится за доплату) и везде работает неплохо. А вот ESP на автомобилях для стран третьего мира остается в лучшем случае в графе «По особому требованию», а на некоторые модели ее не ставят и за доплату. В любом случае все наши автомобили оказались без системы стабилизации.

Вы спросите, и как нам было в Одессе без ESP? Так мы ответим:

— Не хотим вас расстраивать, но у нас все было хорошо.

Ни одна машина не преподнесла опасных сюрпризов. Но оценки за управляемость, конечно, разнятся.

Самой «ленивой» мы признали «алмеру». Эта лень — от мягкой и длинноходной подвески и комфортных шин с довольно высоким профилем. В дальней дороге такая «индифферентность» лишь радует: едешь себе, жуешь бутерброд, запиваешь колой — и не боишься облиться. А если на большой кочке Almera и отклонится от траектории, то это не испугает: реактивное усилие на руле достаточно информативно, есть четкий «ноль».

А вдруг понадобится резко объехать препятствие? Almera сначала подумает, затем накренится, начнет поворачивать, а еще через мгновение станет самопроизвольно увеличивать кривизну траектории, требуя оперативно «отрулить» во избежание заноса. Все эти фазы довольно длинные, и если дело дойдет до заноса, то более-менее опытному водителю «отловить» машину будет легко.

Модернизированная подвеска нового «логана», конечно, сказала и на управляемости: крены слегка уменьшились, реакции на действия рулем стали более однозначными, а обратная связь — натуральнее. Скоростную прямую Logan держит не хуже «алмеры» — и тоже слегка «гуляет». В напряженные повороты Logan заходит уверенно — и проходит дугу с небольшим «доворотом». Причем самопроизвольный доворот вызван не только зимними шинами — похоже, и особенностями кинематики подвески. А при явной ошибке в выборе скорости маневра Logan проявляет повышенную склонность к заносу задней оси — подчас он требует от водителя активных действий. Тем не менее, управляемость «логана» мы оцениваем выше, чем управляемость «алмеры», — Logan более цельный.

Шасси Polo нам нравилось всегда. Вот и сейчас, даже на зимних шинах Polo бодро ныряет в любой ви-



Приборы не хуже, чем в «школе», но функционально беднее. По пространству сзади Polo — в середнячках.

Чтобы сложить сиденье «в горизонт», нужно не только поднять подушку, но и снять все подголовники. Муторно!

Вместительный багажник — с прямоугольными стенками и качественной обивкой. Под ковриком — полноразмерная запаска.



раж, «скользит четырьмя» или уходит в плавный занос, который зачастую даже не требует коррекции. Не хватает лишь более уверенной связи «по рулю» в самом начале поворота — впрочем, часть ее растворилась в зимних шинах, а еще чуть-чуть «отъел» влажный асфальт.

Нехватку обратной связи в околонулевой зоне и леность в самом начале поворота мы подметили и за «ситроеном». При незначительных подруливаниях на высокой скорости водитель не слишком хорошо чувствует автомобиль. Но в крутом повороте появляются и обратная связь на руле, и, увы, заметные крены, которые допускает мягкая подвеска.

Peugeot более подтянут. Руль «тяжелее» и всегда нагружен информативным усилием. Автомобиль уверенно заходит в напряженные повороты и точно отслеживает дугу. Скучновато, но очень правильно!

Но «солярису» мы ставим на пять баллов больше! Пусть он не столь стабилен на плохой дороге, где, несмотря на модификацию подвески, нет-нет, да и вильнет хвостом, попутно озадачив водителя «пустотой» в околонулевой зоне, но как ярко Solaris идет по разворотным дугам! Живой автомобиль, интересный. Главное, не увлекаться: по скользоте Hyundai безвольно «плужит» передними колесами.

A ŠKODA показала, что даже такое хорошее шасси, как у Polo, можно сделать еще лучше. Rapid хорошо «стоит» на прямой, с охотой бросается в любые виражи — и проходит их с легким «доворотом», который воспринимается скорее как помощь в сохранении крутой траектории, нежели помеха, требующая коррекции.

И всегда, в любых ситуациях Rapid следует за рулем. Информативность рулевого управления практически идеальна: реактивное усилие четко прорисовывает «ноль» и мягко, но сразу же нарастает при повороте баранки. Надо полагать, сказалось то, что здесь стоит

электрогидравлический усилитель, в то время как Polo оснащен более простым электрическим. Блеск!

Фонтан черемухой покрылся...

А известно ли вам, откуда взялось это выражение: «Не фонтан»? Со дня основания Одессы в 1792 году здесь всегда — и даже сейчас! — ощущалась нехватка хорошей питьевой воды. Лучшей считалась вода из артезианских скважин, которые назывались фонтанами. Скважины с хорошей водой нашлись в нескольких километрах от центра города. Туда провели дорогу, которую стали называть Фонтанской — она и теперь так называется. А район добычи воды по-прежнему именуют Фонтаном. Но биндюжники, развозившие воду в бочках, набирали ее где придется и, конечно, уверяли, что она доставлена с самого Фонтана. Горожане пробовали, морщили нос и говорили: «Это не Фонтан!» Кстати, отель, в котором жила экспертная группа «Авторевю», тоже расположен на Фонтанской дороге.

Исколесив Фонтан вдоль и поперек, поездив по Одессе и ее окрестностям, намотав сотни километров по междугородним трассам, мы расставили машины по ранжиру.

Истинная жемчужина этого теста — ŠKODA Rapid. Вместительный, удобный, тихий и при этом очень настроенческий, драйверский автомобиль! В сумме — победные 885 баллов. Единственное пятно (а пятен не бывает только у искусственного жемчуга!) — жесткая подвеска. И даже если Rapid «удешевят» в ходе подготовки к конвейерному производству в Калуге (например, простенькими сиденьями от модели Citigo, которые ставятся на базовые европейские Рапиды), за рыночный успех все равно можно не волноваться. Лично я влюбился, как тот Костя в рыбачку Сою.

Парадокс: «фольксвагеновского» в Rapid оказалось больше, чем в Polo, который набрал 820 баллов.



Находясь на водительском месте, можно пожалеть лишь о том, что руль не регулируется по вылету. Регулируемому по высоте сиденью водителя не хватает выраженного поясничного подпора.

Информативные приборы — на зависть «французам» и «алмере».

Багажник «соляриса» — самый маленький. Solaris оказался самым тесным для задних пассажиров, а сложенная спинка заднего сиденья упирается в передние.



ŠKODA «доточена» так, как и подобает добротному европейскому автомобилю, без скидок на малобюджетных покупателей.

Между ними — Hyundai Solaris (840 баллов). Недаром это самая популярная в России иномарка: в прошлом году россияне купили 110776 машин! А в дни проведения нашего теста с конвейера завода под Петербургом стали сходить обновленные «солярисы». Из значимых нововведений — светодиодные ходовые огни, «линзованные» фары, подсвечивающиеся кнопки стеклоподъемников. Поворотники на касание рычага теперь отвечают тройным миганием, а в списке опций появился обогрев руля.

По сумме экспертных оценок Peugeot и Citroen близки к Polo. Peugeot (810 баллов) чуть агрессивнее, а Citroen (820) — спокойнее и комфортнее. Прочие нюансы определяются исключительно комплектацией. Будь у нас «триста первый» с механической коробкой передач — и за разгонную динамику он, скорее всего, набрал бы на десять баллов больше.

На украинском рынке, где обе машины продаются уже несколько месяцев, Peugeot чуть популярнее, причем спрос разделен примерно поровну между версиями с турбодизелем 1.6 HDi (92 л.с.), трехцилиндровым бензиновым мотором 1.2 (72 л.с.) и «нашим» 115-сильным двигателем.

Logan стал современнее и даже моднее. Но он существенно уступает соперникам в динамике разгона, шумоизоляции и, как говорят немцы, в «культуре хода». Правда, Logan тольяттинской сборки будет развивать 84 л.с., но едва ли эти «бонусные» четыре «лошадки» принципиально изменят картину. Кстати, все идет к тому, что тольяттинские «Логаны» будут оснащаться и 16-клапанными моторами мощностью 102 л.с. (как на нашей «алмере») — и тогда по сумме экспертных оценок Logan

может оказаться практически на одном уровне с Almera. Будут и незначительные изменения в интерьере. А вот что может стать сенсацией, так это роботизированная коробка передач, о которой ходят такие упорные слухи, что мы считаем вопрос решенным.

Если бы у «алмеры» складывалась спинка заднего сиденья, то по количеству набранных баллов она опередила бы даже 16-клапанный Logan. Бесспорные добродетели — завидная плавность хода на самых разбитых дорогах, необъятный багажник и, конечно, царский запас пространства сзади. Для глубинки и таксистов — просто подарок!

