ŠKODA Style

№2 (27) 2014

SKODA OCTAVIA 1.4 TSI
бросает вызов дизельным конкурентам

Оживи реальность

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

Инструкция на с. 5

SKODA VisionC

<В следующем поклении Superb будет неотразим. Доказано концептом

Расходы на космос

Дизельный SKODA Spaceback демонстрирует чудеса экономичности

Очная ставка

SKODA Superb против Hyundai i40: битва чемпионов

Деньги любят счет

Еще пару лет назад в журналистских тестах повсеместно встречались фразы вроде «расход топлива снижен, но для нас это пока не решающий фактор». Что ж, раз мы сами не хотели учиться экономии, жизнь решила преподнести урок в жесткой форме: сегодня покупатели в первую очередь интересуются не количеством «лошадок», а именно аппетитом автомобиля. ŠKODA к такому повороту событий оказалась готовой на 100%: герои этого номера Spaceback 1.6 TDI, Octavia 1.4 TSI и Superb 2.0 TDI – образцы экономичности в своих сегментах. Но! Самое главное, что способности сохранять деньги владельца у них абсолютно не идут вразрез с драйверскими амбициями последнего – каждый из этих автомобилей готов доставить максимум удовольствия в вождении, что и отмечают все как один авторы этих тестов. Да, есть у нас статья и про всю нескромную линейку RS, но о ней мы поговорим только в историческом контексте – все-таки юбилей, 40 лет. Ну а кроме того – материалы о том, как экономит деньги регулярное прохождение ТО, об автомобильном турне по чешским замкам и о том, почему Octavia на вторичном рынке считается одним из самых выгодных предложений. Приятного чтения!

Шкода Стайл
№ 2 (27), июль 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 Белановский, Дмитрий Левчук, Лариса Мищанчук, Евгений Гудущан, Роман Беньковский

Адрес редакции:
04112, г. Киев, ул. Владимирская, 101, корп. 2, 4-й этаж. Телефон (044) 490-83-63

Отпечатано в типографии ООО «Новый друк», тираж 7 000 экз., заказ №??-?????, ??-????

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

6 НОВОСТИ
Семь занимательных фактов о ŠKODA и не только

8 НЕ МИМОЛЕТНОЕ ВИДЕНЬЕ
ŠKODA VisionC потрясает основы

10 РАСХОДЫ НА КОСМОС
ŠKODA Spaceback экономит не только средства автовладельца, но и и его нервы

14 ПО СЕМЕЙНЫМ ОБСТОЯТЕЛЬСТВАМ
ŠKODA Superb и Hyundai i40 – серьезные соперники. И чтобы выяснить, кто из них круче, мы провели очную ставку

20 ЕЖЕДНЕВНИК
ŠKODA Octavia. Доступность, экономичность, вместительность – лишь составляющие успеха

24 ВТОРАЯ ЖИЗНЬ
На вторичном рынке ŠKODA Octavia пользуется отменным спросом. И все-таки – на что стоит обратить внимание, покупая подержанную Octavia?

28 ШКИНДЕР И КУЛЬМАН
Рассказ о том, почему у будущих моделей McLaren будет дизайн, как у нынешних ŠKODA

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

32 ЖИЗНЬ ПО РЕГЛАМЕНТУ
Регулярное ТО: экономия в перспективе или расточительство на старте?

36 40 ЛЕТ КУЛЬТА СКОРОСТИ
Магическое сочетание букв RS приводит в волнение не только поклонников ŠKODA

40 БОРЬБА НА РАВНЫХ
Азиатско-Тихоокеанский чемпионат по ралли: ŠKODA лидирует безоговорочно

42 ХОККЕЙ ОТ SKODA
Купил Rapid – попал в финал

43 ЛУЧШИЕ АКСЕССУАРЫ ЭТОГО СЕЗОНА

44 В ПОИСКАХ ГОТИКИ
Автотур по замкам Чехии

50 ЧТО РАССКАЖЕТ МАНЕРА ВОЖДЕНИЯ о ВАШЕМ ХАРАКТЕРЕ?

7 ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

НАЗВАН ЛУЧШИЙ ДИЛЕР ŠKODA в Украине

■ С 30 мая по 2 июня 2014 года в Берлине проходила ежегодная церемония награждения лучших дилеров ŠKODA.
Для принятия окончательного решения специалистами и экспертами оценивались результаты деятельности предприятий в сфере продаж и сервисного обслуживания, а также результаты глобального исследования ŠKODA Customer Satisfaction Survey. И в результате подведения итогов именно компания «Автоцентр Донецк» продемонстрировала лучший баланс по всем показателям и получила самую высокую оценку.

Любителям велоспорта

■ Специально для британских фанатов велоспорта компания ŠKODA подготовила к выпуску лимитированную серию моделей Yeti, Octavia и Superb. Как известно, компания ŠKODA является на протяжении многих лет постоянным спонсором знаменитой велогонки Tour de France. И в этом году несколько этапов этого веломарафона пройдут именно в Великобритании.
Всего будет выпущено 198 экземпляров моделей в красном, белом и синем цветах, на каждом из которых будет изображен фирменный логотип Tour de France/. Все машины оборудованы специальными креплениями для перевозки велосипедов, а к комплектации добавлены чехлы для перевозки велосипедных колес.

Литературный маршрут

Автолюбитель из Чехии Зденек Вацек решил повторить путешествие по Великобритании знаменитого чешского писателя Карла Чапека, которое он описал в одной из своих книг «Письма из Англии». Совершить этот литературный автопробег энтузиаст решил на недавно отметившем свое 80-летие элегантном кабриолете ŠKODA Popular Roadster.
Отправной точкой и одновременно пунктом назначения 4000 километрового тура по Англии будет посольство Чехии в Лондоне. Во время трехнедельного путешествия Зденек Вацек планирует посетить Кембридж, Эдинбург, остров Скай, Глазго, Бристоль, Ливерпуль и другие места, которые были упомянуты писателем в «Письмах из Англии»
ŠKODA Popular был выбран для поездки не случайно. Именно этот автомобиль Карел Чапек приобрел для своей будущей жены, Ольги Шаймпфлюг.

ЗАВОД—МИЛЛИОННИК

■ С конвеера завода ŠKODA, расположенного в городе Млада-Болеслав, сошел 11-миллионный автомобиль. Этот город считается

центром всей автомобильной промышленности Чехии – именно здесь выпускаются более 50% легковых автомобилей бренда ŠKODA.
По словам Михаэля Оэльеклауса, члена совета директоров ŠKODA по производству, этот рекордный производственный показатель как нельзя лучше демонстрирует силу не отдельного завода, но и самой компании в целом.

Citigo? Нет, CitiJet!

■ Компанией ŠKODA на австрийском автомобильном фестивале Worthersee 2014 был представлен концептуальный родстер.
Результат полугодовой работы группы студентов технического училища ŠKODA получил название CitiJet. Концепт, построенный на базе городского хэтчбека Citigo, получил экономичный литровый бензиновый двигатель с раздвоенной выхлопной системой. Вместе с крышей студенты также выкинули задний диван, установив вместо него 300-ватную акустическую систему. Стандартные диски были заменены на 16-дюймовые легкосплавные аналоги, а интерьер, позаимствованный у ŠKODA Citigo Sport, украшен разноцветными вставками. О дальнейшей судьбе городского родстера пока ничего неизвестно.

ŠKODA ПОКОРИТ ПОДНЕБЕСНУЮ?

■ Компания ŠKODA планирует покорить китайский автомобильный рынок. Согласно заявлению, сделанному генеральным директором ŠKODA Винфридом Фаландом СМИ, так как авторынок Поднебесной на сегодняшний день является крупнейшим в мире рынком сбыта, то в планах компании увеличить продажи в КНР более чем в два раза – до 500 тысяч автомобилей ежегодно.
Осуществить столь грандиозные планы, по словам гендиректора компании, планируется за счет расширения модельного ряда.
Так, в 2015 году компания ŠKODA планирует начать выпуск нового кроссовера, а также на ближайшее время запланирован выпуск нового поколения Fabia.

SPACEBACK – ВЛАДЕЙ ПРОСТРАНСТВОМ!

■ Во всех автосалонах официальных дилеров автомобильной марки ŠKODA стартовали продажи новинки - хетчбэка ŠKODA Spaceback. Автомобиль доступен в трех комплектациях: Active, Ambition и Elegance с четырьмя вариантами динамичных и экономичных двигателей мощностью 75 л.с. и 105 л.с. для бензиновой версии и двигателем 105 л.с. – для дизельной.
Автоматическая коробка передач доступна только для автомобилей с атмосферным бензиновым двигателем объемом 1,6 л, на остальные моторы устанавливается исключительно механика.

1. Никаких фривольностей и излишеств, но исключительно чистые линии — такую задачу поставил перед своим коллективом шеф-дизайнер Skoda Йозеф Кабан
2. Полупрозрачный, выполненный под хрусталь блок климат-контроля и оригинальный рычаг коробки выглядят впечатляюще, но вряд ли они станут украшением серийной модели

ŠKODA VisionC НЕ МИМОЛЕТНОЕ ВИДЕНЬЕ

На Женевском автошоу сфотографировать VisionC было просто невозможно: он был постоянно окружен толпой зрителей. И ведь не суперкар, не спорт-прототип – концепт от спокойной и уравновешенной компании. Впрочем, именно последний факт, возможно, и стал определяющим: такого откровения от ŠKODA просто никто не ожидал. Смотрится VisionC просто фантастически. Этот концепт-кар, безусловно, станет отправной точкой в новом видении бренда: после VisionC скромные и строгие автомобили в линейке ŠKODA будут выглядеть не логично.

По дизайну концепт находится где-то посередине между VW Passat CC и Audi A7, причем выглядит смелее и зачетнее обоих. И все его эффектные линии, четкие грани, сексуальные выпуклости – это не только чертовски красиво, но и эффективно аэродинамически. У купе просто шикарный коэффициент Cv – 0,26. При этом оно вряд ли станет осваивать для ŠKODA новую нишу.

Более вероятно, что уже через год концепт воплотится в серийный Superb.

Между прочим, уже сегодня чешское «Виденье» умеет не только красоваться перед зрителями, но и ездить. Купе построено на платформе MQB, подразумевающей переднемоторную компоновку и возможность оснащения машины как передним, так и полным приводом. Что же касается женевского экземпляра, то он был вооружен 1,4-литровым 110-сильным агрегатом, достаточным для разгона до 214 км/ч и работающим как на бензине, так и на сжатом природном газе. Питаясь последним, за 100 км VisionC выделяет лишь 91 г углекислого газа. Это меньше норм токсичности, введение которых в Европе запланировано на 2020 год.

Начинка салона тоже впечатляет – в первую очередь цифровым дисплеем приборной панели с 3D-графикой, мониторами на передней панели и подголовниках, а также перспективой внедрения в программное обеспечение автомобиля целой россыпи актуальных интернет-приложений.

VisionC — это не только потрясающая внешность, но и просторный салон, а также вместительный и удобный багажник

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

ŠKODA Spaceback
РАСХОДЫ НА КОСМОС

Запасшись хорошим настроением, можно даже ежедневные задачи рассматривать не как рутину, а как череду пусть маленьких, но приятных путешествий. А если делать это в паре с толковым и подходящим для подобных экспериментов автомобилем, удовольствие гарантировано!

Евроинтеграция добралась до меня во время отдельно взятой тестовой недели. Я делаю все, как «они»^ подхожу к тратам осознанно. Каждое утро выхожу из дома, бодро добегаю до парковки, прыгаю в свой дизельный ŠKODA Spaceback 1.6 TDI с пятиступечатой «механикой» и еду из пригорода на работу. По пути придирчиво проверяю средний расход и несказанно радуюсь, что он колеблется в пределах 4,5–5,3 л на 100 км моего пути по дорогам столицы. А это означает, что 55-литрового бака мне хватит на всю неделю с учетом ежедневных рабочих задач, поездки к родителям на уик-энд, традиционного посещения супермаркета в пятницу вечером и челночного бега по всем детским секциям. И еще немного останется. Теперь благодаря ŠKODA Spaceback я точно знаю, что копейка таки бережет и без того нестабильную в наши дни гривну. А еще – экономит нервы водителя и дарит бесценную уверенность, что все сделал правильно и выбрал именно ту машину, что надо.

В рамках проекта по расширению модельного ряда ŠKODA ребята из отдела по развитию и проектированию новых моделей тоже не испытывали сомнений в правильности

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

В городской среде нашему герою нет равных. А стильная внешность в духе старших моделей добавляет машине привлекательности

выбранного пути. Главные рынки марки – родная Чехия, страны, близкие к бывшему Союзу, и частично западноевропейские державы. Одни из перечисленных стран уже наловчились следовать моде на экономичность и практичность, другие только привыкают жить рачительно и не сорить кровно заработанным.
Вам уже кажется, что теме экономии с самого старта мы уделили слишком много внимания? Это значит, что до европейского подхода к автомобилям нам предстоит еще долгий путь.

Счастливый билет

У ŠKODA всегда была четкая и понятная ориентация в вопросах дизайна экстерьера и интерьера. Пока конкуренты гонялись за вычурной внешностью и амбициями суперкаров, ŠKODA думала о людях, которые станут ее пассажирами и водителями.

1. Дизельные двигатели — гордость производителя

2. Для Spaceback предусмотрены разные варианты трансформации багажника и организации пространтсва

ŠKODA Spaceback

Тип кузова/кол-во дверей/мест	Хэтчбек/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4303/1706/1459
База, мм	2602
Тип привода	Передний
Объем багажного отделения, л	415
Объем топливного бака, л	55
Снаряженная масса, кг	1260
Трансмиссия	МКПП, 5-ст.
Тип двигателя	Дизель, турбо, R4
Рабочий объем, см3	1598
Макс. мощность, л.с.	105
Макс. момент, Нм	250
Макс. скорость, км/ч	190
Время разгона 0–100 км/ч, с	10,3
Расход топлива, л/100 км	5,6/4,4/3,7
Розничная цена, грн.	254 685

Задняя дверь может быть со стандартным стеклом или с более широким (опция), а с панорамной крышей все это остекление добавляет автомобилю лоску

Выводы

Клан практичных и удобных автомобилей — это отдельная гордость ŠKODA. Самый новый из них, Spaceback, имеет к тому же отличную линейку двигателей, и его дизель заслуживает золотой медали за лояльность к кошельку владельца. Добавить нового и при этом не растерять сильные стороны — с этим у Spaceback все в порядке. Даром, конечно, не отдают, но ведь и машина стоящая.

Именно поэтому у марки сформировалась целая армия верных почитателей, среди которых украинские водители занимают немалый процентный объем.
Все очень просто – объем багажника в ежедневной жизни важнее красивых выштамповок на кузове, а удобный интерьер соберет куда больше поклонников, чем россыпь разноцветных диодиков. Сегодня, когда судьбой марки занимается концерн Volkswagen, степень практичности и утилитарности ŠKODA еще более возросла. И на наш взгляд, от этого все только выиграли.
Spaceback (делящий, кстати, платформу с представленным чуть ранее Rapid) оказался для нашего рынка настоящей находкой. Ровно настолько габаритный, чтобы перескочить психологический барьер семейства малолитражек B-класса, и при этом ровно настолько компактный, чтобы оставаться удобным городским автомобилем. Виртуозное решение двух основных задач.
Осталась еще одна сторона вопроса – финансовая. Дизельный Spaceback на нашем рынке всего один, 1,6-литровый турбодизель, для которого предусмотрена опять же только одна, механическая КПП. Цена – чуть повыше, чем у бензиновой версии аналогичного объема. Но ведь и удовольствия не в пример больше!

