



ŠKODA Style

№1 (26) 2014

**Автомобиль года
в Украине — 2014**
ŠKODA Octavia



В поисках Yeti

Там, на неведомых дорожках, следы невиданных машин

Лучшая в классе

ŠKODA S2000. Модель, которая спасла чемпионат Европы

На второй взгляд

Два мнения о ŠKODA Rapid: определяемся с целевой аудиторией

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ДИВОВИЖНА. ЩОДНЯ.



Нова ŠKODA Octavia.

«Гаряча» інформаційна лінія: **0 800 500 023**

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

Мечта осуществима

Что такое «Автомобиль года»? Какими критериями руководствуются члены жюри, отдавая свои голоса за ту или иную модель? Кто-то уверен, что таким образом люди выбирают свой «Автомобиль мечты», иные считают, что в таком выборе надо исходить из соображений практичности, оценивать не только автомобиль, но и его цену, перспективы обслуживания и прочее. Но украинский конкурс этого года примирил адептов обоих направлений. Ведь ŠKODA Octavia – это и есть автомобиль мечты украинцев: добротный надежный авто-

мобиль, просторный и вместительный, в то же время обладающий выразительным дизайном и напичканный современными технологиями. С другой стороны, автомобиль имеет вполне адекватную цену, переводящую его из разряда просто мечты в категорию мечты осуществимой, не пугает стоимостью обслуживания и не требует к себе особо трепетного отношения. О том, как Octavia стала «Автомобилем года в Украине – 2014», тестдрайв автомобиля-мечты и много другой информации о мире ŠKODA – в этом номере ŠKODA Style.

Шкода Стайл
№ 1 (26), апрель 2014

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, Максим
Банасевич, Дмитрий Левчук, Лариса
Мицанчук, Евгений Гудуцан

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

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

Отпечатано в типографии ООО
«Олби-принт», тираж 7 000 экз.,
заказ №391

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. Стил,
оформление, дизайн и все содержание
являются объектом авторского права
ООО «Еврокар» и охраняются законом.
Переписка или иное их использование
без письменного разрешения редакции
не допускается и влечет за собой
ответственность, предусмотренную
законодательством.

16



42

6 НОВОСТИ

Семь занимательных фактов о ŠKODA и не только

8 НИКАКОГО ДИССОНАНСА

ŠKODA Octavia RS – уже в Украине!

10 И КОЖА ДЫШИТ!

Тест-драйв «Автомобиля года в Украине – 2014»: такие звания просто так не даются!

16 ИГРОК НА ДВА ПОЛЯ

Делятся ли автомобили на мужские и женские? Мы попробовали сравнить два мнения о ŠKODA Rapid: будут ли они отличаться?

20 ЛЮБЯТ ВЗРОСЛЫЕ И ДЕТИ

ŠKODA Yeti. Секрет успеха, или Как понравиться всем без исключения

36



46



40

24 БОЛЬШЕГО НЕ НАДО!

Откровения владельца, сменившего VW Passat на ŠKODA Fabia

26 В ПОИСКАХ УЕТИ: ВСЕ НА КВЕСТ!

ŠKODA Yeti нового поколения стартует в Украине. И надо признать, стартует красиво

28 ДЕСЯТКА ЛУЧШИХ: ОЧНАЯ СТАВКА

На финишной прямой: Топ-10 украинского автомобильного рынка в 2014 году

30 АВТОМОБИЛЬ ГОДА В УКРАИНЕ – 2014

Выстрел дуплетом: ŠKODA уходит в отрыв

32 ЭКСПЕРТ

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

34 ГДЕ ВЫГОДНЕЕ

Сервисные станции ŠKODA в столице

36 RAPID ВОЗВРАЩАЕТСЯ

Вторая часть истории о модели Rapid

40 ЛУЧШАЯ В КЛАССЕ

ŠKODA Fabia S200. Модель, которая изменила мир ралли

42 ИХ ПОМЕНЯЛИ МЕСТАМИ

Неожиданный финт ŠKODA в автоспорте

45 ЛУЧШИЕ ГАДЖЕТЫ ЭТОГО СЕЗОНА**46 ЗАКАРПАТСКИЙ КАЛЕЙДОСКОП**

Там, где рождаются ŠKODA

50 ЧТО О ВАС РАССКАЖЕТ ВАШЕ АВТО?

ЗА КАЖДЫЙ ПРОДАННЫЙ В ЧЕХИИ АВТОМОБИЛЬ ŠKODA высаживает дерево



■ 59 674 – ровно столько автомобилей ŠKODA было продано в Чехии в 2012 году. Именно столько деревьев было посажено производителем в 2013-м в рамках программы по защите окружающей среды. Массовые посадки имели место в окрестностях Млада-Болеслава и в Квасинах, в которых расположены предприятия компании. Всего же в рамках программы с условным названием «Купил ŠKODA – посадил дерево» было высажено более 423 тыс. деревьев. А это уже настоящий лес.

**ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ
ŠKODA В УКРАИНЕ
И В МИРЕ**

Производству ŠKODA в Украине – 12 лет

■ Технический запуск первой линии автосборочного предприятия компании «Еврокар» в закарпатском Соломоново состоялся 19 декабря 2001 г., а уже 15 марта 2002 г. «Еврокар» начал серийное производство автомобилей ŠKODA. В 2006 г. состоялось открытие второй очереди проекта – нового монтажного цеха. В ноябре 2011 г. на сварочном производстве была изготовлена пилотная партия кузовов, а в декабре 2011 года состоялся технический запуск нового лакокрасочного производства. Сегодня производственные мощности рассчитаны на 50 тыс. машин.



Премьеры ŠKODA в Женеве: будущее и настоящее

Н а Женевской автомобильной выставке, которая прошла с 4 по 16 марта 2014 года, состоялась премьера новейшего чешского концепт-кара VisionC. Данный автомобиль в первую очередь является скульптурной композицией, результатом поиска новых форм самовыражения дизайнеров компании. Тип кузова обозначен как пятидверное купе – всего два слова, а какая интрига! Интересно,

что идеологически концепт ближе к Octavia, но по предварительной информации так будет выглядеть... новый Superb. Подробнее о VisionC мы расскажем в нашем следующем номере, как, впрочем, и о других моделях ŠKODA в Женеве – полноприводном универсале Octavia Scout, первом в истории фирмы автомобиле с предустановленным ГБО, а также нескольких спецмодификациях текущих моделей.

Четыре редчайшие классические ŠKODA показали на ретровыставке

■ На парижской выставке «Ретроавтомобиль», которая прошла в конце этой зимы, были показаны четыре классические ŠKODA. Старейший образец – кабриолет Laurin&Klement 210 1924 года выпуска, построенный по заказу чехословацкого министерства обороны. Стремительная

ŠKODA 935 1935 года уникальна во всех смыслах, ибо осталась единственной в своем роде. На этом фоне модели Superb 4000 (1940 год) и Felicia (1960 год) уже не кажутся чем-то необычным, однако, вне всякого сомнения, будут интересны любителям классики.



ПРОИЗВОДСТВО ŠKODA YETI НАЛАЖЕНО В КИТАЕ

■ Компания Shanghai Volkswagen уже производит модели Fabia, Octavia и Superb, а в ноябре прошлого года заботливые клешни китайских конвейерных роботов приступили к сборке пережившего недавнюю модернизацию кроссовера Yeti. На очереди новая Octavia и Rapid Spaceback.

Китайский Yeti практически ничем не отличается от европейского, предлагается в сугубо городской модификации и в версии Outdoor, оснащается современными двигателями линейки VW и некоторыми полезными опциями, например камерой заднего вида. Следует отметить, что ŠKODA в Китае пользуется неплохим спросом: в 2013 году было продано около 200 тыс. автомобилей, что составляет четверть продаж на мировом рынке.

ДЛЯ БЕЗДОРОЖЬЯ. ЛЕГКОГО!

■ В Чехии представлен обновленный универсал ŠKODA Superb Outdoor, который прошел рестайлинг последним во всей линейке Superb. По заверениям производителя, автомобиль предназначен для легкого бездорожья. Клиренс у него, как и раньше, не увеличен, и вся «подготовка» сводится к защитным пластиковым накладкам

на кузове. В ЕС за пакет Outdoor просят 1695 евро. Поставки спецверсии в Украину на данный момент не планируются.



ПРОДАЖИ ŠKODA В ФЕВРАЛЕ СНОВА ВЫРОСЛИ

■ Январь текущего года для ŠKODA стал рекордным: его в компании называют не иначе как «лучшим январем в истории бренда». По сравнению с аналогичным периодом 2013 года, тоже, кстати, очень успешным, в январе 2014 года продажи ŠKODA в мире

выросли на 16,5 %, своих покупателей нашли 80 900 автомобилей. По оценкам производителя, основным фактором роста стала новая Octavia, продажи которой в Западной Европе выросли на 40 %. Но мало того, за взрывным январем последовал весьма уве-

ренный февраль: снова прирост продаж на 4,6 %, а в Европе предпочтение бренду ŠKODA отдали на 16 % больше покупателей, чем в феврале 2013 года. На протяжении последнего полугодия продажи ŠKODA в мире растут ежемесячно: тенденция, однако!



ŠKODA Octavia RS

НИКАКОГО ДИССО



Этот автомобиль способен примирить непримиримые вещи: внутренний мир мужчины, в котором он навсегда остается мальчишкой, и строгий внешний образ отца семейства и убежденного прагматика. И вот – главная новость: гармония и уравновешенность компанией «Еврокар» оценены в весьма лояльные суммы. Продажи ŠKODA

Octavia RS на украинском рынке стартовали в марте 2014 года, но цены были озвучены в феврале и порадовали любителей драйва: седан в исполнении RS с двухлитровым бензиновым мотором мощностью 220 л.с. и механической коробкой передач оценен в 405 212* грн. Такой же автомобиль с коробкой DSG оценен в 429 425* грн. То есть разница с обычным 180-сильным седаном



1



2



3

1. Спортивные сиденья с хорошо выраженной боковой поддержкой и интегрированными подголовниками – главный козырь салона RS
2. Спидометр размечен до 280 км/час, и это совсем небольшой запас: по паспорту Octavia RS разгоняется до 248 км/час
3. Литые диски нового дизайна могут быть 17- и 18-дюймовыми

НАНСА

в оснащении Elegance – около 40 тыс. грн., а ведь эти версии отличает не только мощность

моторов. Вторая хорошая новость: помимо седана в Украине представлен и универсал RS – люби-

телям эпатажа вместительный болид обойдется в 420 659* грн. с механической коробкой передач и в 444 861* грн. – с «роботом» DSG. Но есть и небольшая ложка дегтя: вопреки прогнозам, дизельные «эрэски» нам пока не достались. Будем надеяться, это временное ограничение и вскоре украинские покупатели получат доступ к полному спектру самых интересных версий ŠKODA Octavia.

Комплектация

ESC, четыре подушки безопасности, датчики давления в шинах, биксеноновые фары с AFS с интегрированными омывателями, дневные ходовые огни, передние противотуманки, 3-спицевый спортивный кожаный руль, мультимедийный центр Volero, 8 динамиков, передний центральный подлокотник Jumbo Box, двутонный сигнал, обогрев передних сидений, круиз-контроль, двухзонная система кондиционирования с датчиком влажности, набор сеток Net Program, колесные диски DORADO 7.5Jx17", двойная выхлопная труба спортивного дизайна, спортивная подвеска, задний спойлер, красные тормозные суппорты, логотипы RS, обивка – кожа/ткань с логотипами RS, стальные накладки на педали, дверные пороги RS, пакет Chrome.



ŠKODA Octavia И КОЖА



Первая Octavia была, прямо скажем, чересчур облегающей. Вторая – как правильно сшитый костюм, не тесный, но и без пузырящихся складок. А вот третья... Это уже не костюм. Это такой, знаете, свитер – теплый, удобный и просторный. Называется «гольф».

ДЫШИТ!

Казалось бы, седан, но лифтбек. Полноценная дверь сзади облегчает погрузочные работы



Настороженный взгляд, готовность к действию. Сумрачный чешский дизайн в новой интерпретации: «Всем выйти из сумрака!»



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



ричем гольф на пару размеров больше, чем предложил бы продавец одежды. Именно такое сравнение приходит в голову, стоит только заглянуть в салон новой Octavia. Как известно, в ее основе лежит та же модульная платформа MQB, которую уже разделили VW Golf и Seat Leon. В каком-то смысле можно сказать, что эта тройка является друг другу ближайшими родственниками, но есть нюанс: Octavia – самая крупная и просторная в семействе.

