



ŠKODA Style

№4 (25) 2013

Это что-то новенькое!
ŠKODA Spaceback



Оживи реальность

Используй свой гаджет,
чтобы открыть для себя
дополненную реальность ŠKODA
и увидеть
больше других.

Инструкция на с. 5



Франкфурт'2013

Самые интересные новинки главного автошоу года

Всем Копецки!

Ян Копецки и его ŠKODA S2000: один другого стоит

Еще капельку

На ралли ŠKODA Economy Run выигрывает тот, у кого меньше



ŠKODA Yeti
Здатен на більше!
від 189 652 грн*



ŠKODA Yeti – це Ваш вибір!
Повний чи передній привід?
Автомат або механіка?
Бензин чи дизель?
Потужність та раціональні переваги в кожній комплектації.
ŠKODA Yeti – здатен на більше!

*Ціна зазначена станом на 1 листопада 2013 року на автомобілі, які є в наявності на складах дилерів та були вироблені до 01.09.2013 року.
Кількість автомобілів за мінімальною ціною обмежена. Детальна інформація на сайті www.eurocar.com.ua

20



46

38

**6 НОВОСТИ**

10 занимательных фактов о ŠKODA и не только

8 ЖИЗНЬ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН

Автосалон во Франкфурте: будущее на стендах

12 YETI МЕНЯЕТ ИМИДЖ

Рестайлинговый ŠKODA Yeti лишился круглых «глаз»? А что еще изменилось в автомобиле?

16 ЧТО-ТО НОВЕНЬКОЕ!

ŠKODA Spaceback. В непривычном форм-факторе

20 СИНОНИМ СТАБИЛЬНОСТИ

Секрет успеха, или как стать бестселлером – версия ŠKODA Rapid

24 РЕАЛ СПОРТ

ŠKODA Octavia RS: спорт в семейной упаковке

28 ПОЕХАЛИ!

Старт производства ŠKODA Octavia Combi в Украине: репортаж с места событий

30 DRIVE, ŠKODA, DRIVE!

«ДРАЙВ-ШОУ ŠKODA»: киевляне отрывались прямо на Крещатике!

32 ЭКСПЕРТ

У вас есть вопросы? Мы готовы поговорить на любую тему.

34 ГАДЖЕТЫ

Автомобиль – это еще не все. Современному человеку нужны современные аксессуары.

36 ЕЩЕ КАПЕЛЬКУ

ŠKODA ECONOMY RUN: ралли бережливых

38 РЕВОЛЮЦИОННЫЙ ПОДХОД

Первый Rapid: родом из тридцатых

42 ПЕРВЫЙ ОБЪЕДИНЕННЫЙ

Чемпионат Европы по ралли – 2013

44 ЗВЕЗДНАЯ ПАРА

Как Ян Копецки и ŠKODA S2000 нашли друг друга

46 СТРАНА РОМАНТИКИ

Чехия – это не только Прага!

50 КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ВАМ ПОДХОДИТ?

Новые приоритеты

Издания, которые у нас принято именовать корпоративными, как правило, ориентированы на узкий круг читателей. Ну что может быть интересного в «Вестнике бухгалтера» или «Слове кардиолога»? Но ŠKODA Style – совсем другое дело. В Украине вряд ли найдется иной автомобильный бренд, готовый поспорить со ŠKODA в популярности и численности поклонников. Соответственно, журнал, посвященный образу жизни ŠKODA, никак не назовешь узконаправленным, и читать его должны не только с целью убить

время в ожидании окончания техобслуживания на СТО. Это и есть наша главная задача: изменить отношение к журналу. Отныне он не должен расцениваться как рекламный буклет, мы постараемся сделать его максимально информативным, интересным, полным самой что ни на есть практичной и полезной информации. Безусловно, главным героем журнала останется автомобиль ŠKODA, но мы говорим не просто о бренде, а о яркой, интересной и беспроблемной жизни каждого владельца ŠKODA непосредственно в наших реалиях.

Шкода Стайл
№ 4 (25), декабрь 2013

Учредитель
ООО «Еврокар», 03062, Украина, г. Киев, пр-т Победы, 67, тел.: (044) 490-10-71, www.eurocar.com.ua, info@eurocar.com.ua, горячая линия: 0-800-500-023

Редакционный совет:
Марина Яковлева, Елена Кубышина, Елена Корниенко

Главный редактор
Виталий Новак

Арт-директор:
Валерий Баришполец

Над номером работали:
Евгений Пономаренко, Наталья Агафонова, Максим Банасевич, Дмитрий Левчук

Адрес редакции:
04112, г. Киев, ул. Владимирская,

101, корп. 2, 4-й этаж. Телефон (044)490-83-63

Отпечатано в типографии ООО «Новый друк», тираж 10 000 экз., заказ №13-8593, 13-2780

Редакция не несет ответственности за качество рекламируемой продукции (услуг), за неточность, недостоверность или некорректность материалов, предоставленных рекламодателем. Рекламодатель несет полную ответственность за содержание предоставленных материалов, за

соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие информации о соответствующих сертификатах и лицензиях, за получение права и всех необходимых разрешений для публикации. Рекламодатель передает редакции рекламные материалы и право на изготовление, тиражирование и распространение рекламы. Претензии по срокам публикации и качеству рекламы принимаются в течение 10 дней с момента выхода материалов из печати. Кредиты и услуги по страхованию предоставляются организациями, которые имеют соответствующие лицензии. Редакция не несет ответственности за содержание

сообщений информантов и может публиковать статьи не разделяя точку зрения автора. Цены, приведенные в редакционных статьях, являются ориентировочными, уточняйте их в салонах дилеров. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Стиль, оформление, дизайн и все содержание являются объектом авторского права ООО «Еврокар» и охраняются законом. Перепечатка или иное их использование без письменного разрешения редакции не допускается и влечет за собой ответственность, предусмотренную законодательством.



ДЛЯ ТОГО ЧТОБЫ УСТАНОВИТЬ ПРИЛОЖЕНИЕ LAYAR НА СВОЙ СМАРТФОН, НЕОБХОДИМО СДЕЛАТЬ НЕСКОЛЬКО ШАГОВ:

ЗАЙТИ

1

Зайти в **AppStore** или **Google Play** в соответствии с операционной системой телефона или планшета



ВВЕСТИ

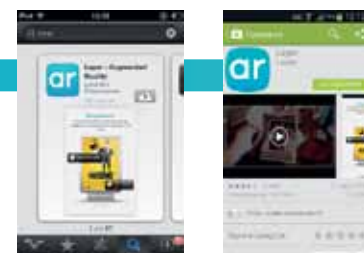
2

Ввести в поле для поиска название приложения: **Layar**

ЗАГРУЗИТЬ

3

После получения результатов поиска **нажимаем «Загрузить»** для необходимого приложения



ОТКРЫВАЕМ

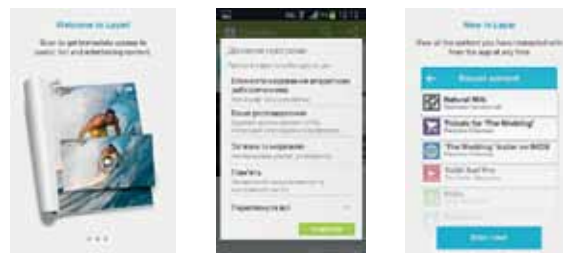
4

После завершения загрузки **открываем приложение** (непосредственно в маркете или нажав соответствующую иконку в меню)

ПЕРЕХОДИМ

5

Просматриваем 4 пункта, которые помогут Вам познакомиться с приложением (только при первом открытии программы). Нажав **Start now**, переходим непосредственно к самой программе.



СКАНИРУЕМ

6

Наводим камеру смартфона или планшета на изображение, которое содержит маркер для сканирования, и нажимаем на экран (в определенных рамках)



ПРЕЗЕНТАЦИЯ

7

После сканирования загружается **слой дополненной реальности (анимационная презентация)** с последующими указаниями.

Дорогая передача!



■ В ближайшем будущем более четверти рынка автоматов займут бесступенчатые вариаторы – считают специалисты Bosch. Ведь они проще и дешевле традиционных автоматических КПП, к тому же лучше экономят топливо.



ЗЕЛЕНО!

■ Прейскурант Octavia пополнен модификацией Greenline: 1,6-литровый дизель, 110 л.с. – и всего 3,3 л дизтоплива на 100 км в смешанном цикле.



10

**ЗАНИМАТЕЛЬНЫХ
ФАКТОВ ПРО ŠKODA
И НЕ ТОЛЬКО**

1,5 млн машин
за 7 лет

■ С конвейера сошла 1,5-миллионная Fabia второго поколения. Автомобиль выпускается с 2007 года. Всего же было произведено 3,2 млн. «Фабий» двух поколений.



7,4 млрд евро за 9 месяцев

Ровно столько выручила ŠKODA по итогам первых трех кварталов 2013 года. При этом, несмотря на значительные инвестиции в обновление модельного ряда, операционная прибыль

чешского производителя составила 371 млн евро. Все благодаря хорошему спросу: по сентябрь включительно было реализовано 685 тыс. автомобилей, и продажи растут в среднем по 3,3% в месяц.



Гамбург – Берлин: раритет-шоу

■ Три раритетные «Шкоды» приняли участие в ежегодном автопробеге Hamburg-Berlin Klassik: элегантный 32-сильный родстер 1101 1948 года, 50-сильная модель Felicia 1961 года выпуска и раллийный снаряд 1000 MB Rallie 1968 года. Разумеется, никто не гонял его по гравийным раллийным ДОПам – но видеть его живее всех живых все-таки приятно.

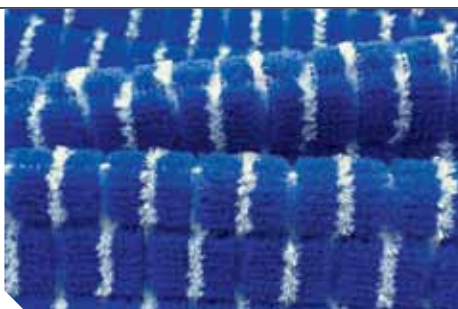


Забыть о ценах на нефть

■ 32-й по счету экономпробег ŠKODA Economy Run ознаменовался подвигом: экипаж на старенькой 1,2-литровой «Фабии» смог добиться расхода в 2,6 л на 100 км.

Тряпки долой!

■ Автоматические мойки меньше вредят лакокрасочному покрытию, нежели ручные – к такому выводу пришли исследователи профильной ассоциации PRA. В частности, они лучше справляются с удалением абразивных частиц грязи.



Не подкачай, подкачивай!

■ Более трети британских водителей в возрасте 18-25 лет никогда не проверяет остаток протектора своих шин – об этом говорится в исследовании компании TyreSafe. Примерно столько же молодых автовладельцев не обращают внимания на давление в шинах. Подобная неосторожность может привести к неприятным последствиям, поэтому подкачивать шины нужно не реже 2 раз в месяц.



ЦЕНЫ НЕ КУСАЮТСЯ

■ Объявлены украинские цены на универсал Octavia: стоимость автомобиля в базовой комплектации с 1,2-литровым 105-сильным двигателем TSI составляет 192 285 грн. Следует отметить, что универсалы в Украине пользуются все большей популярностью: рост сегмента в 2012 году составил 33%.

НОМЕР ОДИН В УКРАИНЕ

Согласно информации агентства «Автоконсалтинг» по итогам октября 2013 года ŠKODA в Украине увеличила долю рынка до 8,5% и заняла первое место среди иномарок. Наиболее популярной

оказалась Octavia с долей 24,2%, причем в октябре количество проданных машин выросло более чем вдвое. Хорошие показатели демонстрирует Rapid – 79% роста по итогам месяца.



Все говорят о гибридах, электромобилях и топливных ячейках, за которыми будущее. Однако настоящее по-прежнему принадлежит пламенным моторам, и очередная Франкфуртская автовыставка стала ярким тому подтверждением

IAA-2013

ЖИЗНЬ В ЭПОХУ ПЕРЕМЕН



ДУША НАРАСПАШКУ И СТРОГИЙ ПРИКИД

Было бы чересчур самонадеянно называть ŠKODA Spaceback главной премьерой Франкфурта, однако для Украины этот автомобиль очень важен. Современный, бодряще динамичный, комфортный и недорогой – об остальном читайте в нашем тесте на с. 16.



НЕ ЗАВЯЗНЕТ В ПУСТЫНЕ



Audi nanuk quattro, может, и выглядит как игрушка из песочницы – R8, натянутый на 22-дюймовые колеса. Но мы помним: идею спорткара-внедорожника Фабрицио Джуджаро уже опробовал весной на **ItalDesign Parcour**. Теперь немцы подрихтовали кузов, добавили поворотные задние колеса, а вместо бензинового V10 от Lamborghini поставили свой дизельный **5.0 V10 TDI** (544 л.с. и 1000 Нм), который должен разгонять машину за 3,8 с.