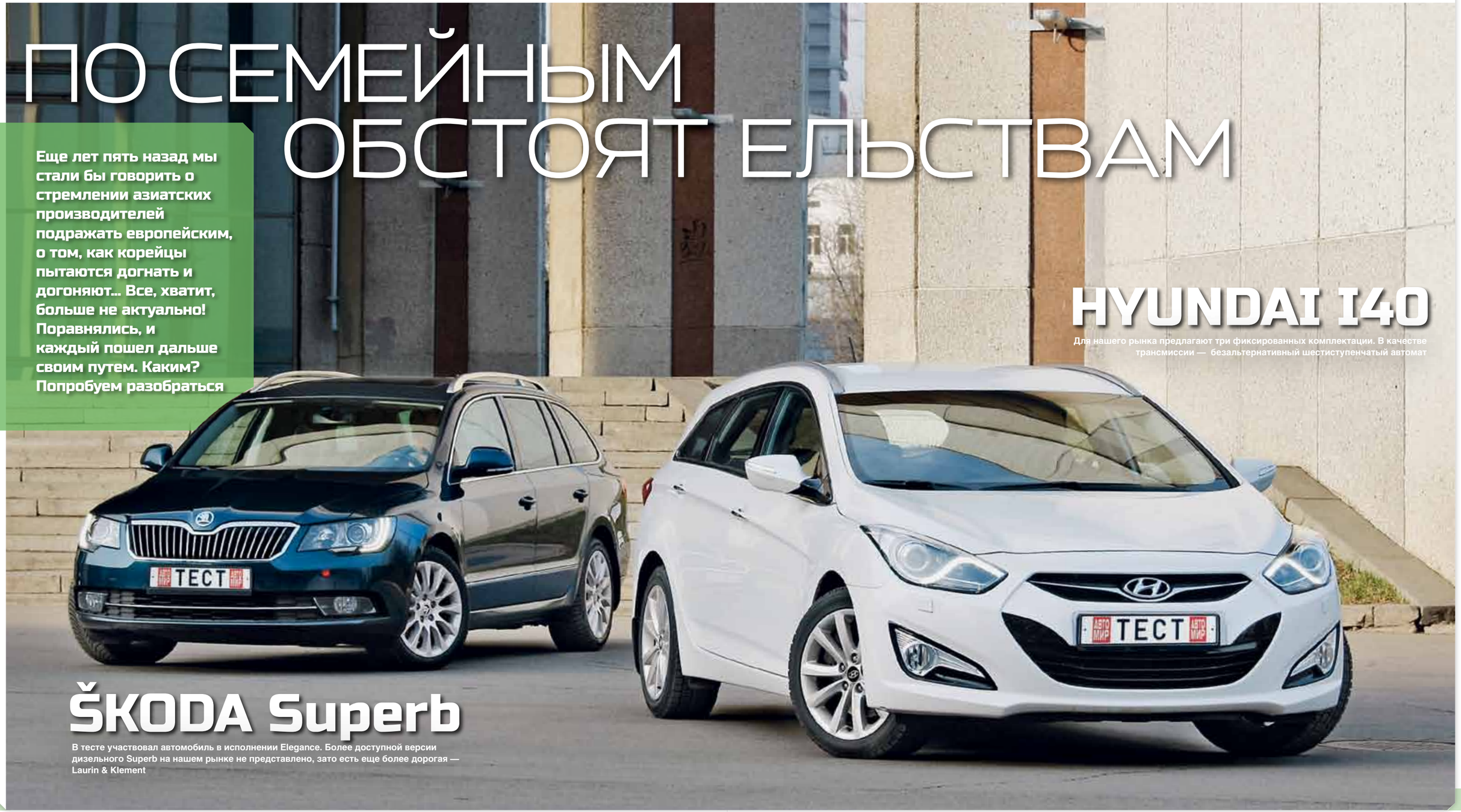
Все радости жизни

S˘KODA формально никогда не была маркой для заводного драйва, но турбированный дизельный Spaceback наступает на этот стереотип упругой педалью. Отклик на дозировку газа, ускорение, точное и прогнозируемое торможение – все на высоте. Подвеска традиционно жесткована, но вкупе с устойчивым шасси и прозрачным рулевым управлением она лишь добавляет приятной пикантности поведению машины. Хочется терзать педаль акселератора еще активнее, а передачи перещелкивать еще попозже, давая тахометру больше жизни. А это очень важный фактор, поскольку безусловно посвящать свою судьбу одной лишь только экономии – тут затоскует даже самый благочестивый бюргер. К счастью, нам это совершенно не грозит.

1. Отделочные материалы высокого качества и строгий дизайн делают кокпит Spaceback эргономичным и понятным
2. Сзади максимального уюта можно добиться для двоих пассажиров
3. Поддерживая репутацию практичного автомобиля, Skoda предлагает много мест для хранения мелочевки

ПО СЕМЕЙНЫМ ОБСТОЯТ ЕЛЬСТВАМ

Еще лет пять назад мы стали бы говорить о стремлении азиатских производителей подражать европейским, о том, как корейцы пытаются догнать и догоняют... Все, хватит, больше не актуально! Поравнялись, и каждый пошел дальше своим путем. Каким? Попробуем разобраться



HYUNDAI I40

Для нашего рынка предлагают три фиксированных комплектации. В качестве трансмиссии — безальтернативный шестиступенчатый автомат

ŠKODA Superb

В тесте участвовал автомобиль в исполнении Elegance. Более доступной версии дизельного Superb на нашем рынке не представлено, зато есть еще более дорогая — Laurin & Klement

ВСЕ, ЧТО ДУШЕ УГОДНО

Список всевозможных опций, входящих в комплектацию, можно читать как роман. Чего тут только нет! Климат-контроль? Есть! Ксенон? Есть. Очень приличная музыка тоже есть. Дозаказать можно разве что кожаную обивку салона. И то если она вам действительно нужна.

1. На Superb, как и на большинстве моделей, выпускаемых концерном VW, используется фирменная роботизированная коробка DSG. Здесь — 6-ступенчатая
2. Предусмотрена возможность переключения передач подрулевыми лепестками

В оформлении интерьера преобладает сдержанный классический стиль. Все просто, дорого и очень качественно. Пробелов в эргономике нет и не может быть в принципе!

3. Круглые шкалы приборов и ЖК-экранчик между ними: фольксвагеновская классика, своеобразный эталон
4. Ручной тормоз на Superb самый обычный, механический. Может, и немодерново, зато привычно и потому удобно

ŠKODA Superb

Своим личным врагом я сочту того, кто решится назвать эти машины «дизельными сараями». Помните, как говорил с экрана герой Каранцева (не ручаюсь за точность цитаты): «Трусливых мулов я вам прощаю, но за синематограф вы мне ответите!» Так вот, дизельных я вам прощаю – действительно оба автомобиля потребляют солярку. С этим не поспоришь. Но непочтительно назвать сараями самый стильный (это я, конечно же, про Hyundai) и самый респектабельный (поняли, про кого?) универсалы на рынке... Это уж точно чересчур!

Верить не верить?

Итак, стильный, повторяю, и респектабельный. Вот с этих бросающихся в глаза качеств, пожалуй, и начнем. Hyundai чудо как хорош внешне! Не будет преувеличением сказать, что это один из самых красивых серийных (это важно!) универсалов. Но на деле не все так просто и однозначно. Стильный стремительный силуэт i40 любого заставит поверить в то, что этот автомобиль обладает спортивным характером.

Вот вы верите? А зря! Проведя всего лишь часок-другой за рулем корейского универсала, понимаешь: спортивности тут нет и в помине. Создатели этого автомобиля сделали ставку на комфорт, и ставка эта благополучно сыграла – получилось. Не случайно же в рекламе i40 так часто и порой даже назойливо повторяют слова про бизнес-класс!

Ненапряжный, простите за цветастые эпитеты, руль, безмятежные подвески и расслабленные кресла – вот его сильные стороны. Мотор тоже не отличается взрывным характером, зато уверенно тяговит и вполне достаточен. Огорчает лишь то, что уж очень охотно выдает он каждому встречному-поперечному свою дизельную сущность: характерный звук слышен издалека, а характерные опять же вибрации ощущаются всеми частями тела. Не критично, конечно, жить можно, но ощущаются.

Superb – совсем другое дело. Сидя внутри, догадаться, что автомобиль дизельный, можно, только взглянув на шкалу тахометра. Снаружи – на соответствующий шильдик, и, конечно же, тоже по звуку. Полностью «спрятать» дизельные обертоны еще мало кому удавалось - по крайней мере, в этом классе.

Но внешность шкодовского универсала тоже обманчива. Нет, с тем, что он солиден и элегантен,

СВЕРХУ ДОНИЗУ

У корейцев таблица входящих в данную комплектацию опций тоже представляет собой длиннющий столбец галочек от верхнего и до нижнего края листа. Просто глаза разбегаются! Не хватает разве что навигации, в остальном же — полный комплект

1. Коробка передач на i40 более традиционная — классический 6-ступенчатый автомат. Что называется, проверено временем
2. Передачи можно переключать вручную. Можно, но, как правило, не нужно!

С эргономикой тоже все в порядке. Но дизайн на любителя. Нам он показался чересчур модерновым, синяя подсветка — слишком пронзительной. Но к качеству материалов и тут не подкопаться

3. Компоновка приборов здесь такая же, а вот экранчики в центре тахометра и спидометра — удачная находка Hyundai
4. Hyundai оснащен «электронным ручником». Про него нельзя забыть, трогаясь с места, но им и не так удобно пользоваться

HYUNDAI I40

ŠKODA Superb

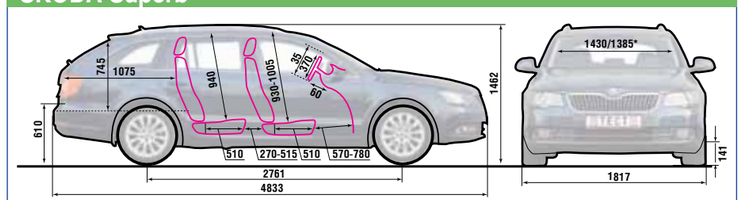
HYUNDAI I40

как рояль, никто не спорит, но про его склонность к виртуозным аллегро догадываются далеко не все. По всей видимости, сказываются немецкие корни модели – в Германии, насколько я помню, всегда умели делать и настраивать подвески! Да и моторчик Superb скучным тоже не назовешь. При заметно большем, чем у Hyundai, рабочем объеме он выдает всего лишь 140 «сил» (против 134). Однако по ощущениям разница значительнее.

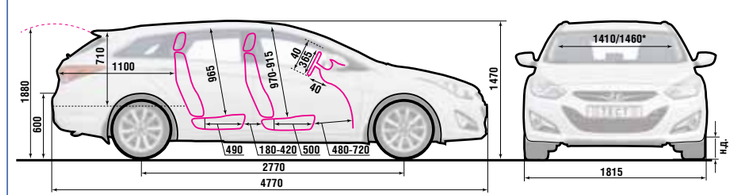
Послушайте, но ведь этого не может быть! Сверяюсь с техническими характеристиками: крутящий момент у обоих моторов тоже один в один. Правда, та самая «полка», где он максимален, у Hyundai начинается с 2000 об/мин, а у ŠKODA – с 1750. Неужели это чувствуется? Тоже не верю. Может, все дело в трансмиссии? Тоже вряд ли, хотя поговорить о ней все же стоит. У Superb за своевременную смену передач отвечает 6-ступенчатый «робот» DSG. Медлительным или нерасторопным его никак не назовешь, но такой острой реакции на нажатие педали газа, как у корейского классического автомата, у него нет. Зато переключения передач происходят совсем незаметно для водителя – кто бы мог подумать еще совсем недавно, что «робот» может выиграть у автомата в этой номинации!

А может, ощущение лучших динамических способностей дает точность управления? И не говорите мне, что это разные дисциплины! «Рулится» чешский универсал заметно острее и точнее, тем самым провоцируя на более агрессивную езду. Он отлично держит траекторию, заставляя проходить виражи буквально в спортивном режиме и активнее пользоваться педалью акселератора. Кстати, тут немаловажным является и тот факт, что у Superb более информативны и тормоза.

ŠKODA Superb



Hyundai i40



* Ширина салона на уровне плеч в первом/втором ряду ● Результаты измерений «АМ»

Радость выбора

Обычно при написании подобных тестов автору бывает непросто поставить себя на место реального покупателя, вынужденного голосовать за ту или иную машину своей трудовой монетой. Искусственно моделируя ситуацию, я бы, наверное, проанализировал все вышеизложенные плюсы и минусы, расставил виртуальные баллы, не забыв предварительно измерить объем обоих багажников, высоту потолков и ширину дверных проемов.

Но необходимости в этом не возникло. С Superb и i40 мы работали вдвоем с коллегой, и каждый, отправляясь куда-то по делам, был волен взять либо одну, либо другую машину. И уже на третий день мы заметили, что без каких бы то ни было предварительных договоренностей берем каждый свою машину: я – Superb, а он – i40. Все так просто? Более взрослая и основательная публика предпочитает Superb, а прогрессивная молодежь выбирает i40? Не все так однозначно, свой выбор мы сделали исходя из самых разных предпосылок. Например, для меня более важно, что окружает меня в салоне автомобиля, а коллега признается, что ему не все равно, какое впечатление автомобиль производит на окружающих. И таких нюансов масса!

Вот «если бы губы Никанора Ивановича да приставить к носу Ивана Кузьмича, да взять сколько-нибудь развязности, какая у Балтазара Балтазарыча, да, пожалуй, прибавить к этому еще дородности Ивана Павловича...» – помните, как это было у Гоголя? А вот в жизни так, увы, не бывает!

Обстоятельства

Вопрос остался открытым? Ну хорошо, давайте тогда рассмотрим последний аргумент: ведь мы же говорим про универсалы – автомобили специфичные, а потому нишевые и очень практичные. Многие действительно покупают их не потому, что просто нравится, а по семейным, так сказать, обстоятельствам.

Для тех, кто собирается усаживать в машину многочисленных домочадцев и до отказа заполнять их скарбом багажник, скажу: ŠKODA, пожалуй, чуть просторнее. В Hyundai, особенно в задней части салона, явно низковат потолок: вот она, плата за силуэт!

Багажник у Superb тоже заметно больше. К тому же он еще и лучше организован: закрытые ящички в боковых стенках, сеточки и перегородочки, продольные направляющие для установки всей этой радости... Предусмотрен даже двойной пол, верхняя часть которого выдвигается наружу, облегчая погрузку. У Hyundai все попроще, хотя и там, и там под полом лежит полноразмерная запаска. А у i40 она даже на литом диске!

Кстати, крышка багажника Superb может оснащаться электроприводом. Вот и думайте, кто из них больше «бизнес-класс»!