По размерам колесной базы чешская модель на 43 мм превосходит эталонный немецкий Golf. Четыре сантиметра – казалось бы, не о чем говорить, но это именно тот недостающий гандикап, позволяющий пассажирам заднего дивана растянуться в позах высокой степени расслабленности. Так что в концептуальном плане Octavia скорее напоминает седан Jetta, нежели соплатформенников: этакий переросток гольф-класса, рассчитанный на покупателей с консервативными вкусами. Отсюда же ментальная установка, согласно

ŠKODA Octavia

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	лифтбек/5/5
● Длина/ширина/высота/база, мм	4659/1814/1461/2686
● Дорожный просвет, мм	140
● Снаряженная масса, кг	1265
● Объем багажника, л	590/1580
● Тип двигателя	бензин, R4, турбо
● Рабочий объем, см³	1395
● Макс. мощность, л.с. (об/мин)	140 (4500)
● Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1500-3500)
● Трансмиссия	6-ст., DSG
● Тип привода	передний
● Максимальная скорость, км/ч	215
● Время разгона 0-100 км/ч, с	8,5
● Расход топлива, л/100 км	4,9/5,4/6,5
● Розничная цена, грн.	319 819*



1



2



3



4

1. Интерьер Octavia строг, но элегантен
2. Салон со всеми удобствами...
3. ...И с массой отделений для мелочей
4. Именно таким и должен быть автомобиль XXI века

которой багажник должен быть не большим – огромным. И здесь конкурентам крыть нечем, ибо 590 литров нечасто встречаются даже классом выше! У «гольфа», к слову, всего 380 литров. Все это, конечно, здорово, скажет нам бывалый скептик, но, если бы размеры имели решающее значение, рафик (тот, который советский) был бы вне конкуренции. Но разве собрала бы Octavia столько призов в разных странах, если бы все ее преимущества ограничивались большими размерами? Забудем на минутку

о багажнике и детской площадке на заднем ряду, познакомимся с машиной поближе. Салон по-немецки строг, где-то даже готичен, но радует мягкими отделочными материалами и высоким качеством сборки. Передние кресла жестковаты, но удобны, с развитой боковой поддержкой, которая ох как пригодится, лишь только вам захочется как следует отжечь. Диапазон регулировок позволяет устроиться за рулем даже очень рослым водителям. В салоне – необходимый функциональный набор вроде подстаканников,

емкостей для бутылок, крючков для верхней одежды etc. Небогато, но в наше непростое время производитель вынужден экономить. На этом фоне два потолочных плафона выглядят приятным бонусом к большой покупке. Наш тестовый автомобиль оснащен современным 1,4-литровым бензиновым турбомотором линейки TSI, который развивает 140 л.с. и 250 Ньютон-метров крутящего момента. Вполне достойные показатели, однако в случае с Octavia есть еще две цифры, на которые следует обратить внимание всяко-

му любителю быстрой езды: 7 передач чудо-коробки DSG и всего 1250 килограмм снаряженной массы автомобиля. Сведенные вместе, эти цифры являются подлинной, непререкаемой гарантией высоких динамических характеристик. Даже утопленная наполовину педаль акселератора способна вызвать небольшую пробуксовку во время старта. Octavia мгновенно срывается с места, набирая скорость без пафосного рычания выхлопных труб. Создается иллюзия легкости каждого усилия, предпринимаемого машиной. Восторги по поводу мгновенного срабатывания коробки, пожалуй, неуместны – за последнее время в преимуществах преселективных роботов смогли убедиться десятки, если не сотни тысяч людей по всем миру. Где-то после 100 км/ч ускорение уже не сопровождается ощутимыми перегрузками, но стрелка спидометра, практически не меняя темпа, переваливает за экватор и ползет

Динамика

ДЕШЕВО И БЫСТРО

■ За прошедшее десятилетие ведущими автопроизводителями была предпринята успешная попытка совместить несовместимое – скорость и экономию топлива. В результате Octavia, обладая динамикой 2,5-литрового атмосферника, потребляет бензина на уровне чалых малолитражек 10-летней давности.

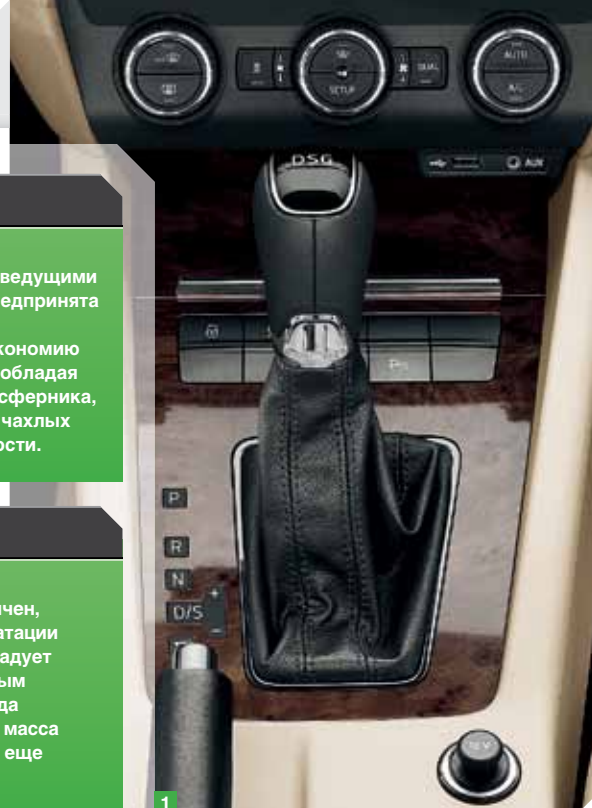
Интерьер

ПРАКТИЧНО И СЕРДИТО

■ Салон Octavia строг и лаконичен, но это только имидж. В эксплуатации автомобиль очень практичен, радует вниманием к деталям и отменным качеством исполнения. Есть куда положить телефон и воду, есть масса свободного пространства. Чего еще желать-то?

дальше. Удивительно, но где-то до 120 км/ч в салоне царит полная тишина: не слышно мотора, не докучают аэродинамические шумы. Далее, с набором скорости, мотор по-прежнему не дает о себе знать,

а шум набегающего потока воздуха лишь ненавязчиво намекает: «А вы не забыли о скоростном режиме?» Нет, мы просто иногда забываем, что удовольствие за рулем можно получить и не



1



2

1. 7-ступенчатый робот DSG здорово помогает экономить топливо
2. Огромный багажник будет еще больше, если пожертвовать задними местами
3. ŠKODA давно нашла свой путь в дизайне, и приятно, что общая концепция Octavia сохраняется из поколения в поколение
4. Внимание к мелочам – большой плюс ŠKODA



3

разгоняясь до первой космической. Характер всякой машины раскрывается в повороте, и, если бы нам понадобилось вложить в одно слово все, что мы думаем об «Октавии», это слово было бы «провокационная». Небольшой вес и спортивные настройки подвески, может, и не превращают пассажирский автомобиль в натуральный карт, но однозначно добавляют азарта. ŠKODA ввинчивается в вираж и, если не давить на газ совершенно бездумно, способна поддерживать высокое поперечное ускорение без сноса передней оси. При внезапной переставке машина не теряет управляемости и, повинаясь воле водителя, едет ровно туда, куда ей указывает рулевое. Сам руль оказался острым, но без излишне нервующей обратной связи – электроусилитель настроен так, чтобы каждая трещина в асфальте не рвала руль из рук, но при этом никакой искусственности

в рулении нет. Настройка тормозов адекватная, лишь иногда на дотормаживании машина может клюнуть носом – это «робот» перешел на пониженную передачу. Хочется контролировать процессы единолично – можно заказать версию с механической КПП.

Разумеется, ваши пассажиры вряд ли оценят динамические возможности автомобиля. К счастью для них, инженеры позаботились о том, чтобы высокие поперечные ускорения достигались не в ущерб комфорту ходовой. Да, на наших ямах она жестковата, но кто проедет по весеннему Киеву аки по суху? Глубокие дыры в асфальте необходимо объезжать, нужно или перекачаться на минимальной скорости, зато средние и мелкие неровности подвеска позволяет игнорировать. А благодаря простой конструкции (спереди – макферсон, сзади – скручиваемая балка) стоимость ремонта не достигнет заоблачных высот.

Топ-версии Octavia оснащаются задней многорычажкой – в наших условиях это довольно спорное преимущество.

И напоследок о главном. То есть о расходе. Имеем бензиновый автомобиль, разгоняющийся до 100 км/ч за 8,5 секунд. Семь литров на сотню? Может, чуть больше? Внимание, правильный ответ: по паспорту расход нашей Octavia в городском цикле составляет 6,4 л/100 км. Но и это не вся правда, потому что за все время теста и даже с учетом стояния в пробке у нас не получилось добиться больше чем 6,1 л/100 км! Если без пробок, 140-сильный автомобиль удовлетворится пятью литрами ровно, а за городом и того меньше. Это едва ли не первый раз в нашей практике, когда заявленные цифры расхода оказываются завышенными. Только не скупитесь на качественное топливо – и получите бензиновый автомобиль со всеми повадками дизельного, при этом дешевле, тише и комфортнее.



Мы решили исследовать феномен деления машин на женские и мужские. И случайно нашли «универсального солдата», который способен удовлетворить всех!

ŠKODA RAPID

ИГРОК НА ДВА



Евгений
Гудущан

редактор журнала
«Автомир»



Лариса
Мищанчук

выпускающий
редактор журнала
«Автомир»

Использовать по назначению

Škoda Rapid – автомобиль, до которого нужно дорасти, созреть морально и духовно. Нужно четко понимать, какие задачи будут ставиться перед ним ежедневно. Если цели просты и прагматичны: будничная маршрутная работа – дом, выходные за городом и несколько дальних путешествий в год, то лучший вариант найти сложно. Подтверждают это и результаты продаж. За прошлый год было реализовано более трех с половиной тысяч автомобилей.

Это один из лучших показателей в классе. Симпатии соотечественников объясняются все той же прагматичностью. Внешне Rapid не уступает по солидности многим седанам, хотя он по своей сути является лифтбеком, предоставляющим поистине гигантские возможности в плане практичности. Радует и ценовое позиционирование – Rapid выглядит дороже, чем стоит. Да и терять в цене он будет медленнее «одноклассников».





Между двумя категориями

Появление в модельной линейке машины, которая и по размеру, и по идеологии занимает место аккурат между двумя существующими, – шаг, который вызвал много вопросов у скептиков. Будет ли такое «половинчатое» решение иметь успех? Не станет ли дерзкий новичок отбирать аудиторию у соседей? У Rapid, на наш взгляд, нашлись ответы на все скопом: выверенная до деталей, строгая без баловства, сбалансированная

машина. Его предназначение – стать своего рода точкой отсчета в системе координат качества для компактного класса. Для этого инженеры и маркетологи постоянно вынуждены использовать все свои возможности на полную катушку. Потому что сделать в этой категории автомобиль, удовлетворяющий все более изощренным требованиям рынка, – сложно. А не вывалиться за рамки доступной стоимости – еще сложнее.



1. Узнаете этот интерьер? Вот-вот, все знакомо, привычно, понятно
2. Внимание к деталям – конек ŠKODA
3. Черно-белая гамма – это стильно
4. 5-ступенчатая МКП – единственный доступный вариант с дизельным мотором



1



2

1. Эта машина умеет подарить улыбку...
2. ...и на заправку заезжать часто не нужно!

Со всеми удобствами



Голая цифра, характеризующая объем багажника в литрах, мало о чем говорит: преимущества в виде удобного доступа, возможностей трансформации и прочих приятных мелочей – полочек, крючков и сеток – ставят Rapid в привилегированное положение в сравнении с конкурентами. В таком же положении и пассажиры заднего ряда – места им отведено очень много. Пожаловаться они могут разве что на отсутствие подлокотника. Эргоно-

мичность водительского места можно считать эталонной для машин этого ценового сегмента. Тут все на своих местах, усилия на рычажках, кнопках и переключателях четко выверены. Ощущение дежавю не покидает ни на секунду – родство с другими моделями концерна мелькает в каждой детали. Строгий, в меру консервативный дизайн интерьера и приятные на ощупь материалы отделки салона подчеркивают лучшие традиции концерна.

Выше головы не прыгнешь?



