



ŠKODA Style

№3 (28) 2014

Доказано математикой

Что выгоднее: новый Rapid
или премиум-седан
с пробегом?



Трижды удачлива

Fabia третьего поколения обещает стать бестселлером еще до начала продаж

Ничего лишнего

Octavia 1.6 MPI — это не компромисс, а решение для самых бережливых

По новым правилам

Новые ПДД станут разделом Закона о дорожном движении. А что еще изменится?

Выше радуги

ŠKODA удалось удивить поклонников в чемпионате Европы по ралли

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ДИВОВИЖНА. ЩОДНЯ.



Нова ŠKODA Octavia.

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

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

Выбор жены и меча

Как писал Герберт Уэллс, выбор жены и покупку меча нельзя передоверить другому. Аллегория, конечно, — во времена Уэллса люди во-евали уже отнюдь не мечами, да и ездили в основном не на лошадях. Так что мы эту фразу все-таки немного осовременим: «выбор жены и покупку автомобиля...» Только лично, и только после всесторонней оценки — такие решения не стоит принимать спонтанно. В этом номере журнала мы озадачились проблемой оптимального выбора. Естественно, оптимум — понятие сугубо индивидуальное, но все же какие-то общие правила существуют. Поэтому мы оценили все версии ŠKODA Rapid,

поставляемые на наш рынок, рассмотрели оправданность выбора дизельной Octavia, взвесили все «за» и «против» покупки самой доступной Octavia с двигателем 1.6 MPI, познакомились с абсолютно новой Fabia и отдали должное ее прогрессивным суперэкономичным моторам, вспомнили о том, как в ŠKODA в свое время выбирали между передним и задним приводом. Нет-нет, мы ни в коем случае не претендуем на «покупку меча» — мы лишь провели предварительную работу, выбирать все равно придется вам. Надеемся, отчасти и благодаря нашей помощи ваш выбор будет вас всегда только радовать.

«Шкода Стайл»
№ 3 (28), октябрь 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,

Дмитрий Старжинский

Главный редактор:
Виталий Новак

Арт-директор:
Валерий Барышполец

Над номером работали:
Евгений Пономаренко, Дмитрий
Левчук, Лариса Мищанчук, Евгений
Гудущан, Роман Беньковский,
Владимир Шляховой

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

Отпечатано в типографии ООО
«Олби-принт», тираж 7 000 экз.,
заказ № 0828.

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

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

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



8

6 **НОВОСТИ**

Семь занимательных фактов из жизни ŠKODA в Украине и в мире

8 **О ПЕРЕСЕЛЕНИИ ДУШ**

В ожидании новой ŠKODA Fabia

12 **РАЗНООБРАЗИЕ**

Решение купить Rapid — это только начало выбора. Но мы поможем определиться с оптимальной версией!

18 **НИЧЕГО ЛИШНЕГО**

Octavia с атмосферным мотором 1.6 — не компромисс, а осознанный выбор!

22 **КЛАСС — НИЧТО! КОМПОНОВКА — ВСЕ**

Мы взяли в руки линейку и сравнили Rapid класса B+ с моделями C-класса. Результат нас удивил!

28



36

**24 СТРЕМИТЕЛЬНЫЙ Я**

Spaceback с турбированным мотором 1.2 TSI — и красив, и динамичен. И в расходе скромн!

26 ТРАНСЪЕВРОПЕЙСКИЙ ЭКСПРЕСС

Конечно, дизельная Octavia хороша и в городе. Но как автомобиль для путешествий — незаменима!

28 НОВЫЙ ЛУЧШЕ СТАРОГО?

Вместо нового ŠKODA Rapid можно купить подержанный BMW X3 или Audi A6. Но стоит ли?

32 ПРАВИЛА В ЗАКОНЕ

ПДД станут частью Закона о дорожном движении. А что изменится в самих Правилах?

36 ПЕРЕДНИЙ ПРИВОД ДЛЯ «ФАВОРИТА»

ŠKODA Favorit не зря получил столь громкое имя: для своего времени это была очень прогрессивная модель

40 КРАСНЫЙ SUPERB ЛИДЕРА

ŠKODA выступает партнером гонки Tour de France уже одиннадцать лет подряд

42 ПЕРЕВЫПОЛНЯЯ ПЛАН

Команда ŠKODA Motorsport в этом сезоне с поставленной задачей справилась. Да что там справилась! Сам производитель не ожидал от гонщиков такой прыти!

46 ВСЕ ПРОХОДЯЩЕЕ, МУЗЫКА — ВЕЧНА

Немного продлить лето нам удалось в частном порядке — с помощью джаза и ŠKODA Spaceback

50 АВТОМОБИЛИ БУКВАЛЬНО ВСЕ ЗАПОЛНИЛИ

А как вы проводите время в пробках? Философски или сжигая напалмом нервы? Попробуем оценить готовность «к простоям» с помощью теста

40



ДВОЙНАЯ ЭКОНОМИЯ

■ Компания «Еврокар» расширила гамму двигателей для модели ŠKODA Octavia: достойное место в линейке занял 1,6-литровый атмосферник мощностью 110 л.с. Благодаря зубчатому ремню в приводе газораспределительного механизма этого двигателя значительно продлен срок его службы. Так, сейчас на многих моделях других производителей первый контроль ремня требуется по достижении отметки в 120 тыс.