ŠKODA Superb	ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	Hyundai i40
Универсал/5/5	Тип кузова/кол-во дверей/мест	Универсал/5/5
4833/1817/1511	Длина/ширина/высота, мм	4770/1815/1470
2751	База, мм	2770
Передний	Тип привода	Передний
633-1865	Объем багажника, л	553-1719
60	Объем топливного бака, л	70
1726	Снаряженная масса, кг	1659
АКП, 6-ст.	Трансмиссия	АКП, 6-ст.
Дизель, R4, турбо	Тип двигателя	Дизель, R4, турбо
1968	Рабочий объем, см3	1685
140 при 4200	Макс. мощность, л.с. при об/мин	134 при 4000
320 при 1750-2500	Макс. крут. момент, Нм при об/мин	330 при 2000-2500
210	Макс. скорость, км/ч	190
10,2	Время разгона 0-100 км/ч, с	12
7,7/5,1/5,6	Расход топлива, л/100 км	7,8/5,0/6,0
от 482 435	Розничная цена, грн.	от 405 500

ŠKODA Superb	Оценки экспертов	Hyundai i40
	В статике	
8	Салон	7
8	Багажник	7
8	Качество	8
	В динамике	
8	Силовой агрегат	7
8	Тормоза	7
8	Рулевое управление	7
7	Курсовая устойчивость	8
8	Шумоизоляция	7
7	Комфорт	8
7,8	Итоговая оценка	7,3

Выводы

А говорить-то здесь особо не о чем: табличка с набранными баллами красноречивее любых слов. Судя по итоговым оценкам, оба конкурента относятся к лучшим моделям в своем классе, но Superb успел накопить чуть больше опыта в покорении публики

www.facebook.com/Skoda.ua https://twitter.com/SkodaUkraine

Визитная карточка марки Skoda в нашей стране, безусловно, Octavia. Украинцы любят этот лифтбек настолько сильно, что даже выбрали его автомобилем года. Понять соотечественников просто — доступный и экономичный автомобиль с огромным салоном и багажником достоин такой награды

ŠKODA Octavia
ЕЖЕДНЕВНИК

Сочетание солидного внешнего вида и потрясающей практичности — главное преимущество новой Octavia

1

2

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	7-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*

3

Динамика

ЭКОЛОГИЯ И СКОРОСТЬ

■ Малокубатурный мотор в паре с моногоступенчатой коробкой способен на чудеса экономичности. И что самое приятное — динамика при этом не страдает. Сейчас такие качества в почете, ведь экономия напрямую связана и с экологическими показателями, которые и в нашей стране когда-то могут стать актуальными

4

1. Управлять климат-контролем сможет даже ребенок
2. В багажнике есть крючки, резиночки, сеточки и прочие удобные фиксаторы
3. Рабочее место водителя заслуживает самой высокой оценки
4. Малокубатурный мотор порадовал отличной динамикой и завидной экономичностью

Классическая приборная панель еще долго не потеряет своей актуальности

Формула успеха новой Octavia проста, как все гениальное. Берем шасси, от лучшего автомобиля Европы по версии 2013 года (VW Golf), добавляем ему практичности и снижаем ценник до разумных пределов. Правда, операция по улучшению хозяйственных качеств потребовала от инженеров некоторых усилий – колесная база выросла больше, чем на четыре сантиметра. Вроде и немного, но пассажиры заднего ряда остались довольны. Места им хватает, даже высокий центральный тоннель (привет от полноприводных версий) не мешает наслаждаться комфортом новой Octavia. Багажник просто гигантский. Сухие цифры объема мало что говорят о его реальном удобстве. Отменный доступ – вот что главное. Заднее стекло, поднимающееся вместе с крышкой багажника, сильно упрощает погрузку багажа.

Не выразишь в цифрах и комфорт водительского места. Тут все продумано до мелочей, каждая кнопочка нажимается с четким и приятным усилием, все включатели, рычажки и вентели на своих местах. Радуют и кресла с неплохой боковой поддержкой, только зачем они, если под капотом двигатель объемом всего 1,4 л?

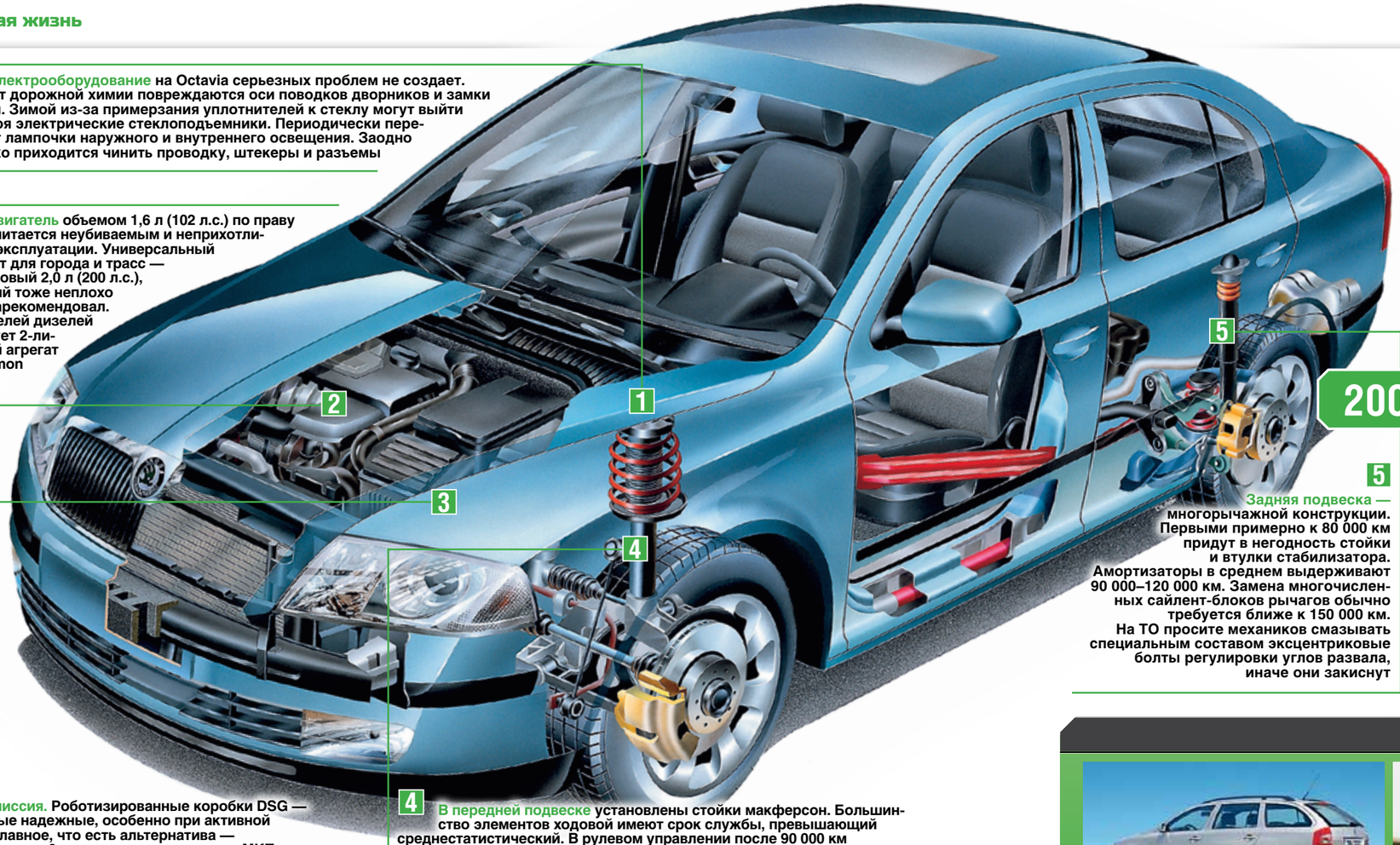
Понятно все становится после первого старта. Мощности у продвинутого мотора больше, чем у некоторых двухлитровых агрегатов. Добавляет азарта и 7-ступенчатая DSG. Умело управляя табуном из 140 л.с., это тандем очень шустро разгоняет новую Octavia до скоростей, выходящих за рамки ПДД. Делает он это настолько легко и бесшумно,что поневоле удивляешься, оставив далеко позади соседей по светофору.

Аэродинамические шумы начинают поклевываться только после 120 км/ч, ненавязчиво напоминая об одном из правил выбора экономичной скорости.

Экономия – одна из главных добродетелей двигателей небольшого объема, и новая Octavia использует эту особенность пополной. Даже тяжелый ботинок, подкрепленный нескончаемым запасом талонов на топливо, не смог заставить тестовый автомобиль потреблять больше восьми литров бензина на 100 километров городского пробега. А спокойный ритм, который для большинства водителей гораздо привычнее, приводит к неожиданным результатам. Автомобиль тратит меньше, чем указано в технических характеристиках... Касается это не только городских режимов. Поездка из Киева в Софиевский парк и обратно, при соблюдении установленного Правилами скоростного режима, приводит к появлению на табло бортового компьютера приятной цифры – 4,3 литра на «сотню»! Тут впору задуматься, может дизель не так уж и нужен? Ведь ТО для него дороже, да и к качеству топлива вопросов больше.

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

*Цена действительна на 10.07.14
Детальная информация и актуальные цены на сайте www.eurocar.com.ua.



1 **Электрооборудование** на Octavia серьезных проблем не создает. От дорожной химии повреждаются оси поводков дворников и замки дверей. Зимой из-за примерзания уплотнителей к стеклу могут выйти из строя электрические стеклоподъемники. Периодически перегорают лампочки наружного и внутреннего освещения. Заодно нередко приходится чинить проводку, штекеры и разъемы

2 **Двигатель** объемом 1,6 л (102 л.с.) по праву считается неубиваемым и неприхотливым в эксплуатации. Универсальный вариант для города и трасс — бензиновый 2,0 л (200 л.с.), который тоже неплохо себя зарекомендовал. Любителей дизелей порадует 2-литровый агрегат с Common Rail

3 **Трансмиссия.** Роботизированные коробки DSG — не самые надежные, особенно при активной езде. Главное, что есть альтернатива — долговечные 6-ступенчатые автоматы и МКП

4 **В передней подвеске** установлены стойки макферсон. Большинство элементов ходовой имеют срок службы, превышающий среднестатистический. В рулевом управлении после 90 000 км обновляются наконечники, а тяги выдерживают 150 000 км

5 **Задняя подвеска** — многорычажной конструкции. Первыми примерно к 80 000 км придут в негодность стойки и втулки стабилизатора. Амортизаторы в среднем выдерживают 90 000–120 000 км. Замена многочисленных сайлент-блоков рычагов обычно требуется ближе к 150 000 км. На ТО просите механиков смазывать специальным составом эксцентриковые болты регулировки углов развала, иначе они закиснут

2004 г.

Салон Octavia напоминает Golf V, по качеству материалов и сборки ему ничуть не уступает

МОДИФИКАЦИИ

У стильного универсала — огромный багажник, 580–1620 л, причем только для Octavia Kombi предлагалась полноприводная трансмиссия.

Octavia RS оснащалась бензиновым турбомотором 2,0 л (200 л.с.), который сочетался с 6-ступенчатыми механической коробкой и DSG.

Octavia Scout построена на базе полноприводного универсала, от которого отличается увеличенным клиренсом и обвесом по кузову.

ŠKODA Octavia

Оптимальный баланс цены, надежности и качества сделал Octavia A5 бестселлером. И она сохранила этот статус даже после снятия с производства

Второе поколение ŠKODA Octavia еще до рождения было обречено на успех, потому что начало его продвижению на рынке уже положил предшественник модели. Первая Octavia быстро выбилась в фавориты, чему способствовали умеренная стоимость, хорошие потребительские и ходовые качества, добротные материалы и высокая надежность. Ведь техническая начинка тогдашней Octavia была идентична таковой на VW Golf IV. А кто откажется от немецкого автомобиля, только в другой, более свободной, одежке и по привлекательной цене?

Вторая ŠKODA Octavia существенно подросла в размерах, она базировалась на узлах и агрегатах уже Golf V. А это значит, что чешский автомобиль получил независимую заднюю подвеску, полноприводную трансмиссию с муфтой Haldex четвертого поколения и новейшие бензиновые моторы с непосредственным впрыском и турбонаддувом.

Если поставить рядом ŠKODA Octavia и Golf V, то ни за что не скажешь, что это ближайшие родственники, построенные на общей платформе и имеющие одинаковую колесную базу. Чешский авто-

1 Двигатель. В моторной гамме бензиновый атмосферник с непосредственным впрыском 2.0 FSI (150 л.с.) заменили на турбомотор 1.8 TSI (160 л.с.)

3 Трансмиссия. В результате модернизации роботизированные коробки DSG с двумя сцеплениями начали вытеснять традиционные автоматы

2 Кузов. Рестайлинг изменил бамперы, крылья, рисунок решетки радиатора и светотехнику. За счет раскосой формы фар с хрустальным логотипом Octavia машина лучше узнается в анфас. На задних фонарях вместо красной появилась белая полоска

ИСТОРИЯ МОДЕЛИ

Машина первого поколения была построена на шасси Volkswagen Golf IV и появилась в продаже осенью 1996 года. Практически сразу после украинского дебюта она стала бестселлером на нашем рынке.

Третья генерация модели появилась весной прошлого года. В моторной гамме Octavia III — шесть двигателей, как и ожидалось, экономичный 1.4 TSI — самый востребованный.

2008 г.

Плюсы и минусы ŠKODA Octavia

+
- Огромный багажник
- Наличие полноприводных модификаций
- Качественные материалы
- Отличные ходовые качества

–
- Тесный в задней части салон
- Популярность у угонщиков
- Проблемные роботизированные коробки DSG на автомобилях первых годов выпуска

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	Годы выпуска 2004–2008	
Тип кузова	Хэтчбек (универсал)	
Длина/ширина/высота, мм	4572/1769/1482 (1470)	
База, мм	2578	
Тип привода	Передний	Передний
Объем багажника, л	560-1320 (580-1620)	
Объем топливного бака, л	55	
Снаряженная/полная масса, кг	1255/1915	1400/1940
Трансмиссия	5-ст. мех./6-ст. авт.	6-ст. мех.
Тип двигателя	Бензиновый, R4	Бензиновый, турбо, R4
Рабочий объем, см3	1595	1984
Макс. мощность, л.с. при об/мин	102 при 5600	200 при 5100
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	148 при 3800	280 при 1800
Макс. скорость, км/ч	190/184	240
Время разгона 0-100 км/ч, с	12,3/14,1	7,3
Расход топлива, л/100 км, трасса/город	8,5/5,8	7,8/5,3

мобиль воспринимается гораздо крупнее, впрочем, он на 370 мм длиннее «немца». Поэтому и багажник у Octavia огромен: 560 л – это лучший показатель в классе. А если сложить задние сиденья, то получится пространство емкостью 1350 л. Причем и в оснащенности «чешка» не отстает от немецкого родственника. От вольфсбургской малолитражки Octavia достались почти все двигатели. Атмосферная «четверка» 1,6 л (102 л.с.) зарекомендовала себя только с лучшей стороны и стала одной из самых востребованных на украинском рынке. Этот мотор прост по конструкции, долговечен и неприхотлив. Мелкие проблемы возможны в основном из-за низкого качества отечественного топлива и антигололедных реагентов, проникающих в электрические разъемы, колодки и блоки, что приводит к сбоям в работе. Не выдерживает влияния реагентов датчик температуры охлаждающей жидкости. Некачественный бензин рано или поздно загубит и датчик массового расхода воздуха. Вот и все неприятности, которых можно ждать от двигателя. Если вы приобрели подержанную ŠKODA Octavia, проверьте состояние ремня 8-клапанной системы газораспределения. Регламент его замены – 120 000 км, хотя в реальности он выдерживает в полтора раза больше. Дизельные двигатели 1,9 и 2,0 л отличались выходом из строя насос-форсунок: гораздо надежнее моторы с системой питания Common Rail. Механическая коробка передач долговечна. Со временем может потребоваться регулировка тяг или тросиков, когда почувствуете, что передачи включаются с усилием. Сцепление с 1,6-литровым мотором выдерживает 200 000 км, а на машинах с турбомоторами – в полтора раза меньше. 6-диапазонный автомат оказался крайне надежным, а вот с ранними «роботами» DSG возможны проблемы. В подвеске слабых мест нет. Даже стойки и втулки стабилизаторов выдерживают минимум 50 000 км. Опоры амортизаторных стоек и передние ступичные подшипники выдерживают примерно 100 000 км. Ресурс амортизаторов составляет в среднем 120 000 км.