Внутренний мир Rapid обладает крайне весомым плюсом – в салоне намного просторнее, чем кажется снаружи. Второй ряд вмещает трех пассажиров без напряжения. Двое детей в детских автокреслах запросто примут в соседях еще и бабушку. Трансмиссионный тоннель на полу, конечно, доставляет определенные неудобства, но во имя простора в коленях, плечах и над головой этим можно пренебречь. Водителю

тоже повезло: цепкое удобное кресло, эргономика и обзорность. Все есть! А что же недостатки? Нашлись и они: у Rapid непривычно мало по современным меркам привлекающих внимание фишек: все сделано максимально просто. Отнюдь не в ущерб функциональности, конструкторам не пришлось идти на какие-то компромиссные решения, просто хотелось бы чего-то более яркого и броского.



1. Этот тип кузова выглядит как седан, а внутри – почти универсал
2. Дизельный двигатель объемом 1,6 л, на наш взгляд, самый интересный в линейке



Приоритет экономии



Дизельный мотор доступен во всех комплектациях, и это несомненный плюс. Минус в том, что он дороже своих бензиновых «коллег» и работает только в паре с механической коробкой. Но при нынешних ценах на топливо и тенденции к их повышению покупка дизеля – очень разумный шаг. Кроме того, он дает больше комфорта и уверенности. Солидный крутящий момент доступен чуть ли не с холостых оборотов. Автомобиль уверенно ускоряется,

несмотря на показания тахометра. Полка эффективной отдачи ровная и довольно длинная, практически до четырех тысяч оборотов. Механическая коробка радуется четкостью и избирательностью переключений. Чувствуется, что при подборе передаточных чисел инженеры руководствовались показателями экономичности. И у них все получилось отлично – заставить Rapid сжигать больше шести литров на «сотню» практически невозможно.

Дизельное удовольствие



Двигатель 1.6 TDI – обновленный в линейке. Европа без ума от малокубатурных эффективных моторов, и нам бы тоже хорошо не отставать. Но... Процентное соотношение в списке предложений в украинском прайсе говорит само за себя: три варианта бензиновых агрегатов и только один – дизельный. Но на наш взгляд, и одного этого мотора достаточно, чтобы составить представление о возможностях современного высокотехно-

логичного дизеля. Всем хорош наш новый знакомец: расход просто сказочный, с 1500 об/мин в работу включается турбина, Rapid оживает и энергично откликается даже на малейшее нажатие на педаль, задорно и с удовольствием ускоряясь. А вот то, что для дизельной версии предусмотрена только 5-ступенчатая МКПП, – это на любителя. Вряд ли такое сочетание силовых агрегатов можно считать классическим женским вариантом.

Что украинцу хорошо



Хорошо, когда автомобиль изначально разрабатывается для эксплуатации на дорогах не лучшего качества, а не адаптируется к ним. Rapid расправляется со столичными ямами играючи – торчащие трамвайные рельсы и просевшие канализационные люки для него не большая проблема. Радует и приличный, почти 17-сантиметровый клиренс. В скоростном маневрировании лифтбек тоже показал себя неплохо – крены в поворотах

нельзя назвать критичными, а обратной связи на руле хватает, чтобы хорошенько почувствовать крупинки азарта, заложенные в этот относительно доступный автомобиль. Порадовали и тормоза – невзирая на то что сзади установлены механизмы барабанного типа, Rapid замедляется очень уверенно и прогнозируемо. В целом шасси получилось сбалансированное – оно прекрасно сочетается с дюжей тягой дизельного мотора.

Для тех, кто знает толк



Пока наш тест шел своим чередом, мы имели возможность убедиться, что у Rapid отличная инженерная генетика. Во-первых, он честный парень и водитель всегда получает за рулем прозрачную и понятную обратную связь с автомобилем. Будь то узкая извилистая дорожка между двумя дачными поселками или скоростная междугородная трасса. Во-вторых – прекрасный дипломат. С какой бы скоростью и нагрузкой ни довелось

ехать, споров и разногласий не возникает. Подвеска ведет нескончаемый диалог с дорожным полотном. Вот удалось уговорить парочку «лежачих полицейских» не вытрясать душу из седоков. Вот короткий, но жестко поставленный спор с ямой в самом неожиданном месте – он закончился, практически не начавшись. А вот, наконец, и переговоры с секцией дорожных работ: Rapid за ответным словом в карман не лезет!

ŠKODA Rapid

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	хэтчбек/5/5
● Длина/ширина/высота/колесн. база, мм	4386/1699/1466/2552
● Дорожный просвет, мм	168
● Снаряженная масса, кг	1205
● Объем багажника, л	550/1048
● Тип двигателя	диз., R4, турбо
● Рабочий объем, см³	1598
● Макс. мощность, л.с. (об/мин)	105 (4400)
● Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1500-2500)
● Трансмиссия	МКП, 5-ст.
● Тип привода	передний
● Макс. скорость, км/ч	190
● Время разгона 0-100 км/ч, с	10,6
● Расход топлива, л/100 км	4,4 (смеш. цикл)
● Розничная цена, грн.	от 244 438*



1

1. Салон ожидаемо строг, но дружелюбен...
2. ...и внимателен ко всем пассажирам



2



ŠKODA Rapid – автомобиль с несколькими талантами. Для нас актуальны и его вместительность, и экономичность, и универсальность его характера

Лидер класса



На первый взгляд, бюджетный сегмент сейчас наполнен заманчивыми предложениями. Кажется, что чуть ли не все массовые автомобильные бренды борются за первенство в этом классе. Французские конкуренты предлагают новаторский дизайн за чуть меньшие деньги, но не могут сравниться в эргономичности, практичности и надежности. Корейские «одноклассники» лишены дизельных моторов, да и производятся в Российской Федерации.

Конечно, есть еще соплатформенные «братья по концерну». Но Volkswagen Polo sedan, тоже российского производства, предлагается только с одним вариантом двигателя. А новый Seat Toledo, который доступен с таким же перечнем силовых агрегатов, слишком близок по цене. При этом продать Seat на вторичном рынке не так просто, как кажется. Преимущества бренда ŠKODA в этом отношении будут намного сильнее.

Своего не упустит



Для автомобиля, который вышел на украинский рынок всего год назад, Rapid делает небывалые успехи. Показатели продаж подтверждают: фактор народной любви срабатывает в самом его лучшем проявлении и наши автолюбители выражают привязанность своими кошельками. У марки ŠKODA в целом на отечественных просторах стойкая репутация надежных и ликвидных на вторичном рынке автомобилей. В целом

все сходится: Rapid построен в лучших традициях бренда, выглядит современно и надежен в ежедневной жизни. Если человеку не чужды «семейные ценности» в виде вместительности, грамотного обустройства пространства и надежности, ему не хочется оставлять четверть зарплаты на заправках и внешней эпатажности он предпочитает лаконичный современный дизайн, ему можно смело рекомендовать именно эту машину.



ŠKODA Yeti

ЛЮБЯТ ВЗРОСЛЫЕ И ДЕТИ



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

С нискать всеобщую мировую симпатию пока удалось лишь портрету Бенджамина Франклина, напечатанному на зеленоватом клочке бумаги с водяными знаками. Популярность эта обусловлена завидной универсальностью и впечатляющими возможностями. В автомобильном мире универсальность тоже ценится очень высоко, поскольку именно она обеспечивает максимальный уровень свободы.

Автомобиль, который способен шустро пробиваться сквозь городскую толчею, не пасует перед снежной целиной, с удовольствием перебирается через бордюры практически любой высоты да еще и среднестатистическую семью с пожитками может вместить с комфортом – дорогого стоит.

Приоритет в плане комфорта отдан водителю и переднему пассажиру. Удобные кресла, приятные на ощупь материалы отделки и практически идеальная



эргономика делают салон Yeti одним из самых уютных среди кроссоверов своего ценового сегмента.

Комбинация из бензинового турбомотора 1,8 л и 6-ступенчатой «механики» – выбор азартного драйвера. Ведь, невзирая на вполне миролюбивую внешность, Yeti с таким мотором способен пощекотать нервы многим гораздо более спортивным на вид коллегам по трафику. Разгон дается ему потрясающе легко. Да, на бумаге ускорение до первой «сотни» за 8,4 с кажется не таким уж и впечатляющим. Но ощущение разгона наиболее сильно в первые секунды, когда в работу включается муфта Haldex пятого поколения. Она настолько быстро и точно распределяет крутящий момент между осями, что Yeti буквально выстреливает с места.

Подкупает и пьянящее чувство уверенности, подаренное отменной работой полного привода и систем стабилизации. Даже на мокром и скользком булыжнике Yeti не так просто заставить сбиться с заданной траектории. Электронные помощники работают очень мягко и деликатно. Увлечшись, можно даже не заметить их вмешательства. Механическую коробку можно считать образцовой. Отменная четкость переключений в сочетании с точно подобранными передаточными числами позволяет легко ехать как в азартном режиме, поддерживая стрелку тахометра в максимально эффективном диапазоне, так

и в экономичном, перебирая передачи с опережением. Азартный ритм, конечно, очень хорош и может зарядить позитивом надолго, но за него приходится платить повышенным расходом топлива. Любишь кататься – люби заправляться. Впрочем, есть и более демократичные версии Yeti с малокубатурными бензиновыми моторами или суперэкономичным дизелем.

1. Салон радует обилием жизненного пространства и эталонной эргономикой
2. Механическая коробка прекрасно импонирует мощному наддувному мотору
3. Медиасистема отличается вполне приличным качеством звучания



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	416/1580/1760
• Тип двигателя	бензин., R4, турбо
• Рабочий объем, см³	1798
• Макс. мощность, л.с. (об/мин)	160 (4500–6200)
• Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1500–4200)
• 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.	352 187*



ŠKODA Fabia

Владелец Елена Чернявская,
главный бухгалтер
международной компании,
водительский стаж – 17 лет



ŠKODA Fabia

БОЛЬШЕГО НЕ НАДО!



После рестайлинга Fabia получила обновленную приборную панель — очень неплохо: радует глаз и придает солидности

Мой предыдущий автомобиль, VW Passat, — серьезная большая машина. Пожалуй, даже слишком большая и слишком серьезная для меня с моим ростом 155 см! Поэтому Passat нашел другого владельца, а я озабочилась выбором нового средства передвижения. В нашей семье уже был один автомобиль — муж ездит на машине класса SUV. Ну а на ŠKODA Fabia я остановилась не случайно: все знакомые, ко-

торые были обладателями этой модели, хвалили ее наперебой. Да и из всего представленного на рынке ассортимента моим требованиям отвечали немногие варианты: я хотела экономичный автомобиль, непременно с «механикой», современный, надежный и компактный, чтобы больше не переживать, куда приткнуться огромный кузов на парковке в центре города. После недавнего рестайлинга ŠKODA Fabia изменилась незначительно, но, как по мне, это и

правильно: она и так хорошенькая. Но что еще более важно – внутри в ней места больше, чем может показаться на первый взгляд, в том числе и в багажнике. Я первым делом укомплектовала машину всеми необходимыми мелочами: щетки, омыватели, трос, компрессор, специальный ящик для мелкого инструмента – и в багажнике по-прежнему полно места.

После Passat я быстро нашла общий язык с Fabia – что называется, сел и поехал. Ни привыкания, ни сложностей с габаритами у меня не было. Я не отношу себя к суперопытным водителям, и этот понятный и простой автомобиль пришелся мне впору. Паркуюсь где хочу и в два счета. Единственное, чего мне не стоило делать, – так это тонировать стекла слишком темной пленкой: погорячилась с этим и сама себе подпортила видимость при движении назад. Мотор объемом 1,4 л был тем вариантом, который все советовали, я не стала испытывать судьбу: на нем и остановилась. Сначала подкупила хорошая цена, а очень скоро я убедилась, что и динамические характеристики у моей машинки тоже неплохие – во всяком случае, показателей суперкаров я от нее и не жду, а в рамках моих требований к разгонам и маневренности мне хватает с головой. В основном моя Fabia перемещается по городу, для путешествий семья использует кроссовер мужа. Скажу честно – чтобы найти недостатки в Fabia, мне пришлось постараться. Человеку с моим невысоким ростом может показаться, что центральный подлокотник между передними сиденьями не всегда удобно ложится «под руку». Если мне нужно воспользоваться ручником, я обычно этот подлокотник поднимаю. Езжу

я в основном одна, но, если и приходится кого-то прокатить, пассажиры остаются довольны. Слышала, что многие считают подвеску ŠKODA жестковатой, но я, наоборот, довольна ею на наших дорогах.