И все же мы вновь заглянули на Приморский бульвар, к памятнику дюку де Ришелье. На одном из трех латунных горельефов, украшающих постамент, изображена Фемида с весами. Забавная деталь: у нее нет повязки на глазах! Не она ли долгие годы благоволила контрабандистам, завозившим машины через Одесский и Ильичевский порты?

Этот символ «одесского правосудия» натолкнул нас на такую мысль: справедливо ли сравнивать, например, Rapid и Logan, который, если судить по ценам в Украине, аж на треть дешевле? И мы подсчитали «стоимость» каждого балла, разделив розничную цену автомобилей на сумму экспертных оценок. И — вуаля! Самые доступные баллы — у «логана», по 627 рублей за штуку. А самые дорогие — у «рапида», по 744 рубля. Так что считайте, думайте — и не спешите с ответом на вопрос, который в былые годы вы бы наверняка услышали на Привозе:

— Так вы будете покупать или мне забыть за вас навсегда?

Материал предоставлен редакцией журнала «Авторевю»

Экспертные оценки Авторевю

Оцениваемые параметры	Автомобили								Почему?
	Макс. балл	Citroen C-Elysée	Hyundai Solaris	Nissan Almera	Peugeot 301	Renault Logan	ŠKODA Rapid	VW Polo	
Эргономика	200	165	170	165	165	160	170	170	Rapid и Polo радуют идеальной посадкой и регулируемым в двух направлениях рулем. Баранка «соляриса» регулируется только по углу наклона. Парочка Citroen/Peugeot полностью устроит лишь длинноруких водителей (остро не хватает регулировки руля по вылету), а сиденья не такие удобные, как у лидеров. Сиденья «ниссана» аморфные (водительское регулируется по высоте), не очень удачно организованы второстепенные органы управления. У «рапида» сильно ограничен обзор назад через внутреннее зеркало. Самые большие наружные зеркала — у «алмеры». Только у «логана» был задний парктроник.
Рабочее место водителя	100	85	85	80	85	80	95	90	
Обзорность	100	80	85	85	80	80	75	80	
Динамика	310	265	285	245	255	245	295	270	
Разгонная динамика	100	85	90	70	75	65	95	80	
Тормозная динамика	110	100	105	100	95	100	105	105	ŠKODA и Hyundai — самые динамичные, а Renault — самый медленный. По управляемости ŠKODA превзошла соплатформенный Polo. Almera слишком ленива при перестроениях, причем у нее на парус «логаном» большие крены в виражах. Peugeot оказался более темпераментным, нежели соплатформенный Citroen. Оценка Peugeot за тормозную динамику снижена за «ватную» педаль и грубое вмешательство «автомата» при плавных торможениях.
Управляемость	100	80	90	75	85	80	95	85	
Ездовой комфорт	260	210	215	215	210	185	220	195	
Плавность хода, виброзащита	90	75	70	80	70	60	60	65	
Акустический комфорт	90	70	80	75	75	55	85	70	
Микроклимат	80	65	65	60	65	70	75	60	Nissan — самый комфортный на разбитой дороге, а Citroen хорош на дорогах любых типов. ŠKODA индифферентна лишь к мелким швам и стыкам, но нещадно трясет на кочках. У «логана», «алмеры», «елисея» и Polo — шумные моторы. ŠKODA, Renault и Hyundai имеют однозонный климат-контроль, но у «шкоды» удобнее управление, а у «соляриса» не закрываются центральные дефлекторы.
Комфорт салона	230	180	170	160	180	185	200	185	
Пассажирские места	90	75	70	85	75	80	80	75	
Багажник	90	75	70	75	75	75	85	80	
Трансформация салона	50	30	30	0	30	30	35	30	
Суммарный балл	1000	820	840	785	810	775	885	820	Almera — безоговорочный лидер по запасу пространства для задних пассажиров, а Solaris — аутсайдер. Багажник «шкоды» — не только самый большой, но и самый удобный. Багажник «алмеры» вместительный, но спинка ее заднего сиденья прикручена намертво. И ни у одного автомобиля при складывании заднего сиденья не образуется ровная погрузочная площадка.

Паспортные данные

Автомобили	Citroen C-Elysée	Hyundai Solaris	Nissan Almera	Peugeot 301	Renault Logan	ŠKODA Rapid	Volkswagen Polo
Тип кузова	четырёхдверный седан						
Число мест	5						
Объем багажника, л	506	465	500	506	510	550—1490*	460
Снаряженная масса, кг	1090	1035	1177	1090	997	1134	1084
Полная масса, кг	1524	1565	1600	1559	1525	1725	1660
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском						
Расположение	спереди, поперечно						
Число и расположение цилиндров	4, в ряд						
Рабочий объем, см3	1587	1591	1598	1587	1598	1598	1598
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	78,5/82,0	77,0/85,4	79,5/80,5	78,5/82,0	79,5/80,5	76,5/86,9	76,5/86,9
Степень сжатия	11,0:1	10,5:1	9,8:1	11,0:1	9,5:1	10,5:1	10,5:1
Число клапанов	16						
Макс. мощность, л.с./кВт/об/мин	115/85/6050	123/90/6300	102/75/5750	115/85/6050	80/59/5500	105/77/5250	105/77/5250
Макс. крутящий момент, Нм/об/мин	150/4000	155/4200	145/3750	150/4000	128/3000	153/3800	153/3800
Коробка передач	механическая, 5-ступенчатая	автоматическая, 4-ступенчатая			механическая, 5-ступенчатая		
Передаточные числа							
I	3,64	3,62	3,73	2,72	3,73	3,46	3,46
II	1,95	1,96	2,05	1,5	2,05	1,96	1,96
III	1,28	1,37	1,39	1	1,39	1,28	1,28
IV	0,98	1,04	1,03	0,71	1,03	0,88	0,88
V	0,77	0,84	0,82	—	0,79	0,67	0,67
задний ход	3,58	3,55	3,55	2,46	3,55	3,18	3,18
главная передача	4,29	4,06	4,21	3,65	4,21	4,55	4,55
Привод	передний						
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson						
Задняя подвеска	полузависимая, пружинная						
Передние тормоза	дисковые, вентилируемые			дисковые		дисковые, вентилируемые	
Задние тормоза	барабанные						
Шины	185/65 R15	195/55 R16	185/65 R15	195/55 R16	185/65 R15	185/60 R15	185/60 R15
Максимальная скорость, км/ч	188	190	185	188	164	190	190
Время разгона 0—100 км/ч, с	9,4	10,2	10,9	11,8	14,5	10,6	10,5
Расход топлива, л/100 км							
городской цикл	8,8	7,9	9,5	10	10	8,9	8,7
загородный цикл	5,3	4,9	5,8	5,6	5,9	5,3	5,1
смешанный цикл	6,5	6	7,2	7,3	7,3	6,4	6,5
Выбросы CO2, г/км, смешанный цикл	151	139	171	170	170	149	151
Емкость топливного бака, л	50	43	50	50	50	55	55
Топливо	бензин АИ-95	бензин АИ-92—95	бензин АИ-92	бензин АИ-95	бензин АИ-92	бензин АИ-95	бензин АИ-95

* Со сложенными задними сиденьями

Техника и спорт

Чемпионат ERC

Безальтернативная основа

Основной акцент останется на технике S2000

Интервью с Михалом Храбанеком

«Голы, очки, секунды»

Результаты ERC



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ





Безальтернативная основа

В этом году букмекерам, принимающим ставки на результаты ERC, не по-завидуешь - Ян Копецки выигрывает одну гонку за другой с размеренностью новенького метронома. Уже к экватору сезона «Гонза» столь основательно оторвался от конкурентов, что помешать ему стать первым в объединенном (ERC+IRC) чемпионата Европы может только он сам.

Накануне шестого, бельгийского этапа чемпионата Европы, вступило в силу новое правило, призванное сократить расходы участников. Теперь экипаж может использовать в гонке не более 20 покрышек (раньше расходовалось 36-40 шин) плюс 4 шины, если организаторы предусмотрели асфальтовый шейкдаун или гравийную квалификацию, по итогам которой можно выбирать места в стартовой ведомости.