Максим Шкиндер стал самым знаменитым украинским автомобильным дизайнером. Он является одним из авторов новой Octavia и Spaceback, так что убедиться в безусловной талантливости нашего соотечественника может каждый, просто выйдя на улицу

Шкиндер и Кульман

По собственному признанию, перед поступлением в школу юный Шкиндер был оценен посредственно – из-за того, что нарисовал человека без ушей и не соблаговолил объяснить, почему. Посредственная оценка означала попадание в средний по способностям класс. Однако уже с третьего класса родители отдают ребенка в Художественную школу, где он в героической борьбе с ленью, соблазнами и неразрисованными учебниками литературы получил основы художественного образования. В общем-то, у творческих людей по-другому не бывает, а если и бывает, то плохо заканчивается. После школы абитуриенту Шкиндеру казалось, что он определился с дальнейшей стезей: Максим хотел изучать графический дизайн. Но в силу большого конкурса и отсутствия денег на учебу выбрать пришлось факультет промышленного дизайна Киевского института декоративно-прикладного искусства. Очень скоро оказалось, что создание эскизов бытовой электроники – не такая уж беспросветная поденщина. А дальше случилось событие, которое можно охарактеризовать прилагательным «внезапное»: один из преподавателей обнаружил склонность Шкиндера к автомобильной тематике. Это открытие стало поворотным в его судьбе: Максим стал принимать участие в конкурсах автомобильных дизайнеров и защитил диплом по теме «Экстерьер легкового транспортного средства». А через полтора года был уже в Турине, в престижной итальянской школе дизайна IED, где его преподавателями были практикующие «художники-конструкторы» (из Ferrari и Alfa Romeo. Серьезные, в общем, величины. Стоит отметить, что украинец был единственным студентом курса, получавшим стипендию, что делало его ориентиром для однокурсников, но вместе с тем и повышало планку для него лично. Планка оказалась столь высока, что ее заметили из далекого чешского города Млада-Болеслав. Шкиндер только заканчивал дипломную работу, а его уже пригласил к себе сам Йозеф Кабан, глава дизайн-центра SKODA. Там оказалось, что для приема на работу Максиму всего лишь нужно было сказать «Да». Так молодой дизайнер оказался в команде, работающей над автомобилем года в Украине – Octavia нового поколения. Еще одно его детище – Spaceback – имеет шанс повторить достижение старшей модели в 2015-м. Разумеется, творил Шкиндер не в одиночку, а в сплоченной команде единомышленников, однако его вклад в общее дело можно назвать более чем существенным. Кроме того, команда постоянно работала над моделями, которые мир увидит лишь спустя несколько лет, и о том, какой будет Skoda недалекого будущего, остается только гадать.

Зато можно с успехом предположить, как в ближайшем будущем будет развиваться дизайн бриатского автопрома. Потому как в этом году Максим Шкиндер получил приглашение сразу от двух известных английских автопроизводителей. Один из них называется Land Rover. Находится на подъеме, готовится к замене иконоподобного вездехода Defender. Идеальное время и место для амбициозного молодого специалиста. Шанс, за который нужно хвататься обеими руками и благодарить судьбу. А Шкиндер отказался.

Потому что вторая английская компания называется McLaren. Нужны ли тут слова? Пожалуй. «Это был обычный трудовой день в дизайн-студии Skoda, где я занимал должность дизайнера экстерьеров под руководством Йозефа Кабана. Мы с коллегой после работы пошли ужинать, когда мне позвонили на мобильный с неопределенного британского номера. Поскольку на тот момент я уже тесно общался с Land Rover и даже успешно прошел собеседование с шеф-дизайнером экстерьеров, был уверен, что звонили именно из LR. Но я ошибся. «Привет Макс, это Фрэнк Стефенсон, дизайн-директор McLaren. Тебе было бы интересно поработать в команде McLaren?»

Из этой истории каждый извлек пользу. Украина получила своего героя, а любой владелец SKODA теперь может с гордостью заявить, что его автомобиль рисовал дизайнер суперкаров, претендующих на звание лучших в мире. Кстати, уходя, Максим пообещал, что очень скоро чехи сумеют нас удивить. Учитывая то, что он видел перед глазами последние несколько лет, он точно знал, о чем говорит.

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

ПРОЖИВЕТ И МИЛЛИОН

Существует мнение, что современные турбодизельные моторы на нашем топливе редко выхаживают больше 100 000 км. Правда ли это, и какой, на ваш взгляд, граничный пробег для такого дизеля? И что дальше? Продавать?

Роман Битуг, Киев

Современный двигатель выхаживает намного больше, чем 100 000 км, а это может быть и 500 000, и миллион. На самом деле из-за топлива в первую очередь страдает топливная система, еще — газораспределительный механизм и его детали. Из-за некачественного топлива могут выйти из строя топливный насос (редко), форсунки, турбина, головка блока цилиндров (а точнее, образуется нагар на клапанах). И, как следствие, после нескольких ремонтов всего перечисленного — сам двигатель. Если говорить про ремонт или замену составляющих, обычно это происходит не раньше чем в 150–200 тыс. Таким образом, 450–600 тыс. км ваш двигатель, конечно, проходит. Выбирайте для заправок хорошее топливо от проверенных сетей АЗС, проходите вовремя ТО и диагностику, бережно относитесь к своему «железному другу», и ресурс точно увеличится. Конечно, если брать во внимание случаи с некоторыми новыми «иностранными» брендами автомобилей непонятного происхождения, то они и на хорошем топливе не всегда выхаживают 100 тыс. км. Тут рецепт простой — не покупайте такие автомобили.

ЛУЧШЕ БОЛЬШЕ

Когда приходится использовать «докатку» в качестве запасного колеса на зимней дороге, есть ли какие-то общие правила езды в таких условиях? Или лучше сразу заменить в своей машине «докатку» на полноразмерное запасное колесо?

Леонид Вышенько, Керчь

Да, идея очень хорошая и рациональная: заменить временное запасное колесо на полноразмерный диск — это, в первую очередь, сделать шаг навстречу своему собственному комфорту, спокойствию и, конечно же, безопасности. Во-первых, вы будете лишены необходимости придерживаться малой скорости в случае замены колеса. Во-вторых, на сухом или на скользком покрытии (про снег я уже даже не говорю!) более узкое «хромое» колесо меньшего радиуса будет бесспорно влиять на поведение автомобиля. Поэтому я советую, если вы пробили переднюю покрышку на переднеприводной машине, а в распоряжении есть только «докатка», то лучше потратить больше времени, и поставить «докатку» на заднюю ось.

КОГДА БОЛЬШЕ НЕГДЕ ПРИТКНУТЬСЯ…

Как правильно заезжать на бордюр, чтобы безопасно для автомобиля запарковаться в городе? Иногда вижу, как водители заезжают сначала задними колесами. Это правильно?

Карина М., по e-mail

Для начала нужно выбрать безопасную высоту бордюра. Не лишним будет трезво оценить дорожный просвет вашего автомобиля, свесы и наличие разного оборудования: декоративные пороги, например. В остальном, если технически ваша машина способна преодолеть бордюр, надо действовать одинаково: подъехать вплотную к нему, упереться колесом (предварительно, конечно, нужно повернуть руль в сторону заезда) и после аккуратно начать движение. Если на автомобиле установлены низкопрофильные шины, будьте предельно осторожны — не стоит резко нажимать на педаль акселератора, можно повредить диск. Если колеса имеют высокий профиль, то тут можно действовать смелее, но все равно с разумной осторожностью. По поводу движения задом я однозначно не советую злоупотреблять этим маневром. Во-первых, если на колесных арках вашего автомобиля установлены брызговики, вы рискуете их обломать. Во-вторых, можно повредить глушитель. И наконец, когда вы маневрируете задним ходом, обзорность очень ограниченна. Да и работать педалями сложнее. Так что «штурмуйте» бордюр, глядя вперед.

КИНО НА АМАТОРСКОМ УРОВНЕ

Слышал, что иногда гаишники замеряют скорость «феном» и снимают это на видеокамеру. А если водители не согласны с нарушением, им показывают запись процесса фиксации. Это законно?

Василий Кукарека, Мелитополь

В соответствии с Законом «О милиции» работники ГАИ имеют право использовать в своей работе только те техсредства, в том числе средства фото- и видеонаблюдения, предназначенные для выявления и фиксирования нарушений Правил дорожного движения, которые предусмотрены нормативно-правовыми актами. В настоящее время существует только один такой акт — приказ МВД №33 от 01.03.2010 г., которым использование каких-либо камер работниками милиции при выявлении нарушений ПДД не предусмотрено. А значит, их использование незаконно. В то же время суды нередко принимают подобные доказательства во внимание, ссылаясь на то, что согласно ст. 251 КОАП орган (должностное лицо) оценивает доказательства по своему внутреннему убеждению, которое основывается на всестороннем, полном и объективном исследовании всех обстоятельств дела. Данный подход является незаконным, поскольку согласно ст. 62 Конституции Украины обвинение не может основываться на доказательствах, полученных незаконным путем. На это и нужно обратить внимание инспекторов, а если дело дойдет до суда, то и судьи.

ХЛЯБИ НЕБЕСНЫЕ

Как правильно вести себя, если на междугородной трассе тебя застал дождь? Есть ли правила, когда следует остановиться и переждать?

Дмитрий О., по e-mail

Дождь — это лишь одно из осложнений, которое может возникнуть в долгой дороге. Важную роль в успешном преодолении длинной дистанции играют все факторы: личное самочувствие водителя, чистота лобового стекла, состояние дорожного полотна. Особенное внимание обратите на чистоту стекла: грязное стекло рассеивает встречный свет фар, и усталость наступает намного быстрее.

В дождь следует пользоваться кондиционером, причем включайте его сразу: не стоит ждать, пока стекло запотеет полностью. А если при этом нужно ехать по очень плохой дороге, а дождь интенсивный, то лучше переждать. Вода скрывает ямы, и если дождь будет достаточно сильным, то можно их запросто не увидеть. Как определить момент, когда стоит остановиться, однозначных правил нет. Думаю, это легко понять по субъективным ощущениям.

ПОЧЕМУ ВИБРИРУЕТ

На определенных скоростях при торможении появляется легкая вибрация на руле. Шины в порядке, первичный осмотр ходовой тоже ничего не выявил. Где искать проблему и что это может быть?

Галина Винницкая, Кривой Рог

Все детали тормозной системы, которые задействованы для замедления и остановки автомобиля, могут в той или иной степени влиять на качество торможения. Точнее, не сами детали, а неполадки, возникающие в них. Так что, чтобы точнее ответить на этот вопрос, нужно знать более детальную информацию. В целом вибрация при торможении может быть вызвана деформацией тормозных дисков (барабанов), люфтами и зазорами в деталях подвески, качеством дорожного покрытия.

Первые два пункта можно выявить, обратившись на СТО; неравномерность дорожного покрытия может вызывать срабатывание системы ABS при торможении, но при этом должна чувствоваться вибрация на педали тормоза и отображаться индикация на панели приборов. А неравномерный износ шин обычно проявляется и при движении (без торможения).

КАК НЕ ЗАПУТАТЬСЯ В НОГАХ

У меня не получается быстро переступать по педалям, когда ситуация нужно трогаться под горку, особенно задним ходом. Машина на «механике». Есть ли какие-то упражнения, которые мне помогут?

Татьяна М., по e-mail

Научиться действительно можно. Вам понадобится лишь немного свободного времени и терпения. Для начала установите кресло в правильное положение: спинка сиденья под небольшим наклоном, ноги полусогнуты, причем легкий сгиб в коленном суставе должен сохраняться, даже когда вы полностью выжмете любую из трех педалей. Когда вам нужно тронуться под горку, без разницы, вперед или назад, необходимо, удерживая одной ногой педаль сцепления, быстро перенести вторую с тормоза на акселератор. Для этого поставьте пятку на пол и попробуйте быстро, удерживая пятку на полу, перемещать стопу с одной педали на другую. Делайте это оперативно, но без лихорадочной спешки, помните, что в действительности вам при должной сноровке не придется сильно спешить. Старайтесь не пользоваться обувью на каблуках — многие женщины за рулем переобуваются.

ПЫТАЛИСЬ ДОГОВОРИТЬСЯ, НО НЕ СМОГЛИ

Мне пришлось столкнуться с тем, что виновник ДТП отказался выплачивать франшизу. Подскажите, как правильно составить исковое заявление, что там должно быть указано и должны ли фигурировать данные моей и его страховой компаний? Мы оба застрахованы по ГО.

Алексей М, по e-mail

Франшиза — это часть убытков, которая не возмещается страховой компанией согласно договору. По «Закону Украины об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» страхователем или лицом, ответственным за убытки, должна быть компенсирована сумма франшизы, если она была предусмотрена договором страхования. Порядок выплаты франшизы четко не определен законодательством и устанавливается на усмотрение участников ДТП. На взыскание франшизы распространяется общий срок исковой давности в три года. Истребовать добровольное исполнение обязательства можно путем письменного требования (претензии), срок выполнения по которой согласно ст. 530 Гражданского кодекса Украины составляет 7 дней с момента получения. Если в добровольном порядке не удается взыскать с виновного лица сумму франшизы, то необходимо обратиться с исковым заявлением в суд, возложив судебные расходы на страхователя. Исковое заявление должно содержать максимально полную информацию об обстоятельствах дела, а именно: когда и где произошло событие, его участники, кто был признан виновным согласно постановлению суда. Также необходимо указать, что гражданская ответственность виновного лица обеспечена полисом соответствующей страховой компании и что страховое возмещение было снижено на сумму франшизы, которую в соответствии с п. 12.1 ст. 12 Закона Украины «Об обязательном страховании гражданско-правовой ответственности владельцев наземных транспортных средств» и ст. 1194 ГК Украины должно возместить виновное лицо. Как доказательство в суд необходимо предоставить полис ОСАГО виновного лица (страхователя) и страховой акт, согласно которому вам был осуществлен расчет страхового возмещения.