км, тогда как аналогичную проверку в двигателях MPI автомобилей ŠKODA Octavia требуется проводить при отметке 240 тыс. км. Главной отличительной особенностью двигателя является его экономичность — расход топлива Octavia 1.6 MPI в комбинированном цикле составляет 6,4 л/100 км (трасса/город). Новая модификация призвана удовлетворить потребности тех покупателей, которые предпочитают атмосферные двигатели турбированным, а также тем, кто привык считать свои деньги: модификация 1.6 MPI является самой доступной в ряду Octavia.

ФАКТОВ
ИЗ ЖИЗНИ
ŠKODA В УКРАИНЕ
И В МИРЕ

Octavia Scout: любитель приключений

■ На чешском заводе ŠKODA в Млада-Болеславе началось производство универсала Octavia Scout, который был официально представлен в ходе Женевского автосалона — 2014. Базой для версии Scout послужил универсал Octavia Combi. Клиренс «Скаута» конструкторы увеличили на 31 мм по сравнению со стандартной Octavia, и здесь он составляет 171 мм.

Для полноприводных Scout доступны 2,0-литровый турбодизель (184 л.с.) и 1,8-литровый бензиновый агрегат мощностью 180 л.с. — оба мотора могут агрегатироваться как 6-ступенчатой механикой, так и коробкой передач DSG с тем же количеством ступеней. А вот 150-сильный дизель предлагается только с МКП.



ŠKODA Superb: к гибридным технологиям

Как стало известно совсем недавно, компания ŠKODA планирует расширить модельный ряд ŠKODA Superb следующего поколения гибридной бензин-электрической модификацией. Так, согласно опубликованным данным следующее поколение ŠKODA Superb, которое автопроизводитель планирует представить

весной 2016 года, уже будет оснащено 1,4-литровым бензиновым двигателем TSI мощностью 154 л.с. и 107-сильным электродвигателем. Планы производителя воплотятся в жизнь практически незамедлительно: по предварительной информации, гибридная модификация ŠKODA Superb поступит в автосалоны уже в 2016 году.



В ЧЕРНОМ-ПРЕЧЕРНОМ ИСПОЛНЕНИИ

■ Компания ŠKODA представила в Великобритании лимитированное издание Black Edition сразу восьми своих моделей: Citigo, Fabia, Roomster, Rapid, Rapid Spaceback, Yeti, Octavia/ Octavia Combi и Superb. Эту серию от автомобилей стандартной комплектации будет отличать эксклюзивный черный цвет, дополнительно установленное оборудование и стилистические изменения в дизайне. В зависимости от выбранной модели клиенты смогут получить кожаный салон, черные легкосплавные диски, черные детали декора интерьера и экстерьера, спутниковую навигацию Amundsen, DAB-радио, тонированные стекла, круиз-контроль, окраску металл или перламутр.

Премьера года

■ 28 августа 2014 года на чешском заводе ŠKODA, расположенном в городе Млада-Болеслав, состоялась презентация новой модели ŠKODA Fabia третьего поколения. Член правления ŠKODA Михаэль Оэльеклаус подчеркнул, что сход с конвейера первого автомобиля новой модели — это всегда большое событие для всех, кто принимал участие в его разработке и производстве. И особенно это справедливо в отношении новой Fabia, так как именно эта модель послужит стартом для новой стратегии развития компании. Третье поколение ŠKODA Fabia продемонстрирует множество

изменений как внутри автомобиля, так и снаружи. А новая линейка двигателей делает новый автомобиль экономичнее и экологичнее своих «старших сестер».

Планируется, что на европейский рынок третья Fabia поступит уже в ноябре этого года.



САМАЯ БЫСТРАЯ

■ 17 июля 2014 года на заводе «Еврокар» в Соломоново состоялся официальный старт производства новой ŠKODA Octavia RS.



В Украине Octavia RS будет доступна в двух типах кузова: лифтбэк и универсал.

Как отметил председатель наблюдательного совета ЗАО «Еврокар» Олег Боярин, сейчас Украина переживает не самый легкий период в своей истории и данное мероприятие призвано не только презентовать новинку, но и подарить государству немного оптимизма, показать, что можно и в тяжелых условиях работать и добиваться успеха.

ЗАДЕЛ НА ПОЛУГОДИЕ

■ Июль стал отличным месяцем для автомобильной марки ŠKODA. За 30 дней чешским автопроизводителем было реализовано около 83 тысяч авто. В сравнении с аналогичным

показателем прошлого года продажи увеличились на 18,8%.

Наиболее значительного роста удалось добиться на традиционно сильнейших рынках для марки — в Китае (17,3%), западной (26%), центральной (24,9%) и восточной (4,1%) Европе.

Вернер Айхорн, член совета директоров ŠKODA Auto, отвечающий за продажи и маркетинг, справедливо резюмировал: «Хороший результат, показанный в июле, дает отличный толчок для развития марки на второе полугодие 2014 года».



О переселении душ

На новую Fabia возлагают большие надежды. В активе дебютанта современная техника, очень экономичные моторы и свежая, яркая внешность, которая призвана покорять сердца аудитории. Львиная доля покупателей всех поколений этой модели в первую очередь ценят ее практичность. А тут и дизайнеры внесли существенную лепту в имидж новичка.

Мало кто помнит, но вторжение концерна Volkswagen в Млада-Болеслав началось с модели В-класса Felicia, которая от предшественника времен Варшавского договора под названием Favorit отличалась примерно так же, как стиральная машина Bosch от советской «Вятки». Автомобиль вышел довольно симпатичным снаружи, а салон и вовсе был настоящим прорывом в светлое капиталистическое завтра с McDonalds и отдыхом в Ницце. То же самое можно сказать и о качестве сборки. Felicia производилась с 1994 года, а поскольку ŠKODA к тому момен-

ту уже могла причислить себя к уважаемым европейским производителям с историей, разработку преемника начали незамедлительно. Преемником стала Fabia.