ОКРУГЛЫЙ, ЧТОБЫ НЕ УКОЛОТЬСЯ



Citroën Cactus «ощетинился» продолговатыми воздушными «подушечками»: сменные вставки Airbump не боятся ударов. В салоне – единый передний диван. А в движение Cactus приводит **сжатый воздух**: трансмиссия называется HybridAir. Но появится она в серии году эдак в 2016-м, хотя машина с характерными «лючками» над арками уже замечена на тестах.

ТУТ QUATTRO ДУХ И СУПЕРКАРОМ ПАХНЕТ



Audi привезла два концепта, один другого интересней. Желтый **sport quattro** – уже **вторая версия** проекта, который прочат в преемники легендарного купе 1980-х. Но если внешность и интерьер уже выглядят как на серийном автомобиле, то гибридная начинка, состоящая из 4-литрового V8 от больших RS-моделей (560 л.с.) и 150-сильного электромотора, вызывает сомнения – не слишком ли круто?



КАРДИОГРАММА И ТЕСТ НА ГЛЮКОЗУ



Во Франкфурте Ford в очередной раз подразнил седаном Mondeo, который давно запущен в Америке как Fusion, но за полтора года так и не появился в Европе. На этот раз седан нарекли Vignale и намекнули на премиум-суббренд. С концептуальным же компактвэном S-MAX все проще: серийная машина появится в следующем году и выглядеть будет так же. Увидим мы и 180-сильный 1.5 EcoBoost, а вот датчики в креслах для снятия кардиограммы и измерения уровня сахара – баловство для концепта.



БРИТАНСКИЕ УЧЕНЫЕ ВЫВЕЛИ ЯГУРОВЕР



Объединенный Jaguar Land Rover нынче в прибыли и резвится, вторгаясь в такие классы, куда прежняя «кошка» и не подумала бы забраться. Едва мы привыкли к самому факту появления полноприводных «Ягуаров», как англичане пошли еще дальше и выкатили кроссовер. И это вовсе не переименованный Range Rover: концептуальный Jaguar C-X17, конечно, использует отдельные элементы архитектуры дружественной фирмы, но подвеска тут пружинная, а моторов V8 не будет вовсе. В серию – в 2015 году.

РАЙОНЫ, КВАРТАЛЫ, МАССИВЫ И NIRO



Теперь и у Kia есть свой автомобиль с крыльями. Подъемные двери не единственное, что мешает запустить шоукар Kia Niro в серию: тут чрезмерно дорогой для компактного кроссовера из Кореи гибридный привод с турбомотором 1.6 (160 л.с.) и электромотором над задней осью. А кроме того, совершенно нереальный интерьер, где передние кресла соединены над тоннелем. Но направление мысли понятно: Kia хочет молодежный кроссовер.



ИГРАЕТ МУСКУЛАМИ, НО ЕЩЕ НЕ ЕДЕТ

Если вы думаете, что концептуальным Lexus LF-NX нужно пугать детей, то ошибаетесь: пойдите посмотрите на японских покемонов. Задача у кроссовера другая: показать, что японцы тоже года через полтора-два хотят потолкаться локтями в сегменте компактных кроссоверов, где уже есть немецкие Q3, X1 и GLA. Чем сильны? Уж точно не дизайном. Японцы пока уклончиво толкуют про гибрид нового типа.



КАРТИНКА В КАРТИНКЕ

Купе-универсал Opel Monza взмахнул «крыльями чайки» и воспарил над реальностью

выше, чем мы ожидали. Но вот решение передней части мы наверняка увидим на будущих моделях Opel. Какое-то развитие обязательно

получит и огромный экран, который простирается во всю ширину передней панели от двери до двери, — «программу передач» 18 проекторов водитель может настроить по усмотрению: хоть приборы, хоть узоры.



ИМЕНИ ТОВА. ФЛАГМАНА

S-Klasse Coupe еще концепт, но уже и не CL, как мы привыкли за двадцать лет. Смена вывески оправдана: от седана S-Klasse купе отличается радикально и внешне, и внутри. На выбор предложат «просто» пневматическую подвеску или гидравлику Magic Body Control, превентивно меняющую настройки. И коль CL забыт, что мешает сделать отличный от нынешнего SL кабриолет?



ŠKODA Yeti

МЕНЯЕТ ИМИДЖ

Yeti — единственный кроссовер в семье ŠKODA. Поэтому стоит немного особняком и претендует на роль любимого отпрыска: ему и любовь, и своевременные обновления

Никто и не видел толком этого загадочного снежного человека, существуют только смазанные фотоснимки да сбивчивые и путанные рассказы. А вот у нас все наоборот: никаких недосказанностей! Как только ŠKODA закончила работу над модернизацией Yeti, тут же собрала автомобильных журналистов со всего

мира на тест в Германии и все подробно и детально рассказала: что сделано и зачем. Главные изменения во внешности этого автомобиля — в его передней части. Сами «шкотовцы» честно признаются — те самые круглые фары, которые отличали Yeti в его первозданной модификации, оказались первыми кандидатами «на вылет» при рестайлинге. Машина обрела более строгие линии головной оптики и максимально приблизилась к остальным собратьям по бренду. В дизайнерской идеологии чешского производителя появились два направления для ŠKODA Yeti, ориентированных на различные аудитории: городской кроссовер и Yeti Outdoor. Последний отли-



Больше информации о модели
http://www.eurocar.com.ua/models/new_yeti/overview



Спорили, сомневались, прикидывали, решались... и все-таки отказались от «кругляшов»-прожекторов!





1



2



3

1. Интерьер стал созвучен с другими моделями марки
2. Дизельные двигатели — гордость производителя
3. Полноприводные версии будут оснащаться и «механикой», и DSG

чается тем, что отдельные элементы передней и задней частей кузова — бамперы, защита днища, боковые молдинги и пороги — выполнены из черного защитного пластика.

Мы проверили — внедорожным стайлингом возможности нашего героя не ограничиваются. Благодаря тому что идея легких кроссоверов в материнском концерне уже неоднократно отработана и на моделях «соседских» брендов, ŠKODA Yeti досталось отличное техническое наследство. Во-первых, в гамме моторов Yeti сплошь турбоагрегаты с непо-

средственным впрыском топлива. Европейским водителям предложат на выбор четыре дизельных и три бензиновых двигателя с диапазоном мощности от 105 л.с. для варианта 1.2 TSI до 170 л.с. для самого серьезного 2.0 TDI. Благодаря этому набору Yeti хорош как на шоссе, где ему с легкостью даются ускорения и поддержание крейсерской скорости, так и за пределами асфальта.

Кроме того, в зависимости от двигателя кроссовер получает передний или полный привод с муфтой Haldex пятого поколения. На выбор предлагаются две шестиступенчатые КПП — современная «механика» и коробка передач с двойным сцеплением DSG. Каждая хороша по-своему, а выбирать, как водится, клиенту. Европейцам, сражающимся за каждый грамм CO₂, ŠKODA предложит и «зеленые» модификации 1.6 TDI GreenLine и Green tec с моторами 1.6 TDI, 2.0 TDI, 1.4 TSI и механической трансмиссией. Впрочем, к нам они поставляться не будут.

Ну и ладно! Скучать некогда. Признаемся честно: такой прыти на скользких от дождя лесных склонах, ухабах и 30-сантиметровых бродах мы от Yeti не ожидали. Но не зря он носит имя горного существа! С дикой природой Yeti на ты. Стоит только помнить, что самая важная кнопка в жизни любителя приключений — Off-road, она активирует систему поддержки на спуске. А электронный контроль стабильности и антиблокировочная система с тормозным ассистентом входят в базовую комплектацию европейских версий.

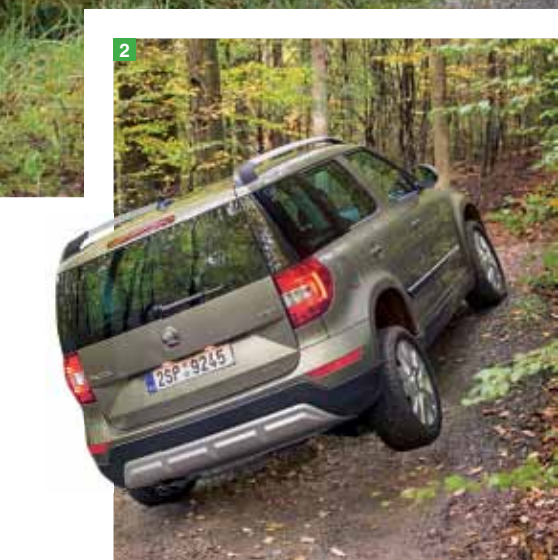
Кроме этого обновления ездового вооружения Yeti приобрел замашки представителя высшего общества. Он стал первой моделью марки, на которую опционно

устанавливается камера заднего вида Optical Parking Assistant с дополнительным парковочным автопилотом последнего поколения Automatic Parking Assistant. С помощью этой системы Yeti автоматически выполняет параллельную и поперечную парковку задним ходом и выезд с места параллельной парковки. В лесу, конечно, такие приамбасы могут и не пригодиться, а в мегаполисе водитель

не раз скажет «спасибо» предусмотрительным разработчикам. В Украину обновленные ŠKODA Yeti поступят в феврале нового года, цены уже объявлены официальными дилерами – от 203 492 грн. за версию с мотором 1.2 TFSI, передним приводом и механической КПП. К нам планируется поставлять авто с тремя бензиновыми двигателями и одним двухлитровым дизелем.



1



2

1. В режиме off-road Yeti не плохает на бездорожье
2, 3. Для того чтобы пробраться по труднодоступным местам, его таланта хватит. Еще бы водитель не подкачал!

3



Динамика

БОЕЦ НА ВСЕ СТО

■ Для скептиков, которым может показаться, что ŠKODA Yeti нечего возразить нашим дорогам и их отсутствию, припасено несколько сюрпризов. Это действительно универсальная машина, которая пригодится и в городе, и на пикнике, и на шопинге, и в путешествии.

Интерьер

С КОМФОРТОМ ПОВСЮДУ

■ Вне зависимости от настроения, погоды за окном и количества седоков в салоне Yeti достаточно места, он комфортен, удобен и эргономичен. Как ни странно это звучит, но мы ставим снежному человеку твердую пятерку за богатый внутренний мир.

ŠKODA Yeti

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	универсал/5/4
● Длина/ширина/высота/колесн. база, мм	4222/1793/1691/2578
● Дорожный просвет, мм	180
● Снаряженная масса, кг	1505
● Объем багажника, л	510–1580
● Тип двигателя	бензин., R4, турбо
● Рабочий объем, см³	1798
● Макс. мощность, л.с. (об/мин)	164 (4500–6200)
● Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1500–4500)
● Трансмиссия	6-ст., механическая
● Тип привода	полный
● Максимальная скорость, км/ч	200
● Время разгона 0–100 км/ч, с	8,4
● Расход топлива, л/100 км	7,8
● Розничная цена, грн.	244 196

Традиционные вещи редко становятся модными. Для того чтобы заинтересовать самую прогрессивную часть потребителей — молодежь, производителю приходится вечно изобретать что-то новое. И даже если последователи четкой классификации будут утверждать, что ŠKODA Spaceback — по сути своей хэтчбек, те, кто привык руководствоваться эмоциями, возразят: это неординарный автомобиль!

ŠKODA Spaceback

**ЧТО-ТО
НОВЕНЬКОЕ!**



Spaceback — автомобиль, способный выделиться из толпы благодаря свежему дизайну и непривычному силуэту



Все хорошее когда-нибудь начинается. Новый дизайн ŠKODA начинается прямо на наших глазах



Свои вопросы о ŠKODA вы можете задать на <https://www.facebook.com/skoda.ua>

Большинство современных хэтчбеков едины в своем дизайнерском порыве: им очень хочется быть похожими на кроссоверы. Крепкие, рубленые, квадратные, а от того... одинаковые. Но ŠKODA решила поломать устоявшиеся тенденции: S Spaceback исполнен в совсем ином форм-факторе. Вместо классического укороченного универсала с практически вертикальной пятой дверью компания предлагает более спортивный и динамичный хэтчбек

с задней дверью, скорее продолжающей линию крыши. Это развитие переосмысленного курса ŠKODA — стремительные линии и гармоничные пропорции должны прийти по вкусу новым покупателям автомобилей бренда, людям молодым и активным. Но только этого недостаточно: ключевым показателем для современной молодежи является возможность индивидуализации автомобиля, и мы говорим не о ярких цветах и симпатичных наклейках. Что цвета — даже возможность выбора колесных дисков в размерности

ŠKODA Spaceback

Тип кузова/кол-во дверей/мест	хэтчбек/5/5
Длина/ширина/высота/колесн. база, мм	4304/1706/1459/2602
Дорожный просвет, мм	149
Снаряженная масса, кг	1170
Объем багажника, л	415/1380
Тип двигателя	бенз., R4, турбо
Рабочий объем, см³	1197
Макс. мощность, л.с. (об/мин)	105 (5000)
Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	175 (1550–4100)
Трансмиссия	МКП, 6-ст.
Тип привода	передний
Максимальная скорость, км/ч	193
Время разгона 0–100 км/ч, с	10.2
Расход топлива, л/100 км	5.4 (смеш. цикл)
Розничная цена, грн.	н.д.