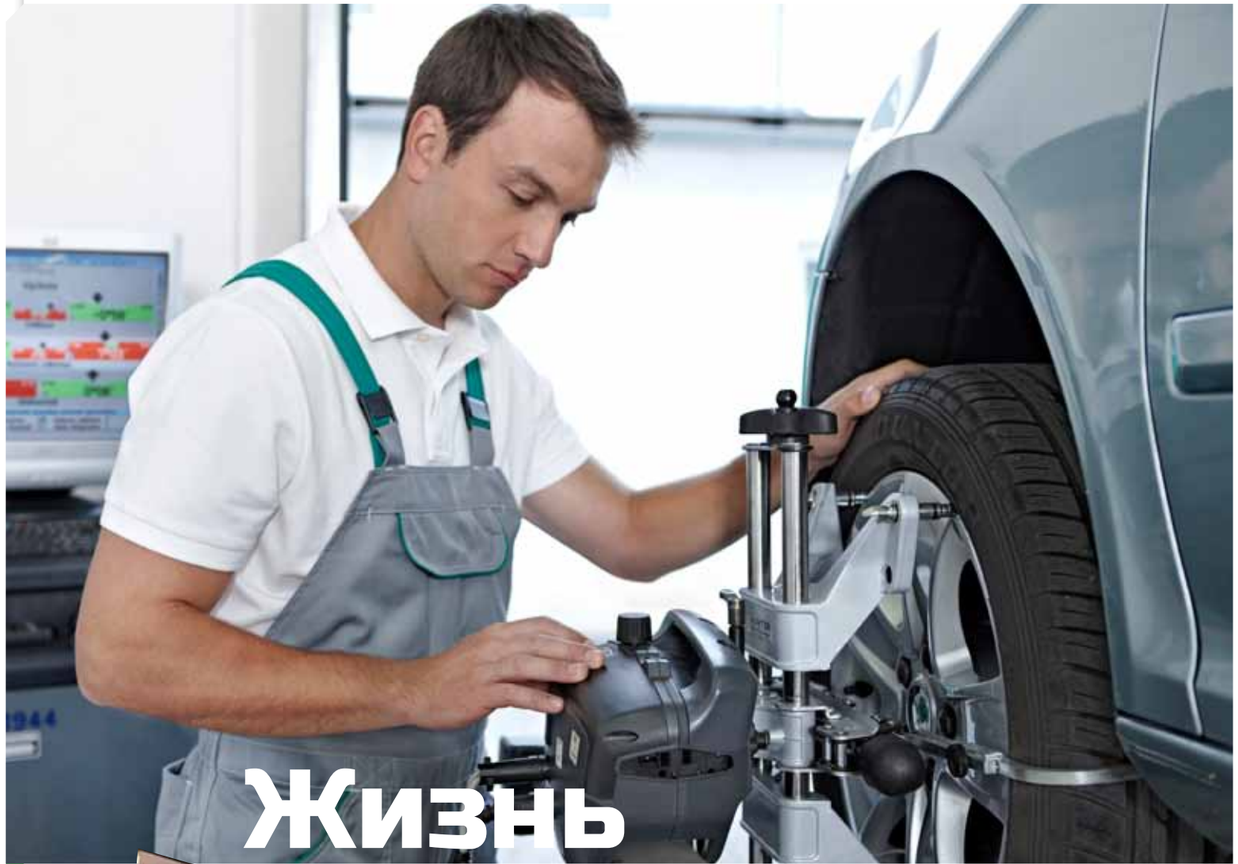
ПУСТЬ ФИРМА РАЗБИРАЕТСЯ!

У меня служебная машина, зарегистрированная на фирму и застрахованная по КАСКО. У меня случилось ДТП, возмещение будет выплачиваться в пользу компании. Почему я должен заниматься оформлением документов?

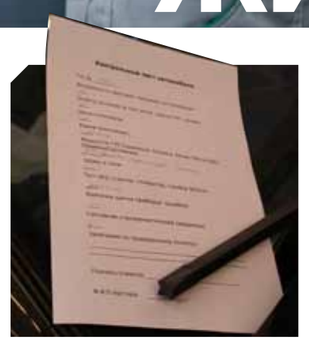
Сергей П., по e-mail

Рассмотрим ситуацию урегулирования страхового случая, когда автомобиль зарегистрирован на юридическое лицо и обеспечен полисом КАСКО. Для страховой компании не важно, кто именно будет представлять интересы клиента — юридического лица при таком урегулировании. Страховой компании важно, чтобы были предоставлены все предусмотренные договором страхования документы, необходимые для признания случая страховым и осуществления выплаты страхового возмещения. Таким образом, кто будет оформлять все документы — дело самого страхователя. Это может быть как водитель обеспеченного автомобиля, так и любой другой уполномоченный юридическим лицом человек.

Непосредственно от водителя желательно получить подробные объяснения об обстоятельствах события и документы, которые предоставляли ему право управлять транспортным средством. Предоставление остальных документов — обязательства владельца транспортного средства, в данном случае — фирмы.



Жизнь ПО РЕГЛАМЕНТУ



Порой в стремлении сэкономить мы просим мастера СТО не проводить те или иные операции. Но надо помнить, что есть ряд проверок, игнорирование которых может привести к самым плачевным последствиям

Среди автомобилистов бытует мнение, что регламентные работы являются своеобразным маркетинговым ходом с целью привязать гарантийный автомобиль к дилерскому сервису. Поэтому сразу же после окончания гарантии и перехода на независимую станцию автовладелец зачастую смотрит на ТО сквозь пальцы. С одной стороны, завышенные цены на работы и агрегатная замена крупных узлов на авторизованном сервисе резонно вызывают желание найти альтернативу. Однако не стоит путать мокрое с холодным, плановое ТО – процедура обязательная. И несмотря на то, что подобные процедуры могут показаться делом хлопотным, но именно их соблюдение поможет сохранить владельцу здоровье и, как ни странно, сэкономить деньги.

История

Автомобильные регламентные работы появились как следующая ступень развития обслуживания транспортных средств. Резкий скачок автомобилестроения на Западе в начале XX века повлек за собой и развитие автомобильного сервиса. Ремонт автомобилей исключительно после поломки не оправдывал себя, потому как не обеспечивал безопасности и давал очень ограниченный ресурс. В поисках новых методов обслуживания автомобилей ремонтные мастерские переходили от стихийных методов ремонта поломок к их предупреждению. Именно с этой целью, например, появилась идея использовать в двигателе масляный фильтр (изначально двигатели эксплуатировались на неочищенном масле до отказа). Соответственно, моторесурс таких силовых агрегатов был ничтожно мал. Благо дело сегодня уже ни один водитель не спорит с необходимостью фильтрации и замены масла. Зато с периодичностью замены не спорит только ленивый.

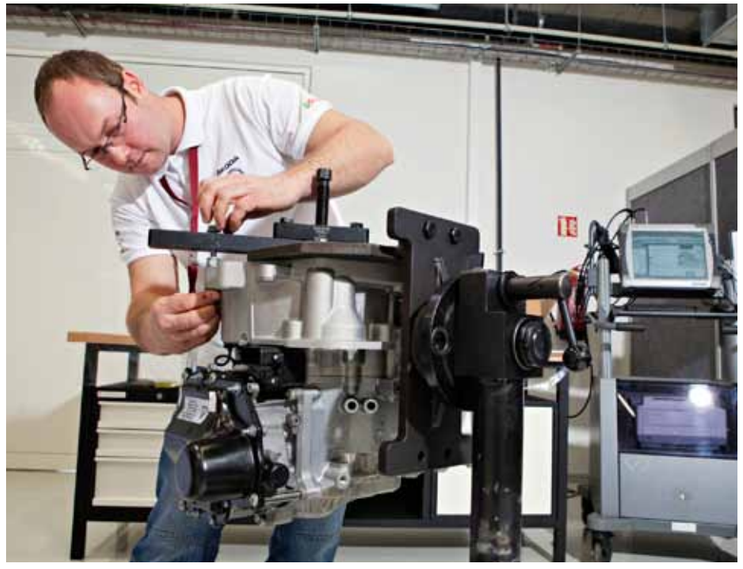
Весомую роль в формирование сервисных стандартов и культуры обслуживания автомобилей внесли отраслевые объединения независимых СТО по ремонту. В Германии такая ассоциация была создана еще до появления масляного фильтра – в 1909 г.

Одним из наиболее важных этапов развития в сфере сервиса стало введение агрегатного ремонта и проведение плановых профилактических работ для предупреждения поломок.

Отечественный автопром, к большому сожалению, не мог похвастать такими успехами. Советская автомобильная промышленность отставала от западной как минимум на одно поколение. Несмотря на то что с 1977 г. ГОСТ предусматривал проведение ТО-1, ТО-2 и сезонного обслуживания, реальное состояние техники зачастую было плачевным. Единичные автосервисные предприятия не могли обслужить всех желающих, частный же сервис в стране отсутствовал. В результате автовладельцы обходились кто чем мог: одни ремонтировались сами, другие просили помощи более продвинутых умельцев-самоучек по гаражу. Дефицит запчастей порождал тотальный расцвет Кулибиных: для продления срока службы сайлент-блоков подкладывали порезанные ремни, предохранитель заменяли проволочкой, фильтры продували, колодки подпиливали и так далее. Одним словом, эксперимент с проведением регламентных работ на постсоветской территории так и не удался. И, несмотря на окончание советской эпохи и изобилие запчастей, понимание ТО в массах изменилось не так уж сильно. Предупредительную систему обязательного обслуживания автомобиля по пробегу практикуют лишь дилерские и единичные независимые СТО. Однако далеко не все потребители послегарантийных автомобилей соглашаются на такие условия.

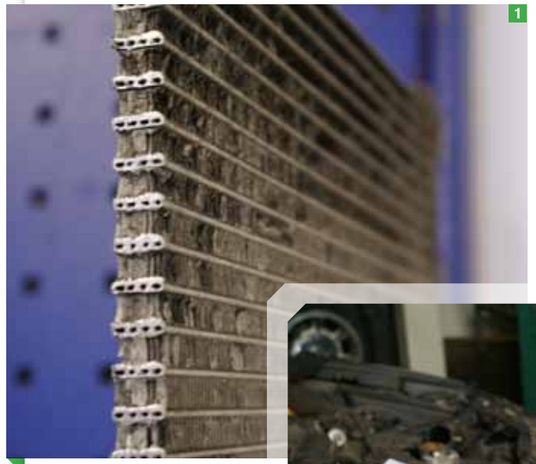
Суть ТО

«Регламент» в переводе означает «заведенное правило». Регулярное проведение плано-



Где проходить ТО - на фирменной станции или в гараже у знакомого - решает каждый автовладелец самостоятельно. Стоит лишь учесть, что практически все “свободные мастера” - “мультибрендовые”, и просто не имеют по конкретной модели той базы знаний, что есть на специализированной СТО

вых работ предназначено для сохранности нормальной работы механизмов и предупреждения поломок, обеспечения безопасности и поддержания внешнего вида автомобиля. Окончание гарантийного термина, на котором, бывает, и заканчивается табличка плановых работ в сервисной книжке, не повод переставать их проводить. Подержанные автомобили, как любые другие возрастные явления в этом мире, наоборот, нуждаются в усиленном внимании. Ведь словосочетание «без пробега по СНГ» при покупке авто имеет такое магическое воздействие, потому что гарантирует не только эксплуатацию на хороших дорогах, но и заботливое отношение к автомобилю весь срок его предыдущей эксплуатации. Нередко с продажей пригнанной иномарки к документам прилагаются квитанции обо всех пройденных ТО и замененных деталях. Но это можно считать идеальными условиями, по средней же статистике, данные о сервисе существуют лишь на словах. В таком случае для перестраховки лучше заменить в автомобиле все масла и жидкости, фильтры, ремень ГРМ и свечи зажигания. И составить график прохождения ТО заново. Плановое техобслуживание – это не только замена исчерпавших ресурс деталей, но и проверка уровня жидкостей, технического состояния, смазка, регулировка всех требующих этого узлов и механизмов автомобиля. Интервалы межсервисной замены устанавливаются для каждого автомобиля индивидуально и указываются в сервисной книжке. Плановые ТО обычно разделяет отметка в 15 000 км, привязанная к замене масла. Однако не все обращают внимание, что иногда эти данные нуждаются в корректировках в меньшую сторону. Автопроизводитель предусматривает это в случаях сложных условий эксплуатации: езда в пробках, по пересеченной, холмистой местности, на высоких скоростях; запыленность; плохое топливо; эксплуатация на газу. Кстати, то же подтверждено и советским ГОСТом.



1. Последствия использования старого фреона: такой конденсор уже не промоешь
2. Игнорирование сроков замены ремня ГРМ может привести к плачевным последствиям, вплоть до встречи клапанов с поршнями

После Советов

Как и 100 лет назад, наиболее уязвимым к отсутствию ТО остается силовой агрегат. Поэтому обслуживанию двигателя и навесного оборудования уделяется максимальное значение. Кроме соблюдения периодичности замены важно обращать внимание на рекомендации производителя масел. Например, все более распространенным в последнее время являются масла на основе эстеров. Их состав не предусматривает наличие присадок, поэтому и интервал замены сокращается вдвое.

Заигрывание с двигателем сулит весьма серьезными последствиями. И опасность заключается в том, что до выхода из строя серьезного узла может ничто не предвещать беды. Игнорирование сроков замены ремня ГРМ может привести к его обрыву и столкновению клапанов с поршнями. Небрежное отношение к замене свечей приводит к плохому сгоранию бензина в цилиндре. Это отразится на работе кислородного датчика, модуля зажигания и катализатора выхлопных газов. Любая из этих деталей стоит в десятки раз больше свечи, а о стоимости катализатора, зачастую выполненного заодно с выхлопным коллектором, страшно даже упоминать. Кроме всего прочего, за невнимание к себе силовой агрегат ответит уменьшением моторесурса.

3. Проведение ТО современного автомобиля — это не только замена масла и фильтра. Для масштабной оценки состояния авто потребуется специальная аппаратура
4. На фильтрации масла не склонны экономить даже отечественные автовладельцы, ведь на кону — силовой агрегат

Регламентные работы направлены не только на продление срока службы деталей, но на обеспечение базовых требований безопасности автомобиля. У многих, например, возникает вопрос о необходимости менять тормозную жидкость. Ее чрезвычайная гигроскопичность (способность впитывать влагу) является опасной для работы в условиях высоких температур кипения. Вода, выкипая при нагревании, создает воздушные пробки в системе, вследствие чего педаль тормоза проваливается и тормоза пропадают. Наряду с этим отсутствие воды в системе предупреждает коррозию. Замену жидкости рекомендуется осуществлять раз в полтора-два года и не доливать из открытой тары.

Ради безопасности также проводится регулярная диагностика ходовой и рулевого управления. Разболтавшиеся шаровые шарниры, изношенные сайлент-блоки, амортизаторы делают управление автомобиля непрогнозируемым и могут довести до кювета. Подшипники ступицы меняются также по необходимости. Однако езда на аварийном подшипнике может привести к его разрушению и заклиниванию одного колеса или же к замене ступицы.