И самое главное... Признаюсь, Fabia – только моя машина. Никто из моих парней – у меня два сына – в ней не ездит, я в нее никого не пускаю!



1. Двигатель объемом 1,4 – отличный вариант для города
2. Модель популярная: противобушанка не помешает!
3. Скажете, интерьер выглядит слишком скромно? Мне нравится!
4. Короткий кузов и небольшие свесы дают свободу в потоке



Компактный автомобиль, просто супер для города.

Двигатель пусть и небольшой мощности, но его хватает на маневры в пробках и на разгоны по трассе. Никаких проблем с парковкой и габаритами



Заказывая автомобиль, «примерьте под себя» подлокотник – может быть, будет разумнее сэкономить на этой опции





В ПОИСКАХ YETI: ВСЕ НА КВЕСТ!



Для презентации обновленного кроссовера хочется придумать что-то эдакое — чтобы и все его таланты проверить, и водителей приятно впечатлить, и активно провести время

Поэтому, когда компания «Еврокар», официальный представитель марки в Украине, объявила о необычном формате для первой украинской встречи с ŠKODA Yeti, мы ухватились за эту возможность с энтузиазмом. Еще бы! Ведь для знакомства с обновленным ŠKODA Yeti организаторы кроме классического тест-драйва

придумали занятия для гостей на целый день. Хочешь размяться? Да пожалуйста — можно и дрова поколоть, и покрышки побросать прицельно, сразиться в меткости стрельбы из арбалетов и с помощью дротиков поразить движущуюся мишень.

Недостатка в развлечениях не было: как и положено доброжелательному хозяину большой и



шумной компании, обновленный ŠKODA Yeti «учел» интересы всех собравшихся. Но главное «угощение» организаторы приберегли на десерт – испытание новинки в ее естественной среде обитания. После обновления ŠKODA Yeti получила две модификации: классическую и внедорожную Outdoor. Они отличаются не только внешне, но и по характеру: для версии Outdoor как нельзя лучше подходит активный стиль жизни. Мы решили проверить это самостоятельно. Вооружившись компасами, GPS-навигаторами, смекалкой и, конечно, надежными автомобилями ŠKODA Yeti, экипажи отправились колесить по лесным дорогам в поисках специальных меток. Автомобильный квест в зимнем лесу – задача не из легких. Ведь, несмотря на то, что в эту зиму автолюбителям не досталось много снега, на лесных дорожках всегда есть чем развлечься: спускаться по раскисшему склону, перебираться через колею или прыгать по выпирающим из земли корням – те задачи, что рядовому автомобилю могут оказаться не под силу, ŠKODA Yeti щелкал как орешки. Благодарить за это стоит полный привод: подключаемая с помощью муфты Haldex 5-го поколения, вторая ось здорово выручает в тяжелых дорожных условиях. Кстати,

алгоритм работы полного привода продуман тщательно, чтобы не вызывать нареканий во время движения. Еще одна сильная сторона ŠKODA Yeti – его подвеска. Инженерам удалось удержать баланс между комфортом для всех седоков и внедорожными способностями своей новинки. Несмотря на достаточно высокий рост и крупные габариты, машина лишена и намека на раскачку, а неровности дорожного полотна и легкого бездорожья Yeti, как истинный обитатель дикой природы, воспринимает без страха и упрека. Справедливости ради стоит отметить, что и дорестайлинговая версия отличалась достойным воспитанием. Так что кое-какие

позитивные и проверенные временем качества с обновлением менять не стали. В частности, от своего предшественника рестайлинговый SUV унаследовал стабильное поведение на дороге разного качества и легкие, прозрачные реакции в управлении. Все это здорово пригодились на бездорожье нашего квеста: практика показала, что прочувствовать габариты и безопасно преодолеть все лесные дорожки на ŠKODA Yeti сможет даже малоопытный водитель. А опытный по достоинству оценит режим Off-Road.

Что ж, мы убедились сами, что новинка готова к испытаниям в деле и полностью готова к покорению украинского рынка.



ДЕСЯТКА ЛУЧШИХ: ОЧНАЯ СТАВКА

Акция "Автомобиль года" в Украине проходит в несколько этапов. Самый зрелищный из них — тестирование Топ-10 участников по версии Клуба автомобильных журналистов Украины. Финальные заезды принимает столичный автодром "Чайка"

В широко известных конкурсах World Car of the Year или Car of the Year (Европа) лучший в мире автомобиль выбирают исключительно журналисты. В рейтинге «Золотой руль» победителя определяют читатели профильных журналов и жюри экспертов. Украинский конкурс «Автомобиль

года» тоже построен по смешанной системе, в выборе лучшего из лучших принимают участие как читатели автомобильных журналов, так и профессиональные автомобильные журналисты, члены КАЖУ. Кому-то такой подход нравится, кому-то нет, но, наверное, всех примирило оглашение результатов 2014 года:



каждый интересующийся этим конкурсом имел возможность узнать отдельно мнение профессионалов, отдельно – мнение потребителей, ну и, естественно, общий результат.

В этом году в состав журналистского жюри входило 29 человек. Из всех 62 автомобилей, заявленных для участия в конкурсе (в число претендентов вошли выдвинутые импортерами кандидаты – модели, продажа которых в Украине началась в 2013 году) журналисты путем голосования выбрали свою топ-десятку. В нее вошли Citroën C-Elysee, Honda Accord, Mazda 6, Mercedes-Benz S-класса, Peugeot 208, Peugeot 301, Renault Logan, ŠKODA Rapid, ŠKODA Octavia и Toyota Corolla. Интересный получился состав! Но и сложный: финальная очная ставка проходит на автодроме, где каждый журналист имеет возможность нужное ему время пожевать резину на заинтересовавшем его автомобиле – вспомнить ощущения от ранее проведенных тест-драйвов, провести прямое сравнение конкурентов... И вот тут приключается самый настоящий коллапс – ну как можно сравнить поведение на трассе Mercedes-Benz S-класса и Renault Logan? Так что приходилось максимально держать себя в руках, не поддаваться эмоциям, постоянно помнить и о цене на каждый автомобиль, и о его позиционировании на рынке. Очень сложно было сделать выбор между Peugeot 301 и Citroen C-Elysee – ведь это практически одна и та же машина, разница только в дизайне – да и то не большая. Озадачила журналистов и ŠKODA: прямое сравнение на трассе подтвердило – в ходовых способностях Rapid практически ни в чем не уступает Octavia, он также



уверенно рулится и неплох в динамике. Да и дизайн автомобиля весьма приятен, так что опять же пришлось ориентироваться на иные показатели: комфорт, соотношение цены и качества,



в конце концов престижность. Обе чешские модели были среди фаворитов, но в итоге журналисты все-таки отдали пальму первенства Octavia – и не только в «межбрендовой» дуэли: ŠKODA Octavia, в очередной раз продемонстрировав свои способности при умеренной цене доставить максимум не только комфорта, но и удовольствия от вождения, журналистами была определена как лучший из автомобилей в Украине 2014 года. На наш взгляд, очень даже справедливое решение! Второе место, по мнению журналистского жюри, досталось Mazda 6, а замкнул тройку лидеров Citroen C-Elysee. Впрочем, тут мнения профессионалов и читателей разделились: о итоговых показателях – в следующем материале!

АВТОМОБИЛЬ ГОДА В УКРАИНЕ – 2014

В 2009 году автомобилем года в Украине был признан ŠKODA Superb. В этом году его успех могли повторить сразу две модели: в борьбе за главный титул встретились ŠKODA Octavia и Rapid

Новая Octavia появилась в Украине в июле 2013 года. К тому времени рынок уже был готов к горячей встрече. Все медиаматериалы свидетельствовали об отлично выдержанном стиле машины, а автомобильная пресса успела вынести свой вердикт – результаты тест-драйвов как

один носили положительный характер: автомобиль отличный, в новом поколении вечный украинский бестселлер стал лучше, ярче, богаче, технологичнее. Озвученные импортером цены не стали откровением: стоимость соответствовала заявленному качеству и уровню оснащения, а для тоскующих по более до-



Победа закономерна

ступной Octavia Tour компания ŠKODA еще в начале того же 2013 года вывела на рынок абсолютно новую на то время модель – Rapid. Потребитель принял машину радушно, и результат не заставил себя ждать – в 2013 году было продано 3674 автомобиля, а это отличный показатель не только для новичка, но и для корифеев рынка. В В-классе у нас лучше продается только ЗАЗ Sens и Renault Logan, но это же совсем другая весовая категория, в своем сегменте Rapid вне конкуренции. Octavia же в своем классе, несмотря на смену поколений и связанные с этим перестроения в поставках, по-прежнему остается бессменным лидером на украинском рынке. Неудивительно, что обе модели фигурировали в числе претендентов на главный приз акции «Автомобиль года в Украине – 2014». Потребитель доказал свои симпатии к чешским автомобилям сначала отменным спросом, а затем – и результатами голосования. В итоговом списке гражданского жюри с результатом 1435 баллов (подчеркнем: это не общее количество голосов, а оценка, выведенная по специальной формуле и позволяющая паритетно сравнить голоса читателей с мнением журналистского жюри) ŠKODA Octavia заняла первое место. А второе – ŠKODA Rapid с 1040 баллами! Отметим, что у третьего претендента, Mazda 6, всего 658 баллов – отрыв более чем значительный. Члены журналистского жюри тоже лидерство безоговорочно отдали Octavia. Rapid в рейтинге Клуба автомобильных журналистов занял пятую строчку, но здесь не было такого разрыва между лидерами: финалисты шли, что назы-



Марина
ЯКОВЛЕВА,
генеральный
директор ООО
«Еврокар»

Octavia — это сердце бренда ŠKODA. Эта модель является настоящим эталоном современных технологий и воплощает в себе все преимущества и достижения автомобилей ŠKODA. А украинцы очень лояльны к нашему бренду и к модели Octavia в частности. В прошлом году Octavia стала лидером продаж в нашей

стране, и вполне закономерно, что новая Octavia, которая стала больше, технологичнее и функциональнее предшественницы, получила титул «Лучший автомобиль 2014 года».

Rapid — воплощение именно тех качеств, за которые украинские потребители любят и ценят ŠKODA. Остановив свой выбор на этой модели, покупатель получает автомобиль с превосходной динамикой, функциональным пространством, экономичным двигателем и тщательно продуманными технологическими решениями. Вместе с этим Rapid демонстрирует высочайшие оценки уровня безопасности согласно тесту EuroNCAP, в котором модель получила максимальное количество баллов за защиту взрослых пассажиров и детей. Неудивительно, что новинка была сразу же позитивно воспринята украинцами и сегодня является одним из лидеров в классе.



вается, ноздря в ноздю. В итоге по сумме голосов в финальном зачете две первые строчки заняли именно автомобили ŠKODA – так что по большому счету у компании «Еврокар» в этом году двойная победа. Результат впечатляющий, но не удивительный – честно говоря, в победе Octavia мало кто сомневался даже до официального оглашения победителя конкурса.



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

СОГЛАСНО РЕГЛАМЕНТУ

Как часто нужно менять топливный фильтр, если у меня машина большую часть времени ездит на газу?

Антон Руженко, Одесская обл.

■ Любая система автомобиля, связанная с жидкостью, как правило, требует отделения вредных примесей. Именно это диктует применение топливных фильтров. Вне зависимости от того, на каком топливе ездят владельцы автомобилей (газ, дизтопливо или бензин), необходимо менять топливный фильтр согласно графику рекомендованных регламентных работ. Поскольку на дне бензобака достаточно много «мусора», фильтр будет забиваться как минимум в те периоды, когда вы будете использовать бензин (например, прогрев).

Как правило, замена топливного фильтра входит в процесс регулярного обслуживания. Ведь именно от подачи топлива зависит производительность двигателя и срок его службы. Фильтр может быть как грубой, так и тонкой очистки.

Важно также распознавать опасные признаки его загрязнения. В первую очередь это отражается на пуске двигателя, чувствуется плохая тяга. При резком ускорении мотор может внезапно заглохнуть, а на холостых оборотах будет работать неравномерно, с рывками. Хотя, конечно, эти же признаки присутствуют и при грязном воздушном фильтре, и засоренных форсунках. Но это уже последствия плохого ухода за топливной системой.

УСКОРЕНИЕ НЕ ВСЕГДА ПОЛЕЗНО

Стандартные курсы водителей длятся около трех месяцев, а мне нужно получить права быстрее. Скажите, как ускорить процесс обучения и не потерять в его качестве?