Динамика

ПРЫТЬ В ЦЕНЕ

■ Благодаря современным турбомоторам VW маленький красный хэтч хоть и не является «горячим» в классическом понимании, но по утрам бодрит не хуже кружки горячего кофе. Интенсивное ускорение, правильная «механика» и острый руль провоцируют на обгон хоть кого-нибудь.

от 14 до 17 дюймов блекнет на фоне главного ноу-хау ŠKODA: покупатель на свой вкус может выбрать... кузовные детали! А именно крышу и пятую дверь. Крыша, как на большинстве современных компактов, может быть выполнена не только из металла, но и почти целиком из стекла. А пятая дверь... ну не целиком из стекла, конечно, но все-таки из большего его количества, чем штатная. В результате версия с «полным остеклением» выглядит просто шикарно – лобовое стекло «перетекает» в крышу, которая находит продолжение



Интерьер

ПЕРЕОСМЫСЛЕНИЕ

■ ŠKODA стала ориентироваться на более молодых покупателей — отсюда свежий интерьер и приятные детали. Наверняка не останется незамеченным трехспицевый руль и возможность облагородить салон вставками под алюминий. Для Spaceback опционально доступны климат-контроль и мультимедийная система с навигацией.

1. Салон ожидаемо строг, но дружелюбен...
2. ...и внимателен ко всем пассажирам
3. Дизайнеры сделали правильный выбор
4. Багажник умеренно вместителен. И качество на высоте!

в стекле пятой двери. Кстати, такая задняя дверь никоим образом не ущемляет права багажного отделения: по отношению к внешним размерам автомобиля оно весьма внушительно – 415 л. При этом благодаря базе в 2602 мм и задним пассажирам места остается предостаточно – тот редкий случай, когда дизайнерские находки никоим образом не идут вразрез с практичностью.

Турбированного бензинового мотора 1.2 TSI модели хватает везде и всюду. Переход с атмосферной тяги на наддувную ощутимее, чем ожидаешь. Новая, более молодая аудитория марки ŠKODA наверняка оценит это как спортотку. Впрочем, что касается двигателей, тут любой покупатель сможет выбрать себе подходящий вариант: ŠKODA традиционно предлагает широкую линейку моторов.



ŠKODA Rapid

СИНОНИМ СТАБИЛЬНОСТИ

В больших семьях намного чаще вырастают успешные люди. Ведь братьям и сестрам приходится и конкурировать между собой, и объединяться в борьбе с общими трудностями. Для автомобильного мира это тоже актуально. В огромной семье Volkswagen AG есть три близких родственника, призванных покорить сердца прагматичных и расчетливых потребителей. Один из них, Volkswagen Polo sedan, уже давно

присутствует на нашем рынке и успел завоевать определенную популярность. Но моторная линейка из одного двигателя, один уровень комплектации и российская сборка отталкивают покупателей, требующих разнообразия. Второй брат, новый Seat Toledo, так и не вышел на украинский рынок, и пока сложно сказать, выйдет ли вообще. На этом фоне ŠKODA Rapid выглядит очень привлекательно. Три варианта комплектации, четыре двигателя на выбор



Поделиться своим
мнением вы можете на
<https://www.facebook.com/skoda.ua>

и весьма лояльная ценовая политика дают чешскому лифтбоку отличные шансы на успех. Особого внимания заслуживает версия с дизельным двигателем, ведь при размеренном ритме вождения она способна потреблять около четырех литров топлива на сотню километров пробега! Согласитесь, в наших условиях это довольно весомое преимущество. Безусловно, у относительно доступного автомобиля должны быть недостатки. Но в ŠKODA Rapid обнаружить их не так просто. Салон радует очень приличным запасом пространства и эталонной эргономикой, свойственной практически всем автомобилям концерна. Приятное чувство дежавю возникает при взгляде на любой из рычажков и переключателей. Рабочее место водителя привычно встречает широчайшим диапазоном регулировок – удобно устроиться за рулем сможет человек любой комплекции.

Материалы отделки выглядят вполне прилично, да и на ощупь приятны. Вот только мягким пластик торпедо не назовешь. Но скажите на милость, как часто вы эту самую часть машины на мягкость проверяете?

Зато в более приземленных и практичных дисциплинах Rapid может дать фору очень многим соперникам. Стоит открыть багажник и сложить задние сиденья, как тотчас же возникают мысли о переезде. Почти полтора кубометра полезного пространства – это не шутки. Задний диван тоже радует обилием жиз-

ненного пространства. Вообще задние пассажиры тут в привилегированном положении хотя бы потому, что водитель не может управлять задними стеклоподъемниками – у него просто нет соответствующих кнопок. Но человек за рулем вряд ли станет отвлекаться на такие мелочи. Ведь вождение ŠKODA Rapid – процесс приятный и увлекательный. Нельзя сказать,

1. Салон радует обилием жизненного пространства
2. Обогрев зеркал можно всегда держать включенным
3. Классический щиток приборов прост и лаконичен



ŠKODA Rapid	
• Тип кузова/кол-во дверей/мест	лифтбок/5/5
• Длина/ширина/высота/колесн. база, мм	4483/1706/1461/2602
• Дорожный просвет, мм	150
• Снаряженная масса, кг	1265
• Объем багажника, л	550/1490
• Тип двигателя	дизель R4, турбо
• Рабочий объем, см³	1598
• Макс. мощность, л.с. (об/мин)	105 (4400)
• Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1500–2500)
• Трансмиссия	5-ст., механическая
• Тип привода	передний
• Максимальная скорость, км/ч	190
• Время разгона 0–100 км/ч, с	10,4
• Расход топлива, л/100 км	5,6/3,7/4,4
• Розничная цена, грн.	от 165 417



1. Даже в базе есть две подушки безопасности
2. Штатная аудиосистема интуитивно понятна и звучит неплохо

что рулевое настроено слишком азартно, но фирменная упругость руля все же присутствует. Вкупе со сбитой и довольно лояльной к неровностям дороги подвеской Rapid создает впечатление очень стабильного и предсказуемого автомобиля. Он не провоцирует на шалости, но может довольно быстро проехать по затяжной

дуге. При этом грань дозволенного чувствуется очень хорошо. Дизельный двигатель тоже не обладает характером провокатора, но, если нужно, может и порезвиться. Трогаться, не касаясь педали газа, – плевое дело, крутящего момента более чем достаточно. Эффективный подхват чувствуется уже после полутора тысяч оборотов. Если не раскручивать двигатель выше двух с половиной тысяч, можно добиться завидного сочетания комфорта, экономичности и динамики. Но если есть желание выжать из мотора все, что он может, придется мириться с его ворчанием. Да, на высоких оборотах звук двигателя легко проникает в салон, и разговаривать шепотом с передним пассажиром уже не получается.

Впрочем, не стоит требовать слишком многого от доступного семейного автомобиля. Тут лучше вспомнить о том, что прайс на самую доступную версию с трехцилиндровым бензиновым мотором 1,2 л стартует всего с 122 810 грн. Причем начальную



Динамика

ВСЯ СИЛА В ТУРБИНЕ

■ Дизельный Rapid радует «детским» расходом и вполне приемлемой динамикой. Нужно только успевать вовремя переключаться. Под стать двигателю и настройки шасси. Автомобиль способен передвигаться динамично, при этом ему не особо мешают неровности украинских дорог.

Интерьер

ПРОСТОР И ПРАКТИЧНОСТЬ

■ ŠKODA Rapid — очень гостеприимный автомобиль. Места тут хватит всем от мала до велика. Особого внимания заслуживает багажник с возможностью увеличения полезного объема. Материалы отделки приятны на ощупь и вполне практичны, а эргономику вообще можно считать эталонной для этого класса.

комплектацию Active сложно упрекнуть в скудности. Тут уже есть две подушки безопасности, ABS, электромеханический усилитель руля, центральный замок, передние электростеклоподъемники, кондиционер и аудиосистема, способная проигрывать MP3. В следующей комплектации Ambition присутствует много приятных мелочей, среди которых следует выделить бортовой компьютер, полный электропакет и климат-контроль. В максимальной версии Elegance уже есть практически все блага цивилизации, включая круиз-контроль. Трехцилиндровый мотор мощностью 75 л.с. сочетается только с первыми двумя комплектациями. Дизельный двигатель доступен во всех вариантах. Но работает он только в тандеме с механической коробкой передач. То же самое касается нового двигателя TFSI объемом 1,2 л, который обладает мощностью 105 л.с. Автоматическая трансмиссия доступна только для проверенного временем двигателя MPI объемом 1,6 л и теми же 105 л.с.

Минимальная стоимость автомобиля с автоматом – 155 462 грн. Самый дорогой Rapid с дизельным мотором в максимальной комплектации стоит 190 938 грн., что в нынешних реалиях вполне приемлемо.



- 1. Заводской ксенон недоступен даже за доплату
- 2. Название соответствует духу автомобиля
- 3. Для дизельного двигателя доступна только «механика»
- 4. Корпус Rapid украшают характерные для бренда «скобки»





ŠKODA Octavia RS

РЕАЛ СПОРТ



Свои вопросы о ŠKODA
вы можете задать на
<https://www.facebook.com/skoda.ua>

Спросите своих друзей и близких, какие ассоциации им приходят на ум при упоминании Румынии. Самым популярным ответом наверняка будет «цыгане». Второе и третье место, скорее всего, поделят Трансильвания и граф Дракула.

Но, бысье об заклад, никто из ваших знакомых не вспомнит про Трансфэгэрэшан. А между прочим, у этой 92-километровой дороги есть все основания называться одной из самых главных румынских достопримечательностей. И не только потому, что она забирается в горы выше остальных.



1. Дизельный мотор является убедительной альтернативой бензиновому, а «механика» — уже традиционному преселективному «роботу» DSG
2. RS — это не просто красивые шильдики, это гарантия того, что у модели усилена техника. Тормоза здесь, например, не металлокерамические, зато куда более выносливые, чем на обычных Octavia

ных и может похвастать самым длинным в стране тоннелем. При ее строительстве было использовано 20 тонн динамита, перелопачено 3 миллиона тонн скальных пород. Под камнями, по данным разных источников, остались лежать на веки вечные около сотни человек.

Разумеется, все это произошло вовсе не для того, чтобы туристы со всего мира сегодня могли полюбоваться потрясающими видами и подышать свежим воздухом. Соединяющий Валахию и Трансильванию горный тракт появился по воле генсека румынской компартии Николае Чаушеску,

ŠKODA Octavia RS	
Тип кузова/кол-во дверей/мест	лифтбек/5/5
Длина/ширина/высота/база, мм	4685/1814/1449/2680
Дорожный просвет, мм	127
Снаряженная масса, кг	1445
Объем багажника, л	590
Тип двигателя	бензин., R4, turbo
Рабочий объем, см³	1984
Макс. мощность, л.с. (об/мин)	220 (4500)
Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	350 (1500–4400)
Трансмиссия	6-ст., DSG
Тип привода	передний
Максимальная скорость, км/ч	248
Время разгона 0–100 км/ч, с	6,0
Расход топлива, л/100 км:	8,1/5,4/6,4
Розничная цена, грн.	н.д.



17-дюймовые шины размерности 225/45 оставляют надежду на то, что машина сможет ездить и по нашим ухабам



Динамика

ГЛАВНОЕ — ЭФФЕКТ

■ После серьезных доработок ГБЦ бензиновый двигатель стал на 20 л.с. мощнее и на 70 Нм тяговитее. При этом расход топлива снизился на 17%. В арсенале RS есть еще более экономичный 184-сильный дизель. Появится ли он в Украине? С учетом наших пошлин — наверняка.



Интерьер

ЧТОБЫ НЕ ПУТАЛИ

■ Признаться, «спорта» внутри не так уж и много. Основные RS-детали — кожаная отделка руля и рычага коробки передач с белой прострочкой, стальные накладки на педали, что-то еще... Зато задумано здесь все очень удобно, реализовано отлично, а исполнено качественно. В общем, вполне по-семейному.

который после событий в Венгрии и Чехословакии опасался советского вторжения и пожелал иметь быстрый и кратчайший путь для переброски своих войск. Звучит немного странно, учитывая, что Трансфэгэрэшан открыт всем ветрам и самолетам, а средняя скорость движения по нему не превышает 40 км/ч.