GEKO Ypres Rally

Одно из самых сложных и «заслуженных» асфальтовых ралли Европы запомнится и новым форматом - перед 49-й гонкой организаторы решили провести квалификацию, что прежде случалось исключительно на гравийных гонках. Чтобы понять их решение, стоит вспомнить, насколько «Ипр» отличается от других гонок. Дело в том, что природа обидела Фландрию горами, но не трудолюбивыми крестьянами, проложивши-



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ



ми пусть и узенькие, но отменного качества дорожки в полях. Да, они по большей части прямые, а повороты соответственно, 90-градусные. Но соль в том, что часто-густо с обеих сторон дорожки окружают кюветы, выполняющие роль оросительных каналов. И цена любой ошибки возрастает многократно. Потому здесь и побеждают в основном местные пилоты. Вот и на этот раз GEKO Ypres Rally с места в карьер повел Фредди Лойкс, давний клиент ŠKODA Motorsport, выступающий при поддержке местного дилера ŠKODA, последовательно показавший лучшее время и на тренировке, и в квалификации. Ближайший из преследователей – прошлогодний выпускник Peugeot Rally Academy Крейг Брин проиграл 42-летнему ветерану более двух секунд. Третьим неожиданно стал Хайден Пэддон на Ford Fiesta S2000, возобновивший карьеру после почти годичного перерыва. Причем экс-чемпион мира в «серийном» зачете выступал на «фиесте» подготовки киевской командой AT Rally. Наверняка конкуренцию Лойксу могли бы составить два его извечных конкурента по домашнему чемпионату Питер Тшун и Бернд Касье, которые в этом году решили... ехать в одном экипаже, чередуя обязанности пилота и штурмана. Но сначала на тестах, а затем во время свободных тренировок у их Fabia S2000 выходил из строя двигатель. А запасным, обслуживающая «суперфабию» итальянская конюшня DP Autosport, извините за тавтологию, не запаслась...

Еще одной ожидаемой сенсацией самого известного из бельгийских ралли стал дебют сразу двух болидов новейшего класса R5. Этот «бюджетный» регламент для 1600-кубовых турбированных полноприводников вскоре станет базовым для ралликарров всех региональных соревнований. И оказалось, что в квалификации, выступающие вне зачета Тьерри Невилль на Ford Fiesta R5 и Крис Мик на Peugeot 208 T16 объехали Лойкса почти на секунду!

Согласитесь, тревожный звоночек для ŠKODA Motorsport, которая, по словам ее руководителя Михала Храбанека, все еще на стадии проработки нового мотора. Впрочем, может быть чех просто знает больше, чем говорит (интервью с ним – на стр. 35). Возможно, у фордовской конюшни M-Sport банально нет средств на участие в ERC или возникли непреодолимые сложности с омологацией. Однозначно известно только то, что из трех заявленных боссом M-Sport Малкольмом Уилсоном стартов от двух (GEKO Ypres Rally, Barum Czech Rally Zlín) его команда уже отказалась. А может не все так плохо с самой S2000. Не стоит забывать, что нынешний лидер WRC Себастьян Ожье весь прошлый год провел за рулем «суперфабии», делясь замечаниями не только по поводу настроек.

Впрочем, сенсационные времена нулевых экипажей так же не стали главным событием гонки. Лойкс, прежде семь раз выигрывавший в домашнем этапе, уверенно победил и на этот раз. Причем если в 1996-1998 гг. он выигрывал на «тоетах», затем по разу на Mitsubishi и Peugeot, то три последних GEKO Ypres Rally – исключительно на «суперфабиях». Сама гонка запомнится не-



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ





традиционным финалом – на последнем, без малого 29-километровом CY20 Hollebeke трижды возникали внештатные ситуации. И организаторы из соображений безопасности остановили ралли, чем изрядно усложнили подсчет результатов. Сначала слетел с трассы и загорелся экипаж Микко Паюнена, другого клиента киевской AT Rally. Причем, не смотря на все усилия, потушить автомобиль финна так и не удалось. Добавьте сюда разбитую еще в субботу «фиесту» Пэддона – и можно не гадать, для кого GEKO Ypres Rally стала кошмаром... Чуть позже вылет с пожаром случился и с Peugeot 207 S2000 местного пилота Дави Ваннесте, шедшего четвертым. Добавил внештатности проезду и сражавшийся за бельгийское «серебро» Брин, угодивший в один из оросительных рвов и затративший на возвращение более десяти минут. Впрочем, к тому моменту было ясно, что ассистировать Лойксу на подиуме будет Брайан Буффье. А после того как организаторы отменили CY20, оказалось что Брин сохранил свое третье место.

Sibiu Rally

Следующий, седьмой этап ERC – гравийное Sibiu Rally открывало вторую половину сезона. И это не просто хронологический рубеж: который год в зачет чемпионата Европы идут по четыре лучших результата из каждой половины сезона. Главные изменения в самом румынском ралли – большая подготовительная работа над трассой, которая в прошлом году была признана убийной. Организаторы постарались убрать



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ



участки «с самой трудной судьбой», частично заменив их асфальтовыми этапами. Впрочем, всех ошибок исправить не удалось и после очередной волны протеста со стороны участников устроители отменили третий проезд по 20-километровому допу Santa Max, который к тому моменту больше напоминал узкоколейку.

В сравнении с бельгийским этапом список претендентов на медали кардинально изменился. В первых, Лойкс остался дома. Во-вторых, добавились пропускавшие слишком уж специфичный GEKO Ypres Rally Ян Копецки и Франсуа Делекур. Причем букмекеры опять не сомневались в победе «Гонзы», хотя он никогда раньше не был в Трансильвании даже в качестве туриста, а 50-летний вице-чемпион мира последние три сезона ездит именно в румынском чемпионате. И очень результативно: у француза чемпионский титул по итогам прошлого года и бронза Sibiu Rally. Брин так же планово пропускал румынский этап, а Бриана Буффье можно и впредь не принимать в расчет – его подписала в качестве тест-пилота возвращающаяся в WRC команда Hyundai World Rally Team. Ждали быстрых секунд и от одессита Виталия Пушкаря, в том же 2012-м

на «серийном» Mitsubishi Lancer Evo X R4 он финишировал в Сибиу сразу за Делекуром.

Увы, букмекеры снова оказались правы – все самые интересные моменты происходили за спиной Копецки, выигравшего в этом году уже 4-й этап. «Со стороны так не кажется, но это была действительно напряженная гонка – маршрут требовал максимальной концентрации, напряжение было очень высоким. На трассе было много камней, которые могли привести к проколу шин. И все же нам удалось преодолеть трудности. Это просто потрясающе! – отметил Копецки. – Я также хочу поблагодарить своего штурмана Павла Дресслера и команду, ведь в таких условиях все должно выкладываться на сто процентов».

Аккуратно начав гонку (проблемы с гидроусилителем на СУ2) и позволив горячим головам набить горшков, Копецки и Дресслер выиграли десять из тринадцати спецучастков. Впрочем, опять не без посторонней помощи: на СУ4 лидировавший Буффье сошел со сломанным амортизатором, а Делекур перегрел мотор и вынужден был «сброситься». Ассистировал Копецки на подиуме итальянец Марко Темпестини, ставший третьим в топовом классе S2000, на частной «фабии».

Перспективы у Яна и Павла более чем радужные: они уже на 71 пункт оторвались от Брина, который так и не смог наскрести денег на выступления во всех этапах. Причем следующим этапом ERC будет домашнее для чехов Barum Czech Rally Zlín, которое Копецки выигрывал в 2004, 2009 и 2011 гг. Так что у «Гонзы» фактически в кармане его самый большой титул – «золото» Чемпионата Европы. Напомним, что до того он четырежды подряд останавливался в шаге от победы в IRC.



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ





«Основной акцент останется на технике S2000»

После нескольких лет доминирования в серии IRC и чемпионате Европы по ралли, команда ŠKODA Motorsport не снижает планку. Из семи прошедших этапов европейского первенства чешская дружина выиграла пять.

Однако совсем скоро на сцену выйдут автомобили новой группы R5, которые, судя по времени, продемонстрированному Крисом Миком и Тьерри Невиллем на «Ралли Ипра» (оба пилота выступали в составе «нулевых» экипажей), будут значительно быстрее нынешних S2000. Чем ответит ŠKODA Motorsport? Об этом расскажет руководитель команды из Млада-Болеслав Михал Храбанек.

- В Бельгии зрители могли лицезреть первые ралликары класса R5 – Ford Fiesta и Peugeot 208 T16. Оба оказались заметно быстрее Fabia S2000. За оставшуюся часть сезона не переживаеме?

- Что ж, во второй половине сезона на трассах чемпионата Европы постепенно начнут появляться автомобили R5, однако основной акцент в этом году по-прежнему будет смещен в сторону прежних S2000. А вообще, тот

факт, что с менее дорогим автомобилем можно показывать куда лучший результат – это отличные новости! Это означает, что игра стоит свеч – в том случае, если мы примемся за свой автомобиль R5. Новый регламент может привлечь производителей, которые хотели бы при-



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ

существовать в серии посредством хороших клиентских программ.