Сильные стороны были все те же — симпатичная, современная машинка В-класса, опирающаяся на технику VW. А поскольку в иерархии концерна VW. А поскольку в иерархии концерна ŠKODA занимала нижнюю ступень, цены на эту прославленную технику были весьма умеренными. Потому не следует удивляться стабильно высоким объемам продаж: в 2000 году, пока не распробовали, было продано всего 123 тысячи автомобилей, затем показа-



1. Повторители поворотников в зеркалах — это уже правила хорошего тона для современных авто.
2. Меняется все — кроме формы задних фар у Fabia. Впрочем, и они стали более «острыми».
3. Одна из инновационных функций — SmartGate, позволяющая данные с бортового компьютера переносить сразу в приложения для смартфона

тели взлетели за отметку в 200 тыс. и с тех пор ни разу не опускались ниже. Рекорд был взят в 2002 году — 266 тысяч реализованных машин. На тот момент это гарантировало второе место по популярности среди всех моделей ŠKODA (первое с показателем 288 тыс. уже не прочно, но все еще удерживала Felicia). Конструктивно Fabia делила общую платформу с Volkswagen Polo, оснащалась теми же моторами и коробками передач, да и вообще имела много признаков родства. Однако внешне это были разные автомобили — что немаловажно, если вы желаете взлелеять собственную идентичность. Чехи желали.



И с первого же «выстрела» дебютное поколение Fabia получилось весьма достойным. Fabia радовала глаз лаконичным и элегантным дизайном. В линейке появились кроме мега-по-

пулярного на всех рынках мира кузова хэтчбек также версии седан и универсал. Все модификации сыграли — каждая в свое время и на своем месте — важную роль в популярности модели. Следует отметить, что Fabia стала второй моделью ŠKODA, освоенной на заводе «Еврокар» в Соломоново, благодаря чему по Украине колесят тысячи стильных и современных автомобилей с табличкой «Сделано в Украине». Причем, как только в Чехии состоялась смена поколений, украинцы недолго тянули кота за хвост и смотрели на чужое счастье. Вторая Fabia, появившаяся в 2007 году,



продолжила славные традиции фамилии. Общая платформа с Polo и Seat Ibiza, два кузова, широкий перечень силовых агрегатов — от трехцилиндрового 60-сильного моторчика до 1,4-литрового 177-сильного турбомонстра для спортивной модификации vRS. Кроме того, по результатам краш-тестов EuroNCAP автомобиль заработал 4 звезды — максимальная оценка на тот момент.

Интересная деталь — из всей фольксвагеновской троицы на тот момент только Fabia имела вставки из мягкого пластика в салоне. Мелочь, а приятно. Компактный размер, удачная компоновка салона, привлекательная внешность и умение «сработаться» с любой, даже самой требовательной аудиторией сделали свое: в 2011 году был побит рекорд старшенькой — было продано 266 тысяч автомобилей. Неплохо, не правда ли? Так что цифры говорят сами за себя, и вторая Fabia выглядела как уверенный в себе полноправный игрок команды чешского бренда. ŠKODA решила не дожидаться Па-

рижского автосалона и опубликовала первую официальную информацию об автомобиле. Итак, Fabia III не получит платформу MQB — за основу взята усовершенствованная «тележка» предшественника. Значительные изменения, внесенные в конструкцию кузова, повысили жесткость на кручение, что самым благотворным образом должно повлиять на управляемость и безопасность. Известно также, что новинка станет на 9 см шире и на 3 см ниже. Таким образом ŠKODA закрепляет традицию — ведь новая Octavia также стала значительно шире. По-прежнему широкой будет и гамма

силовых агрегатов. Базовый вариант будет укомплектован литровым трехцилиндровым бензиновым двигателем мощностью 60 л.с.

Далее идут несколько версий 1,2-литровой турбированной четверки с диапазоном мощности от 89 до 109 л.с. К сожалению, из предложения «Шкоды» выпала спортивная модификация vRS — пока неизвестно, навсегда ли. Вроде бы и нефть становится дешевле, и можно позволить себе потратить лишнюю каплю бензина, чтобы пощекотать нервы. Но надолго ли такое счастье? Поэтому вместо удовлетворения гоночных амбиций ŠKODA предлагает другую опцию: сверхэкономичный турбодизель Greenline, развивающий 74 лошадиные силы и при этом расходующий смешные 3,1 литра на 100 км пути.

Достижение столь выдающейся цифры в показателях расходомера стало возможным еще и благодаря внедрению системы start-stop (в базовом оснащении), и массе автомобиля, которая балансирует возле отметки в 1000 килограмм. Это отличный по-



1. Экспрессивный и эмоциональный дизайн нового автомобиля складывается из сотен стилистических решений

2. Новая Fabia смотрит на мир уверенно и дерзко. Линия светодиодов — дань моде и практичности





В автомобиле значительно увеличилось полезное пространство. В частности, объем багажного отделения вырос до 330 л, а при сложенных задних сиденьях он достигает 1150 л

казатель по меркам класса, и потребители только выигрывают от политики снижения веса в популярных моделях. Ну а если мощности все же покажется маловато, существует вариант со 110-сильным дизелем, расходующим ненамного больше.