Возможно, новенькая Octavia RS на вышеупомянутой дистанции будет и быстрее — не знаю, секундомер не держал. Да и не в чистой скорости кайф, а в том, как мастерски машина держится на дороге. «Чешка» настолько легка, точна и азартна, что без малейших усилий увлекает тебя в головокружительный танец по нескончаемым виражам серпантина. И лишь когда серая лента асфальта распрямляется, по учащенному сердцебиению и вспотевшим подмышкам ты понимаешь, что потерял изрядное количество калорий. Не меньше, чем во время интенсивной тренировки в спортзале. А ведь речь идет не о суперкаре. Все отличия «эрэски» от ее



«гражданской» сестрицы можно пересчитать по пальцам одной руки. Более рельефные бамперы, оригинальные колесные диски, заднее антикрыло, кресла с развитой боковой поддержкой не в счет – на управляемость они не влияют. Главный поставщик удовольствий – заниженная на 15 мм подвеска со специально подобранными амортизаторами, пружинами, стабилизаторами поперечной устойчивости и передними шаровыми опорами. И конечно же, 220-сильный бензиновый турбомотор, доставляющий тебя в заоблачные выси без малейших признаков одышки. В общем, все то, чем угощает своих поклонников Golf GTI, включая «быструю» рулевую рейку с переменным передаточным отношением и электронную имитацию блокировки межколесного дифференциала. И пусть чуть более тяжелая Octavia проигрывает немецкому родственнику доли секунды в спринте, зато куда способнее в плане практичности. Я имею

в виду не только скроенный по меркам седанов бизнес-класса диван со всеми вытекающими отсюда просторами и удобствами, но и мегавместительный 590-литровый багажник с дополнительными боковыми кармашками, крючками и сеткой для фиксации поклажи. Кроме того, любители экспресс-доставки смогут выбрать еще более грузоподъемную версию Combi. Какому из кузовов отдадут предпочтение украинцы – покажет время, но, честно говоря, всем нам очень хочется надеяться, что тот ценовой гуманизм, коим отличалась Octavia RS предыдущего поколения, станет одной из главных добродетелей ее наследницы. Все остальное для всенародной любви у нее уже есть.

1. Панель приборов почти как у «гражданских» Octavia. Только спидометр размечен до 280 км/ч.
2. Скромный по объему агрегат вызывает более чем трехлитровые ощущения



А кому бы не понравилось прокатиться на свежеспеченной, прямо из цеха, машине?

Поехали!

В Украине началось производство универсала Octavia нового поколения. Кто-то уже ждал эту машину в Украине, кто-то получит возможность примериться к ней, мы же использовали этот повод для посещения завода «Еврокар» в закарпатском Соломоново

Зеленый свет Combi на конвейере был дан 19 сентября ровно в 16.00. Посвященную запуску производства универсала церемонию посетили не только журналисты, но и официальные лица: члены наблюдательного совета ЗАО «Еврокар» Владимир Панов и Алексей

Ягичев, генеральный директор ЗАО «Еврокар» Игорь Царенко, региональный координатор ŠKODA AUTO Ян Крампла и представители местной власти. В связи с этим событием стоит вспомнить, что именно с Octavia первого еще поколения начался отсчет существования закарпатской «Шкоды». С момента



начала серийного производства в марте 2002 года до начала июня текущего года украинский завод изготовил 83,3 тысячи экземпляров чешского бестселлера. А по итогам прошлого года с результатом 7893 автомобилей Octavia второго поколения стала абсолютным лидером продаж в Украине: рыночная ниша модели оценивается в 32,4% в своем классе, а рост продаж по отношению к 2011 году составил более 21 процента. Новый универсал Octavia значительно крупнее своего предшественника: длина увеличилась на 90 мм, а колесная база – на 108 мм. Кроме того, на 30 литров увеличился объем багажника – теперь он составляет 610 литров. Непривычно

богат список оборудования, которое ставится на Octavia в базовом оснащении, весьма широк и ассортимент платных опций. Среди прочего, клиенты могут заказать автомобиль с активным круиз-контролем и светодиодными фарами – до недавнего времени подобные радости были доступны лишь владельцам дорогих машин из премиум-сегмента. Цена при этом совсем не кажется заоблачной: Octavia Combi с базовым 1,2-литровым турбодвигателем TSI стоит всего 192 тысячи гривен. Доступны также мощные и экономичные дизели, расходующие 5,2-5,8 л на 100 км. До конца года планируется произвести около 3 тысяч автомобилей, а в 2014-м – 6800 машин.



Говорят, людям в
Киеве стало тесно
от машин. И это
правда. Но каким бы
привлекательным
ни был здоровый
образ жизни, иногда
нужно потакать
своим слабостям:
перекрывать
Крещатик, очистить
его от сотрудников
ГАИ и пешеходов, и...

DRIVE, ŠKODA, DRIVE!

Мероприятие под названием «Драйв-шоу ŠKODA» прошло 7-8 сентября в самом центре Киева, на Майдане. На два долгих дня машины снова вытеснили пешеходов на тротуары, а в воздухе стоял визг сжигаемой до корда резины: киевляне шkodничали. Всего за два дня шоу посетило более 60 тысяч человек, и более

шестисот из них смогли принять в нем самое активное участие – протестировать автомобили из актуального модельного ряда ŠKODA, среди которых были представлены Rapid, новая Octavia и рестайлинговый Superb. Кроме того, все желающие испытали свои силы на компьютерном автосимуляторе, позволяющем прокатиться по киевским





улицам без тормозов – в прямом и переносном смысле этого слова. А если не получалось, можно было не отходя от площади получить пару уроков: на Крещатике с показательными выступлениями крутили восьмерки автомобильные фигуристы, в числе которых были и самые настоящие автогонщики! Разумеется, драйв-шоу нашло свое продолжение и за пределами проезжей части. За развлечение гостей мероприятия головой отвечал популярный телеведущий, снежный человек, байкеры-ниндзя и несколько перспективных украинских музыкальных коллективов. Не забыли и о детях – для них была организована специальная

зона, где каждый мог найти для себя и игру, и игрушку. Заключительным аккордом и кульминацией драйв-шоу стал розыгрыш среди посетителей путевки в Чехию на двоих на пять дней. Ну а те, кому путевка не досталась, смогли убедиться в качествах ŠKODA, благодаря которым она столь часто встречается на улицах любого европейского города – от Ливерпуля до Донецка. Скорость, маневренность, безопасность и комфорт – к этим качествам стоит добавить экономичность и надежность, чему будут несказанно рады владельцы этих автомобилей и все те, кто решит продолжить знакомство с ними.



Современный автомобиль — слишком сложный механизм, и никакой жизни не хватит на изучение всех нюансов его эксплуатации. И не надо знать все, ведь теперь вы можете получить ответ у нас — на вопрос любой сложности

КАК ВЕЛОСИПЕД

Прежде я ездила на «механике», а тут собралась покупать новую машину, и муж говорит, что надо покупать автомат. Я боюсь растерять навыки вождения на «механике». Или мои опасения напрасны и этому уже, как езде на велосипеде, не разучишься?

Елена М., по e-mail

■ Я не могу разделить ваши опасения, поскольку навыки езды на механической КПП действительно сохраняются очень надолго. Если, конечно, они успели сформироваться до перехода на автоматическую коробку передач. Так что, если вам придется через время вернуться к МКПП, через пару дней вы все вспомните. Хотя в целом механические коробки скоро можно будет встретить только в музеях.

НЕЛЬЗЯ, НО...

Никак не могу понять, можно устанавливать в фары ксеноновые лампы вместо «галогенок» или нет. В ПДД об этом ничего не сказано. Значит, все-таки можно?

Георгий Березюк, Краматорск

■ Согласно п. 31.1 ПДД техническое состояние транспортных средств и их оборудования должны отвечать требованиям стандартов безопасности дорожного движения и охраны окружающей среды, а также правил технической эксплуатации, инструкций предприятий-производителей и другой нормативно-технической документации.

Согласно ДСТУ 3649–2010 «Колесные транспортные средства. Требования к безопасности технического состояния и методы контроля» для установки ксеноновых ламп предназначены фары с маркировкой D (фары для «галогенок» имеют маркировку H). Кроме того, данный ДСТУ запрещает использовать газоразрядные источники света без автоматического корректора угла наклона фар и приспособлений для их очистки.

Детальнее об этом вопросе читайте в журнале «Авто-Мир» №8/2013.

ВСЕ ВЕДУЩИЕ ИЛИ ДВУХ ДОСТАТОЧНО?

Существует мнение, что полный привод однозначно лучше монопривода. Это соответствует действительности? Можете немного рассказать об основных преимуществах полноприводных машин? И нужно ли учиться управлять таким автомобилем дополнительно?

Олег Машко, Киевская обл.

■ Преимущества во многом определяются водительскими предпочтениями: наверняка вы знаете, что существуют фанаты исключительно заднего привода, да и любого другого. Но есть у полного привода одно отличие — оснащенная им машина более цепко держится за дорожную поверхность. Разница в типе привода весьма ощутима на скользкой поверхности, при прохождении поворотов на больших скоростях, в сложных дорожных условиях — снег, грязь и так далее. А учиться управлять нужно любой машиной..

МЕЖДУ ПЕРВОЙ СТО И ВТОРОЙ

Сейчас много говорят об альтернативном сервисе и критикуют сертифицированные СТО за излишнюю дороговизну. Так ли это на самом деле?

Андрей Зимков, Киев

■ Неоспоримыми преимуществами сертифицированных производителем СТО является наличие необходимого специнструмента, диагностического оборудования, обученного персонала, применение только оригинальных запчастей. Обслуживание происходит с полным соблюдением стандартов производителя. В частности, все официальные СТО дилерской сети SKODA оснащены специальным диагностическим оборудованием для проверки состояния электронных систем автомобиля. Большинство альтернативных СТО не могут похвалиться таким оборудованием, поэтому хоть их услуги в чем-то и дешевле, но это не решает проблем клиента.

Кроме того, сертифицированные СТО предоставляют гарантию, закрепленную законодательством, и компания несет ответственность за качество своей работы. Что касается альтернативного сервиса, за который в последнее время ратует антимонопольный комитет, то при обслуживании возможны нарушения технологического процесса, применение неоригинальных запчастей и прочего. В дальнейшем это может привести к возникновению неисправностей. У таких СТО нет полноценного доступа к постоянно обновляющейся технической информации производителя, отсюда возможные нарушения технологии ремонта и регламентного ТО. Но основной недостаток в том, что клиент не получит гарантии и, если случится поломка, останется один на один со своей проблемой.

КОМУ ПОШИРЕ?

Какие отклонения от граничных значений типоразмеров шин допускаются при установке шин другого размера? Расскажите, какие возможны варианты подбора шин, чтобы не пострадала управляемость и безопасность.

Олег П., по e-mail

■ Существуют заводские параметры, от которых отступать не рекомендовано. Традиционно для летних шин используют больший радиус диска и меньший профиль шины, а для зимних — наоборот. Однако во всем нужно придерживаться рекомендаций производителя. Потому что в попытке оснастить машину красивыми «катками» можно довести ее до поломок подвески. Ведь, выйдя за границы нормы, вы как минимум спровоцируете неравномерный износ подшипников.

ЦИФРЫ, КОТОРЫМ МОЖНО ДОВЕРЯТЬ

Можно ли доверять техническим характеристикам автомобиля, которые заявляют производители? Ведь даже расход топлива в городе на практике оказывается существенно выше табличных данных. Стоит ли опасаться подвоха и в других показателях? Как в целом происходят подобные замеры?

Сергей Волохов, Днепрпетровск

■ При информировании потребителя о данных по расходу топлива производитель указывает, что «данные показатели определены Европейским центром сертификации на основе оригинальных стендовых испытаний». В результате при эксплуатации автомобиля по дорогам Украины возникают различия с заявленным расходом от производителя. Это закономерно и происходит по различным причинам. Рассмотрим их.

- 1) Температура окружающей среды. Использование кондиционера летом и прогрев автомобиля зимой увеличивают расход топлива.
 - 2) Качество дорожного покрытия. Систематическое снижение скорости перед ямами и набор скорости после вызывает повышение расхода топлива.
 - 3) Качество топлива. Напомню, что Евросоюз уже переходит на нормы токсичности Евро 6, в то время как Украина все еще использует Евро 2.
 - 4) Дорожная обстановка. Условия работы автомобиля в пробке отличаются от стендовых испытаний, следовательно, расход в городском цикле повышается, особенно в крупных городах-миллионниках.
- Также не стоит забывать и о столь субъективном факторе, как искусство вождения. Разные водители при движении на одном и том же автомобиле смогут потратить различное количество топлива на одном и том же участке дороги.

ИНТУИТИВНО ПОНЯТНО

Расскажите, приходилось ли вам ездить за границей на машине и стоит ли заранее ознакомиться с особенностями местных ПДД, чтобы чувствовать себя увереннее? На что нужно обратить внимание?

Егор Черевник, Киев

■ Дело в том, что разница в ПДД в различных странах может состоять не только в штрафах, но и в других взысканиях: например, спор с полицией в отдельных государствах может закончиться задержанием, а то и арестом. Стоит хотя бы в общих чертах с помощью форумов и Интернета разузнать местную обстановку. Благо сейчас информации достаточно.

В некоторых случаях я вообще не советую за границей садиться за руль арендованного автомобиля — например, если вы отправляетесь в страну с левосторонним движением и праворульными автомобилями. Берите такси! Привыкнуть быстро к новой обстановке у вас не получится, а потратить два из трех дней уик-энда на достаточно нервную адаптацию просто нецелесообразно.

В остальном же дорожные знаки обычно понятны в общих чертах всем водителям: их общий принцип, основанный на интуитивных изображениях, одинаков во всем мире. Особенности организации дорожного движения, пешеходных переходов, паркингов и крытых стоянок тоже не представляют особой сложности.