Намного больше меня волнует вопрос одновременного использования в серии техники R5 и автомобилей RRC, которые строятся на базе WRC. Очень важно, чтобы R5 оставались единственными автомобилями, которые могут участвовать в чемпионате наравне с прежними S2000.

- В каком состоянии находится сегодня собственный «шкотовский» проект R5?

- Мы работали над 1,6-литровым турбодвигателем, который может использоваться на одном из наших нынешних автомобилей. Шасси и двигателя, соответствующих требованиям регламента в части категории R5, у нас пока попросту нет. Возможно, со временем мы сможем обратиться к опыту использования турбомоторов Volkswagen. Ну а пока, я думаю, мы не сможем сказать ничего конкретного. По крайней мере, в ближайшие несколько месяцев – точно.

- Быть может, скорость, продемонстрированная в Inpre Ford Fiesta R5 и Peugeot 208 T16, станет своеобразным катализатором к началу разработки собственного автомобиля R5?

- Знаете, сегодня разработка собственного автомобиля R5 является очень важным решением. Все-таки мы, как производитель, заинтересованы в том, чтобы наши клиенты могли выступать на соревнованиях, используя самую современную технику. Работая с Fabia S2000, мы предложили клиентам эффективный, конкурентоспособный и выгодный автомобиль в этом классе. И теперь стоит посмотреть на то, насколько новые R5 будут дешевле в постройке и обслуживании. В условиях затяжного экономического кризиса этот параметр важен как никогда.

- В этом году межконтинентальная серия IRC объединилась с чемпионатом Европы по ралли. Считаете ли вы, что этот факт сам по себе сократил расходы производителей и участников?

- Для нас чемпионат Европы, в первую очередь, является хорошим брендом – особенно после того, как унаследовал от IRC эффективного промоутера. Вместе с тем, в нем очень не хватает зачета производителей, и мы планируем убедить FIA ввести таковой. Поскольку большую часть наших клиентов составляют европейцы, формат чемпионата Европы подходит нам как нельзя лучше, избавляя от необходимости дорогостоящих перелетов. На мой взгляд, с экономической точки зрения имело бы смысл сократить календарь чемпионата до десяти этапов, а по итогам года учитывать восемь лучших результатов.

Наконец, требования нового шинного регламента тоже преследуют цель снижения расходов – хотя этот момент мы сможем оценить всерьез лишь по завершении сезона. Благодаря новым правилам команды смогут задействовать меньшее число механиков и сократить свои затраты на участие в чемпионате.

Справка ŠKODASTYLE



Международный класс R5 – очередная попытка кардинально снизить цены на раллийную технику, растущие вопреки всем стараниям ФИА. Планируется, что ралликары, построенные по этому регламенту, будут стоить вполтора дешевле автомобилей S2000 и при этом будут более конкурентоспособными. Хотя в свое время последние так же создавались как бюджетная альтернатива WRC.

Основные ограничения класса R5 касаются мотора, КП и подвески. Рабочий объем мотора – не более 1600 куб.см., степень сжатия – до 10,5, разрешен турбонаддув, максимальное давление наддува – 2,5 бара. Обязательно наличие 32-миллиметровой шайбы-рестриктора. Ключевые узлы двигателя (поршни, шатуны, маховик, головка блока цилиндров) должны быть максимально приближены к серийным. Система управления фазами газораспределения может использоваться только при условии ее наличия на базовом серийном автомобиле. Разрешается использование секвентальной коробки передач. Передний и задний дифференциалы могут быть только механическими – на сверхдорогие системы гидравлического или электронного управления наложено вето.

В подвеске разрешено применение более одной пружины, однако они должны фиксироваться в оригинальных точках крепления. Допускается использование только одного амортизатора на одно колесо. Стабилизаторы – только механические. Разрешено использование 15-дюймовых колесных дисков для гравийных и грунтовых спецучастков и 18-дюймовых для асфальтовых. Максимальная ширина кузова – не более 1820 мм. Минимальный вес – 1200 кг, минимальная допустимая полная сухая масса (с экипажем и одним запасным колесом) ралликара – не менее 1360 кг.



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ



GEKO Ypres Rally

6-й этап, 28-29 июня, Ипр (Бельгия)

Стартовало 98 экипажей, классифицировано 55

Абсолютный зачет:

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Ф. Лойкс/Ф. Миклотт	ŠKODA Fabia S2000	2:32.19,4
2	Б. Буффье/Л. Ваннесте	Peugeot 207 S2000	+1.21,0
3	К. Брин/П. Нейгл	Peugeot 207 S2000	+1.52,5
4	А. Лефевер/А. Вангелюве	Mitsubishi Lancer Evo X R4	+6.36,4
5	Х. Кобус/Э. де Вильд	Ford Fiesta S2000	+6.41,2
6	М. Соловов/С. Розвадовски	Ford Fiesta RRC	+7.00,0
7	М. Дебаккере/С. Кокеларе	Peugeot 207 S2000	+9.38,5
8	А. Хадик/К. Кертеш	Subaru Impreza WRX STIR 4	+10.09,3
9	А. Тлустак/Я. Шкалуд	ŠKODA Fabia S2000	+10.25,6
10	Д. Крус/Э. Такк	Mitsubishi Lancer Evo X	+12.07,7



Rally Sibiu

7-й этап, 26-27 июля, Сибиу (Румыния),

Стартовало 37 экипажей,

классифицировано 22

	Экипаж	Автомобиль	Время
1	Я. Копецки/П. Дреслер	ŠKODA Fabia S2000s	2:18.07,8
2	Ф. Делекур/Д. Савиньони	Peugeot 207 S2000	+3.12,8
3	Т. Арай/А. МакЛаклин	Subaru Impreza WRX STIR 4	+6.03,6
4	М. Темпестини/Л. Баджио	ŠKODA Fabia S2000	+7.33,1
5	Д. Ботка/П. Михалик	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+7.48,3
6	В. Порчистяну/Д. Добре	Mitsubishi Lancer Evo X R4	+8.39,8
7	Я. Орсак/Л. Костка	Mitsubishi Lancer Evo IX R4	+9.15,6
8	Я. Пушкади/Б. Годор	ŠKODA Fabia S2000	+9.59,4
9	А. Тлустак/Я. Шкалуд	ŠKODA Fabia S2000	+11.39,1
10	С. Барбу/Х. Балтадор	Citroen DS3 R3T	+18.33,0



Положение в чемпионате Европы среди пилотов

	Пилот	Автомобиль	Очки
1	Я. Копецки/П. Дреслер	ŠKODA Fabia S2000	185
2	К. Брин/П. Нейгл	Peugeot 207 S2000	114
3	Б. Буффье/Л. Ваннесте	Peugeot 207 S2000	99
4	Ф. Делекур/Д. Савиньони	Peugeot 207 S2000	75
5	Я. Кетомая/К. Линдстрем	Ford Fiesta RRC	39
6	Ф. Лойкс/Ф. Миклотт	ŠKODA Fabia S2000	37
7	А. Айгнер/Ю. Хайгль	Subaru Impreza WRX STIR 4	28
8	Л. Монсон/Х. Денис	Mini JCW RRC	24
9	Р. Мура/С. Эйро	ŠKODA Fabia S2000	24
10	С. Сарразен/Ж.-Ж. Ренуччи	Mini JCW RRC	24



НЕПРЕВЗОЙДЕННЫЙ УРОВЕНЬ ЗАЩИТЫ ДВИГАТЕЛЯ

История и путешествие

История

ŠKODA RSO конструкции Фердинанда Порше

Туризм

Оломоуц - Моравский Рим





ŠKODA конструкции Фердинанда Порше

Пути самого известного чешского конструктора Фердинанда Порше и автомобильного гиганта ŠKODA пересеклись лишь единожды. В 1941 году, когда Вермахту понадобился универсальный внедорожник для эксплуатации в условиях СССР – то есть для работы в сильные морозы и в безграничном бездорожье. Но появившаяся в результате полноприводная и полноуправляемая модель RSO стала не только самой экзотической «Шкодой» XX века, но и послужила новым вектором развития для внедорожников всего мира.