Системы комфорта не являются исключением и для стабильной работы также нуждаются во внимании. Кондиционер требует замены фильтра, фреона и обработки системы. В противном случае можно не удивляться замене радиатора или даже компрессора кондиционера. Для надежной работы бортовой электроники требуется следить за исправностью генератора, АКБ, состоянием приводных ремней. Диагностика и замена ще-ток генератора, контроль уровня электролита –- сравнительно недорогая плата за поддержание комфорта.

Сомнения насчет целесообразности ТО лишь дань отсутствию связи с более чем вековой культурой обслуживания автомобилей. Культура автомобилиста – это именно то, что делает из рядового автовладельца настоящего автолюбителя. И если количество автомобилей на душу населения является показателем уровня благосостояния общества, то показателем уровня его развития, возможно, является его отношение к автомобильному обслуживанию.

Ничто не вечно

Иридиевые свечи наряду с модульными топливными фильтра в бензобаке относятся к деталям с увеличенным сроком эксплуатации. Подобные решения, появившиеся в последние несколько лет на свежих машинах, нередко ошибочно воспринимаются как незаменяемые запчасти. Хотя заявленные производителем 80–100 тыс км ресурса не рассчитаны на наше топливо. В результате траты на обслуживание возрастают в разы.

40 лет культа скорости

В этом году компания ŠKODA отмечает 40-летие со дня рождения первого автомобиля марки со спортивными генами – знаменитой модели RS. Мы не могли обойти вниманием столь знаменательное событие, тем более что версии RS пользуются заслуженной популярностью у нас в стране.

Говоря о виновнике торжества, стоит, однако, вспомнить, что слова «спорт» и «ŠKODA» стали синонимами задолго до появления модели RS. С самого рождения марка ŠKODA вписала свои имя в скрижали мировой спортивной славы, начиная с велогонок начала прошлого века и заканчивая современными победами в ралли.

От R к RS

Модель ŠKODA RS появилась на свет в 1974 году, однако этому событию предшествовал запуск в производство двухдверного купе ŠKODA 110 R – в 1970 году. Этот автомобиль оснащался 1,1-литровым 62-сильным мотором, который размещался в задней части кузова. Первым обладателем нового купе должен был стать известный коллекционер и ценитель автомобилей Леонид Ильич Брежнев, которому отправили два экземпляра ŠKODA 110 R, дабы он смог выбрать из двух цветов – белого и голубого. Но избалованный заморскими эксклюзивами, «дорогой Леонид Ильич» отказался от обеих машин. Так что два купе благополучно вернулись на родину. В Чехословакии новинка была тепло принята покупателями, а часть машин успешно отправилась на экспорт, в том числе в страны Западной Европы.

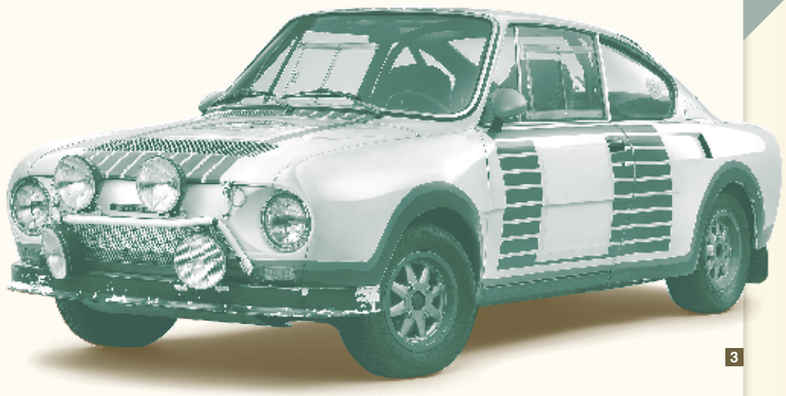
Именно модель ŠKODA 110 R послужила основой для создания нескольких экспериментальных гоночных машин, впервые получивших обозначение RS. В фирменном конструкторском бюро давно мечтали создать автомобиль, который мог бы составить конкуренцию зарубежным аналогам на гоночных трассах. Разработка автомобилей продолжалась полгода и, наконец, в середине марта 1974 года в КБ были построены три прототипа – ŠKODA 180 RS и два ŠKODA 200 RS, оснащенных соответственно 1,8- и 2,0-литровыми моторами. Спустя несколько месяцев они впервые приняли участие в гонках ŠKODA Rally. «ŠKODA 180 RS и 200 RS ознаменовали собой появление чешского бренда в раллийных соревнования самого высокого уровня», – говорит Михал Велебны, реставратор музея ŠKODA.

ŠKODA 200 RS оснащалась 163-сильным двухлитровым двигателем с верхним расположением распредвала. Максимальная скорость болида достигала 210 км/ч. Помимо впечатляющей динамики разгона и высочайшей скорости этот автомобиль отличался великолепной управляемостью, достигнутой, в частности, за счет использования специально разработанной задней оси с продольными рычагами. Автомобиль был оснащен механической коробкой передач Porsche.

Легендарная 130 RS

Ограниченное финансирование проекта не позволило реализовать проект в полной мере. В очередной раз инженерам и конструкторам компании пришлось довольствоваться «синицей в руках». Хотя бесценный опыт не прошел даром, послужив основой для создания знаменитой модели ŠKODA 130 RS, дебют которой со-

1. ŠKODA 110 R Coupe послужила основой для создания первых прототипов 180/200 RS
2. ŠKODA 130 RS — одна из самых удачных моделей в истории марки
3. Версия ŠKODA 130 RS 1977 года для ралли



стоялся в 1975 году. Она положила начало шести великолепным годам триумфа чешской марки. ŠKODA 130 RS стала одним из самых успешных гоночных автомобилей своего времени и была сильнейшим соперником в кольцевых гонках и ралли до начала 1980-х. У этой модели, известной также как «Восточный Porsche», было немало поклонников. Успех 130 RS позволил компании ŠKODA в очередной раз упрочить свою репутацию в мире автоспорта. Среди самых значимых достижений ŠKODA 130 RS – двойной триумф в ралли Монте-Карло 1977 года в категории машин с объемом мотора до 1300 куб. см., а также победа в Чемпионате Европы по шоссейно-кольцевым гонкам (European Touring Car Championship) в 1981 году. Автомобиль добивался успеха и в различных чешских соревнованиях, в их числе – успехи в ралли «Барум», «Богемия» и «Шумава».
Заднеприводный гоночный автомобиль оснащался четырехцилиндровым двигателем мощностью 103 кВт (140 л.с.) и объемом 1,3 л. Успех его гоночной конфигурации кроется в использовании двух карбюраторов Weber, доработанной головки блока цилиндров и сухого картера. Длина гоночного автомобиля достигала четырех метров, ширина – 1,72 м и высота – 1,34 м, а его максимальная скорость составляла 220 км/ч. Когда чешская компания в 1981 году закончила выпуск 130 RS, эра спортивных модификаций ŠKODA была прервана почти на 20 лет.

Триумфальное возвращение

На рубеже нового тысячелетия компания ŠKODA начинает серийное производство спортивных версий с индексом RS. В 2000 году стартовало производство ŠKODA Octavia RS. За четыре года до этого была представлена новая Octavia – первый полностью разработанный чешской компанией автомобиль со времен падения железного занавеса и образования альянса с Volkswagen. Бестселлер от ŠKODA стал первой серийной моделью, представленной в версии RS, напоминающей о выдающихся спортивных достижениях ŠKODA 180/200 RS и триумфальном успехе ŠKODA 130 RS. RS-версия, открывшая новую эру, моментально завоевала сердца покупателей. Мощный двигатель, великолепная управляемость, спортивный дух, и все это в сочетании с преимуществами компактного семейного автомобиля. Автомобиль оснащался 1,8-литровым четырехцилиндровым турбированным двигателем мощностью 180 л.с. с пятиступенчатой МКП. Разгон до 100 км/ч у Octavia RS занимал 7,9 с, максимальная скорость – 235 км/ч. Первое поколение Octavia RS выпускалось с 2000 по 2005 годы. В 2001 по случаю празднования 100-летия в автоспорте чешская компания выпустила ограниченную серию в 100 автомобилей ŠKODA Octavia RS WRC Edition. Вслед за раллийным автомобилем ŠKODA Octavia WRC, который участвовал в Чемпионате мира по ралли (WRC) с 1998 года, серийная Octavia RS WRC получила ряд спортивных дизайнерских решений – 17-дюймовые алюминиевые диски и ксеноновые фары головного света. Автомобиль также оснащался системой ESC в базовой комплектации.

1. «Боевая» ŠKODA Octavia WRS имела 300-сильный мотор и могла разгоняться до 210 км/ч
2.Octavia WRS на трассе Safari Rally 2002
3. Между современной Octavia RS и гоночным прототипом 200 RS дистанция в 40 лет

Семейство ŠKODA RS от первого гоночного прототипа 200 RS до современной Octavia RS у здания завода в Млада Болеслав

Как грибы после дождя

В 2003 году линейку RS пополнила спортивная версия ŠKODA Fabia. Первый спортивный хетчбэк ŠKODA оснащался 1,9-литровым турбодизельным двигателем мощностью 130 л.с. и шестиступенчатой трансмиссией. Автомобиль разгонялся до 100 км/ч за 9,6 с, а его максимальная скорость составляла 204 км/ч. Первое поколение ŠKODA Fabia RS выпускалось с 2003 по 2007 год.
В 2005 году вслед за выходом ŠKODA Octavia второго поколения появилась на свет ее спортивная модификация Octavia RS. Этот автомобиль выпускался до 2013 года. Помимо версии в кузове лифтбэк RS-модификация модели была доступна и в кузове универсал. Кроме того, покупатели могли выбирать между двухлитровыми турбированными моторами – бензиновым мощностью 200 л.с. и 170-сильным турбодизелем. Оба двигателя сочетались с 6-ступенчатой МКП или новой 6-ступенчатой роботизированной трансмиссией DSG с двумя сцеплениями.
Второе поколение ŠKODA Octavia RS впечатляло улучшенными показателями разгона и мощности. Автомобиль с бензиновой версией двигателя достигал 100 км/ч всего за 7,2 с (ее предшественник – за 7,9 с) и развивал максимальную скорость 240 км/ч.
Второе поколение ŠKODA Fabia RS дебютировало в рамках Женевского автосалона 2010 года. Впервые компактный спортивный автомобиль стал доступен в двух версиях – хэтчбек и универсал. Уже в базовой версии Fabia RS оснащается автоматической 7-ступенчатой коробкой передач DSG. Ее битурбированный бензиновый мотор 1.4 TSI мощностью 180 л.с. разгоняет автомобиль до 100 км/ч всего за 7,3 с, а максимальная скорость достигает 224 км/ч.
ŠKODA Octavia RS третьего поколения вписала новую страницу в летопись марки. Покупатели могут заказать автомобиль в кузове лифтбэк или универсал и выбрать между продвинутым бензиновым мотором 2.0 TSI мощностью 220 л.с. и дизельным двигателем 2.0 TDI мощностью 184 л.с., использующими самые передовые разработки с целью обеспечения максимальной экономичности при выдающейся динамике. Бензиновая версия ŠKODA Octavia RS развивает максимальную скорость в 248 км/ч, что делает ее самой быстрой серийной Octavia в истории популярного семейства.

БОРЬБА НА РАВНЫХ

Перед индийской командой Team MRF, которую активно поддерживает ŠKODA Motorsport, в этом сезоне стоят очень важные задачи в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате по ралли (APRC). Главная из них - защита прошлогоднего чемпионского звания, добытого индусом Гуаравом Гиллом

Защищать титул всегда сложнее: именно действующий чемпион является главным ориентиром, у него хотят выиграть любой ценой. Это стло одной из причиной того, что в команду Team MRF был отправлен Ян Копецки, чемпион Европы 2013 года.

На первом же этапе в Новой Зеландии Гилл и Копецки не почувствовали со стороны соперников должной конкуренции. В упорной схватке победу вырвал действующий чемпион APRC: во второй день Гаурав обыграл чешского гонщика за счет выгодной стартовой позиции. Но тот желал отыграться на Ралли Новой Каледонии.

Эта гонка в тропиках заметно отличается других в календаре Азиатско-Тихоокеанского первенства. Трасса в Новой Каледонии очень ухабистая, с множеством камней прямо на траектории. На таких этапах на первый план может выйти надежность техники. Но главное - погода.. Именно небесная канцелярия внесла в гонку наибольшие правки. Грунтовые дороги и тропические дожди - отменное сочетание! Несмотря на то, что гонка состояла из 17 спецучастков, реально было задействовано лишь парочка допов – некоторые из них гонщики преодолевали по три раза, а потом ехали в обратном направлении. И без того ухабистая трасса превращалась в сущий ад для пилотов.

В команде Team MRF прекрасно знали, с чем придется столкнуться и механикам, и гонщикам. В выгодном положении оказался экипаж Гилла, который не раз выступал на этом этапе. А вот Ян Копецки дебютировал на Ралли Новой Каледонии. Чешский пилот не раз в Европе выступал в сложных условиях, но даже притом, что он номинально сильнее своего напарника по команде, не смог навязать ему реальную борьбу.

Гаурав взялся за дело на самом первом спецучастке: на 17-километровом допе он выиграл у Яна полминуты! Это была серьезная заявка на победу, но на следующем спецучастке индус увеличил свое преимущество еще на десять секунд. У него был ощутимый перевес над главным конкурентом (а других вновь не было), поэтому решил продолжить борьбу более осторожно - трасса была в плохом состоянии, так что любая ошибка могла привести к большим потерям.

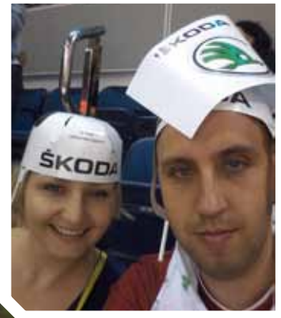
На третьем допе гонки борьба выровнялась, а затем Копецки даже отыграл несколько десятых секунды на четвертом допе. Казалось, что пилоты на ŠKODA Fabia S2000 едут за очередным дублем, но затем из Новой Каледонии начали приходить плохие вести. Пятый доп из-за плохих погодных условий был отменен. Гонщики сбились с ритма, и Гилл допустил непростительную ошибку на седьмом допе.

Тот 17-километровый спецучасток гонщики проходили уже в третий раз – условия на трассе были соответствующими. В одном из поворотов лидер чемпионата сделал досадный промах - и улетел в дерево. Даже самая надежная техника в мире была неспособна выдержать этот удар. Гаурав сломал рычаг подвески: он лишь мечтал дотянуть до финиша дня. Помогла ему это сделать отмена боевого проезда по следующему спецучастку, но на финальном допе дня он проиграл больше четырех минут Яну Копецки.