У НИХ ДОРОГО

Моя страховая компания не намерена оплачивать ремонт на фирменном СТО, поскольку цены на услуги этой станции выше рыночных. Разве может быть такое с фирменной станцией? И на какие цены тогда ориентируются оценщики?

Андрей Шрамко, Киев

■ Договор, как правило, содержит условия и порядок определения СТО, калькуляции которого будут основанием для расчета ущерба, или же условие о праве страховой компании произвести расчет или экспертную оценку. Расчет основывается на среднерегиональных расценках, поэтому он зачастую меньше счетов станций технического обслуживания, а экспертная оценка выполняется на основании «Методики товароведческой экспертизы». Впрочем, такая оценка также может отличаться от предложений СТО.

Именно на этапе заключения договора страхования вы должны понимать порядок определения размера ущерба, чтобы при наступлении страхового случая обеспечить себя возможностью восстанавливать собственное авто на станции, которую вы выберете самостоятельно. Считаю нужным обратить внимание на то, что право выбора станции технического обслуживания в страховых компаниях связано с увеличенным тарифом. Также бывают случаи, когда недобросовестная страховая компания или агент в условиях конкуренции может уменьшить тариф, но не предупредить клиента о том, что его возмещение не покроет затрат на восстановительный ремонт на гарантийном СТО.

ПЕРВАЯ ИЛИ ВТОРАЯ?

Можно ли двигаться в пробке на второй передаче? Когда я пытаюсь постоянно трогаться с первой, возникает частая перегазовка и серьезно возрастает расход топлива. Правда ли, что на второй передаче такого не будет?

Елена Широкая, Киевская обл

■ Знаете, тут из двух зол нужно выбрать меньшее — практически гарантирую, что при постоянном трогании со второй передачи вы очень быстро выведете из строя сцепление. Надо просто адаптироваться к своей машине, не допускать перегазовок или по меньшей мере свести их к минимуму. Это еще один важный навык, без которого в дальнейшей водительской жизни не обойтись. А еще стоит помнить, что движение в пробках — это вообще очень неблагоприятный режим для работы всех систем автомобиля. Поэтому увеличение расхода топлива в долгих тянучках является закономерным.

БУКСИРОВКА РОБОТА

Как правильно буксировать автомобиль с роботизированной коробкой передач? Слышал, что автоматы буксировать нельзя, но ведь роботизированные КПП — это, по сути, та же «механика». Есть ли в этом случае какие-либо ограничения?

Роман Василюк, Алчевск

■ Действительно, на буксировку автомобилей, оснащенных автоматическими коробками передач, накладываются некоторые ограничения, о которых подробно написано в руководстве по эксплуатации автомобиля. Что касается роботизированной коробки передач, то это механическая коробка, у которой переключение передач происходит с помощью специальных приводов под контролем электронного блока управления. Единственное ограничение на буксировку автомобиля, оборудованного коробкой подобного типа, — это необходимость включения нейтральной передачи.



Спутник движения

■ На земле, в воздухе, на воде и даже под водой – установить Mio MiVue M300 можно на любом транспортном средстве от машины до сноуборда. Камера записывает Full HD видео 1920x1080 пикселей и уместается в кулаке.



ДОРОГУ!

■ Новый пятидюймовый навигатор Shuttle PNA-5008 с программным обеспечением «Навител Навигатор» знает каждый закоулочек в любом городе Украины. А сэкономленное на маршруте время можно потратить на просмотр почты.

ОБЗОР по кругу

Н оутбук с разворачивающимся экраном серии Acer Aspire R 7 заново определяет форм-фактор портативного компьютера: он сочетает в себе сенсорный экран планшета и традиционную клавиатуру ноутбука. Экран этого компьютера вращается на кронштейне Ezel на все 360°. Процессор Intel Core i5, 8 ГБ оперативной памяти в сочетании с видеокартой Nvidia GTX 750 и жестким диском на 750 ГБ делают Aspire R 7 настоящим ёкодзуна в мире японских ПК, но компактные размеры не позволяют сравнить его с борцом сумо.



ON/OFF

■ Отправляетесь за границу? Не забудьте универсальный сетевой переходник от SKROSS. Помимо прочего в нем есть и автомобильный двухпортовый USB-адаптер.

ЭТО БЫЛО ВЧЕРА

В 60-Х ГОДАХ НА БАЗЕ ŠKODA 1202 ВЫПУСКАЛАСЬ ЖЕЛЕЗНОДОРОЖНАЯ АВТОДРЕЗИНА



Запиши номерок

■ Продвинутая система электронной стабилизации изображения делает видео Prestigio RoadRunner 505 невероятно четким и легко читаемым. Размер видео – 1920x1080 пикселей: можно не только номер машины разглядеть, но и контакты автосалона на подномерной рамке!



6 ФИЛЬМОВ ПОДРЯД!

Планшеты – это не только 3, 4... 9 часов воспроизведения Full HD видео, но и масса других полезных возможностей и развлечений. Конечно, если это планшеты Asus MeMo Pad 8 и MeMo Pad 10. 4-ядерный процессор 1,66 ГГц, IPS-дисплей, две камеры и минимум 8 Гб встроенной памяти упрятаны в тонкий и легкий корпус. Цвет – на выбор.



Отправь фото дедушке

■ Нет, это не дедушкин старый фотоаппарат. Это зеркальная камера PEN E-P5 от Olympus с дизайном модели 1963 года. Быстрейший механический затвор, ультрабыстрый автофокус, замедленная съемка и... даже Wi-Fi.



Свет мой, зеркальце, скажи...

■ Наблюдать из-за зеркала могут не только агенты ФБР и полтергейст, но и видеорегистратор iconBIT

DVR FHD M1. Он выполнен в виде зеркала заднего вида и крепится на стандартное салонное зеркало. Видит на 120°, реагирует на движение и пишет видеопортреты, которые можно подшить к делу.



ВЕЛЬВЕТОВЫЙ ЗВУК

■ Избавиться от проводов предлагают новые Bluetooth-наушники Parrot ZIK. Они пропускают всего 2% звуков окружающего мира, а тонкой настройкой их звучания занимался лидер группы The Velvet Underground Лу Рид.



ŠKODA ECONOMY RUN ЕЩЕ КАПЕЛЬКУ

Каждую осень взрослые мужики из автоклуба ŠKODA собираются в пригороде чешского города Млада-Болеслав, чтобы помериться друг с другом... Причем выигрывает тот, у кого меньше!

Уж не знаю, о чем вы сразу подумали, но я говорю о расходе топлива. В ежегодном ралли Economy Run, устраиваемом автоклубом ŠKODA, побеждает тот, кто финиширует с минимальным расходом топлива. Это необычное состязание проводится уже на протяжении 32 лет. Экипажи украинских владельцев ŠKODA здесь участвовали не раз, регистрация на соревнования свободная, однако получить

официальное приглашение было намного приятнее. Так мы отправились на 32-й по счету ŠKODA Economy Run. В этом году на старт вышло более 60 команд из разных стран мира. В каждом по два человека – водитель и штурман. Ваш покорный слуга оказался в кресле драйвера, а коллега из другого издания любезно согласился подсказывать дорогу по «роудбуку». Маршрут протяженностью 308 км пролегал и по узким сельским дорожкам,



и по загруженным городским улицам, и по свободным загородным шоссе. Причем все эти виды дорог были обязательными, а чтобы участники не вздумали хитрить, на каждом отрезке пути организаторы производили фотофиксацию. В общем, избежать плотного городского движения и накатать сотню-другую лишних километров по малозагруженной трассе вряд ли удалось бы. Стало ясно: смухлевать не получится. Придется, что называется, «тошнить».

Перед стартом

Около технического центра ŠKODA в пригороде Млада-Болеслава стройными рядами выстроились «Шкоды» всех мастей, выпускавшиеся здесь последние три десятка лет. Расход топлива организаторы решили измерить методом долива, поэтому спустя полчаса вереница машин выстроилась в очередь на соседней заправке. Там каждую из них заправляли до «отстрела» заправочного пистолета, после чего капот и крышку горловины бака пломбировали. Чтобы ни у кого из участников не было соблазна дозаправиться где-нибудь по пути. Линия старта ралли располагалась буквально в 50–70 м от АЗС. Надо было видеть, на какие ухищрения шли участники ралли, чтобы

экономить! Например, некоторые из них после заправки своими силами толкали автомобили до стартовой линии. И все это – ради экономии пары капель горючего. Ну разве не скупердяи?!

В режиме ECO

Долго размышлять над тактикой движения на дистанции не пришлось: среди множества режимов работы пары мотор – трансмиссия дизельной Octavia нового поколения я сразу же выбрал Eco. При таких настройках управляющая электроника сама старается держать обороты мотора в диапазоне минимального удельного расхода. Мне же оставалось максимально плавно и деликатно обращаться

с педалью акселератора при стартах и замедляться накатом перед поворотами и светофорами.

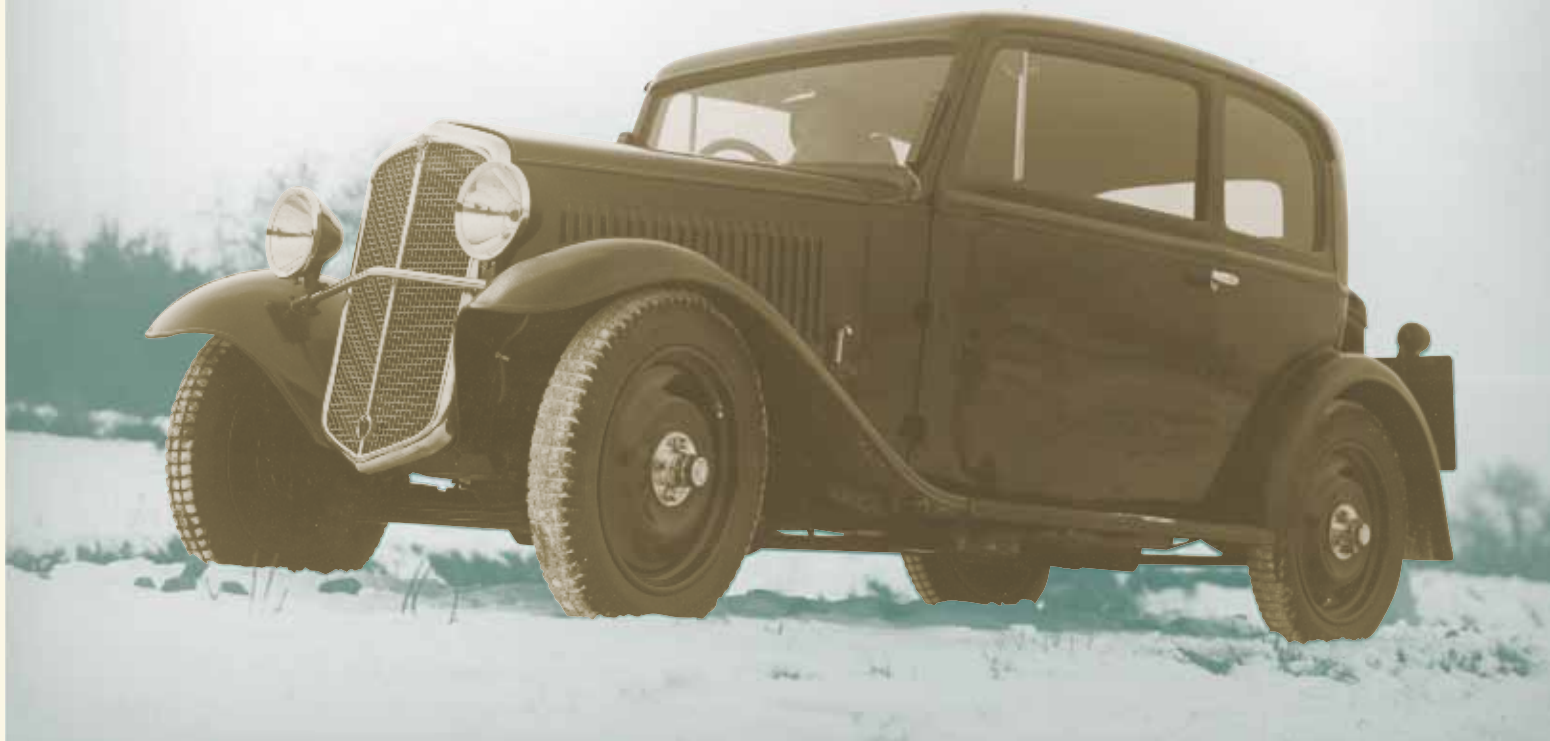
Спустя 6 часов наш экипаж финишировал. И вновь – заправка до «отстрела». После снятия пломбы в наш бак поместилось 13,92 л горючего. Результат – 4,64 л на каждые 100 км пути. Но победа была от нас очень далеко. Чешские участники «гонки» под номером 7 на ŠKODA Fabia с 3-цилиндровым бензиновым моторчиком заняли 1-е место со средним расходом в 2,6 л!