В своих мемуарах главный диверсант Третьего Рейха Отто Скорцени опровергает крылатую фразу «У победы тысяча отцов, а поражение – всегда сирота». Охотник на Тито, освободитель Муссолини и похититель Хорти, встречал 1942 год под стенами Москвы в чине оберштурмбанфюрера дивизии СС «Райх», входившей в танковую группу Гудериана. И потому не понаслышке знал обо всех причинах, по которым захлебнулся блицкриг. По словам самого разрекламированного «спецназовца» и «супердиверсанта», одной из основных причин провала «Барбароссы» стал технический разнобой армий группы «Центр», ведь расчет

немецкой наступательной доктрины базировался как раз на высокой подвижности моторизованных частей. «В 1941 году наши автомобильные фирмы продолжали производить различные модели своей марки так же, как и перед войной. Большое количество моделей не позволяло создать соответствующего запаса запчастей. В моторизованных дивизиях было примерно две тысячи транспортных средств, иногда 50 различных типов и моделей, хотя достаточно было бы 10–18-ти. Кроме того, наш арtpолк располагал более 200 грузовиками, представленными 15 моделями. Под дождем, в грязи или на морозе даже самый лучший специалист не мог обеспечить качественный ремонт». «19 октября начались проливные дожди, и группа армий «Центр» на три дня завязла в грязи... Картина была ужасная: на сотни километров растянулась колонна техники, где в три ряда стояли тысячи машин, увязшие в грязи иногда по капот. Не хватало бензина и боеприпасов. Обеспечение, в среднем 200 тонн на дивизию, доставлялось по воздуху. Были потеряны три бесценные недели и огромное количество материальных средств... Ценой тяжелого труда и каторжных усилий нам удалось проложить 15 километров дороги из кругляка... Мы мечтали, чтобы побыстрее похолодало». «...2 декабря мы продолжали двигаться вперед и смогли занять Николаев, расположенный в 15 км от Москвы. Во время ясной солнечной погоды я видел в бинокль купола московских церквей. Наши батареи обстреливали предместья столицы, однако у нас уже не осталось орудийных тягачей». «Когда, наконец, с 6 на 7 ноября ударили морозы, и в нашу дивизию доставили боеприпасы, топливо, немного продовольствия и сигарет, оказалось, что нет зимнего масла ни для двигателей, ни для оружия. Между тем, морозы опускались до 20 и даже 30 градусов».

«Ползающий трактор – Восток»

Какая связь между провалом «Барбароссы», Фердинандом Порше и чешскими автомобилями? Именно тогда Вермахт осознал, что ему нужен специальный тягач, который мог бы эксплуатироваться в условиях СССР – то есть сильного мороза, глубокого снега и безграничного бездорожья. И построить столь уникальную технику Порше взялся при помощи конструкторов «Шкоды». Ведь не секрет, что главной целью аннексирования Судетской области (1938-1939 гг.) было отнюдь не стремление спасти якобы угнетаемых чехами судетских немцев. И тем более не территориальные претензии Германии. Третьему Рейху, усиленно готовившемуся к мировой войне, требовались машиностроительные заводы ŠKODA ASAP. По своим масштабам они уступали только мировым оружейным лидерам – Thyssen и Krupp. К тому моменту на заводах в Пильзене и Млада-Болеслав работали почти 40 тыс. человек. Чехи были главными экспортерами оружия, продавая всем желающим танки, колесную технику, силовые установки и вооружение для самолетов, артиллерию для крепостей, крейсеров, зенитных комплексов и многие другие виды вооружений. Причем главным заказчиком была Красная армия, проводившая в конце 30-х масштабное перевооружение. А стал Вермахт, причем на правах собственника: в том же 1938 году весь холдинг перешел под начало промышленной



группы Reichswerke Hermann Goring A. G., тут же переключившись на выпуск военной продукции.

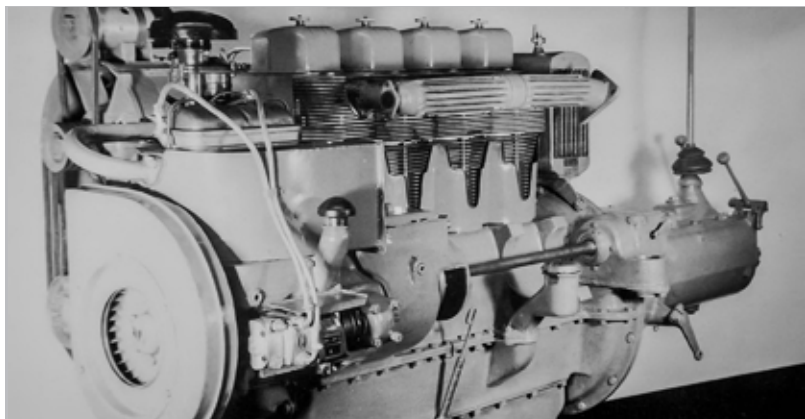
Об автомобильной составляющей ŠKODA ASAP немцы вспомнили в ноябре 1941 года, потеряв на Восточном фронте больше половины парка артиллерийских тягачей. Сначала буквально за несколько дней почти весь автотранспорт увяз в черноземе. Затем ситуация повторилась в марте следующего года, когда началось таяние снегов.

Стало ясно – для бездорожья нужны совершенные другие тягачи, нежели те, которые были приняты на вооружение. А именно полноценные внедорожники с колесной формулой 4x4 или 6x6, способные тянуть грузы и артсистемы и по заболоченной местности, и по глубокому снегу. Гитлер лично приказал систематизировать выпуск военного транспорта и свести к минимуму модельную линейку, сосредоточившись на выпуске лучших образцов. К моменту, когда 6-й отдел Управления вооружений Вермахта создал специальную комиссию под руководством профессора Фердинанда Порше (он фактически был главным конструктором всей группы Reichswerke Hermann Goring A. G.), тот только-только отчитался о готовности гусеничного трактора-тягача RSO. Эта модель была разработана в его же конструкторском бюро (Dr.-Ing. Ferdinand Porsche KG на базе агрегатов полноприводного двух-

остного грузовика Steyr 1500A). Впоследствии именно этот трактор составит основу гусеничных транспортеров Вермахта и будет выпускаться десятками тысяч на четырех автомобильных заводах (Steyr, KD Magirus, Wanderer/Auto-Union и Graf&Stift) Германии и Австрии.

От трактора к внедорожнику

Проанализировав конструкцию RSO (которая, в свою очередь, базировалась на идеях трофейных тракторов СТЗ-5 и «Сталинец»-2), Порше фактически дал старт работе над его колесной версией. Грузовик



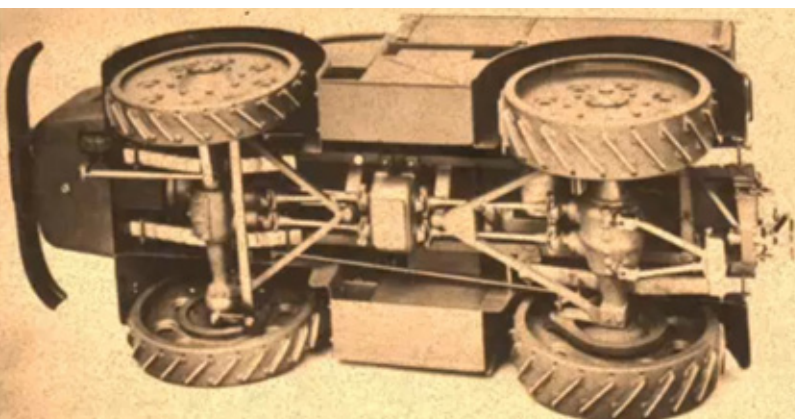


получил кодовое название Porsche type 175, но...ту же самую аббревиатуру. В основу концепции легли идеи французских и итальянских тягачей Latil и Pavesi с индивидуальным приводом каждого из колес, повышавшим живучесть машины. Разумеется, Порше делал скидку на военное время – требовались куда менее замысловатые и более надежные решения. Но почему конструировать его поручили именно инженерам «Шкоды»? Отчасти потому что в самой Германии, в странах-сателлитах и на оккупированных территориях КБ и заводы уже работали на полную катушку. А еще потому что у чехов был опыт выпуска именно подобной техники: в годы Первой Мировой Войны ŠKODA поставляла для нужд австро-венгерской армии осадные супермортиры, параллельно разработав для их буксировки тягачи.

В январе 1942 года Порше собрал конструкторский штат ŠKODA и поставил перед ними задачу спроектировать для восточного фронта полноприводный колесный тягач для буксировки тяжелых артсистем, с закрытой деревометаллической трехместной кабиной, способный принять на борт 5-7 тонн груз или

полтора десятка солдат. Чтобы автомобиль мог эксплуатироваться в условиях глубокого снега и тотального бездорожья, трансмиссия должна была полноприводной и полноуправляемой, а колеса – цельно стальными, 1,5-метрового диаметра, шириной 300 миллиметров и с высокими металлическими же шевронами-грунтозацепами. Благодаря такому «типоразмеру» дорожный просвет type 175 составил колоссальные 490 мм.