Выбор коробок передач у новинки не так богат, хотя нужно ли богатство, когда есть преселективный «робот» DSG? К нему достаточно добавить лишь «механику» — для любителей подержаться за приятный толстенький рычаг — и вуаля, все довольны. И никто не уйдет обиженным. Напротив, сделав простой выбор, клиент сможет потратить больше времени на игру с цветом и прочие маленькие радости, которые смогут вырасти в большое клиентское удовлетворение от обладания автомобилем. О перечне оборудования новой Fabia

информации совсем немного, известно лишь, что машина получит новую информационную систему с сенсорным экраном и возможностью подключения смартфонов и планшетов. Как-никак на дворе XXI век, и низкая цена не может служить оправданием для установки старообрядной радиолы с ручным поиском. Да и компакт-диски, похоже, доживают последние годы.

Все остальное без всяких слов видно на фотографиях. Представляя модель, шеф-дизайнер ŠKODA Йозеф Кабан отметил, что Fabia третьего поколения исполнена в стиле концепт-кара VisionC. Кстати, C — третья буква латинского алфавита, что наверняка глубоко символично. Как бы там ни было, очень скоро у нас появится возможность проверить гипотезу о положительном влиянии красоты на объемы продаж.



Владельцу Fabia не часто придется пользоваться этой крышкой: новая Fabia на 17% экономичнее своей предшественницы



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



РАЗНООБРАЗИЕ

Каким бывает ŠKODA Rapid и какую из предлагаемых в Украине версий можно назвать оптимальной? Понадобилось преодолеть немало километров по серпантинам и магистралям Хорватии, чтобы хорошенько изучить этот вопрос



Ранний подъем в пять утра, два перелета с пересадкой, затем — часовой брифинг. И теперь еще за руль? Нет, иногда мне все-таки везет: выручил более стойкий коллега, который решительно взял «баранку» в свои руки.

А за его выбор я благодарен этому парню вдвойне: очень скоро выяснилось, что 105 «лошадок» бензинового 1,2-литрового турбомотора везут не только весьма резво, но и похвально тихо — хоть по пологой скоростной прямой, хоть по извилистому горному серпантину.

Вместе с тем подвеска искусно фильтрует трещины и стыки, которых на хорватских дорогах предостаточно. Шумоизоляция разрешает шинам говорить лишь шепотом, и места в машине столько, что можно откинуться в кресле и свободно вытянуть уставшие ноги.

Первое время, правда, коллега беспокоил не всегда ровными переключениями — очевидно, давно не ездил на «механике». Но быстро освоился, и я обрел долгожданный покой.

Все удовольствия

В общем, включая сказочную, нарисованную лазурью Адриатики, охрой песчаных пляжей и темной зеленью хвои картинку за окном, все тридцать три удовольствия. На следующий день, пердислоцировавшись на водительское место, обнаружил, что ŠKODA Rapid способна составить неплохую партию любящим драйв водителям. При этом Rapid остается очень комфортабельным средством передвижения. В его арсенале — четкие, лаконичные приборы, кресла с добротной боковой поддержкой, пухлая трехспицевая «баранка» с приливами под правильный





1. Приборы сделаны строгими, но лаконичными и ясными, а к круговой оцифровке шкал можно привыкнуть
2. Обвинить Rapid в бюджетности язык не повернется: да, материалы не премиум-качества, но все сделано добротно, на совесть
3. Двухдиновая магнитола Swing с разъемом для USB-носителя доступна уже со второго уровня оснащения



хват и, самое главное, быстрота, аккуратность, надежность и послушание, с которыми Rapid пишет виражи. Механическая коробка передач тут пришлась впору вдвойне. Во-первых, на серпантинах это удобнее — по крайней мере на спусках, а во-вторых, на наш рынок версия с 1.2 TSI поставляется только с «механикой».

Машин с DSG у нас нет, в паре с атмосферным 1.6 MPI предлагается автомат — но для активного горного драйва лучше подойдет «механическая классика».

По дорожным повадкам это взрослая и способная машина. Есть и топовое по оснащению предложение в виде самой богатой комплектации Elegance,

однако Rapid построен по всем современным канонам, так что и в исполнении Ambition хорош. Список его оснащения содержит ABS, пару подушек безопасности, мрЗ-магнитола, кондиционер, передние и задние электростеклоподъемники, центральный замок с ДУ, наружные зеркала с электроприводом и обогревом, очечник, бортовой ком-



Сзади — диван с плотной набивкой, центральный подлокотник, обилие кармашков и подстаканников. Спинки передних кресел спрофилированы таким образом, чтобы выделить больше пространства для ног

пьютер. И стоит этот набор 259 242 грн. Согласитесь, это приятно! Кстати, можно доставить себе еще и больше радостей. И не обязательно исключительно в вопросах трат. Для желающих «начать с малого» в прайсе значится 3-цилиндровый 75-сильный базовый мотор. Атмосферная 1,6-литровая «четверка» с 5-ступенчатой «меха-

ной» — проверенная временем тема, успешно доказавшая свою жизнеспособность и на других моделях бренда. Бодро, надежно, неприхотливо — и все это за 256 957 грн. Но нашим фаворитом остается ŠKODA Rapid 1.2 TSI — оптимальный вариант для городского жителя, не лишенный при этом азартной нотки в характере.