И это были лишь абсолютные значения расхода. По завершении замеров и подсчетов организаторы делили участников по группам и категориям в зависимости от класса автомобиля, его массы, объема мотора и типа используемого топлива. Все результаты умножали на хитрые коэффициенты, и наш экипаж еще долго блуждал по турнирной таблице то вниз, то вверх.

Тем не менее в итоге лидеры так и не сменились, а мы к ним не приблизились. Пришлось вспомнить о декларируемом основном олимпийском принципе: «Главное – не победа, а участие».



РЕВОЛЮЦИОННЫЙ *подход*



Совсем недавно у компании SKODA появилось новое семейство Rapid. Однако не все знают, что это имя уже использовалось много лет назад, а то, самое первое поколение Rapid сыграло важную роль в истории чешской марки

Конец 20-х годов прошлого века стал периодом тяжелого экономического кризиса, охватившего развитые страны всего мира. Резкое падение спроса больно ударило по автомобильным фирмам и всей отрасли в целом. Необходимо было предпринимать радикальные

меры по выходу из создавшегося положения.

Вопреки традициям
Как воздух утопающему компании SKODA была нужна новая недорогая модель, которая смогла бы привлечь покупателей. И такая машина не заставила себя ждать. Весной 1933 года дебютировала модель 420 Standard. Компактная машина оснащалась четырехцилиндровым литровым мотором, в паре с которым работала трехступенчатая «механика». 20-сильного двигателя было вполне достаточно, чтобы обеспечить легкой

машине скорость порядка 85 км ч. Однако главной особенностью малолитражки был вовсе не силовой агрегат, а инновационная конструкция шасси. До этого момента автомобили марки строились на традиционной для того времени лонжеронной раме лестничного типа. Она была простой в изготовлении и обеспечивала необходимую жесткость конструкции. Но, естественно, у нее были и свои недостатки, главным из которых был большой вес и сравнительная недолговечность, вызванная воздействием постоянных нагрузок. Революционным решением стало использование хребтовой рамы, созданной несколькими годами ранее конструктором компании Карлом Хрдличкой. Ему же принадлежит авторство не менее оригинальной задней подвески. Она представляла собой инновационную для SKODA конструкцию с одной поперечной полуэллиптической рессорой и качающимися полуосями. Переднюю балку сохранили неразрезной, но мост крепился с помощью двух четвертьэллиптических рессор. За счет применения хребтовой рамы удалось существенно снизить вес машины: масса шасси составила всего 450 кг, а вместе с кузовом – 750 кг.

Standard и Popular

Первоначально 420 Standard получил аккуратный и непритязательный по своему дизайну двухдверный четырехместный кузов седан. Стоимость новинки была вполне конкурентоспособной – на уровне 30 тысяч крон. В результа-

те только за первый год удалось реализовать более 400 авто. Годом спустя новое семейство пополнила более крупная модель 420 421 Rapid, получившая уже 26-сильный двигатель объемом 1,2 литра и увеличенную колесную базу. Для Rapid подготовили более широкий ассортимент кузовов, включавший помимо 2-дверного седана кабриолет, а также 4-дверный седан. Прибавка 6 «лошадок» позитивно отразилась на динамических характеристиках машины: максимальная скорость выросла до 90 км ч.

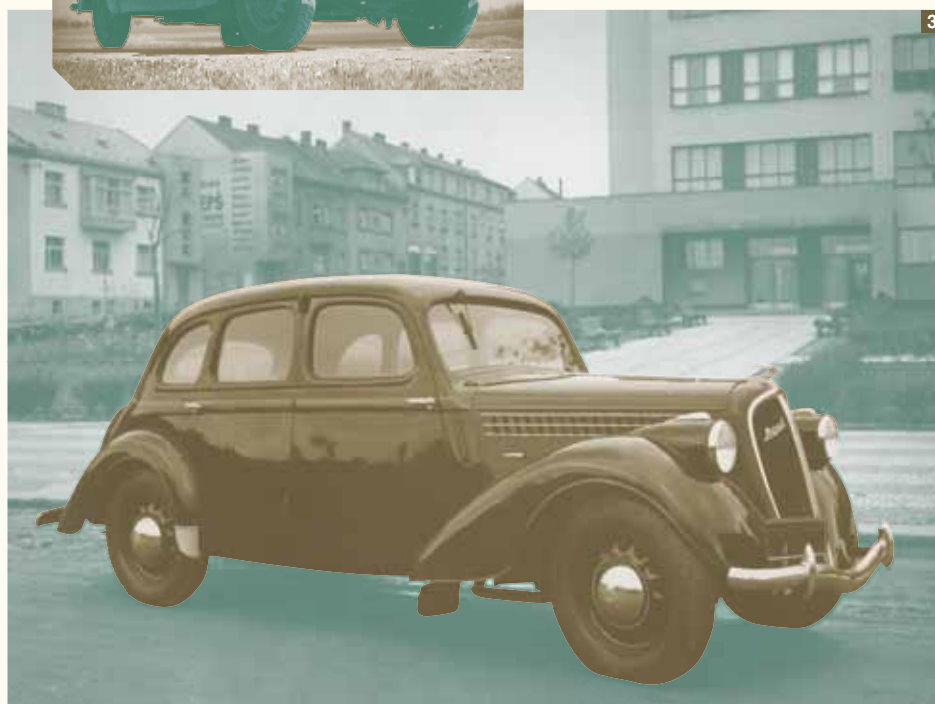
В том же 1934 году дебютировала короткобазная модель 418 Popular. Для нее подготовили новый 18-сильный мотор объемом 903



1. Седан SKODA Rapid 901, 1935-1938 годы

2. Родстер SKODA Rapid образца 1938 года. Выпускался до 1942 г.

3. В те же годы, с 1938 по 1942 годы, седан Rapid выпускался в кузове с индексом 922



«кубиков». Для лучшего распределения массы по осям 3-ступенчатую «механику» переместили назад и объединили в общем корпусе с дифференциалом. Кроме того, изменениям подверглась конструкция рамы и передней подвески. За счет меньших размеров Popular «сбросил в весе» по сравнению с моделью Standard целых 100 кг. В итоге автомобиль с легкостью разгонялся до 80 км/ч, а средний расход топлива составлял порядка 7,0 л на 100 км. Помимо 2-дверного седана Popular предлагался покупателям в исполнении кабриолет и родстер, а для нужд представителей малого бизнеса подготовили развозной фургон. Интересно, что именно Standard, Rapid и Popular первыми среди автомобилей марки SKODA получили помимо цифрового индекса имена собственные.

Слагаемые успеха

В 1935 году SKODA Rapid подвергся очередной модернизации. Автомобиль получил новый 4-цилиндровый двигатель объемом 1,4 л, который развивал 31 л.с. Удачную конструкцию передней

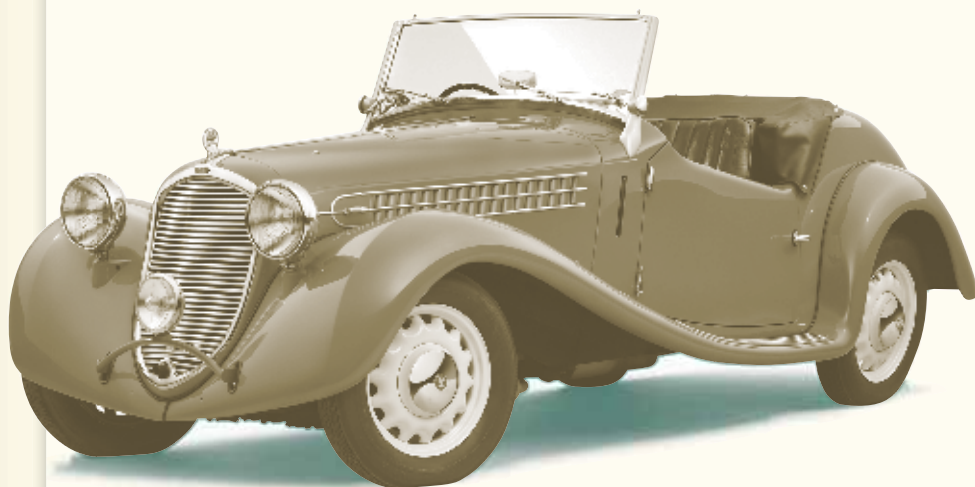
подвески позаимствовали у модели Popular. Расширение передней и задней колеи было призвано улучшить поведение модели на более высоких скоростях. Важной инновацией стало применение в новом Rapid гидравлических тормозов всех колес вместо используемых ранее механических. Помимо популярных 4-цилиндровых Rapid в том же 1935 году увидела свет версия Rapid Six, получившая рядный 2,0-литровый шестицилиндровый двигатель мощностью 50 сил. Автомобиль оснащался исключительно кузовом купе аэродинамической формы с характерным «килем» в задней части. Таких машин было изготовлено всего четыре. Они нашли себя в гонках: в частности, в 1936 году экипаж заводской команды финишировал третьим в своем классе на легендарном «Ралли Монте-Карло», но из-за нелепой случайности гонщиков оштрафовали, отдав им 4 место.

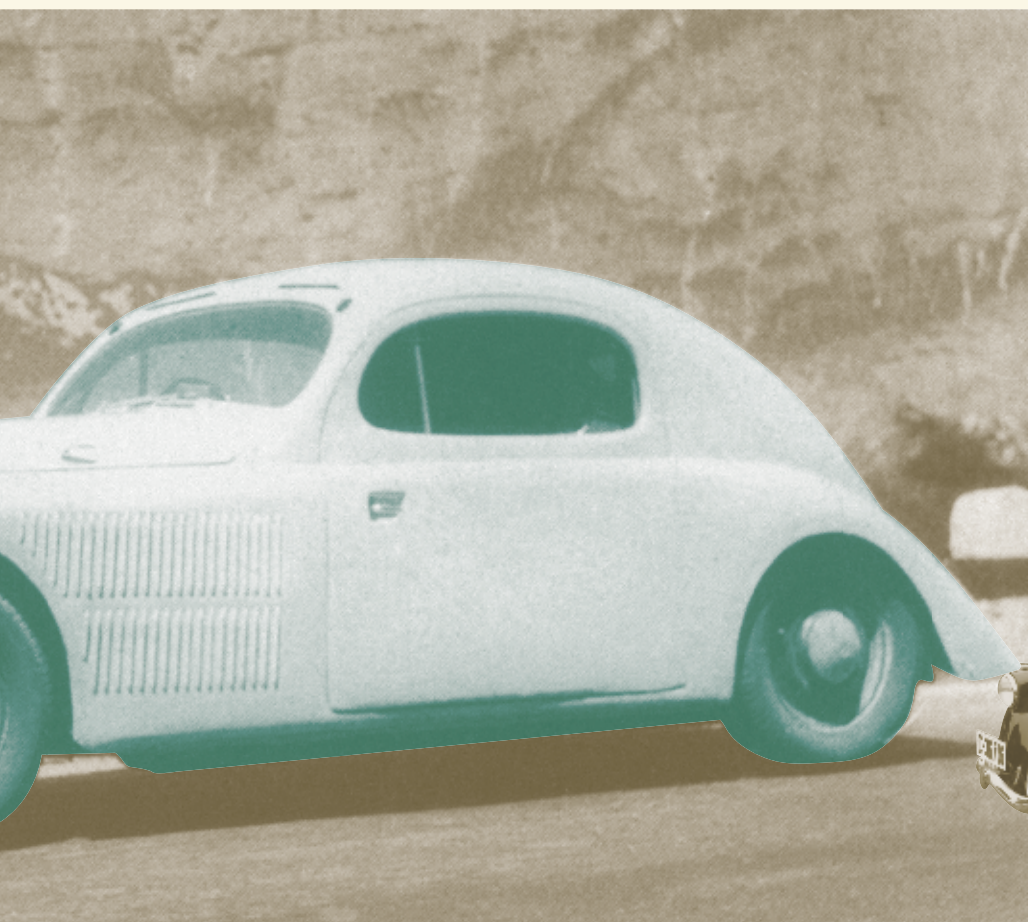
Успеть за 97 дней

Процесс создания конструктивно более совершенных моделей, запущенный в 1934 году, принес

свои плоды. Автомобили SKODA Popular и Rapid завоевали признание покупателей не только в Чехословакии, но и далеко за ее пределами. Компания успешно справилась с последствиями экономического кризиса и существенно потеснила конкурентов. О надежности автомобилей Rapid говорит, например, достаточно курьезный случай, имевший место в 1936 году. Студент-юрист Владимир Штула и три его друга на серийном Rapid отправились в путешествие в Финляндию и за Полярный круг. Там они узнали о гон-

Родстер SKODA Rapid в кузове 901 увидел свет в 1937 году. Но на фото не обычный экземпляр, а выполненный по индивидуальному заказу





ке, которую проводили в Германии по случаю открытия Олимпийских игр в Берлине. Воспользовавшись услугами местного телеграфа, они зарегистрировались в качестве участников гонки и пришли к финишу вторыми в общем зачете, оставив позади 156 претендентов на победу из 22 стран мира. Не менее показательным является кругосветное путешествие Бретислава Прочазки, который на серийном Rapid преодолел 28 тысяч километров за 97 дней.