Главному конструктору завода Олдриху Медуне было предписано создать группу из 11 конструкторов и следующие полгода они две недели в месяц проводили в Цуффенхаузене, в конструкторском бюро Фердинанда Порше. Из-за ограниченной ресурсной базы и недостатка времени на общую проработку тягач получил отнюдь не передовой верхнеклапанный 4-цилиндровый бензиновый двигатель воздушного охлаждения, с 6 литров рабочего объема которого снимались 90 л. с. при 2000 оборотов в минуту. Главными задачами были унификация, ресурсность и ремонтпригодность. Проблему пуска рядной «четверки» в зимний период решили путем установки вспомогательного моторчика – «половинки» от 4-цилиндрового





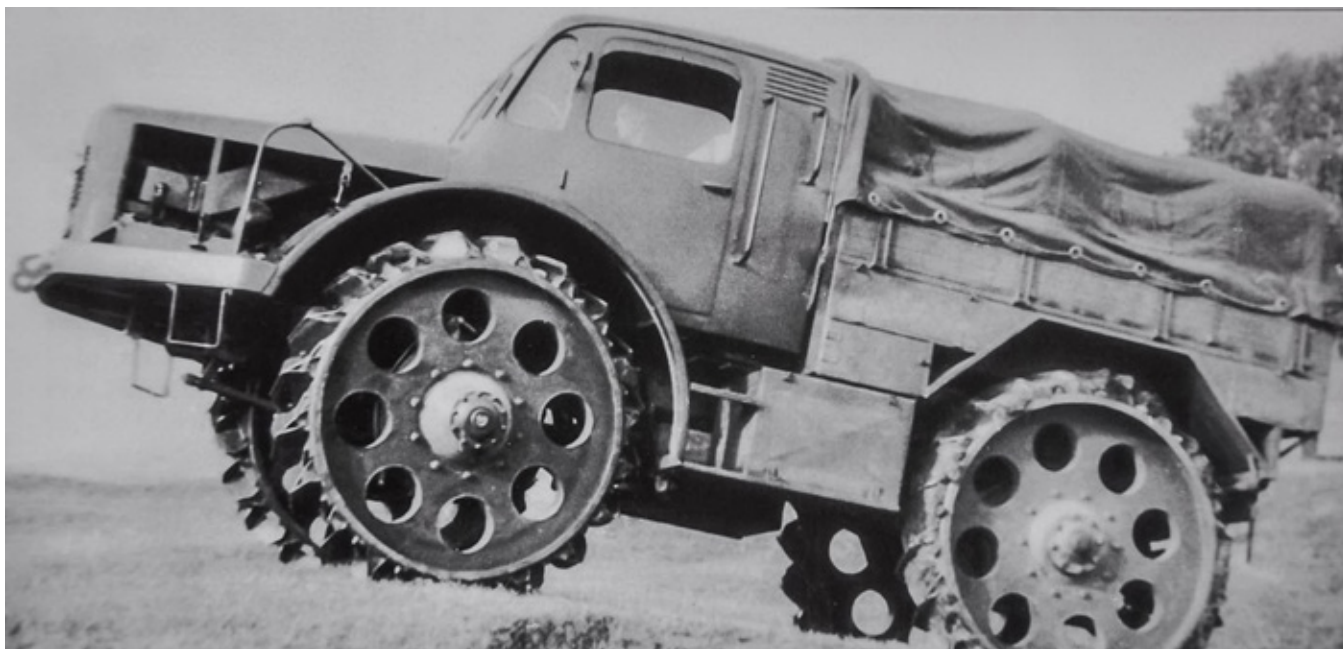
«оппозитника» Volkswagen (565 куб. см., 12 л.с.). А вот трансмиссия была куда изощренней: основная коробка передач – 5-ступенчатая механическая, с сухим однодисковым сцеплением плюс две 2-ступенчатые «раздатки» с механизмами блокировки межосевых дифференциалов. От них двумя парами бортовых карданных валов крутящий момент подавался на главные передачи, смонтированные с правой и левой стороны обоих неразрезных мостов, и далее короткими валами передавался на конические редукторы каждого колеса. В свою очередь мосты подвешивались на продольных полуэллиптических рессорах, а конические пары позволяли отклонять все колеса на небольшой угол для управления машиной, причем рулевой привод задних колес выполняли отключаемым.

Тем не менее, при 3-метровой колесной базе радиус разворота получился неутешительным – 16 метров. Но если бы проблемы касались только маневренности. При снаряженной массе в 12 тонн RSO мог передвигаться со скоростью не более 16 км/ч. И при этом буквально пожирал бензин: 100-150 литров на 100 км пути. В результате 250-литрового бака при самых оптимистичных подсчетах хватало в лучшем случае на 250 км. А на болотистой местности да при полной загрузке расход горючего мог достигать 600 л/100 км.

Наконец проект был завершен и 2 сентября из ворот завода в Пельзене в сторону заболоченной равнины под Радусом прогремел первый прототип RSO/01. Профессор Порше не только присутствовал на первых испытаниях, но и несколько раз сам садился за руль – чтобы понять, насколько устранимыми

были недостатки. Которых было много: даже для собственной 7-тонной массы 90 лошадиных сил было недостаточно. Тягач то и дело вяз и с трудом брал даже небольшие подъемы. Но у самого чешского из немецких конструкторов были свои начальники, которые требовали срочного запуска тягача в серию. Решено было отправить грузовик на официальные испытания, устраняя недостатки по мере сил и возможностей. В частности к ноябрю, на который были назначена приемка, подобрали более «тяговитые» передаточные числа в трансмиссии, за сцеплением установили гидромuftу Voith 384T, сделали более заковыристой форму грунтозацепов, а глушитель из-под рамы для увеличения клиренса перенесли на крышу. Плюс отказались от отверстий в колесах, которые изначально были сделаны для уменьшения веса – вообще трудоемкость их изготовления стала головной болью чешских технологов.





Примерки на высшем уровне

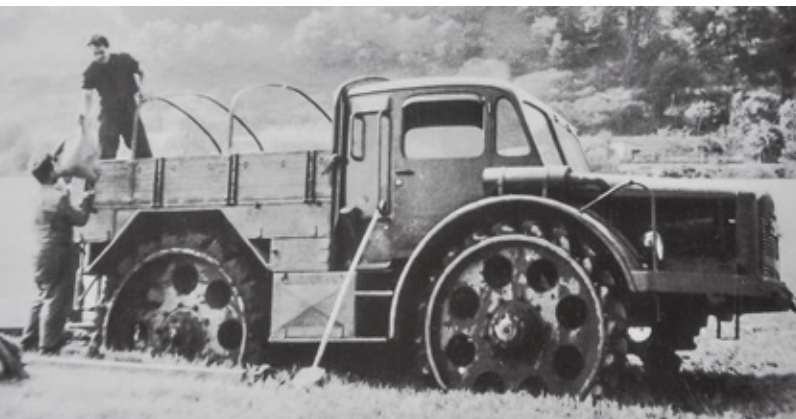
Примерка состоялась в ноябре 1942 года в присутствии министра военной промышленности Альберта Шпеера. Местом встречи стал штатный для подобных мероприятий полигон Berke, что под Эйзенахом, где испытывалась почти вся вермахтовская техника – от штабных легковушек до танков. RSO с первой же попытки форсировал 1,18-метровый брод, вскарабкался на 33-градусный уклон и тут же был рекомендован к производству, не смотря на то, что приемной комиссией были выявлены серьезные недостатки модели. Так, управлять тягачом даже на раскисшем грунте было очень тяжело, не говоря уже про твердые покрытия – на асфальте грузовик грохотал и вибрировал, разрушая покрытия губительней гусеничной техники. Из-за цельностальных колес с высокими металлическими грунтозацепами езда по обледенелой дороге делалась мало того что опасной, но и невозможной – не хватало сцепления. Кроме того, тягач мог буксировать лишь 5-тонный прицеп или артустановку и из-за гипертрофированной высоты оказался весьма уязвимым для танков и артиллерии противника. Что исключало его использование у линии фронта. С другой стороны в документах отмечалось, что тягач подходил для решения целого ряда специальных задач.