ŠKODA Rapid

• Тип кузова	лифтбэк
• Кол-во дверей	5
• Кол-во мест	5
• Длина, мм	4483
• Ширина, мм	1706
• Высота, мм	1461
• Колесная база, мм	2602
• Дорожный просвет, мм	155
• Снаряженная масса, кг	1175
• Объем багажника, л	550/1470
• Тип двигателя	бенз, R4 турбо
• Рабочий объем, см ³	1197
• Макс. мощность, л.с. (об/мин)	105 (5000)
• Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	160 (1500-3000)
• Трансмиссия	механ., 6-ступ.
• Тип привода	передний
• Максимальная скорость, км/ч	195
• Время разгона 0-100 км/ч, с	10,3
• Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	6,5
загородный цикл	4,4
смешанный цикл	5,1
• Объем топливного бака, л	55

Заранее следует отметить, что третью Octavia никак нельзя назвать спартанской. Хотя бы потому, что уже в базовом оснащении здесь присутствуют кондиционер с функцией охлаждения перчаточного ящика, система стабилизации, две подушки безопасности, обогрев боковых зеркал, магнитола и передние электростеклоподъемники. То есть все, что нужно для жизни, и даже немножко сверху. В ресторанах это называется

Кстати, про конкуренцию: что бы ни говорили по этому поводу прямолинейные, как жердь, пуритане, гибкость в бизнесе никогда не бывает излишней. И если есть возможность сэкономить, не потеряв при этом в качестве продукта, — грех не воспользоваться своими преимуществами.

ŠKODA такую возможность изыскала под капотом. Octavia, будучи автомобилем во всех смыслах современным, комплектуется силовыми агрегатами



Octavia — лучший пример для понимания что такое «лаконичный дизайн».
Внимание: лаконичный и скучный — это абсолютно разные вещи

«комплимент от шефа». Описанный здесь начальный уровень комплектации — это вовсе не новость, однако с этим перечнем Octavia находится на том уровне требуемого потребителями комфорта, который позволяет ей чувствовать себя уверенно в жесткой конкурентной среде класса.

нового поколения, самый слабый из которых — 1,2-литровый бензиновый TSI. Само собой, низкоинерционная турбина, многофазный впрыск — замечательные и нужные изобретения, значительно поднимающие эффективность мотора и снижающие расход топлива, но они также значительно

повышают стоимость автомобиля в целом. И вот тут кому-то из ответственных лиц в голову пришла простая мысль: раз уж у нас есть двигатели со сходными характеристиками, но без турбины — почему бы не сделать акцент на проверенных технологиях? Двигатель и правда был — 1,6-литровый, безнаддувный и 16-клапанный. Ранее он уже работал под капотом Octavia — только предыдущего поколения. И нужно сказать, был одним из

Для начала стоит вспомнить, что за рулем Octavia A5 с этим двигателем не было совершенно никаких поводов чувствовать себя человеком второго сорта. Возможно, автомобиль не производил впечатление задиристого стритфайтера. Но он был приятен в управлении и отличался плавными реакциями и культурой хода. А если нужно было ехать быстро, стоило подерживать высокие обороты — после 3,5 тысяч наступал пик крутящего

На нашем рынке доступны автомобили с моторами мощностью от 105 до 180 л.с.



НИЧЕГО ЛИШНЕГО

Экономика должна быть экономной: в условиях кризиса, который не снился даже в приснопамятном 2009 году, украинцы предпочитают отказаться от излишеств и выбирают автомобили проще и дешевле. В такой ситуации выигрывают те производители, которые могут предложить больше автомобиля за меньшие деньги, и здесь у ŠKODA есть свой козырь

самых популярных в моторной гамме. 110 «лошадей», проверенных исправной службой. Их и решили поставить на самую нижнюю полку — туда, где доселе находился 105-сильный 1,2-литровый TSI. Попробуем разобраться, насколько оправданной, с точки зрения водителя, является такая замена.

момента, и машина хоть и не взлетала ракетой, но уверенно прибавляла. В общем, обычная картина для техники десятилетней давности. Вы можете подумать, что из-за более крупных габаритов ситуация с новой Octavia будет несколько хуже и мотор попросту не потянет. Во всяком случае,

мы слышали подобное мнение. Но фокус в том, что, увеличившись в размерах, чешский гольф-класс даже умудрился немного похудеть: 1210 кг против 1235 ранее. При этом длина автомобиля увеличилась на 9 сантиметров, а ширина — на 4 см. И хоть данный вопрос не является темой нашего исследования, в который раз готовы подчеркнуть: третья Octavia стала гораздо просторнее. Особенно для задних пассажиров — отныне во втором ряду вольготно двоим и терпимо троим. Предшественник такими качествами похвастать не мог.

А вот на ходу смена поколений ощущения не так сильно. Атмосферный двигатель не сравнится в эластичности с турбомотором, даже если в нем

всего ничего кубических сантиметров. Вместе с тем после 2 тысяч оборотов автомобиль степенно ускоряется.

По достижении 3500 оборотов в минуту в спину начинает стучаться бодрящий подхват — и мир уже кажется полным ярких красок.

Кстати, ускорение до 100 км/ч у машин с моторами 1,6 и 1,2 литра практически одинаковое: 10,6 и 10,3 секунды до 100 км/ч. Не так уж плохо. Кстати, с топливной экономичностью ситуация тоже удовлетворительная: в среднем 1,6-литровый мотор добирается до отметки 6,4 л/100 км.