Чешский гонщик неожиданно для себя оказался в лидерах гонки, но старался сохранять спокойствие. На сервисе механики Team MRF починили машину Гилла, который смог продолжить борьбу в нормальном режиме. На победу он уже не рассчитывал, но от быстрой езды не отказался. Гаурав действительно был быстрее, но центральным событием дня стал старт 13-го спецучастка. Впервые по этому допу гонщики должны были проехать накануне, но проезд по нему был отменен. Копецки и Гилл были уверены, что ситуация повторится и на старте возникла заминка: по сути, проезд по нему задержали именно пилоты на ŠKODA Fabia S2000. Так первоначально посчитали и судьи, которые за такой поступок наградили двух пилотов 33-минутным штрафом! Конечно же, другие пилоты, которые на тот момент имели огромное отставание от лидеров, вышли вперед.

СУДЬИ ПРИНЯЛИ РЯД НЕЛОГИЧНЫХ РЕШЕНИЙ

Результаты СУ13 действительно демонстрировали, что с трассой не все в порядке. Копецки осторожничал настолько, что проиграл индусу 50 секунд. Дальше - больше. Пилоты в боевом режиме прошли СУ14, а затем судьи отменили проезд по финальным трем спецучасткам, в том числе - еще один проезд по 13-му допу. Судьи вынесли ряд нелогичных решений, поэтому протест команды Team MRF был четко обоснован. В итоге стюарды отменили Яну Копецки и Гаураву Гиллу наказание - и они финишировали на первых двух позициях. Чешскому гонщику в сложнейших условиях удалось взять реванш у напарника.



Хоккей от ŠKODA

Что связывает Чехию, Белоруссию и ŠKODA? Это очевидно: и в Чехии, и в Белоруссии в почете доступные, но качественные автомобили с неизбитым дизайном, экономичными двигателями и отменным уровнем сборки – такие, как предлагает ŠKODA, – например, тот же Rapid. Но это слишком простой ответ. Смотрите глубже, и получите иной ответ – хоккей. Чехия – одна из «великих хоккейных» стран, сборная которой на равных борется с такими грандами, как Канада или Швеция. И чешский автостроитель как мог всегда поддерживал этот вид спорта. Украинский же производитель автомобилей ŠKODA решил поддержать разом и хоккей, и своих покупателей. В период с конца апреля до середины мая этого года в салонах официальных дилеров ŠKODA в Украине проходила акция, участником которой мог стать каждый покупатель автомобиля Rapid. Собственно, это и было единственным условием участия в акции – каждый из покупателей этой модели имел шанс отправиться в Белоруссию, на финал Чемпионата мира по хоккею 2014, который прошел 22 мая в Минске. Мало того, счастливчику предстояло отправиться на большой хоккей не в гордом одиночестве, а в компании таких же фанатов ŠKODA и хоккея: еще два комплекта билетов на финал Чепионата компания «Еврокар» разыграла среди своих подписчиков на Fecabook – так что в итоге «шкодовская» делегация в Минске оказалась весьма представительной.

Розыгрыш прошел 16 мая 2014 года в офисе компании «Еврокар». Победитель был определен путем рендомной жеребьевки, и в итоге в Минск отправился Владислав Попадинец – столь удачным образом для него обернулась покупка автомобиля ŠKODA Rapid Ambition 1,6 MPI/105 л.с. Ну а компанию ему составили Максим Фролов и Игорь Кондратюк, которым улыбнулось digital-счастье: они стали победителями конкурса на FB. Кстати, именно Максим Фролов и является автором этого фотоотчета по поездке в Минск.

НЕ ТОЛЬКО КРАСОТА

■ Оригинальные текстильные коврики ŠKODA – это не только красиво (логотип Yeti, идеальное попадание в размеры и крепления), но и безопасно: они в обязательном порядке проходят стресс-тесты, соответствующие пробегу 60 000 км, испытание надежности креплений и даже тесты «высокого каблука» – специальный робот имитирует нажатие каблука на глубину 5 мм под углом 45°. Набор ковриков Standard для ŠKODA Yeti из плотного тканого велюра стоит 797* грн., комплект Prestige – 957* грн. А на сезон осень-зима лучше выбрать резиновые коврики с приподнятым краем – они отлично собирают влагу и легко моются. Цена комплекта из 4 ковриков – от 827* грн.

ДОБАВЬ НЕМНОГО ЧЕРНОГО

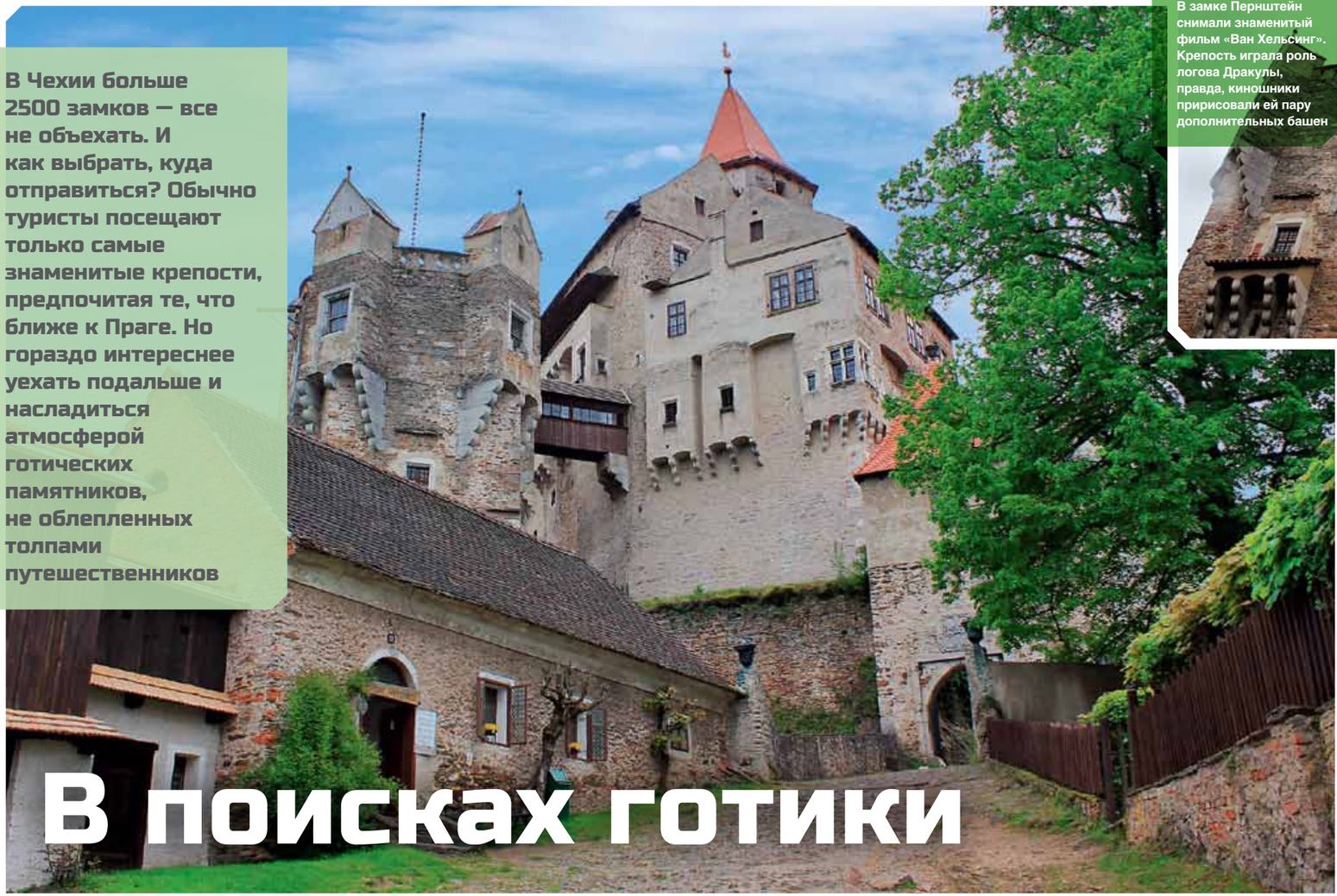
Сделать свою Octavia более яркой и заметной проще простого. Не надо даже заниматься индивидуальным подбором опций: ŠKODA предлагает уже готовый комплект «Спортивный вид», в который включены набор декоративной пленки черного цвета на боковые двери (1632* грн.), спойлер пятой двери (1692* грн.) и накладки на внешние зеркала матового черного цвета (864* грн.) Этот набор отлично сочетается с 18-дюймовыми черными дисками Turini (4245* грн. за каждый).

Выбор оригинальных

■ Индивидуальные диски для нового Spaceback не придется искать «на стороне»: ŠKODA уже позаботилась о том, чтобы владельцы этой модели смогли подобрать фирменные диски на любой вкус и цвет. Все легкосплавные диски ŠKODA проходят жесткую систему тестирования и контроля в процессе производства, что гарантирует качество и безопасность, вряд ли доступные большинству «тюнинговых компаний» отечественного рынка.

*Рекомендованная дистрибьютором розничная цена запасных частей, на которую могут ориентироваться дилеры при формировании собственной розничной стоимости для конечных потребителей

В Чехии больше 2500 замков — все не объехать. И как выбрать, куда отправиться? Обычно туристы посещают только самые знаменитые крепости, предпочитая те, что ближе к Праге. Но гораздо интереснее уехать подальше и насладиться атмосферой готических памятников, не облепленных толпами путешественников

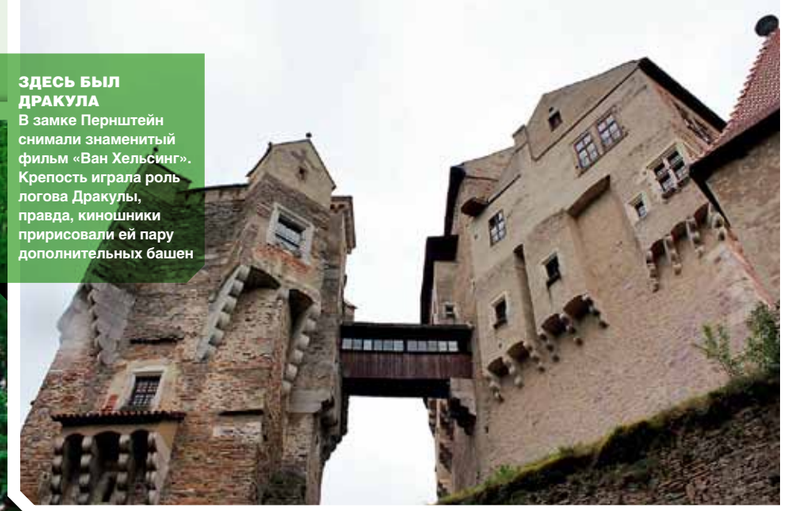


В поисках готики

Выбирать замки — непростое дело. Чехи не всегда разделяют понятия «замок» и «дворец». Предположим, ты хочешь взглянуть на настоящую крепость, но по ориентиру zamek попадаешь в особняк эпохи барокко. Поэтому мы выбрали памятники XIII века. Феодальные крепости времен расцвета рыцарства — что может быть романтичнее? А чтобы никто не мешал этой романтике отдаваться, отправились не на запад от Праги, а на восток. В Моравию.

Непобедимый

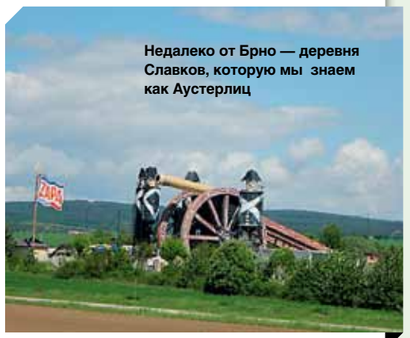
Замок Пернштейн находится всего в 200 км от Праги. Даже по нашим меркам немного, а по чешским — полстраны. Последняя часть пути туда лежит по серпантину — такому узкому, что на нем даже нет разделительной полосы. И добираются в Пернштейн немногие. На



ЗДЕСЬ БЫЛ ДРАКУЛА
В замке Пернштейн снимали знаменитый фильм «Ван Хельсинг». Крепость играла роль логова Дракулы, правда, киношники пририсовали ей пару дополнительных башен

ЧТО ЕЛИ РЫЦАРИ?
На территории Пернштейна работает отличный трактир с разнообразнейшим меню и превосходным местным пивом по смешным ценам

БАРАХЛО НА ГЛУБИНЕ
Когда во дворе Боузова восстанавливали колодец, в нем обнаружился десятиметровый слой упавших вещей — от совсем древних до вполне современных вроде фотоаппаратов и ключей от машин



Недалеко от Брно — деревня Славков, которую мы знаем как Аустерлиц

В Чехии вообще много музеев пыток. В Боузове тоже есть свой — сюда стоит зайти, если хочется разрушить уж слишком позитивное впечатление от замка

ВО ФРАНЦУЗСКОМ СТИЛЕ
Многие находят Боузов похожим на французские средневековые замки, поэтому его активно используют в кино, ведь съемки в Чехии обходятся дешевле, чем во Франции.

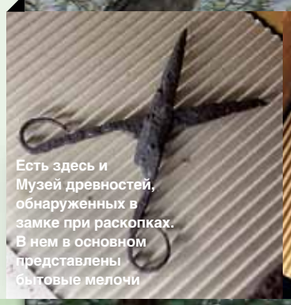
майские праздники, в самый сезон для отечественных туристов, мы были в замке одни. Пернштейн всегда славился неприступностью: никто и никогда не смог его взять. Правда, ворота бастиона отмечены вмятинами от ядер шведской армии. Но внутри, куда никакие враги ни разу не пробирались, все сохранилось. Лестницы в Пернштейне винтовые, очень узкие и закручены обязательно по часовой стрелке. Если по такой лестнице бочком (а иначе никак) поднимался вражеский рыцарь, то он не мог пользоваться мечом. И защитники замка беспрепятственно перебивали нападавших по одному.

На случай непредвиденного проигрыша в замке построили башню, отделенную от основного здания деревянной галереей. Если что, защитники Пернштейна могли засесть в башне, сжечь галерею и уничтожить врагов, сгрудившихся в специально построенном внутреннем дворике. Впрочем, до этого ни разу не доходило, и галерея цела. Прогуляться по ней между башнями на высоте 32 м – отдельное удовольствие.

В Пернштейне сохранились не только стены, лестницы и готические своды рыцарских залов, но и множество уникальных артефактов. Постоянная прохлада поспособствовала консервации надписей, которые обитатели крепости делали на внутренних стенах. Кто-то в XVI веке писал о любви к соседке, а кто-то переводил Овидия на чешский.