Генеральный прогон состоялся 4 января 1943 года в непосредственной близости от гитлеровской штаб-квартиры в Восточной Пруссии. Фюрер так же остался доволен тягачом и рекомендовал ее к произ-

водству. Изначально планировалось изготовить четыре сотни экземпляров, но к тому времени немцы не столько нападали, сколько оборонялись и отступали. Поэтому помимо опытной партии из десятка тягачей, построенной в 1942 году для обкатки тех или иных решений, в 1943-м было отгружено 154 грузовика. Плюс еще 42 единицы годом позже. Но нужда в них уменьшалась с каждым днем: восточный фронт переместился в Европу, где дороги были куда приличней, а снега куда меньше. В итоге после окончания сборки RSO невостребованными оказались 230 основных двигателей и 230 пусковых моторчиков. Но последние, по крайней мере, можно было пустить в дело – чехи комплектовали ими различный внутризаводской транспорт вроде развозных грузовичков. Кстати, все чертежи RSO еще во время войны чудесным образом оказались у Mercedes Benz, который тут же скопировал элементы трансмиссии и передней подвески для своей грузовой и тракторной (марка Maultier) техники.

Сотню уже собранных RSO в декабре 1944 года перебросили в Нидерланды, где требовался особый транспорт для передвижения в дюнах. Голландцы воспринимали этих окрашенные в грязно-жёлтый цвет Колоссов частью какой-то системы тайного оружия вроде сверхтяжелой артсистемы Dora максимальной дальностью 35-45 км. На секретный имидж играло и то, что тягачи использовались крайне редко из-за своей прожорливости. Немцы пробовали эксплуатировать их в инженерных подразделениях, но больше всего RSO преуспели при разрушении мостов, асфальтовых дорог и железнодорожных узлов.

В боевых действиях участвовали лишь считанные единицы RSO (в частности в Арденнской операции) и все они стали трофеями американских войск. Большинство же тягачей так и остались в тылу и в силу своей металлоемкости (одни колеса чего стоили!) позднее разрезаны на металлолом. Лишь несколько громадин, оставшихся на Куммерсдорфском полигоне, затем эксплуатировались при дорожном строительстве в ГДР вплоть до начала 80-х – уж что-что, а запас прочности и надежности у RSO оказался куда выше, чем у гражданских грузовиков.





Моравский Рим

В полном соответствии со спорным утверждением, что хорошему товару реклама не нужна, чешский город Оломоуц прикладывает минимум усилий к тому, чтобы привлечь гостей. А они всё равно едут: есть и что посмотреть, и что послушать.

«Где купить путеводитель по городу на русском языке?» — спросили мы нашего гида. «Увы, такого нет, и не ищите. Может, самой написать?» — задумалась Лариса Брзобогата, один из лучших экскурсоводов по Моравии. Скажем больше: открыв официальный сайт города, вы не найдете там ни слова ни на английском, ни на немецком. Русский, понятно, искать бесполезно. Между тем туристы из стран экс-СССР в городе есть, хотя и в небольшом количестве. Из Брно ехать на машине в Оломоуц не меньше часа, а из Праги стоит заложить все четыре. Но путешествие того стоит.

Мы стартовали из аэропорта Праги, ранее известного как Рузине, а с осени 2012 года носящего имя Вацлава Гавела. Автомобиль для поездки был выбран соответствующий времени года, настроению и задачам: ŠKODA Fabia RS. «Горячий», каким и должен быть компактный хэтчбек с мотором мощностью 180 лошадиных сил. Вместительный: в багажник влезли два больших чемодана, с которыми ни за что не пустят в салон самолета. И очень экономичный: мы ез-

дили, «ни в чем себе не отказывая», а средний расход все равно был ниже 9 л/100 км. Посмотрите еще раз на показатель мощности, 180 л.с., и поймете, что это совсем немного. Секрет — в моторе, неоднократно признанном «двигателем года»: его рабочий объем — 1,4 литра, а выдающихся показателей он достигает за счет двойного наддува и непосредственного впрыска топлива.

С приставкой «архи»

Оломоуц когда-то был столицей всей Моравии, и Брно, играющий сегодня более значительную роль в жизни современной Чешской республики, находился у него в подчинении. Сейчас единой столицы в Моравии нет, она разделена на четыре части, и оба эти города, с формальной точки зрения, находятся на равных, с той лишь разницей, что в Брно живет 400 тысяч человек, а в Оломоуце — вчетверо меньше. Свое значение последний утратил в XVII веке, во времена Тридцати-

летней войны, когда Европа дружно воевала друг с другом и в Моравию пришли шведы.

Брно им взять не удалось, а Оломоуц пал и, как следствие, утратил свое административное влияние. Влияние, но не красоту. По количеству памятников архитектуры, как принято считать, Оломоуц уступает в Чешской республике только Праге, а по степени концентрации исторических достопримечательностей, возможно, и превосходит ее.

Дело в том, что город на протяжении долгих веков имел статус духовного центра римско-католической церкви. С начала второго тысячелетия здесь располагалось епископство, а с XVIII века — моравское архиепископство. Поэтому не удивляйтесь, когда, гуляя по городу, вы обнаружите табличку, свидетельствующую о том, что в доме останавливался папа Иоанн Павел II. В городе вообще много кто останавливался. Например, Моцарт — Австрия-то по соседству. 11-летний Вольфганг Амадей концертов, как считается, не давал, поскольку лечился от оспы, но вроде как написал здесь шестую симфонию F-Dur. «Вроде как» мы говорим потому, что также можно найти утверждение, что написал он другое произведение и оспой не болел, но, напротив, скрывался с семьей от коварного заболевания, свирепствовавшего в Вене. Значения это ровным счетом никакого не имеет, потому что город живет легендами, а кому какое дело до их правдоподобия?!

Очень приятно, Цезарь

Рассказывают, что скверно закончивший свои дни вождь социалистической Румынии Николае Чаушеску дал академии наук задание: доказать, что из всех современных языков румынский ближе всего к латыни. Понятно, что над ним тихонько посмеивались: согласитесь, что у итальянцев несколько больше оснований претендовать на наследство римской империи. А вот живущие в Оломоуце испокон века считают себя жителями города, который основал ни много ни мало Юлий Цезарь, «император во главе республики», тот самый деятель, с именем которого связаны слова «кесарь», «кайзер» и даже «царь». Рядом с городской ратушей в 1725 году даже был установлен фонтан «Цезарь» с конной фигурой человека, известного умением делать несколько дел одновременно и подарившего миру календарь, по которому православная церковь живет поныне.

Прочие аборигены Моравии над ними если не посмеивались, то и не придавали их словам большого значения: утверждал же один современный политик,



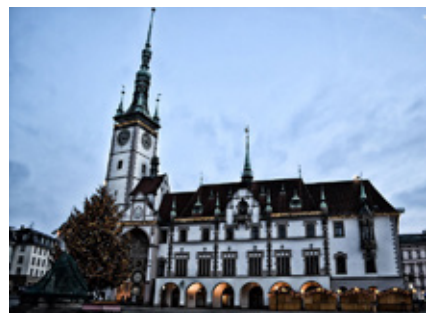
Случайно зайдя под вечер в костёл Святого Маврикия, мы услышали звуки «короля моравских органов» — одного из самых выдающихся в мире инструментов своего типа

нас уже покинувший, что именно туркмены изобрели письменность и колесо — и ничего. Но к словам оломоуцев прислушались, когда несколько лет назад рабочие на местной стройке случайно наткнулись на остатки древнего лагеря. Ученые идентифицировали его как римский, обозначили время — конец II века нашей эры — и очень удивились тому, как далеко на север занесло римских воинов.

Кстати, в названии Оломоуц кто хочет, может услышать отголосок имени Юлий. Чем занимался город последующее тысячелетие, лучше не спрашивать, потому что официальной датой его основания считается 1253 год. Но и с тех пор Оломоуц накопил огромное количество достопримечательностей.

Химия и жизнь

С визитной карточкой города определиться легко, как и в случае с Парижем. Роль Эйфелевой башни играет не менее значимая по высоте — в масштабах окружающей застройки — колонна Пресвятой Троицы. С 2000 года она внесена в список Всемирного наследия ЮНЕСКО и представляет собой один из главных памятников эпохи барокко в Центральной Европе. Интересно, что «Троицей» (то есть Trinity) был назван и отель, где мы остановились: его владельцы, видимо, не боятся быть обвиненными в оскорблении чувств верующих. Колонну высотой 35 метров воздвигли в XVIII веке в благодарность за избавление города от чумы, что, кстати, не мешает существованию другого чумного столпа — Марианской колонны, находящейся неподалеку. Оба проекта принадлежат одному человеку — зодчему Вацлаву Рендеру. Ради колонны Пресвятой Троицы он пошел на то, чтобы подвинуть, взять и перенести, фонтан «Геракл». Увидеть свое творение во всей красе архитектор не успел, но только благодаря ему проект все-таки был завершен: на это Рендер завещал свое немалое состояние. Строительство, занявшее почти сорок лет, было закончено в 1754 году. Потомки, которых в данном случае вряд ли стоит именовать благодарными, находят такое объяснение щедрости мастера. Он сторонился женщин, что видно даже по оставленным им памятникам, — на них почти одни только мужские фигуры — и, чувствуя за собой из-



вестный грех, пытался таким образом попросить у Бога прощения. Кто знает.