Андрей Кириченко, Полтавская обл.

■ Должны вас сразу предупредить по поводу качества — оно никогда не приобретается быстро. И это хорошо известно инструкторам в школах обучения вождению. Именно поэтому в автошколах есть четко регламентированное количество часов, которые вы должны провести за рулем, и определенное количество материала, который вы должны прослушать на теоретических занятиях. Существует специальная лицензированная методика, нарушать которую преподаватели не станут — в первую очередь ради вашей же безопасности.

Изучите возможность сдавать экзамены экстерном. В любом случае, даже если вы найдете возможность получить права очень быстро, это не просто вопрос вашей собственной безопасности. Без лишних разговоров скажем, что это вопрос жизни и смерти. Очень рекомендуем накатать определенное количество часов на машине с дублирующими педалями и инструктором. К сожалению, быстро научиться ездить на автомобиле без них очень сложно, и лучше не рисковать.

ЧЕРЕЗ 15 ДНЕЙ СО СЧЕТОМ

Попал в ДТП, эксперт страховой провел экспертизу и опись поврежденных деталей и сказал, что через 10 дней будет готова калькуляция ущерба. Прошло уже больше месяца, но на мою неоднократную просьбу показать эту цифру ответа нет. Как быть?

Виктор Макаренко, Львовская обл.

■ В этой ситуации можно вам посоветовать обратиться в первую очередь с письменным заявлением в страховую компанию с требованием ознакомить вас с документами, которые определяют размер убытка.

Если же ваше заявление останется без рассмотрения на протяжении более 15 дней (этот срок регулируется Законом Украины «Про обращения граждан»), можем посоветовать произвести оценку размера убытка в соответствии с условиями договора страхования или предоставить счет от станции технического обслуживания. Более того, вы можете самостоятельно заказать независимую экспертизу, после чего предоставить в страховую компанию соответствующую претензию.

И ПУСТЬ КАЧАЕТ ВОЛНА АСФАЛЬТА

Столкнулся с тем, что на многих дорогах после летней жары асфальт превратился в «стиральную доску». Как правильно ездить по такому покрытию?

Виктор Михайлик, Киевская обл.

■ Действительно, это серьезный момент. Бугры на дороге встречаются и в поперечном, и в продольном направлении, особенно на перекрестках: возникает полный хаос. Следует по возможности пробираться через такие участки очень медленно, потому что

последствия могут быть очень разными — от удара по днищу до повреждений подвески. Кроме этого автомобиль может резко менять направление движения. Особенно опасно такое явление, когда в соседних рядах есть другие автомобили. Если вы попали на «стиральную доску», нужно гасить скорость максимально плавно, чтобы не попадать в зону срабатывания АБС. В таком случае АБС может оказать водителю медвежью услугу — от раскочки на такой дороге увеличивается тормозной путь.

Стоит учитывать и особенности покрышек, на которых вы едете. Шины с асимметричным рисунком очень резко реагируют на изменение рельефа дорог — такой минус в их конструкции присутствует, несмотря на то что в обычной жизни они лучше держат траекторию поворота и в целом обеспечивают отличное сцепление.



КУДА СМОТРЕЛИ?

У меня ошибка в договоре ОСАГО — когда писали мою фамилию, написали ее на одну букву неверно. Выяснил я это много позже, что мне теперь делать в случае ДТП?

Юрий Грищенко, Киев

■ С возмещением не должно быть вообще никаких проблем — это ошибка СК, сотрудник которой не справился с задачей без ошибок перенести фамилию клиента в полис. К тому же в полисе кроме собственно фамилии есть и другие данные, которые идентифицируют страхователя (имя, отчество, адрес) и его машину (VIN-код, регистрационный номер). Если все эти данные совпадают, то из-за одной буквы никаких сложностей не будет.



ИЗБЕЖАТЬ ОСЛЕПЛЯЮЩЕГО СВЕТА

Чтобы меня не слепили идущие сзади машины, я слегка отворачиваю в сторону салонное зеркало заднего вида. Чтобы посмотреть в него, мне нужно слегка повернуть голову. Это правильно?

Андрей Билошов, Киевская обл.

■ Заранее настраивать зеркала так, чтобы водитель в случае необходимости не мог быстро в них посмотреть, — категорически неправильно. Зеркало является инструментом безопасности вашего движения и должно быть всегда «под рукой». Если случилось так, что вас слепит идущий сзади невоспитанный водитель, отведите взгляд от зеркала и сосредоточьтесь на дороге впереди: это поможет сберечь глаза от излишнего напряжения.



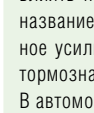
НЕ НАДО ДЕРГАТЬ

У меня машина с электронным стояночным тормозом. Могу ли я воспользоваться им в экстренной ситуации во время движения, скажем, если мне нужно будет остановить или замедлить автомобиль?

Дмитрий Тусевич, Киевская обл.

■ Электронный тормоз не поможет вам ни в какой ситуации, кроме одной — на парковке. Все дело в том, что он рассчитан на то, чтобы удерживать автомобиль на склоне. Конструктивная особенность данного узла автомобиля в том, что она не предназначена для того, чтобы как-то влиять на режимы движения. Несмотря на свое название, этот узел создает лишь дополнительное усилие тогда, когда задействована основная тормозная система.

В автомобильном спорте пилоты используют ручник в своих целях, но это далеко от повседневной жизни водителя. Любое применение стояночного тормоза мгновенно приводит к изменению траектории движения. Совершенно ошибочно думать, что таким образом вы сможете вписаться в поворот эффективнее или же как-то иначе повлиять на движение вашего автомобиля. Единственный эффект, до которого можно «додергаться», — это авария. Думаю, это никому не нужный результат.



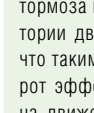
ЖАЛОВАТЬСЯ МОЖНО, НО...

Если у меня в машине будет установлен видеорегиистратор, то смогу ли я, основываясь на его записях, подавать жалобы на нарушителей ПДД? Многие водители ведут себя просто неадекватно.

Александр Меньшов, Днепропетровск

■ Подавать жалобы в ГАИ на нарушителей в подобных случаях, конечно, можно, только вряд ли там на это отреагируют. Ведь действующим законодательством не предусмотрена возможность заочного составления протоколов об административных нарушениях и вынесения постановлений о наложении штрафа. Теоретически водителя могут привлечь к ответственности и в данном случае, но, так как составлять протокол можно только в присутствии нарушителя, его как минимум должны вызвать в ГАИ повесткой. И если он явится, и если подтвердит свою вину, на него действительно могут составить протокол. Вопрос только, захочет ли кто-то в ГАИ тратить на это время?

В то же время видеорегиистратор — устройство весьма полезное. И если чье-то чрезмерно активное «подрезание» (либо другое нарушение Правил) закончится столкновением, у вас будет надежная законодательная база своей невиновности.



ОШИБКА ИЛИ ПРОВОКАЦИЯ?

Недавно попала в ДТП. Виновник скрылся с места происшествия. Кто в такой ситуации должен оплачивать ремонт моего автомобиля — ведь полиса КАСКО, к сожалению, нет?

Анастасия М., по e-mail

■ В случае если у пострадавшего в результате ДТП отсутствует полис добровольного страхования наземных транспортных средств и виновник скрылся с места ДТП, такой потерпевший вправе обратиться за возмещением в МТСБУ в соответствии с подпунктом «б» пункта 41.1 статьи 41 Закона Украины «Об обязательном страховании гражданской ответственности владельцев наземных транспортных средств». МТСБУ как страховщик возмещает потерпевшему причиненный неустановленным лицом вред — естественно, строго в рамках вышеупомянутого закона. В случае отказа МТСБУ от выплаты возмещения можно обращаться с иском в суд.

ГДЕ ВЫГОДНЕЕ ОБСЛУЖИВАТЬ И РЕМОНТИРОВАТЬ ŠKODA В КИЕВЕ

В Украине чешская марка с немецким характером пользуется немалым спросом. Свою роль в успехе сыграл и доступный сервис. Мы побывали на киевских станциях техобслуживания, способных выполнить все основные виды работ на автомобилях ŠKODA, и провели сравнительный анализ этих предприятий



■ Открыт: 2009 г. ■ Время работы: Пн-Вс 08.00-20.00
■ Стоимость нормочаса: 220 грн.
■ Виды работ: все
■ Особенности: свободный доступ в ремзону, подъемное авто, МРЭО



Автоцентр «Прага Авто на Кольцевой»

Техцентр находится на достаточно оживленной магистрали. Для удобства посетителей на территории сервиса расположен кафетерий с легкими закусками, в зоне ожидания имеется компьютер с выходом в Интернет и телевизор, есть гостевой Wi-Fi. Клиентов, посетивших техцентр вместе с детьми, ждет приятный сюрприз – детская площадка с игрушками. В одном здании с автоцентром находятся отделения банка и МРЭО, а также магазин по продаже запчастей и автоаксессуаров. Для удобства клиента техцентр предлагает услугу «подменный автомобиль». www.praga-auto.com.ua

«Атлант-М Днепровская набережная»

Сервисная станция оснащена современным оборудованием, что позволяет мастерам предоставлять весь перечень услуг по обслуживанию и ремонту автомобилей. На территории СТО обустроены две зоны отдыха. Первая, с диванами и телевизором, расположена рядом с отделом приема заказов, вторая – в кафе, где посетители могут заказать полноценный обед и одновременно понаблюдать за ходом ремонта их автомобиля через окно с видом на ремзону. На территории СТО есть детский уголок, отделение банка, обмен валют и несколько банкоматов. www.atlant-m.ua



■ Открыт: 2002 г. ■ Время работы: Пн-Вс 08.00-21.00 ■ Стоимость нормочаса: 232 грн. ■ Виды работ: все ■ Особенности: подъемное авто, Web-кабинет клиента, банкоматы





■ Открыт: 2004 г. ■ Время работы: Пн-Пт 08.00-22.00, Сб-Вс 09.00-21.00 ■ Стоимость нормочаса: 220 грн. ■ Виды работ: все ■ Особенности: подменные авто, экспресс-сервис



«Автосоюз»

На станции работают две клиентские зоны, одна из которых расположена в соседнем с ремзоной помещении – отсюда через смотровое окно просматривается весь цех. Если посетителю надоест наблюдать за ходом ремонта его автомобиля, он может скоротать время за просмотром телевизора либо воспользоваться одним из двух компьютеров с доступом в сеть Интернет. Вторая клиентская зона – это кафетерий, где посетители могут перекусить легкими закусками и выпить чашечку кофе. Клиенты имеют возможность оплатить предоставленные услуги через отделение банка, расположенное прямо на территории сервисного центра. www.avtosojuz.ua

www.avtosojuz.ua

«Автоцентр Киев»

Техцентр расположен в непосредственной близости от станции метро «Нивки». Это одна из первых сервисных станций в Киеве, которая начала работать круглосуточно. Для того чтобы скоротать время ожидания, клиенты имеют возможность посетить кафетерий, расположенный на втором этаже сервисного центра, из которого сквозь огромное окно можно наблюдать за тем, какие работы персонал производит с их автомобилем. Для детей на территории техцентра есть специально оборудованный детский уголок. Также клиентам станции доступен гостевой Wi-Fi, который работает на всей территории сервиса. В одном здании с автоцентром находится отделение банка. www.kievskoda.com.ua



■ Открыт: 2003 г. ■ Время работы: Пн-Вс, круглосуточно ■ Стоимость нормочаса: 220 грн. ■ Виды работ: все ■ Особенности: подменные авто, круглосуточный режим работы

Примерная стоимость работ, грн.

Параметры	Автоцентр «Прага Авто на Кольцевой»	«Атлант-М Днепровская набережная»	«Автосоюз»	«Автоцентр Киев»
2011 ŠKODA Octavia 1.6 MT				
Замена моторного масла	955	750	705	745
Замена передних торм. колодок	1038	1084	1387	944
Замена свечей зажигания	523	520	550	463
Замена амортизатора переднего	1756	1887	1921	1609
Сход-развал	189	387	468	506



Rapid *возвращается*

Но прежде чем начать историю второго пришествия модели Rapid, перенесемся на некоторое время назад, а именно в начало 70-х годов прошлого века. Семейство ŠKODA 100/110 практически исчерпало свой ресурс и нуждалось в замене. В рамках Государственной программы развития автомобильной промышленности на

В прошлом номере ŠKODA Style мы рассказывали о первом поколении модели ŠKODA Rapid, которое выпускалось в 30-е годы прошлого века и несколько лет после войны. В 1984 году имя Rapid вновь украсило модельную гамму чешской марки

1971–1980 год предусматривалась разработка новой модели легкового автомобиля малого класса. Благодаря этому документу конструкторы из Млада Болеслава

смогли получить столь необходимые инвестиции.