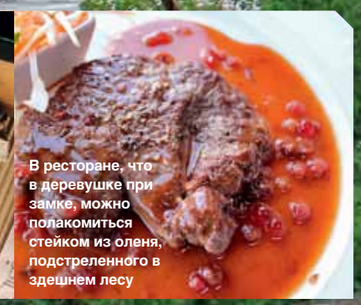
А еще в Пернштейне – роскошная библиотека, непонятно почему обойденная вниманием ученых. Ее собрал один из последних владель-

САМЫЙ ДРЕВНИЙ
Замок Звиков — один из самых древних и мрачных в Чехии, но теперь он очень демократичен. Погулять по его территории можно даже ночью, если, конечно, не боитесь встретить рарашка — местного домового, легенда о котором живет с 1234 года

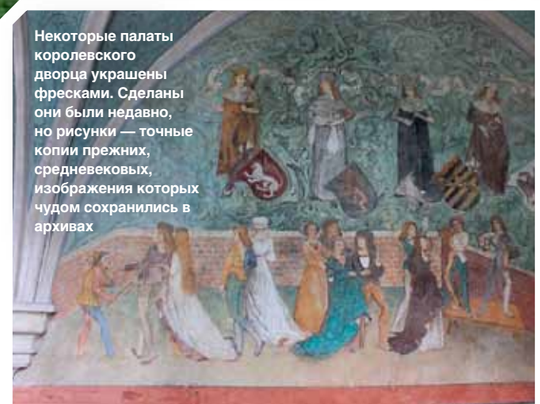


Есть здесь и Музей древностей, обнаруженных в замке при раскопках. В нем в основном представлены бытовые мелочи

От изразцов печей и каминов Звикова сейчас остались только единичные осколки

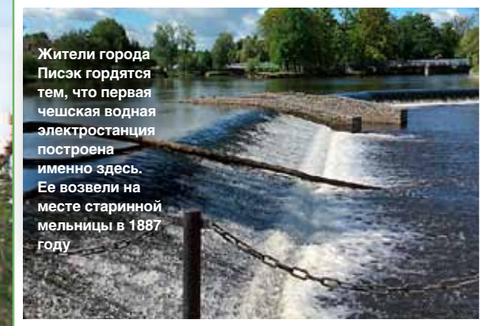


В ресторане, что в деревушке при замке, можно полакомиться стейком из оленя, подстреленного в здешнем лесу



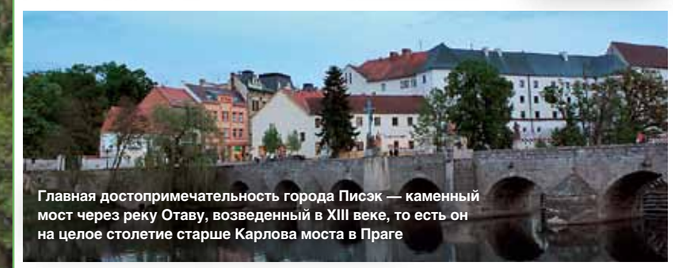
Некоторые палаты королевского дворца украшены фресками. Сделаны они были недавно, но рисунки — точные копии прежних, средневековых, изображения которых чудом сохранились в архивах

Тишина и покой в Писэк



Жители города Писэк гордятся тем, что первая чешская водная электростанция построена именно здесь. Ее возвели на месте старинной мельницы в 1887 году

Оборудование для электростанции поставляла компания SKODA



Главная достопримечательность города Писэк — каменный мост через реку Отаву, возведенный в XIII веке, то есть он на целое столетие старше Карлова моста в Праге

Большинство путешественников, приехавших в замки Звиков и Боузов, останавливаются в ближайшем к ним городе Писэк. Называется он так потому, что в Средние века здесь шла промышленная добыча песка, который по-чешски и будет pisek. Город крошечный, в нем всего 30 000 жителей. После 16.00 все они сидят по домам или в немногих открытых кафешках и ресторанах. Тут нет ни шума, ни толп туристов. Вечером закрыты абсолютно все учреждения и магазины, только один супермаркет на окраине работает до 20.00. В Писэке даже нет сувенирных лавок. Мы честно пытались найти магнитик с надписью «Mesto Pisek» — но, похоже, их даже не делают.

При этом старинный центр Писэка — потрясающей красоты. Тут есть и древняя крепостная стена (под которой гуляют собачники), и старейший в Чехии каменный мост через Отаву, который очень похож на более поздний Карлов мост в Праге, — только ворот нет. Причем если в Праге на мосту вас могут смести толпы туристов, то здесь старинная постройка будет целиком в вашем распоряжении. Пешеходы появляются примерно раз в десять минут. Стойте себе, сколько хотите, наслаждайтесь пением птиц, а не потерять счет времени помогут часы на ратуше, звук которых раздается на весь город. А ночью над мостом кружат летучие мыши. Им здесь раздолье!

цев замка около полутора веков назад, но там хранятся и совсем старые издания, причем в основном на латыни.

Тевтонский новодел

Полтора часа по сельским дорожкам разделяют замки Пернштейн и Боузов. Последний популярнее, отчасти потому, что он ближе к крупному городу Оломоуц.
Как и в Пернштейн, внутрь самого замка нельзя заходить без гида. Но тут уже на каждого гида набирается минимум десять посетителей.
Если Пернштейн не подвергался серьезным переделкам, то Боузов фактически построили заново в конце XIX века. И это стало для нас сюрпризом. По сути, прежними у замка остались только стены – так что аутентичную средневековую атмосферу тут «словить» непросто. Боузов аккуратный, яркий и какой-то неожиданно позитивный.
Зато именно здесь можно познакомиться с историей и традициями Тевтонского рыцарского ордена. Замок был его владением на протяжении четырех веков (орден, кстати, требует от Чехии вернуть права на Боузов). Перестраивали его тоже тевтонцы – магистр Евгений Габсбургский посвятил этому полжизни. Боузов уставлен ценной мебелью, в нем есть коллекция оружия и картинные галереи.

Коллекционные ружья Шварценбергов сделаны в основном чешскими мастерами, но есть и уникальные работы иностранных оружейников

Колыбель королей

Замок Звиков оказался самым древним (доказано, что он существовал уже в 1234 году) и одновременно самым демократичным из выбранных нами четырех. Его территория круглосуточно открыта для посетителей, а вход бесплатный. Здесь полно гуляющих, множество семей с детьми и даже собачников. Малыши свободно скачут по развалинам, даже на стены поднимаются.
Изначально Звиков, построенный в стратегически важном месте слияния рек Влтавы и Отавы, был резиденцией королей из династии Пржемысловичей. Лишь через два века после основания его заменил Карлштейн – самый популярный теперь замок Чехии, он находится рядом с Прагой.
Звиков не сохраняли так бережно, как Пернштейн, и не обновляли так серьезно, как Боузов. Королевский дворец, построенный в центре крепости, почти разрушился, два его крыла обвалились в реку. На их месте теперь террасы, с которых открывается великолепный вид. Но остались стоять башни и бастион – сейчас они укреплены, на них можно подниматься.
Лучше всего сохранилось маленькое здание, обозначенное в путеводителе как «помещение для пыток». Предприимчивые чехи превратили его в платный туалет для туристов.
Готический королевский дворец огромен даже без обвалившейся части. Сейчас за него взялись ученые – они раскопали два подземных этажа и глубокие коридоры, восстановили фрески на стенах. Кое-где смотрители дворца-музея постарались воспроизвести обстановку XIII века, но вся мебель в комнатах не «родная», это современные реплики.
За вход во дворец берется плата, но гулять по нему можно свободно, без присмотра гида. Везде разрешена фотосъемка, экспонаты (вроде старинных пушечных ядер) можно трогать. В Звикове стоит провести целый день, чтобы и погулять по территории крепости, и побывать во дворце. В замке есть пара кафе, правда, они закрываются уже в 16.00.

Хозяин-гид

В собственности тех же Шварценбергов, что владели Звиковом с XVIII в., неподалеку был еще один замок – Орлик. Как и Звиков, он построен на скалистом мысе над Влтавой. Крепости даже иногда путают в путеводителях, хотя на самом деле они совершенно разные. Орлик был резиденцией Шварценбергов до начала XX в., и от первоначального облика начала XIII в. там мало что сохранилось.
Все, что можно сейчас увидеть в Орлике, относится к XIX–XX вв. Сто лет в неизменном виде поддерживаются оружейная и трофейная галереи. В оружейной на стенах закреплены более трехсот ружей, все они использовались гостями владельцев замка на охоте. На многих ружьях нанесены специальные отметки, обозначающие число трофеев.
А в трофейной галерее – чучела более чем 2000 животных и птиц, убитых гостями Шварценбергов. У каждого трофея есть специальная табличка, на которой указаны имя охотника и дата охоты. Многие трофеи были добыты эрцгерцогом Францем Фердинандом, причем незадолго до того, как его самого убил Гаврило Принцип.
После падения социалистического режима замок Орлик вернули семье Шварценбергов. Князь Карел Шварценберг, который до 2013 года был министром иностранных дел Чехии, конечно, не живет в замке, но регулярно сюда приезжает, и некоторые туристы-везунчики могут случайно попасть на его личную экскурсию.

Наш автомобиль — ŠKODA Superb

Круговой парктроник — незаменимая вещь на чешских улочках. Въезды в гаражи при некоторых отелях такие узкие, что приходится складывать зеркала

Для путешествия по чешским замкам мы выбрали самый роскошный из существующих автомобилей Skoda. Это универсал Suberb с бензиновым мотором V6 объемом 3,6 л, шестиступенчатой роботизированной трансмиссией DSG и полным приводом в топовой комплектации Laurin&Klement.
Он идеально подходит для путешествий. Мощный двигатель позволяет вольготно чувствовать себя при обгонах на трассе, а полный привод не только ассистирует на гравийных и мокрых дорогах, но и оказывает бесценную помощь на крутых подъемах, покрытых обычной для Чехии скользкой брусчаткой. У универсала есть и вся необходимая электроника: датчик света следит за фарами, включает их в тоннелях и выключает после. Круиз-контроль дает отдых ноге, а заодно помогает не превышать скорость на трассах — двигатель-то провоцирует!
Мультимедийный центр с навигацией следит за маршрутом, причем информация с центрального дисплея дублируется на панель приборов — поворот не пропустишь.
Возможно, для двоих такого универсала даже слишком много — жалко пропадающего простора на заднем ряду и пустующего места в багажнике. Таких стандартных чемоданов, как наш, в Suberb влезло бы еще как минимум четыре. Если инженеры Skoda не предусмотрели бы систему крепления вещей в багажнике, чемодан просто летал бы по нему.
За удовольствие, конечно, приходится платить. Наш маршрут проходил в основном по магистралям, но и в экономичном режиме Superb сжигал около 11 л бензина на 100 км пути.

МАНЕРА ВОЖДЕНИЯ О ХАРАКТЕРЕ

Каждый человек склонен при знакомстве демонстрировать свои лучшие качества. И, зачастую, проходит немало времени, прежде чем вам удается разобраться, что из себя представляет человек на самом деле. Но стоит только любому из нас сесть за руль, как мы забываем о масках и придуманных образах. За рулем каждый остается самим собой. Если вы хотите узнать человека, прокатитесь с ним в машине. Манера вождения может многое рассказать о его характере.

1 На светофоре загорелся зеленый свет, а машина перед вами продолжает стоять. Ваши действия?

А) Спокойно дождусь, ведь каждый может отвлечься или задуматься!
Б) Пару секунд выжду, после чего коротким сигналом намекну, что пора отправляться.
В) Буду сигналить, пока он не поедет.

2 Что вы сделаете, если вас грубо подрезали на трассе и обогнали?

А) Съеду на обочину, чтобы отдышаться и успокоиться после пережитого стресса.
Б) Не дрогнув ни единым мускулом, продолжу свой путь, мало ли лихачей на дорогах!
В) Догоню наглеца и отвечу ему тем же, сопроводив действия характерным жестом руки!

3 На трассе вас настигает машина с более мощным двигателем, чем ваша. Как вы поступите?

А) Видя, как приближается машина, я заранее перестроюсь и уступлю дорогу.
Б) Буду ехать с прежней скоростью и ни за что не посторонюсь, на дороге все равны, нечего мнить себя великим гонщиком.
В) Выжму педаль газа до предела и вступлю в противоборство, пусть даже неравное. Пусть видит, мы тоже кое-что можем!

4 Что вы будете делать, увидев конфликтную ситуацию на дороге или став свидетелем ДТП?

А) Обязательно остановлюсь и кинусь помогать, звонить в спецслужбы, успокаивать, оказывать первую медицинскую помощь и т.п.
Б) Поинтересуюсь, нужна ли помощь и, если будет позволять время, приму посильное участие в ситуации.
В) Проеду мимо, и без меня найдутся желающие и поглазеть, и помочь.

5 Как вы отреагируете на то, что прямо перед вами пешеход переходит дорогу в неположенном месте.

А) Приторможу и пропущу, возможно, человек очень спешит.
Б) Резко заторможу прямо перед пешеходом и обязательно выскажу ему все, что я о нем думаю!
В) Буду сигналить, в крайнем случае объеду его, но ни за что не остановлюсь. Мое дело правое.

6 Как вы обычно ведете себя на пустой трассе?

А) Даже на совершенно свободной дороге я не превышаю дозволенной скорости. Я убежден: тише едешь – дальше будешь.
Б) Если трасса позволяет, то почему бы не прибавить газу. Не вижу ничего плохого в том, чтобы сократить время в пути.
В) Машина, как хороший скакун, иногда нуждается в максимальной нагрузке. При каждом удобном случае я стараюсь проверить, на что способен мой железный конь.

7 Как вы ведете себя, когда попадаете в пробку?

А) Стараюсь провести это время с пользой, например включаю аудиоурок по иностранному языку, слушаю аудиокнигу или любимую радиоволну.
Б) Обязательно использую любой шанс, чтобы продвинуться: маневрировать, переезжать с полосы на полосу и т.п.
В) Если есть встречная полоса или тротуар, то пробка для меня вообще не проблема, если мне надо ехать, я «подвину» любого.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Интеллигент до мозга костей.

Вы уступчивы, вежливы, надежны, всегда и во всем следуете правилам. Вам можно доверить любое поручение и даже не проверять, вы и так выполните его в лучшем виде. Вы - идеальный сотрудник, а особенно исполнитель. С вами комфортно и легко всем окружающим, вы безотказны, не способны сказать «нет», поэтому дежурите на все праздники, выручаете в трудные ситуации друзей, занимаете им деньги. Вы настолько положительны и предсказуемы, что... с вами скучно. Вам стоит хоть иногда демонстрировать характер, поверьте, это вызовет только уважение окружающих.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Вижу цель - препятствия преодолею!

Вы – прирожденный лидер. В сложной ситуации вы обязательно предложите свой оригинальный способ решения проблемы. Для вас не существует тупиковых ситуаций, вы способны выйти за рамки стереотипов, можете отстоять свои взгляды и убеждения. Вами движет рацио, бесполезно ждать от вас сентиментальных слов и признаний. Вы не доверяете силе слова. Нет, вы не бессердечны, просто считаете, что одно доброе дело лучше ста ласковых слов. Ваша честность и прямолинейность зачастую обижает близких и мешает вам. Учитесь воспринимать мир в его многообразии и видеть не только его черные и белые стороны. И помните, умение уступить говорит не о слабости, а о мудрости.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ С

Правила существуют для того, чтобы их нарушать!

Вы искренне убеждены, что весь мир существует только для вас, и берегись тот, кто окажется на вашем пути! Вы хотите получить от жизни все и желательно сразу, ваш девиз: «Или пан, или пропал!» Бесспорно, вы многого добиваетесь, действуя напористо и даже агрессивно, однако, в случае неудачи, вы склонны впадать в отчаяние, которое может перерасти в депрессию. Идти к цели – это хорошо, только не надо ходить по трупам, ведь нет такой силы, на которую не найдется еще большей силы.