Другой не менее известный памятник Оломоуца — астрономические часы на ратуше. И с ними связана трагичная легенда. Считается, что часы взялся сделать в первой половине XV века мастер Антонин Пол. Он очень торопился выполнить заказ городских властей: нужны были деньги на свадьбу дочери. Проект даже приснился ему в мельчайших подробностях, вплоть до такой: он стоит рядом с часами (во сне несложно увидеть себя со стороны), но ослепленный. Мастер сделал часы. И они действительно были прекрасны. Наверное, такие же прекрасные, как часы на Староместской площади в Праге — они тоже XV века. Разговоры о талантливом мастере дошли до Вены, и власти Вены решили заказать Антонину Полу часы не хуже. Часовщик почти уже дал согласие, но отцы города его отговорили, сказав так: возьми столько денег, сколько тебе обещали, только не делай больше ничего. Однако — дальше позволим себе измышления в стиле коротких исторических зарисовок Михаила Зощенко — наверняка подумали: «Что ж это, нам каждый раз скидываться, когда этому сукину сыну кто-то предложит заказ на стороне?!». И скинулись на «окончательное решение вопроса»: наняли лихих людей, что встретили мастера ночью, когда силы зла властвуют безраздельно, и ослепили его.

Но это не конец. Нам в любом случае не удалось бы увидеть часы, из-за которых пять веков назад разгорелись такие страсти. Про них вообще мало что известно: говорят, на них были фигуры монахов, что для города с епископством совсем не удивительно. Дело в том, что часы постоянно — если данное слово применимо к периоду, растянутому на века, — перестраивают. Последний раз их подвергли коренной переделке в 1950-х годах. По одним сведениям, памятник серьезно пострадал во время войны, по другим — война была лишь поводом для придания часам нужного, в духе социалистического реализма, вида, поскольку восстановить прежний облик при желании не было проблемой. Понятно, что в социалистической Чехос-

ловакии места на часах для священников не нашлось. И потому получился точный слепок времени. Две главные мозаичные фигуры — рабочий с гаечным ключом и младший научный сотрудник, внимательно рассматривающий нечто в пробирке. Про ключ, который принято за добрые размеры в обиходе называть паровозным, ничего не известно, а в пробирке — местные готовы едва не поклясться — непременно находится спирт. Питьевой, конечно. Моравия — край сельскохозяйственный, спиртзаводов полно, и формула C_2H_5OH является в регионе главным химическим знанием.

В полдень около часов собирается публика. Только раз в день оживают установленные на них фигуры: в хоровод пускаются спортсмены, ткачихи, мясники (халат чистый, но в руках топор), землекопы и молодые мамы. Полный срез общества строителей коммунизма образца 1955 года в исполнении Карела Своллинского. Сегодня в городе идут разговоры в духе «давно никто не обновлял наши часы». Понятно, что герои прежних лет вышли из моды. А кто нынешние — не совсем понятно.

Места знать надо

У Оломоуца большой и цельный, практически без вкраплений исторического мусора, центр: прямо-таки можно устать ходить. И повсюду достопримечательности. Только надо знать, на что обратить внимание. Костел святого архангела Михаила известен не только не совсем обычной для католических храмов трехкупольной конструкцией, приписываемой влиянию византийской архитектуры, но и картиной 1696 года, изображающей деву Марию в период между тем, как она получила Благую весть, но до того, как над Вифлеемом зажглась яркая звезда. Костел святого Маврикия, основанный в XI веке и перестроенный в XIII, примечателен смотровой площадкой (не забудьте кинуть монетку в ящик на входе), но настоящая ценность — великолепный орган 1745 года. Нам удалось его послушать — мы случайно зашли в костел ближе к вечеру —

Дух спирта

По дороге в Оломоуц из Праги или Брно стоит заехать в городок Простеев. Он примечателен заводом одного из старейших в Чешской республике производителей крепких алкогольных напитков — Palírna U Zeleného Stromu («Винокурня у зеленого дерева»). Документы свидетельствуют, что производство дистиллятов началось в этих местах еще в 1518 году. Сегодня компания занимает второе место в Чешской республике по объемам выпуска водки, абсента, фруктовых бренди, травяных ликеров, фруктовых и яичных ликеров, рома и других напитков на основе спирта.

От старых времен на сегодняшней территории завода сохранились только подвалы. Именно тут, под землей, заводские гиды рассказывают о богатой истории предприятия, демонстрируют старинные приспособления для производства крепких напитков, емкости для их настаивания, а также коллекцию бутылочных этикеток. Современность — уровнем выше. Никакой алхимии и уже никаких дистиллятов: точная рецептура, проверенные в лабораториях и настоянные в баках из нержавеющей стали коктейли из трав и специй, специальная фильтрованная вода и высококачественный чешский спирт. Самые ценные напитки выдерживаются до трех лет в дубовых бочках. Весь процесс приготовления водок и ликеров на заводе можно наблюдать от начала до конца вплоть до полностью автоматизированного розлива в бутылки. На специальной дегустации посетителям дают попробовать то, что было сделано у них на глазах. Только учтите: в Чехии — нулевое промилле за рулем, так что водителю лучше «взять с собой».

и даже похлопать исполнителю: в конце выступления он предстал перед публикой на балконе. Уже потом мы узнали, что слышали звуки одного из самых выдающихся в мире инструментов, «короля моравских органов». Он состоит более чем из десяти тысяч труб, самая большая из которых имеет длину более 11 метров, а самая маленькая — 5 сантиметров.

Прогуливаясь от Верхней площади к Нижней — они образуют на карте центра города некое подобие гантели, — вы наверняка обратите внимание на фигуру коня, будто вырывающегося из стены: изваяние висит над головами прохожих. Легенда объясняет, откуда он тут взялся. Служанка влюбилась в парня, который также работал в этом доме на господ, но тот не обращал на нее внимания. Девушка обратилась к колдунье и получила приворотного снадобья. Барышня подмешала снадобье в стакан с водой, чтобы любимый вы-



В Оломоуце был провозглашен императором Франц Иосиф. Он решал судьбы миллионов европейцев с 1848 по 1916 год, не дожив двух лет до развала Австро-Венгрии.

пил и остался с ней навеки, да молодой человек по неосторожности опрокинул стакан в ведро, которое нес на конюшню. Снадобье попало не по адресу — коню, и несчастное животное, можно сказать, жертва биологического оружия, вспыхнуло любовью к девушке. Взнеслось по ступенькам в покои, молодая особа в страхе выпрыгнула в окно, а конь застрял. И до сих пор украшает дом. Складно придумано? Тогда послушайте другую, более правдоподобную версию. До конца XVIII века в городе не было четкой нумерации домов, и каждый как мог, украшал жилище памятным знаком. Сказал, «я живу в доме с конем» — и все понятно. Даже короче, чем сейчас. Оломоуц пропитан легендами. И они порой объясняют события, оказавшие влияние на всю Европу. Здесь, например, был провозглашен императором 18-летний Франц Иосиф, после чего правил без малого семь десятков лет. Он стоял во главе Австро-Венгрии до своей кончины в 1916 году, немного не дожив до распада великой империи, с которым вышло независимое государство Чехословакия.

Комнаты, помнящие исторический момент, показывают туристам при посещении архиепископского дворца. И рассказывают. 1848 год. Правящая императорская семья Габсбургов бежит из охваченной революционной смутой Вены в тихий, спокойный Оломоуц. Селится во дворце архиепископа. Отечество в опасности. Семья принимает решение передать власть юному и решительному Францу Иосифу. Но для этого полномочия должен с себя сложить действующий император — дядя Франца Иосифа, болезненный и слабый 55-летний Фердинанд I. Он находится тут же, но тянет с тем, чтобы отказаться от престола. Ночью к действующему императору приходит, весь в белом, призрак, и советует: откажись. Фердинанд видит в посланнике знак свыше: к нему обращаются предки. К утру решение готово. «Призрак», столь успешно сыгравший свою роль, получает искреннюю благодарность от заказчиков. Было или не было, но так говорят. Последние годы жизни Фердинанд I провел в Чехии. Он прославился хорошими делами, помогал школам и тюрьмам, за что и получил прозвище «добрый». А Франц Иосиф подавил революцию, немало повоевал и, как говорят, оставил своим подданным привычку вставать с первыми лучами солнца, которую до сих пор чтут в Чехии. Как и традицию завершать рабочий день не позже пяти часов вечера.



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 **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.