От 727-й до 742-й
Работа над проектом модерни-

зации семейства ŠKODA 100/110, получившим заводское обозначение ŠKODA 727, стартовала в 1971 году. Автомобиль планировалось запустить в производство уже в 1974 году, а объем выпуска должен был достичь 120–150 тысяч машин в год. Но как известно, скоро сказка сказывается, да не скоро дело делается. Для выполнения такой масштабной задачи необходимо было построить новые штамповочный и окрасочный цеха. После нескольких модификаций ŠKODA 727 достаточно сильно изменилась и в

конечном итоге получила новое обозначение: ŠKODA 742. Первый предсерийный образец показали широкой публике на торговой ярмарке в Брно в 1976 году. Новое семейство получило общепринятое обозначение ŠKODA 105/120. Новинка отличалась от предшественницы более современным дизайном кузова и полностью переработанным салоном. Компания ŠKODA всегда славилась оригинальностью своих конструкций. Не стала исключением и новая ŠKODA 105/120, капот которой откидывался не вперед или назад, как у обычных машин, а на левый бок. За это остроумие сразу окрестили модель «большим пианино». Для снижения шума и большей эффективности радиатор системы охлаждения перебрался вперед, что позволило обеспечить лучшее распределение массы между осями и отказаться от принудительного привода вентилятора, отбиравшего мощность мотора. Правда, это, в свою



1. Купе ŠKODA Garde выпускалось с 1981 по 1983 год, когда после модернизации было переименовано в Rapid
2. В 1984 году для участия в спортивных соревнованиях был изготовлен опытный образец ŠKODA 130 LR
3. Новое семейство ŠKODA 105/120 дебютировало в 1976 году и продержалось на конвейере до 1990 года

Топ-версия ŠKODA 120 L отличалась от «родственников» более богатой комплектацией и четырьмя фарами головного света

очередь потребовало увеличения объема охлаждающей жидкости в системе до 13 литров, создания сложной системы патрубков и воздухопроводов, а также установки более мощной помпы.

Помимо вышеупомянутых изменений автомобили получили и ряд других модификаций. Так, например, бензобак переместили в полость за задними сиденьями, а травмобезопасная рулевая колонка получила два карданных шарнира. Кстати, в этом отношении стоит отметить, что новая модель была значительно более совершенной с точки зрения безопасности.

Первоначально семейство состояло из двух моделей – 45-сильной ŠKODA 105 (с мотором объемом 1046 см³) и более мощной 50-сильной ŠKODA 120 (с объемом 1174 см³). Обе машины предлагались в нескольких комплектациях – от спартанской S до наиболее нафаршированной GLS, обильно украшенной хромированным декором.

В 1983 году семейство ŠKODA 105/120 подвергли обновлению: колесную базу увеличили, установили новые колесные диски, пластиковые бампера и так далее. Годом спустя семейство расширили за счет модели ŠKODA 130, получившей 1,3-литровый 58-сильный мотор и 5-ступенчатую коробку передач.



От Garde до Rapid

В 1981 году на заводе в Квасинах стартовало производство двухдверного купе ŠKODA Garde. В 1983 году купе получило знакомое нам имя Rapid, а вместе с ним все улучшения, доступные позже для модели ŠKODA 130. В результате модернизации автомобиль изменился внешне.

В первую очередь это коснулось облицовки бамперов, радиатора и более крупной светотехники. Новинка нашла своих покупателей не только у себя на родине и в странах Восточного блока. Благодаря усилиям внешнеторгового объединения MOTO KOV автомобили ŠKODA отправлялись на экспорт в страны Запада, что приносило Чехословакии столь

необходимую конвертируемую валюту. Благодаря скромной цене большой интерес новое семейство, в том числе и купе ŠKODA Rapid, вызвало в Великобритании и Скандинавских странах. Так, в Туманном Альбионе насчитывалось 220 (!) дилеров ŠKODA. Популярности чехословацких «легковушек» активно способствовали успехи автомобилей ŠKODA в спортивных соревнованиях, причем гоночные ŠKODA строили зачастую небольшие британские команды, бюджет которых был ограничен.

Немного статистики

В конце 80-х несколько компаний, таких как немецкая Hainzinger, чешская Metalex и британская Estelle, экспериментировали с жесткой крышей ŠKODA Rapid, превращая его в кабриолет. Однако тираж таких машин был ограничен несколькими десятками экземпляров. Всего за период с 1981 по 1984 год было изготовлено 11 179 ŠKODA Garde и ŠKODA Rapid с 1,2-литровыми моторами и 4-ступенчатой коробкой передач. С 1984 по 1988 год купе выпускалось с 1,3-литровым 58-сильным мотором и 5-ступенчатой «механикой». Таких машин было собрано 22 475 штук. С 1987 по 1990 год производились модернизированные версии Rapid 135 (58 л.с.) и Rapid 136 (63 л.с.) с улучшенной внутренней отделкой и рядом декоративных изменений экстерьера. Их было изготовлено 1272 и 9708 экземпляров соответственно. Различные представители семейства ŠKODA 105/120 выпускались до 1990 года, когда его окончательно вытеснил с конвейера революционный переднеприводный ŠKODA Favorit. Но это, как говорится, уже совсем другая история.

1. Гоночный ŠKODA 130 LR пользовался большой популярностью у спортсменов, в том числе и за пределами Чехословакии
2. С 1983 года ŠKODA Rapid щеголяла новой внешностью и более мощными моторами



3. Облик революционной переднеприводной ŠKODA Favorit создавался при участии дизайнерского ателье Bertone.
4. ŠKODA Rapid нашла множество поклонников на Западе, обеспечив приток в бюджет страны столь необходимой конвертируемой валюты





ЛУЧШАЯ В КЛАССЕ

Современный чемпионат по ралли невозможно представить без гонщика на ŠKODA Fabia S2000. Чешский автопроизводитель построил лучшую раллийную машину в классе S2000, что быстро поняли многие гонщики.

В середине прошлого десятилетия Международная автомобильная федерация пришла к неутешительному выводу: развитию автоспорта серьезно мешают непрекращающиеся финансовые проблемы. Никто никогда не скрывал, что это дорогой спорт, но ситуация начинала выходить из-под контроля. Ярким тому свидетельством стал отток производителей из мирового первенства. Именно в этот период и было принято решение о создании класса

S2000. Федерация предполагала, что удешевление стоимости машин и их обслуживания позитивно повлияет на ралли. И они не ошиблись: такой ход нашел отклик у производителей, которые начали разработку своих машин класса S2000.

ŠKODA свою Fabia S2000 в первый бой выпустила на ралли Монте-Карло 2009 года. Тогда это был этап Интерконтинентальной серии (IRC), но звезд на трассе было немало. Но каково же было удивление, когда Юхо Хяннинен, один из пилотов ŠKODA, вышел в лидеры гонки! Финский гонщик опережал тогда еще молодого, но уже перспективного Себастьяна Ожье, но, увы, сошел с трассы. Такое часто

случается в ралли, но вывод зрители сделать успели: чешская машина класса S2000 оказалась очень даже конкурентоспособной. Первый год во многом стал определяющим для этой модели. Юхо Хяннинен и Ян Копецки демонстрировали очень высокие результаты. Были и первые победы, а по итогам 2009 года чешский пилот стал вторым в IRC. Лучше старт и не придумаешь: Fabia S2000 была готова к широкой популяризации. За этим дело не стало. Уже в 2010 году в IRC на Fabia S2000 стартовало порядка десяти гонщиков. Лучшими из них стали Юхо Хяннинен и Ян Копецки, которые на этот раз разыграли между собой победу в первенстве. Сильнее все же был финский гонщик, который лишь в одном случае из одиннадцати не финишировал на подиуме. Его победа была безоговорочной, но был в этой истории один интересный нюанс. На четвертом месте финишировал Фредди Лойкс, именитый бельгийский гонщик. Но для него проблемой стал тот факт, что он выступил лишь на четырех этапах. На них он показал практически максимальный результат: три победы и одно третье место. Как бы там ни было, но для Fabia S2000 это означало одно – за рулем этой машины ехать быстро мог каждый гонщик. Ни у кого из талантливых спортсменов не возникало проблем с адаптацией в этой машине.

Очень быстро клиентами ŠKODA стали пилоты по всему миру – лучше оценки не придумаешь. И все они, если обладали достаточным талантом, сразу же ввязывались в борьбу за титулы, ведь главными характеристиками автомобиля стали скорость и надежность. Появилась машина и на мировой арене, где под данный класс уже



ГЛАВНЫЕ КОЗЫРИ S2000 — СКОРОСТЬ И НАДЕЖНОСТЬ

был создан зачет S-WRC. На титул чемпиона мира в этом классе реально претендовал Патрик Сандэлл, но швед оказался в невыгодной ситуации в начале чемпионата, а затем попросту не успел догнать главного конкурента, финишировав на втором месте. Если в 2010 году ситуацию еще нельзя было назвать подавляющей для конкурентов ŠKODA, то в следующем году наступил именно этот период. За тенденциями

в ралли смогли воочию наблюдать болельщики в Ялте, которые собрались на этапе IRC. Более половины гонщиков на технике S2000 отдали предпочтение чешской марке. Были они впереди и по результатам.

Отразилось это и в общем зачете, где по итогам года на первых четырех позициях финишировали гонщики на ŠKODA Fabia S2000: Миккельсен, Копецки, Хяннинен и Лойкс. Гонщики с разным стилем пилотирования, с разным опытом, с разными предпочтениями к типу покрытия. В чемпионате мира по ралли в зачете S-WRC Юхо Хяннинен таки добыл первый титул для ŠKODA – и сделал он это в уверенном стиле: у конкурентов были шансы его одолеть, но опытный финн держал ситуацию под контролем до самого финиша. Но... эпоха класса S2000 уходит. FIA вновь собирается удешевить этот спорт. Пять лет назад на дебютный старт вышла Fabia S2000, а сейчас чешские конструкторы уже работают над машиной класса R5. Испытания 1,6-литрового турбомотора шли полным ходом еще в прошлом году, а сегодня ведутся работы над шасси. В 2015 году запланирован первый старт ŠKODA Fabia R5. В компании собираются повторить результаты, добытые с машиной класса S2000. Кажется, что это сделать невозможно, однако в ŠKODA считают, что это лишь делает задачу более интересной.



ŠKODA Fabia S2000

Длина/ширина/база	4000/1820/2486
Вес	1 200 кг
Топливный бак	75 л
Расход	0,60 л/км
Объем двигателя	1996 см³
Крутящий момент	253 Нм
Трансмиссия	6-ступ. секвентальная

Новый сезон — новые старты, планы, задачи. Команда ŠKODA в последние годы значительно расширила географию выступлений. Вот и в 2014 году лучшие пилоты ŠKODA поборются за награды в разных чемпионатах



Их поменяли местами



Команде предстоит выполнить непростую задачу. То, что чемпионский титул сложнее защитить, чем выиграть его впервые, — аксиома. Конечно, это не новая задача для чехов, которые привыкли к громким успехам, но тем злее становятся конкуренты, которые все больше и больше мечтают сместить с трона ŠKODA. Главные задачи на новый сезон — титулы на Чемпионате Европы (ERC) и Азиатско-Тихоокеанском чемпионате по ралли (APRC). В прошлом году о победе в этих сериях было известно досрочно: Ян Копецки сделал все от себя зависящее, чтобы на европейской арене его конкуренты лишь наблюдали за ним, а на землях, близких к Тихому океану, титул разыграли два пилота чешской команды. Выезды в далекие страны особенно интересны для ŠKODA — ведь

это очень большой рынок. Индус Гуарав Гилл и финн Эсапекка Лаппи на шести этапах «дальнего» первенства подарили интереснейшую битву местным болельщикам. К их радости, победил все же свой гонщик, но ему было очень непросто. А в 2014 году жизнь «азиатов» усложнится в несколько раз, ведь ŠKODA отправляет туда тяжелую артиллерию. Выполнив свои задачи на 2013 год, Ян Копецки и Эсапекка Лаппи меняются местами. Теперь 23-летнему финну предстоит обучение на сложнейших европейских гонках, а чех отправится покорять страны Тихого океана. Эта задача интересна не только для его родной команды, но и для него самого. Скорость Яна уже ни у кого не вызывает сомнений — он давно вписал свое имя в список самых быстрых гонщиков планеты, а старты в новых странах позволят



ему еще больше усовершенствоваться. В Чемпионате Европы по ралли Копецки уже нечего доказывать. Если бы он вышел на старт в этом сезоне, то с большой долей вероятности букмекеры даже не принимали бы ставки. Прошлые годы показали, что он блестяще знаком с европейскими трассами, готов вступать в бой в любых условиях, но теперь это нужно продемонстрировать в неизведанных далях. Гонки в APRC – это прежде всего рекламный ход для производителей, поэтому соперники у Яна будут не самыми простыми орешками. Именно такая атмосфера и нужна ŠKODA для завоевания новых титулов.