В долгих путешествиях, где на первый план выходит умение поддерживать равномерную скорость, на расход топлива будет влиять не столько на-

Дизайнерам новой Octavia удалось сохранить стилистику предыдущей модели, но при этом нынешнее поколение выглядит современнее и ярче





1. Octavia с мотором 1.6 MPI доступна во всех трех уровнях оснащения

2. В паре с атмосферным бензиновым мотором работает 5-ступенчатая «механика» либо классический 6-диапазонный автомат

3. Передние противотуманки доступны с уровня Ambition

ŠKODA Octavia 1.6 MPI

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбек/5/5
● Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1461
● База, мм	2686
● Дорожный просвет, мм	155
● Снаряженная масса, кг	1210
● Объем топливного бака, л	50
● Объем багажника, л	590-1580
● Тип привода	Передний
● Трансмиссия	Мех., 5-ст.
● Тип двигателя	Бензин, R4
● Рабочий объем, см ³	1598
● Макс. мощность, л.с. при об/мин	110 при 5500 - 5800
● Макс. крут. момент, Нм при об/мин	155 при 3800
● Макс. скорость, км/ч	192
● Время разгона 0-100 км/ч, с	10,6
● Расход топлива, л/100 км	6,4

личие турбины и форсунок, сколько привычки водителя и его стиль перемещения в пространстве. Здесь уж нужно решить для себя, что важнее — выиграть на эффектах или экономить понемногу на заправках? Есть и еще один немаловажный по нынешним временам нюанс: чем проще техника, тем она дешевле в обслуживании. И если у вашего автомобиля нет турбины, нет смысла беспокоиться о ее ресурсе. Это тоже весьма существенный аспект экономии — разумеется, если характер драйверских пристрастий позволяет вам прожить и без турбонаддува счастливую и полную приятных впечатлений автомобильную жизнь.



КЛАСС — НИЧТО. КОМП

**Такой вывод
напрашивается
после сравнения
размеров
ŠKODA Octavia A5
и Octavia Tour
(С-класс) со ŠKODA
Rapid (класс В+)**

Выход в свет ŠKODA Rapid породил споры насчет принадлежности ее к определенному классу. Для В-класса она великовата, а в С-классе доминирует VW Golf и его «одноклассники» ŠKODA Octavia A7, Seat Leon, Audi A3. «Нестыковка» возникла из-за того, что Rapid создан на растянутой платформе VW Polo sedan. Это сделало базу чешской модели даже длиннее

(2602 мм), чем у Octavia A5 (2578 мм). В результате по совокупности характеристик ŠKODA Rapid определили в класс В+. А чтобы понять, насколько она отличается от моделей С-класса предыдущего поколения, мы взяли рулетку и сравнили недавнего новичка с уже проверенными ŠKODA Octavia Tour и ŠKODA Octavia A5.

Салон

При изучении машины оказалось, что «растяжку» базы Rapid компоновщики использовали очень грамотно. Расстояние между задним сиденьем и спинкой переднего у последнего может быть в диапазоне от 17 до 41 см, в то время как у Octavia A5 — 13–38 см, а у Tour — 14–38 см. Но эти цифры мало что говорят автомобилисту, поэтому сажусь за руль. С моим ростом 176 см после регулировки переднего кресла под себя сзади расстояние между сиденьями в Rapid остается 30 см, в A5 — 29, а в Tour — 26 см. А как обстоят дела с шириной салона, ведь у Octavia A5 кузов почти на 7 см, а у Tour на 3 см шире, чем у Rapid (1706 мм)? На практике разница в ширине салона на уровне плеч водителя не ощущается.

АКТУАЛЬНЫЕ ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ

	Rapid	Octavia A5	Octavia Tour
Место водителя	Ширина в плечах между дверными картами, см	138	140
	Ширина между дверными проемами (для высокорослых), см	133	128
	Высота от сиденья до потолка (с регулировкой высоты кресла), см	95,5	101,5
Место задних пассажиров	Зазор между подушкой заднего сиденья и спинкой переднего (диапазон), см	1741	1338
	Вышеупомянутый зазор при водителе ростом 1,76 м, см	30	29
	Высота от сиденья до потолка, см	90	92,5
Багажник	Ширина в плечах, см	134	136
	Глубина (по центру), см	92	100
	Максимальная ширина, см	144	160
	Погрузочная ширина проема по верхней кромке, см	101	99
	Внутренняя ширина по колесным аркам, см	101	101
	Внутренняя ширина по отбортовке для полки, см	96,5	92
	Погрузочная высота (наружная), см	70,5	75
	Разгрузочная высота (внутренняя), см	22	23,5

Запчасти и их замена

Исследуя три авто в одном из дилерских центров Skoda («ПрагаАвто»), мы удивились небольшой цене на подержанные Octavia первого и второго поколений — она соизмерима со стоимостью новых Rapid! Но эти бэушные машины уже с пробегом и весьма невысоким остаточным ресурсом многих деталей и узлов. Хотя часть из них дешевле, чем у Rapid, но некоторые, возможно, придется менять сразу после покупки б/у машины. А вот Rapid с его двухлетней гарантией еще поедет много тысяч километров.

Стоимость запчастей/замены в моделях ŠKODA

Запчасти	Rapid 1.6 MPI	Octavia A5 1.6 MPI	Octavia Tour 1.6 MPI
Передние тормозные колодки, грн	1093/138	943/139	943/139
Передние тормозные диски	897/139	818/139	818/139
Задние тормозные колодки	12907/218	814/138,6	871/218
Топливный фильтр	347/59	347/59	144/59
Воздушный фильтр	235/59	335/59	233/59
Фильтр салона	209/39	231/40	260/40
Стойки стабилизаторов передние	411/158	481/158	481/158
Сайлент-блоки передней подвески	95/336	198/336	198/337
Амортизаторы передней подвески	1711/317	1500/317	1500/317
Амортизаторы задней подвески	770/178	893/178	893/178
Ремень ГРМ	Цепь	866/495	866/495

РАЗМЕРЫ СНАРУЖИ И ВНУТРИ



Высота потолка для сидящих сзади у всех практически одинакова — разница всего 2 см



Расстояние между опорами под полку багажника у Rapid — 96,5 см, а у Octavia A5 и Tour соответственно 92 и 89,5 см

Ширина нижней части сидений у всех трех моделей одинакова. Среднему пассажиру при посадке может немного мешать подстаканник над задним тоннелем, зато он удобен в дальней дороге



По погрузочной высоте выигрывает Rapid — 70 см против 75 см и 77 см у Octavia A5 и Tour

ОНОВКА — ВСЕ!