Завтра была война

В 1938 году пришло время для очередных изменений в конструкции и внешности Rapid. На этот раз свое место под капотом занял новый 1,6-литровый 4-цилиндровый двигатель мощностью

42 «лошадки». Автомобиль вновь прибавил в размерах и массе, а максимальная скорость выросла до 110 км/ч. За период с 1938 по 1942 и с 1945 по 1947 годы было изготовлено более 1800 экземпляров. Помимо этого небольшой партией выпускалась версия Rapid 2200 с 6-цилиндровым 60-сильным мотором и 4-ступенчатой коробкой передач. Всего было собрано 34 седана и кабриолета. В первые послевоенные годы Rapid претерпел существенные внешние изменения: исчезли подножки, фары перекочевали на крылья, появилась более современная облицовка радиатора, крылья и кузов украсили хромированными молдингами. А потом Rapid исчез из ассортимента SKODA – чтобы вернуться в 1984 году.

1. Великолепный SKODA Rapid Six 1935 года

2. Короткобазный SKODA 420 Popular, 1938-1942 гг.

3. Оригинальный Rapid 1935 года: седан имел съемную крышу и легко превращался в кабриолет

ПЕРВЫЙ ОБЪЕДИНЕННЫЙ

Чемпионат Европы по ралли открыл новую страницу своей истории в 2013 году. У этого популярного соревнования сменились организаторы. Они рисковали многим, но все-таки решились пойти на крайне необходимые перемены. Не изменилось лишь одно: на вершине по итогам сезона осталась ŠKODA



В 2012 году на территории Европы проходило два крупных первенства: чемпионат Европы (ERC) и Intercontinental Rally Challenge (IRC). Раскрыткой IRC занимался Eurosport, который за несколько лет очень сильно поднял интерес к своему детищу. Но от этого начал страдать Чемпионат Европы. Чтобы в корне изменить ситуацию, пришлось сделать смелый шаг. А именно – объединить эти две серии, чтобы лучшие гонщики Европы не выбирали из двух вариантов, а сосредоточились на одном. Конечно, в первый год сложно было рассчитывать на то, что популяриность чемпионата Европы

тут же возрастет, но прогресс виден невооруженным взглядом. Первый же этап обновленного чемпионата получился невероятно захватывающим – о большем нельзя было мечтать. Гонка в самом начале января в Альпах всегда была непредсказуемой, и в 2013 году она свой статус не потеряла. На дебютном этапе европейского первенства сильнейшие гонщики попробовали на вкус все коварство зимней трассы: снег, лед, дождь... Ян Копецки, сильнейший представитель ŠKODA, вошел в число претендентов на победу, но, увы, на таких гонках редко все проходит гладко. Увы, но чех поймал прокол и пропустил со-





преимущество, ведь он отменно знал каждый изгиб родной трассы, чем и воспользовался.

В первой половине сезона Копецки посетил еще и гравийный этап на далеких Азорских островах, где вновь стал лучшим. Таким образом, на четырех этапах он потерял минимум очков.

В такой ситуации от чехов требовалось лишь спокойное завершение сезона. И ŠKODA вновь справилась. Для начала надо было выиграть гонку в Румынии, где всегда надежность техники была на первом плане. Ухабистая трасса могла преподнести сюрприз каждому гонщику, поэтому необходимо было, чтобы подвеска выдержала все удары. Такая техника была у Яна Копецки, который поставил всех соперников на колени. А затем он отправился в Чехию, где просто нельзя было не выиграть! Чешские дорожки уникальны, поэтому заграничным гостям всегда сложно на них выступать. В итоге три чеха оказались на подиуме, и два из них – на ŠKODA Fabia S2000. А Копецки благодаря этой победе невероятно приблизился к титулу: у конкурентов, если такие и были, оставались лишь математические шансы сместить чеха с первого места по итогам сезона. Этого не произошло: в Польше Ян стал третьим, а в Хорватии победой оформил завоевание чемпионства.

перников вперед. К счастью, даже этот промах его не подкосил – он пошел в контратаку и опередил Бриана Буффье на полсекунды! Чешский гонщик и его команда блестяще начали сезон, а затем так же его и провели, только уже чуть более спокойно. Нервная схватка на австрийском этапе позволила ŠKODA обрести уверенность в себе. Теперь дуэт Копецки – ŠKODA стал главным ориентиром для всех остальных соперников.

Сначала планы Копецки на сезон не были четко определены, но очень быстро он стал главным претендентом на победу. Когда это произошло, ŠKODA необходимо было лишь обеспечить пилота необходимым количеством этапов. Формат чемпионата Европы позволяет пилотам участвовать не во всех гонках: в итоговый зачет идут четыре лучших результата

в первой половине сезона и еще четыре – во второй. У Яна Копецки езда по асфальту всегда была сильной стороной, чем грех было не воспользоваться. Так, чех не мог не поехать на Канарские

ЧЕМПИОНСТВО КОПЕЦКИ ОФОРМИЛ В ХОРВАТИИ

острова и Корсику, где гонки носили статус легендарных – многие сильные пилоты всегда рады побывать на этих этапах. А вот результаты получились разными: на Канарах чех отпраздновал легкую победу над Крейгом Брином, а на Корсике он проиграл Бриану Буффье. У француза было явное

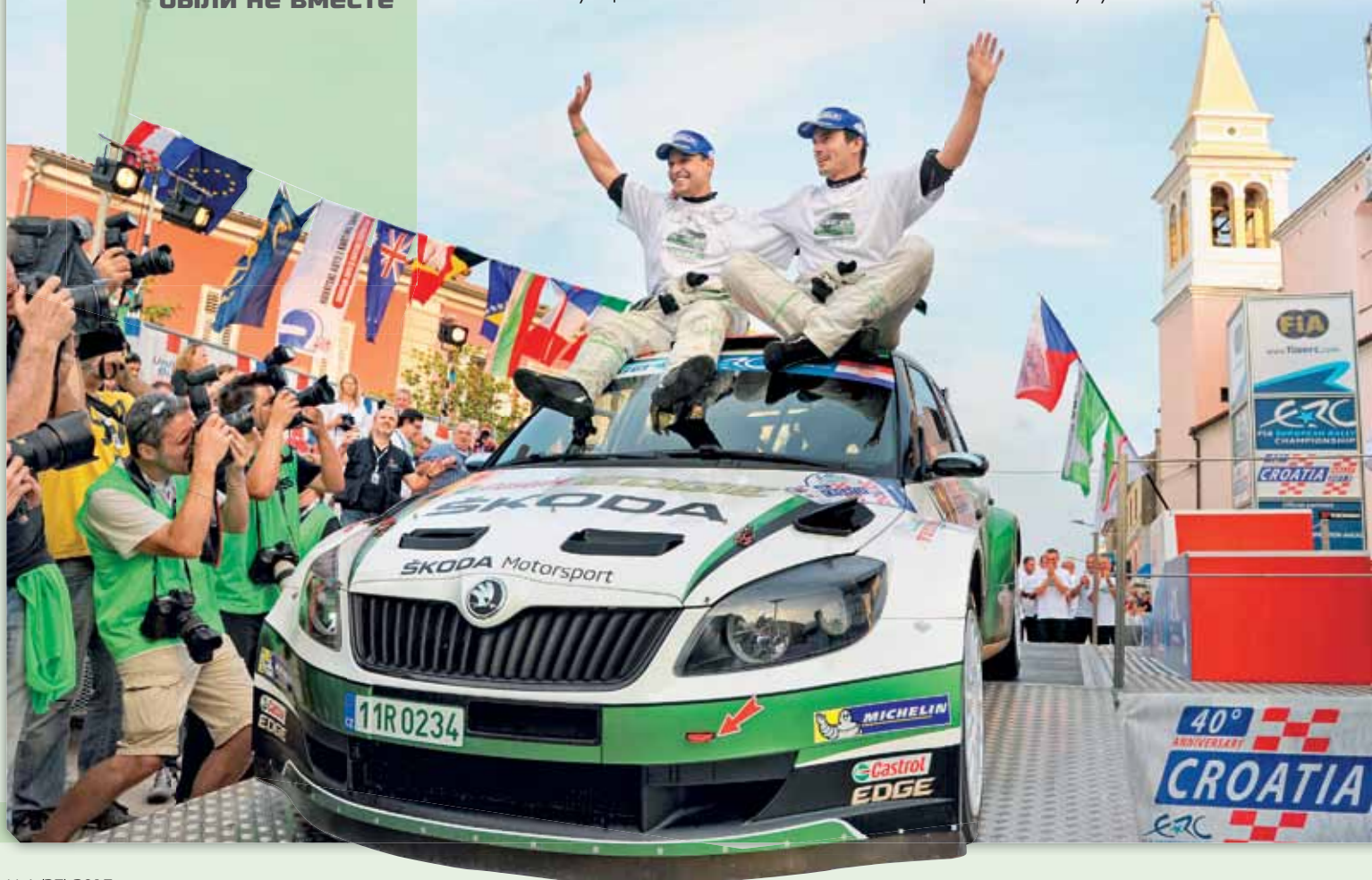


Звездная пара

Сейчас Яна Копецки и команду ŠKODA нельзя представить раздельно. Этот дуэт в последнее время добился громких успехов на европейской арене, и даже не верится, что они когда-то были не вместе

Яна Копецки мы сейчас могли бы и вовсе не видеть в ралли. В конце прошлого века он увлекался кузовными гонками, но все же изменил вектор своего развития. Как бы ни нравилось ему «кольцо», уже тогда было понятно, что на самый высокий уровень в этом виде спорта ему подняться было бы сложно. И Ян нашел иной путь. На высоком уровне в ралли он дебютировал в 2001 году. Тогда ему было лишь 19, опыта за плечами — ни капли. В такой ситуации нельзя было

рассчитывать на хорошие результаты, в ралли очень трудно выстрелить новичку. Чуда не произошло: финиш в глубине протокола, сходы — и ноль очков. Но потенциал у чешского пилота был, чего не могли не заметить спонсоры. Так, уже в 2002 году он получил в свое распоряжение Toyota Corolla WRC. К тому времени японский производитель ушел из ралли, но ряд пилотов продолжили использовать машины в частных командах. Одним из таких гонщиков и стал Копецки, который заметно улучшил свои





показатели. Дела в чемпионате Чехии пошли в гору, а под конец сезона пришел черед и первой победы в национальном первенстве. А затем он пересел на ŠKODA. Сначала попробовал себя за рулем Octavia WRC, а через год ему досталась Fabia WRC. В эти два сезона он обрел не только огромный опыт, но и первые серьезные награды: в 2003 году стал бронзовым призером Чехии, а через год примерил чемпионскую корону. К сожалению, чех вышел на пик карьеры в не самое подходящее время. Сложная финансовая обстановка в ралли отразилась и на ŠKODA. Чешская команда уже готовилась закрывать свою заводскую команду в мировом первенстве, а именно там хотел выступать Ян, так как свою задачу в родном чемпионате он уже выполнил.

Так что Копецки пришлось пережить несколько трудных лет. После чемпионского года он пересаживается на Mitsubishi группы N. На такой машине трудно бороться с быстрой техникой, но все же Ян сумел дважды подняться на подиум. Этого не могли не оценить в основной команде ŠKODA, которая пригласила его на Ралли Богемии в Чехии – там он добыл

единственную победу в году. Уход ŠKODA из чемпионата мира по ралли не остановил Копецки. Чех решает создать частную команду: он покупает Fabia WRC и проводит два сезона в WRC. Даже без заводской поддержки Ян показывает неплохие результаты. Конечно, он был далек от подиума, но дважды финишировал на пятой позиции. Увы, и это не помогло ему получить место в заводской команде WRC, но спасает ситуацию Intercontinental Rally Challenge.

В РАЗРАБОТКЕ ŠKODA S2000 УЧАСТВОВАЛ ЯН КОПЕЦКИ



Многие производители идут туда с техникой класса S2000 – и в 2008 году он вновь стартует в частной команде, но уже на Peugeot 207. Финансовых возможностей чеха надолго не хватает, но теперь на выручку приходит родная команда. ŠKODA начинает разработку Fabia S2000, а над машиной на тренировках работает Ян. Это было начало большого пути. Уже в следующем году они вместе дебютируют в IRC – и завоевывают вице-чемпионство, пропустив вперед лишь опытных соперников из Peugeot. В новой европейской серии Копецки проводит несколько впечатляющих лет. Победы, подиумы, борьба за чемпионство. В самый важный момент ему не хватает совсем немного, чтобы оказаться победителем всего сезона: с 2009 по 2012 год он становится вторым. Правда, в трех последних случаях проигрывает лишь своим напарникам по команде, так что ŠKODA остается у всех на виду. Они построили самую сильную машину в своем классе, которую арендуют множество пилотов по всему миру. И именно Ян приложил руку к первым успехам этого автомобиля. А в 2013 году он наконец-то получает и свою долгожданную награду – чемпионство Европы.