А вот история с Чемпионатом Европы по ралли немного другая. В новом сезоне чешская команда решила обкатывать перспективную молодежь. Немногие произ-

водители могут пойти на такой шаг, но он необходим для новых задач, которые будут стоять перед ŠKODA уже через год. Цвета ŠKODA на европейской арене будут защищать два гонщика. Несмотря на свой возраст, это уже довольно опытные пилоты: Эсапекка Лаппи (на фото слева) и Зепп Виганд (справа). Большие надежды возлагаются на финна, который очень быстро взобрался на высокий уровень в ралли и не перестает удивлять болельщиков.

В прошлом году Лаппи не только выиграл несколько этапов APRC и стал вторым в этом первенстве, но и успел провести ряд удачных гонок в Европе. Это была победа в рамках европейского первенства в Швейцарии, а также успех на португальском этапе Чемпионата мира по ралли в зачете WRC 2. К сожалению, тогда у него не было полноценной программы выступлений в Европе, поэтому он боролся за отдельные награды в нескольких гонках. Но теперь у финна появляется шанс. Команда ŠKODA обещает ему большую программу на этот год, что позволит побороться за европейский титул. И начал год он наилучшим образом. Первый этап ERC, который принимала Австрия, финн и ŠKODA пропусти-

ли, но на второй этап в Латвии команда приехала в полном составе.

Лаппи и Виганду нужно было навязать борьбу за места в топ-5. Это была реальная задача, но для ŠKODA это был дебют на быстрых дорожках в Прибалтике. К тому же снежное покрытие явно не делало жизнь пилотов легче, хотя все приблизительно понимали, как нужно вести себя в таких условиях.

Немецкий гонщик выполнил свою задачу-минимум. Зепп на незнакомой трассе стартовал не очень удачно. На времена первого проезда по допам больно было смотреть, но Виганд очень быстро учился. На повторном проезде это был совершенно другой гонщик, который в непривычных для себя условиях боролся за топ-3, а один из спецучастков он и вообще выиграл.



В ЕВРОПЕ ЧЕХИ ДЕЛАЮТ СТАВКУ НА МОЛОДЕЖЬ





К сожалению, плохой старт не позволил ему бороться хотя бы за место на подиуме. Зепп стал лишь пятым, но он четко дал понять, что от него можно многого ожидать по ходу этого сезона. За его плечами лишь пара неполных сезонов на самом высоком уровне, но четко прослеживается его главная характеристика – способность быстро обучаться. Такими же качествами обладает и Эсапекка Лаппи, который перевыполнил задачу в Латвии. Его старт сложно четко охарактеризовать. После пары допов он проигрывал лидеру гонки уже полминуты, но при этом держался в лучшей тройке. А потом Европа увидела другого Лаппи. Финский гонщик начал штамповать победы на спецучастках. Он быстро привык к необычной трассе и, раскусив ее характеристики, оказался в лидерах. Его главным соперником был Василий Грязин – россиянин с латвийской лицензией, который уже несколько лет имеет

постоянную практику езды по странам Прибалтики. У него было преимущество в виде знакомства с местными дорогами, но использовать его он не смог.

Точнее, этого ему не дал сделать Эсапекка, который доказал, что родные стены еще не гарантируют победы в гонках. В ралли на первый план выходят спортивные умения. Лишь при прочих равных знакомые дороги могут подарить

ЛАППИ – ГЛАВНЫЙ ПРЕТЕНДЕНТ НА ПОБЕДУ В ERC

преимущество, но, если один пилот быстрее другого, этот фактор может и не помочь.

На старт заключительного дня два молодых пилота выходили с практически равными показателями. Так что в соревнование по скорости вмешалась и игра нервов. Они крепче оказались у финна, который быстро взял ситуацию под свой контроль и практически разгромил своего главного конкурента. Максимально возможный результат на Ралли Лиепая позволил Эсапекке сравняться по количеству набранных очков с Робертом Кубицей, который отпраздновал подобный успех на первом этапе в Австрии. Но польский гонщик в этом году будет сконцентрирован на Чемпионате мира, поэтому перед третьим этапом в Греции именно Лаппи является главным претендентом на победу в европейском первенстве.





Мобильный помощник для бизнеса

■ Lenovo ThinkPad Tablet 2 создан с прицелом на корпоративную среду: он позволяет полноценно работать с привычными приложениями и документами,

не заботясь о времени автономного функционирования. 10-дюймовый планшет весом 550 г предлагается с предустановленной системой Windows 8.1.

МУЗЫКА БЕЗ ПРОВОДОВ

■ Эта портативная стереоколонка с Bluetooth-интерфейсом подойдет как для домашнего использования, так и для небольшой дружеской вечеринки. Ошеломляющего качества звука и мощных басов от устройства, конечно, ждать не приходится, однако звучит WAVE Voyage неплохо.



С ЭКРАНОМ FULL HD

■ Пятидюймовый смартфон Wexler ZEN 5 с двумя активными SIM-картами имеет типичную для большинства недорогих устройств начинку – за одним исключением: аппарат оснащен дисплеем Full HD с разрешением 1920x1080 точек. Экран яркий, с хорошей цветопередачей и отлично приспособлен для просмотра мультимедийного контента.



КОЛЯСКА ДЛЯ ПАП

VRS MEGA MAN-PRAM БЫЛА СОЗДАНА ШКОДА ДЛЯ РЕКЛАМНОГО РОЛИКА. А СТАЛА ХИТОМ ПРОДАЖИ

ПЕРВЫЙ В СВОЕМ РОДЕ

Технология органических светодиодов (OLED) позволяет создавать ультратонкие матрицы с высочайшей контрастностью без использования подсветки, с большими углами обзора, мгновенным откликом и очень низким энергопотреблением. Ожидалось, что данная технология начнет массово использоваться в телевизорах еще несколько лет назад, однако цены на OLED-модели относительно снизились только сейчас. Компания LG одной из первых представила на рынке свой OLED-телевизор. Внешний вид LG 55EA980V впечатляет: 55-дюймовый экран данной



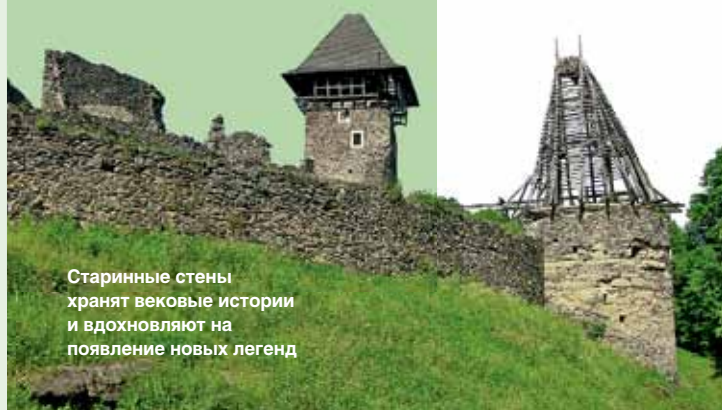
модели изогнут по горизонтали, как бы окружая зрителя, и плавно переходит в прозрачную подставку, при этом толщина корпуса составляет всего 4,3 мм.

Наручные смарт-часы

■ Callisto 100 от IconBIT – полноценный 3G-смартфон под управлением Android 4.2.2. Размеры и вес устройства соизмеримы с обычными мужскими часами, модель обладает IPS-дисплеем с диагональю 1,54 дюйма и разрешением 240x240 точек.



Все без исключения автомобили ŠKODA, которые официально продаются в Украине, выпускаются в Закарпатье. Это очаровательный край, и мы просто рекомендуем турне по нему: во-первых, это безумно интересно, а во-вторых — вы поймете, что плохую машину здесь сделать просто не могут!



Старинные стены хранят вековые истории и вдохновляют на появление новых легенд

ГОРОД-САД УЖГОРОД

Карпатские горы защищают Ужгород от северных ветров, зима здесь мягкая и короткая. Весна наступает рано и «дружно». Уютный, почти игрушечный город буквально тонет в цветах. Местные жители оценили климатические преимущества в незапамятные времена. Еще в XV веке владелец ужгородского замка, граф Другет, занялся организацией экзотического сада. С тех пор Ужгород стал новой родиной для трех сотен экзотических растений со всех уголков планеты. А какие липы здесь растут! Липовая аллея по улицам Независимости и Студенческой протянулась на 2200 метров. И магнолии здесь — Крыму на зависть: белые, розовые,



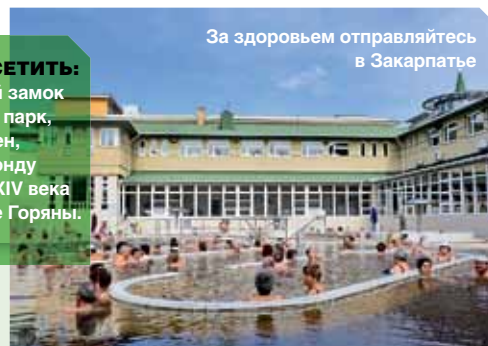
ЗАКАРПАТСКИЙ КАЛЕЙДОСКОП

фиолетовые, и расцветают они сразу на двух тысячах деревьев. Но подлинной изюминкой Ужгорода является сакура. Весенняя аллея сакур на Православной набережной уже не первый десяток лет восхищает всю Украину. Кстати, самый знаменитый ужгородский фестиваль называется «Сакура-фест». Ужгород — город гостеприимный. В лексиконе местных жителей даже словечко особенное есть — «гостыты», то есть окружать заботой, холить и лелеять. Санаториев, оздоровительных комплексов и гостиниц в городе больше десятка, самый знаменитый — велнесс-отель «Унгвар». Еда — отдельная достопримечательность, на которую не жалко потратить ни времени, ни сил. Из украинской, молдавской, румынской, чешской и венгерской кулинарных традиций здесь взяли лучшее. К тому же местные рестораны отличает яркий национальный колорит. Обязательно загляните в корчму-музей «Деца у Нотаря». Деца — это сто грамм, и не воды разумеется! Огромная территория с массой павильонов, вкуснейшая еда и, куда ни посмотри, остроумная надпись или смешная картинка.

СТОИТ ПОСЕТИТЬ:

Ужгородский замок и дворцовый парк, музей-скансен, церковь-ротонду с фресками XIV века в предместье Горяны.

За здоровьем отправляйтесь в Закарпатье



СЕЛО ВИНОДЕЛОВ – СЕРЕДНЕЕ

Тамплиеры, иоанниты, винные подвалы... Заметьте, речь идет не о французском Лангедоке, а о небольшом закарпатском селе Середнее, всего в 20 км от Ужгорода. Оказывается, отголоски французской исторической драмы докатились и сюда. В XII веке небольшая группа рыцарей Храма нашла убежище в Закарпатье, тогда же здесь был построен замок, владельцами которого поочередно были иоанниты, представители аристократических родов Другетов, Дебрецени, Палоци. Замок исправно исполнял оборонные функции до самого XVIII века. Сегодня, увы, это всего лишь руины. Однако об истинной оборонной мощи сооружения можно судить, побывав в его подвалах. Часть подземелий превращена в винные погреба. Так что совместите приятное с полезным: продегустируйте отличное вино и осмотрите памятник архитектуры. Заметим, что винодельческие традиции в Середнем, пожалуй, столь же древние, как и рыцарские. С XVI века здешние вина остаются продуктом активного экспорта, в свое время их высоко ценил Петр I, а венгерские мастера-виноделы всегда видели в закарпатских достойных конкурентов.