Более того, внутри Rapid даже на 1 см шире, чем Tour, хотя и на 2 см уже, чем A5. Такие пропорции опять-таки удалось получить благодаря грамотной компоновке Rapid, у которого картам дверей придали вогнутую форму. Более удобным у Rapid оказался и напольный тоннель салона. Он, конечно, немаленький, но все же меньше, чем у двух Octavia. Ведь последние могут быть и полноприводными, то есть в тоннелях может проходить карданный вал.

Багажник

Багажники всех трех моделей ŠKODA практически одинаковы, за исключением нескольких мелочей, которые делают грузовой объем Rapid немного практичнее. Из семи параметров, по которым мы измеряли багажное отделение этой «родственной тройцы», Rapid выигрывает по четырем. И это при том, что ширина багажника по колесным аркам у них одинакова — 101 см. Как этого добились в Rapid с более узким кузовом? Очень просто: колесные арки под колеса размером 185/60 R15 меньше, чем под колеса двух Octavia — 195/65

R15 и 205/55 R16. Более того, в багажник Rapid можно засунуть более широкие коробки, так как расстояние между опорами под полку багажника больше — 96,5 см против 92 см и 89,5 см у Octavia A5 и Tour. По рабочему объему грузового отделения Rapid немного уступил A5 — 550 л против 560 л (у Tour — 530 л). В глубину багажник Rapid проигрывает «родственникам» всего 8 и 6 см. Но многие владельцы лифтбеков ŠKODA отмечают, что это к лучшему. Ведь доставать вещи из глубины багажника неудобно.

Итог

Таким образом, принадлежность Rapid к более низкому классу, чем Octavia предыдущих поколений, не отразилась на практичности авто. Более того, по ряду позиций Rapid превосходит их. А если учесть, что стоимость подержанных Octavia в хорошем состоянии на отечественном авторынке соизмерима с ценой нового Rapid, то преимуществ у бэушных машин не осталось. Кроме того, новая модель обеспечивает более современные стандарты по безопасности и экономичности.



Стремительный Я



Spaceback в этом ракурсе выглядит очень традиционно в глазах поклонников универсалов всех поколений. А современные решения освежают практичный облик

Канули в лету те времена, когда к малокубатурным турбированным моторам относились как к техническому чуду. Универсальный Spaceback с 1,2-литровым турбодвигателем добивает стереотипы

Никогда заранее не знаешь, как поведет себя машина в реальных дорожных условиях, даже если выучишь всю таблицу технических характеристик наизусть. Ну да, соотношение мощности и массы может оказаться многообещающим, а высокие показатели крутящего момента на низких оборотах сулят комфортные обгоны. Тем не менее

в арсенале нового автомобиля всегда хранится "туз в рукаве". Вопрос только в качестве преподносимых сюрпризов. ŠKODA Spaceback с 1,2-литровым турбированным мотором (в прайсе есть еще и атмосферник такого же объема) является одним из самых привлекательных предложений. Судите сами — в цене машина стартует с 239 742 грн. А его технологический уровень позволяет

владельцу чувствовать себя на волне современных автомобильных трендов. На практике впечатления от езды превосходят ожидания, выраженные в цифрах мощностных характеристик. Механическая коробка, турбина и интеллектуальный впрыск выжимают из 105-сильного табуна максимум. ŠKODA Spaceback ведет себя сдержанно до той поры, пока водитель педалью газа не разбудит турбину. В этот волшебный момент ускорение, рождающееся где-то в недрах автомобиля, способно заставить усомниться в своей правоте самого рьяного поборника больших рабочих объемов! Передачи подобраны таким образом, что наилучшим образом темперамент мотора раскрывается под руководством третьей и четвертой ступени. При этом после 3000 об/мин агрегат приобретает приятный баритон, под стать моторам старших классов.

А вот во всем остальном акустический комфорт пассажиров не нарушается: в спокойном режиме мотор работает тихо и в дороге даже на задумываешься, что у тебя под капотом. Разве что приятным удивлением станут показатели расходомера: рекордные 4,7 л/100 км, кажется, даются нашему Spaceback с легкостью. Чего же не хватает этому практичному и экономичному герою мечтаний молодой семьи с ипотечным кредитом и двумя детьми? Может быть, вычурного дизайна? Да нет, с внешностью у современных ŠKODA полный порядок: в меру броских деталей, в меру классики и пикантная "перчинка". Пожалуй, открытым остается лишь один вопрос — стоит ли горевать, что с этим двигателем нашему рынку предлагается исключительно «механика»? На наш взгляд, переживать не о чем: подружиться с четкой и приятной в переключениях коробкой может и начинающий водитель. А упускать хотя бы одну "лошадку" из этого привлекательного агрегата было бы просто обидно.