СТРАНА РОМАНТИКИ

Для многих украинцев Чехия и Прага — слова-синонимы. Да, Прага — прекрасный город, но поверьте — Чехия намного более разнообразна и помимо столицы тут есть что посмотреть



КУТНА-ГОРА



Сегодня Кутна-Гора — городок, который находится всего в 60 км от Праги, а в XIII веке он был вторым по богатству в Чешском королевстве. И все благодаря серебряным рудникам, которые тогда давали треть общеевропейской добычи серебра. Истории и легенды, связанные с первой серебряной лихорадкой в Европе, можно узнать в Музее серебра «Градек». Одной из главных достопримечательностей также по праву считается часовня Всех Святых. Интерьер этого храма украшен причудливыми орнаментами,

выполненными из человеческих костей. Удивительный памятник бренности земного и вечности духовного неизменно производит впечатление на туристов и настраивает на философский лад.

ЧЕСКИ КРУМЛОВ

Если вы хотите окунуться в прошлое и откатиться на пару веков назад, отправляйтесь в Чески Крумлов. Свое название, которое переводится как «Кривой луг», он получил из-за изгиба реки Влтавы, на берегу которой и расположен. Центр города практически не изменился с 18 века, что и позволило внести его в список Юнеско как единый архитектурный комплекс. Замок Крумлова, готический собор св. Вита с уникальными фресками, старый театр, центральная площадь с городской ратушей и переплетение улочек с домами разных эпох — все это служит прекрасной декорацией для многочисленных фестивалей. Тут даже не надо напрягать фантазию, просто надевайте средневековый костюм, а город всегда готов включиться в игру с вами. Именно так и происходит в Праздник пятилепестковой розы в июле во время летнего солнцестояния.



КАРЛШТЕЙН

Всего в 28 км от Праги в небольшом населенном пункте Карлштейн, «Карлов камень», располагается замок, который и дал ему название. Он величественно возвышается над крутым берегом реки Бороунка. Построенный Карлом IV, замок одновременно служил и королевской резиденцией, и сокровищницей. История замка переплетается с легендами, и иногда трудно отличить одно от другого. Вам поведают о кровожадной пани, которая собственноручно убила 14 человек, о священнике Вацлаве Хайеке, написавшем Чешскую летопись, о казусном запрете женщинам входить в замок и еще о многом другом. В Карлштейне есть по крайней мере два музея, в которых стоит побывать обязательно, потому что ничего подобного вы не увидите нигде. Это Музей вертепов и Дом часов, где вы поймете, что часы способны не только отсчитывать минуты нашей жизни, но и рассказывать о своих создателях, владельцев, о техническом развитии уходящих эпох. Если вы попадете в Карлштейн в Рождество, то вам повезет отведать испеченный бетлем-вертеп.



ШПИНДЛЕРУВ-МЛИН

Городок расположился в горной местности на севере Чехии в верховьях реки Эльбы, недалеко от польской и немецкой границ. «Млин» — это, понятно, «мельница»: во второй половине 18 века местная мельница принадлежала немецкому хозяину Шпидлеру, отсюда и название местечка. Поселение основали лесорубы, и оно оставалось непримечательным вплоть до середины 19 века, когда начал развиваться туризм. Постепенно Шпидлерув-Млин превратился в центр горнолыжного спорта в Чехии. Благодаря устойчивому снежному покрову сезон катания здесь длится с ноября до начала апреля. Если вы все еще сомневаетесь, просто примите к сведению, что это 25 км ухоженных горнолыжных трасс всех уровней сложности, 3 снежных парка, 5 кресельных и 11 бугельных подъемников, 2 детских парка, U-образная рампа и 85 км беговых трасс. Вы можете взять уроки параглайдинга и парапланеризма или отправиться в альпинистский поход, покорив пару местных вершин!

На Рождество
все вокруг
становится
сказочным
и нарядным,
как в сказке



КУРОРТНЫЙ ТРЕУГОЛЬНИК

КАРЛОВЫ ВАРЫ

О целебных силах природы человеку известно очень давно. Курорты существовали уже в древнейших цивилизациях. Другое дело, что это была прерогатива знати, а общедоступными они стали около ста лет назад.

Курорт Карловы Вары был основан около 1350 года чешским королем и римским императором Карлом IV. Он расположен на западе Чехии, в долине на берегу речушки Тепла. Сегодня любой желающий может приехать сюда, чтобы вместе с целебной водой впитать в себя то особое умиротворение, которое витает и пронизывает все пространство. Вы можете пить минеральную воду или только принимать ванны, купаться в горячих или холодных источниках, а можете не принимать никаких процедур, а просто ходить по улицам, где никто никуда не спешит, и все равно почувствуете, что набираетесь сил и здоровья. Уж такое это место! Вода большинства из 13 источников, благодаря которым и возник курорт, используется в основном для питьевого лечения, а на основе воды из источника Вржидло делаются большинство бальнеологических процедур.



Спа-процедуры в одном из самых известных лечебных курортов мира — что может быть приятнее и полезнее!



МАРИАНСКИЕ ЛАЗНЕ

Второй по величине после Карловых Вар бальнеологический курорт, расположенный в 48 км от него. На его территории находится порядка 40 источников минеральной воды, а в его окрестностях их около 100. Первыми лечебное свойство местной воды заметили монахи расположенного неподалеку от монастыря Тепла, и в 1528 году описали этот феномен. Однако непроходимые леса и болота служили естественной преградой, и только в XVIII столетии начали активно использовать источники в лечебных целях, а с 1818 года Марианские Лазни объявлены

общественным курортом. Приезжая сюда, забудьте о шумных вечеринках и бессистемной еде. Приготовьтесь к тому, что придется жить по режиму, соблюдать диету, назначенную доктором, и как на работу ходить на процедуры. Впрочем, именно за этим и едут в бальнеологические санатории.

Благодаря тому что на маленькой территории сосредоточено много источников с различным химическим составом, это позволяет использовать воду для лечения широкого спектра заболеваний: органов пищеварения, обмена веществ, почек.

ФРАНТИШКОВЫ ЛАЗНЕ

Третий по значению курорт – Франтишковы Лазне. Обладая мощной инфраструктурой со множеством медицинских комплексов, он сохранил очарование провинциального города начала XX столетия. Вам обязательно расскажут о богатых культурных традициях и о том, что в разное время здесь отдыхали и лечились Бетховен, Гете, Шиллер. И даже местные поверья напрямую связаны с чудом исцеления. В историческом центре города есть скульптура мальчика Франтишка. Говорят, что женщина, которая не может стать матерью, должна прикоснуться к этому символу плодородия. В легенде есть доля истины, ведь курорт Франтишковы Лазне специализируется на гинекологических заболева-

ниях и бесплодии. И запомните самое главное: Чехия приветлива, радушна и всегда готова к новым встречам. Ехать туда стоит обязательно, а развлекаться или оздоравливаться – выбирать вам.

Вода из целебного источника поистине творит чудеса!





КАКОЙ АВТОМОБИЛЬ ВАМ ПОДХОДИТ?

Что бы ни говорили скептики, машина — это далеко не только средство передвижения. Просто посчитайте, сколько времени вы проводите каждый день за рулем, и вы поймете, что у каждого из нас есть свой дом на колесах. И если

в этом доме некомфортно, о каком позитивном настроении можно говорить? Так что к выбору автомобиля нужно относиться серьезно. Ну или не очень серьезно — расценивайте наш тест по собственному разумению.

1 Всю неделю вы утром и вечером за рулем, и вот приходит выходной день, и вы снова садитесь в авто. Такси? Об этом не может быть и речи! Что движет вами в этой ситуации?

- A)** Я чувствую себя в своей машине так, как будто не выхожу из дома, тут есть все, что мне нужно, все под рукой. Кроме того, тут найдется место для моей семьи. Ни одного аргумента в пользу такси, не правда ли?
- B)** Всю неделю нужно было ездить по делам, а сейчас самое время покататься и просто получить удовольствие! Это ведь совершенно разные вещи! До встречи на перекрестке!
- B)** Все очень просто: никогда не знаешь, куда выведет кривая активного отдыха — на дискотеку, в лес за грибами или в аэропорт. Чтобы никуда не опоздать и всегда осуществлять свои желания, неплохо, чтобы рядом всегда был надежный товарищ. Железнодорожник.

2 Как часто вы моете машину? Можете ли похвастаться тем, что ваш автомобиль всегда блестит?

- A)** Я приобретаю машину не для того, чтобы ее полировать каждый день. Главное правило — автомобиль для меня, а не я для автомобиля!
- B)** Обязательно! Грязная машина — это как нечищенная обувь. Другими словами, неприглядно.
- B)** Я не только часто мою машину, но и стараюсь следить за ее внешним видом, ремонтом, обновлением деталей. Ой, столько еще обновок нужно купить моей красавице!

3 Двумя словами опишите, какая должна быть машина, чтобы вы ее с радостью назвали своей:

- A)** Большой и удобной.

- B)** Модной и новой.
- B)** Спортивной и навороченной.

4 На что первое вы обращаете внимание, рассматривая вариант покупки новой машины?

- A)** На расход топлива. Машина просто обязана быть экономичной, ведь я собираюсь доехать «до Луны и обратно».
- B)** На свои ощущения. Автомобиль должен сразу покорить мое сердце!
- B)** За сколько секунд разгоняется до сотни. А что? Это для меня очень важно!

5 Как часто за рулем вашего авто может оказаться другой водитель?

- A)** Нормальная практика, так легче преодолевать большие расстояния в путешествиях. Ничего не имею против.
- B)** Чужак за рулем моего авто? Не бывает этому!
- B)** Да никто сам не захочет садиться за руль моего «космического аппарата».

6 Вы мечтаете о новой машине?

- A)** Меня и моя вполне устраивает!
- B)** Новая машина — не мечта, а цель.
- B)** Зачем мечтать, я в процессе создания своей эксклюзивной модели.

7 Выбирая автомобиль, будете ли вы считать, что размер имеет значение?

- A)** Конечно, чем вместительнее машина, тем больше она мне подходит.
- B)** Да, но это не значит, что мне нужен самовал. Машина должна быть прежде всего стильной.
- B)** Главное, чтобы мощный двигатель помещался под капотом, в остальном авто может быть любого размера.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Где-то за городом очень недорого нужно купить автомобиль!

Вам подойдет надежная семейная машина: универсал с большим багажником и желательным дополнительным рядом сидений. Ваше авто должно быть вместительным, но при этом экономичным. Вы можете приобрести даже б/у машину, самое главное — хорошенько проверить техническое состояние: ваш железный конь призван стать надежным спутником и в поездках на работу, и в вылазках на выходные, и в путешествиях. Цвет: черный, белый или серебристый, чаще всего именно в этой гамме реально сойтись во мнениях со всеми членами семьи, ведь ваш новый транспорт вам нужен, чтобы сделать жизнь ваших близких чуть удобней, комфортней и интересней!

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Руки у руля авто-корабля

Ваша машина — это аксессуар, показатель стиля, социального положения, да и отчасти вашего характера. Мощные, большие, модные тачки — ваши лучшие друзья. Вам подойдет крупный кроссовер. С одной стороны, это яркая жемчужина в ожерелье городских дорог, с другой — надежный товарищ на легком бездорожье. И не стоит расстраиваться, если сейчас о такой машине вы можете только мечтать! В один прекрасный день стильная, красивая, блестящая, новая машина — автомобиль вашей мечты — непременно появится в вашем гараже. Надо только выучиться ждать и не предавать свою мечту.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ С

Тачка «на прокачку»

Какая бы машина сейчас ни стояла у вашего подъезда (пусть даже с самыми современными техническими характеристиками), вы знаете, что тюнинг лишним не бывает. «Нет предела совершенству!» — ваш автомобильный девиз! Вам подойдет практически любое авто, в котором есть сила, мощь, если хотите, резвый характер. А вы уже с любовью и заботой превратите авто-красавицу в одну единственную в своей роде. И вперед на дорогу — собирать восхищенные взгляды!



Новий ŠKODA Superb
За межами звичайного
простору та комфорту.
Від 220 965* грн.

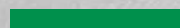


Оновлений ŠKODA Superb – за межами звичайного!
Це втілення новітніх технологій та нових поглядів на простір та
комфорт, на стиль та статус.

* Ціна зазначена станом на 25 листопада 2013 року. Постачальник залишає за собою право в будь-який час змінити ціну без попереднього повідомлення. Детальна інформація про актуальні ціни на автомобілі ŠKODA на сайті eurocar.com.ua

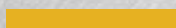


Двигун працює як новий



Mobil 1
0W-20

Покращена
економія
пального,
перевищує
вимоги ACEA
A1/B1 і ILSAC
GF-5



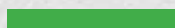
Mobil 1
0W-40

Двигун працює
як новий за
будь-яких умов



Mobil 1 x1
5W-30

Двигун працює
як новий



Mobil 1
ESP Formula
5W-30

Захищає
каталітичні
нейтралізатори
бензинових
двигунів та
сажові фільтри
дизельних
двигунів.



Mobil 1
5W-50

Двигун працює
як новий



Mobil 1
10W-60

Мобілі 1 10W-60
Розроблено
для
автомобілів
із великим
пробігом
(150 000 + км)

www.mobil1.com.ua

Світовий лідер серед синтетичних моторних масел

Mobil 1™