СТОИТ ПОСЕТИТЬ:

Руины замка ордена тамплиеров. Дегустационный зал винодельческого предприятия «Леанка» по ул. Т. Шевченко, 6. Винные подвалы.



Отправляясь на дегустацию вин, рассчитывайте свои силы



СТОИТ ПОСЕТИТЬ:

Замок Паланок, городскую Ратушу, Свято-Николаевский монастырь, Белый дворец.

ГОРОД В ТЕНИ ТВЕРДЫНИ – МУКАЧЕВО

Мукачево находится всего в 22 км от села Середнее. Туристы приезжают в этот город, чтобы увидеть знаменитый замок Паланок. В XIV веке князь Корнятович выстроил каменную цитадель на 70-метровой вулканической скале: чтобы обеспечить крепость водой, пришлось пробивать 86 метров каменной толщи. Говорят, что за воду князь расплачивался с самим дьяволом, причем обманул властителя тьмы. С той поры из колодца доносятся завывания обиженного черта. А неподалеку от колодца стоит бронзовый князь, которому туристы норовят пожать руку: такое рукопожатие гарантирует успешное разрешение «неразрешимых» проблем. Обязательно прогуляйтесь по улице Мира. Она начинается от городской Ратуши – романтической постройке в стиле модерн. Сфотографировав фасад Белого дворца рода Ракоци и часовню покровителя города св. Мартина, отправляйтесь на улицу Старую в «Медовый дом». Дегустация нескольких сортов меда, медовухи и настоянных на травах бальзамов плюс увлекательный рассказ никого не оставят равнодушным.



Сейчас в замке Мукачево расположен музей

УКРАИНСКАЯ ВЕНГРИЯ – БЕРЕГОВО

От Мукачева до Берегова всего 29 километров, а кажется, что попал в другую страну. Большинство здешних жителей – этнические венгры. Потому и часы сверяют «по Будапешту», и названия улиц на венгерском без перевода. Это Украина, но Украина особенная. До Венгрии – рукой подать. И знаете, что любопытно: в Берегове, несмотря на обилие собственных курортов, приезжает множество венгерских гостей, частенько целыми семьями. Избалованные термальными курортами венгры говорят, что лучшие воды – как раз на границе. Изюминка города – термальные источники кремниево-азото-углекисло-хлоридно-натриевых вод высокой минерализации. Аналоги встречаются на Камчатке и Сахалине, а также в Исландии и Новой Зеландии. Температура воды в бассейне-купальне никогда не опускается ниже 36°C. Потому купаться и поправлять здоровье особенно приятно не летом в жару, а весной, осенью или зимой, когда о других открытых водоемах остается только мечтать. Термальные источники Берегова – это тот редкий случай, когда приятное еще и полезно. Здешняя вода благотворно влияет на здоровье людей с сердечно-сосудистыми недугами, варикозом, артритом, остеохондрозом, помогает излечиться

от последствий травм костной ткани, мышц и сухожилий. Облегчает страдания от недугов нервной системы. Поправлять и укреплять здоровье можно без напряжения и с удовольствием. В городе есть и мотели, и пансионаты, и спортивно-оздоровительные базы. Вот что здесь совершенно отсутствует, так это дух провинциальности. Может быть, поэтому поток гостей, и иностранных, и украинских, не иссякает здесь многие годы. В предпоследние выходные мая в Берегове празднуют День города, поезжайте, не пожалеете!

СТОИТ ПОСЕТИТЬ:

Костел воздвижения Честного Креста, дворец графа Бетлена — ныне Исторический музей, гостиницу и ресторан «Золотой павлин» в стиле сецессии.



Закарпатье объединяет культурные и архитектурные традиции многих народов



СОЛЬ ЗЕМЛИ –

Расстояние от Хуста до Солотвина – 57 километров. Этот небольшой поселок расположен на правом берегу Тисы, между горными хребтами Склаван и Магура, совсем рядом с украинско-румынской границей. На протяжении многих веков Солотвино славилось соляными рудниками. Грандиозные соляные пласты появились здесь миллионы лет назад на месте древнего Карпатского моря. А регулярная соледобыча началась еще во времена римского императора Траяна. В покинутых шахтах археологи находили римские монеты, датируемые 2-м веком н. э. В промышленных масштабах соль стали добывать в XVII веке. Расцвет поселка пришелся на 70-е годы XX века. В это время в отработанных шахтах на глубине 300 метров функционировали отделения Украинской аллергической лечебницы. На данном этапе соледобыча

ЦЕЛОЕ МОРЕ ЦВЕТОВ – ХУСТ

Расстояние от Берегова до Хуста – 62 километра. Город Хуст существует с XI века, но подлинную известность обрел лишь в 70-е годы прошлого века благодаря хрупкому цветку с красивым названием – нарцисс поэтический. К Долине нарциссов туристы направляются из города. Поэтому бросим взгляд вокруг: самая старая постройка – замок. Сегодня это лишь живописные руины, однако туристы неизменно преодолевают нелегкий подъем, чтобы полюбоваться городом с высоты птичьего полета. Впрочем, настоящие архитектурные шедевры находятся не в самом городе, а в маленьких селах вокруг. Церковь Св. Михаила в селе Крайниково, храм Св. Николая в селе Данилово – это без преувеличения шедевры мировой архитектуры! Деревянные церкви возносятся к небу стройные, покрытые гонтом башни колоколен, завершенные готическими шпилями. Такая живая, деревянная готика существует только в этом регионе. Но настоящая жемчужина Хуста, безусловно, Долина нарциссов. Огромное заболоченное поле с 1968 года стало Карпатским биосферным заповедником, и с той поры полюбоваться цветением нарциссов сюда приезжают тысячи гостей. Дикий нарцисс широко распространен в Центральной Европе – Испании, Португалии, в Пиренеях, – но цвести растение предпочитает на горных склонах. Заболоченная долина Хуста – место уникальное, единственная на планете естественная плантация цветов на равнине! В незапамятные времена семена нарцисса были принесены сюда гигантским ледником. И со времен ледникового периода каждую весну цветы заполняют долину волнами упоительного аромата.

Руины замка — идеальные декорации для романтических свиданий

СТОИТ ПОСЕТИТЬ:

Карпатский биосферный заповедник, руины Хустского замка со 160-метровым колодцем, костел Св. Елизаветы, Свято-Пантелеймоновский мужской монастырь с целебным источником.

СОЛОТВИНО



СТОИТ ПОСЕТИТЬ:
Соленые озера, Музей истории соледобычи.

в Солотвине прекращена из-за нерентабельности и карстовых процессов в шахтах. Однако и сегодня Солотвино остается одним из популярнейших закарпатских курортов благодаря наличию развитой туристической инфраструктуры и уникальным соляным озерам. Самое большое из них – озеро Кунигунда глубиной от 1 до 18 метров и площадью 800 метров. По насыщенности солью местная вода почти не уступает воде Мертвого моря и оказывает прекрасное оздоравливающее действие. Лечебным эффектом обладают также здешние сульфидные грязи.



Маски с сульфидной грязью оказывают омолаживающее действие



ЧТО О ВАС РАССКАЖЕТ ВАШ АВТОМОБИЛЬ?

Как только не называют в современном обществе автомобиль: мобильный офис, дом на колесах, прогулочный лайнер... но никак не средство передвижения. Машина стала для каждого из нас надежным железным конем, который

помогает успеть, приехать, привезти, забрать. Столько функций выполняет наш автодруг! Тем не менее автомобиль может много рассказать и про своего владельца. Ответьте на вопросы нашего теста и узнайте «железную» правду о себе.

1 Что, на ваш взгляд, самое важное и полезное в вашем автомобиле?

- A)** В этом вопросе не может быть мелочей — важно все: от вместительности бардачка до подсветки номера! Я надеюсь, что в любой жизненной ситуации моя машина — достойный компаньон и помощник!
- B)** Самое главное, чтобы машина радовала глаз! Каждый день, когда я сажусь за руль, я хочу получать эстетическое удовольствие.
- B)** Мое нынешнее авто — не идеал и не предел мечтаний. Тут важно все: и мощность, и красота. Когда-нибудь такой железный конь обязательно будет стоять возле моего дома.

2 Ремонт, техобслуживание, профилактика... Насколько трепетно вы считаете необходимым следить за состоянием своего автомобиля?

- A)** Это очень важно, потому что моя машина должна быть всегда на 100% готова к новым поездкам. Я не довожу до серьезных поломок, стараюсь предусмотреть и исправить возможные неполадки.
- B)** Машина в плохом техническом состоянии не может хорошо смотреться на дороге. Она кричит, плохо разгоняется, может заглухнуть в самый неожиданный момент. Мне такое не нравится, поэтому я постоянно слежу за тем, чтобы мое авто было в полном порядке.
- B)** Я не считаю, что на это нужно обращать пристальное внимание. Я еду в СТО, когда что-то ломается. Не вижу смысла уделять слишком много внимания устранению возможных проблем, которые могут никогда и не возникнуть. Это напрасная трата времени.

3 Признайтесь, вы разговариваете со своим автомобилем, когда никто не слышит?

- A)** Почему же только когда никто не слышит? Я всегда разговариваю со своим авто, я считаю, что у каждой машины есть душа, главное — ее рассмотреть.
- B)** Да, я иногда шутливо обращаюсь к своей красавице. А что? Многие так делают!

- B)** У меня все в порядке с головой, чтобы не разговаривать с машиной и не ждать от нее ответов на мои вопросы. Это смешно и глупо.

4 Нравится ли вам путешествовать на своем автомобиле?

- A)** Да, это очень удобно. Уезжаешь далеко, а все равно чувствуешь себя как дома.
- B)** Нет, мне кажется, что дальние расстояния не самым лучшим образом отражаются на внешнем виде моего автомобиля.
- B)** Путешествия для меня — отличная возможность отдохнуть от машины.

5 Считаете ли вы, что езда без аварий говорит о профессионализме водителя?

- A)** Да. Возможно, не всегда удается избежать сложных ситуаций на дороге, но опыт помогает многое предусмотреть.
- B)** Иногда мне нравятся крутые виражи на большой скорости, это так заманчиво. Понимаю, что могу создать аварийную ситуацию, но я считаю себя водителем-профи.
- B)** Авария аварии рознь. Обтесанный бампер или разбитый поворотник я ДТП не считаю.

6 Как часто вы кушаете в своей машине?

- A)** Довольно часто.
- B)** Никогда такого себе не позволяю!
- B)** Иногда перекусываю, если нет времени.

7 Как часто в компании друзей вы рассказываете о своем авто?

- A)** Постоянно. Большая часть моей жизни проходит в автомобиле, неудивительно, что много историй связано с моей машиной.
- B)** Почему бы не похвастаться своей красавицей в кругу друзей?
- B)** Это не про меня, мне кажется это очень странным.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Мой владелец — активист!

Ваш автомобиль многое повидал на своем веку! Вы не скучаете ни минуты, проводите жизнь в движении и стремитесь к тому, чтобы каждый день непременно включал в себя все радости, которые вы можете себе позволить. Вы активный, энергичный и жизнерадостный человек. И ваша машина — надежный компаньон во всех ваших начинаниях!

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Мой хозяин эстет

Вы на 100% согласны с утверждением, что красота спасет мир. И ваш автомобиль — показатель того, насколько для вас важна внешняя эстетика. Вы холите и лелеете своего железного коня, ведь вы получаете настоящее удовольствие и от нахождения за рулем, и от созерцания внешнего вида автомобиля. Не слишком ли много времени вы уделяете тому, чтобы бампер блестел, а на зеркале не было ни одного развода? Впрочем, почему бы и нет, у каждого свое хобби!

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ С

Никто меня не любит

Машина не человек, чтобы испытывать к ней нежные чувства, — факт. Тем не менее, если бы ваше авто было одушевленным, оно бы непременно на вас обиделось! И вот почему. Вам не нравится машина, на которой вы ездите, вы не следите за ее техническим состоянием, вы не получаете удовольствия от езды. Когда будете приобретать свой следующий автомобиль — делайте выбор сердцем, а не головой, и вы сможете поставить в свой гараж машину, которая будет приносить вам настоящее удовольствие.



ЗА МЕЖАМИ ЗВИЧАЙНОГО ПРОСТОРУ ТА КОМФОРТУ



Оновлений ŠKODA Superb

Це втілення новітніх технологій та нових поглядів на простір та комфорт, на стиль та статус.

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ЗДАТЕН НА БІЛЬШЕ



Новий ŠKODA Yeti

ЕВРОКАР
europcar.com.ua