1

1. Шесть ступеней — это "кодекс хорошего тона" современной механической коробки
2. В вопросах эргономики водительского пространства Spaceback наследует традиции всей семьи ŠKODA: сдержанно и удобно
3. Управление «музыкой» на руле доступно уже со среднего уровня комплектаций
4. В оформлении приборной панели у всего модельного ряда полное единодушие



2



ŠKODA Spaceback 1.2 TSI

● Тип кузова/кол-во дверей/мест	универсал/5/5
● Длина/ширина/высота, мм	4304/1706/1459
● База, мм	2602
● Дорожный просвет, мм	155
● Снаряженная масса, кг	1170
● Объем топливного бака, л	55
● Объем багажника, л	415
● Тип привода	Передний
● Трансмиссия	Мех., 6-ст.
● Тип двигателя	Бензин, R4
● Рабочий объем, см ³	1197
● Макс. мощность, л.с. при об/мин	105 при 5600
● Макс. крут. момент, Нм при об/мин	175 при 1550–4100
● Макс. скорость, км/ч	193
● Время разгона 0–100 км/ч, с	10,2
● Расход топлива, л/100 км	4,6



3



4



Трансьевропейский Экспресс

На представленных у нас моделях гольф-класса дизельные моторы — привычное явление, вот и новая Octavia не стесняется предлагать покупателям такой агрегат. И именно он претендует на титул оптимального из всей линейки моторов, доступных для этой модели

Между Прагой и курортным хорватским городком Омиш уместаются 1100 км и четыре страны. Предписанный правилами скоростной режим везде один и тот же, вот только соблюдается он по-разному. Максимум, что позволяют себе водители на австрийских платных участках, — это ехать на 5 км/ч быстрее, чем указано на знаках. В Чехии и Словении народ не прочь превзойти на двадцаточку, зато в Хорватии «законопослушные» европейцы мчатся от души, выжимая из своей техники чуть ли не все соки. Видимо, на них так действует близость Адриатики. И знаете ли, когда мимо косяками проносятся стремящиеся к морю экипажи, ты, зацепившись взглядом за чью-либо корму, сам начинаешь сильнее давить на газ. Одергиваешь же себя, лишь

когда замечаешь, что стрелка спидометра переползла отметку в 170 км/ч. Иных признаков далеко не легитимной скорости организм практически не фиксирует. Катит Octavia без малейшего напряжения, послушно отрабатывает команды рулем. И достаточно установить громкость аудиосистемы на четверть от полной мощности, чтобы в салоне не было слышно шума покрышек, двигателя и набегающего ветра. Отличные манеры!

В итоге после десятичасового весьма интенсивного драйва я не валился с ног от усталости, а был готов к активной деятельности. Понятное дело, что мое бодрое физическое состояние во многом заслуга идеальных дорог, тем не менее это обстоятельство ничуть не умаляет достоинств самой машины — ее удобных кресел, выверенной

эргономики, мощного и покладистого силового агрегата.

Подозреваю, что среди отечественных покупателей нашлись бы и те, кто желает получить мотор 2.0 TDI в сочетании с ручной коробкой. К счастью, на сегодняшний день такой союз возможен. Но стоит ли обращать на него внимание? Да, DSG дороже простой «механики», зато с 143-сильным дизелем у нее полное взаимопонимание. Если не топтать педаль газа изо всех сил, Octavia без запинки стартует с места, плавно и бодро набирает ход. В то же время коробка едва заметно перебирает ступени и избавляет от необходимости беспрестанно выжимать сцепление и дергать за рычаг, пытаюсь попасть в короткий рабочий диапазон дизеля, как это было бы в случае с «ручкой». В общем, едет машина если не на



пятерку, то на твердую четверку с жирным плюсом — вне всяких сомнений. Но будет ли оправданно такое приобретение с экономической точки зрения? Ведь ни для кого не секрет, что у нас продается и Octavia с бензиновым 1,4-литровым мотором TSI, в упряжке которого — 140 «лошадок». И при сопоставимой мощности в абсолютно идентичном оснащении она значительно дешевле дизельной сестрицы. Сможет ли последняя в процессе эксплуатации покрыть такую разницу? Давайте посчитаем. Из моего опыта езды на обеих моделях получается, что дизельная машина на 100 км пробега тратит в среднем на 2 л топлива меньше, чем бензиновая. При сегодняшних примерно одинаковых ценах на качественную солярку и бензин выходит, что за упомянутые 100 км дизель экономит 32 грн., то есть через 147 000 км ŠKODA Octavia 2.0 TDI окупит свою изначально большую цену. Пробег, конечно, не гигантский. Есть немало людей, которые практически не вылезают из машины и наматывают в год под 100 тыс., и дизель им будет действительно в кассу. Но если вам нужен транспорт для поездок на работу и обратно и вы едва наезжаете 30 тыс. за год, лучше посмотрите к бензиновой модели.

1. Список опций включает кожаную обивку, но и ткань выглядит очень благородно. К тому же текстильная обивка меньше нагревается в жару
2. На дистанции длиной 2500 км, включающей скоростные участки и плотный городской трафик, средний расход топлива составил скромные 6,7 л/100 км
3. 6-ступенчатая коробка DSG с «мокрыми» сцеплениями рассчитана на работу с моторами с высоким крутящим моментом — более 350 Нм



ŠKODA Octavia 2.0TD

Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбек/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1461
База, мм	2686
Дорожный просвет, мм	155
Снаряженная масса, кг	1270
Объем топливного бака, л	50
Объем багажника, л	590-1580
Тип привода	Передний
Трансмиссия	Робот, 6-ст.
Тип двигателя	Дизель, турбо, R4
Рабочий объем, см ³	1968
Макс. мощность, л.с. при об/мин	143 при 3500-4000
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	320 при 1750-3000
Макс. скорость, км/ч	212
Время разгона 0-100 км/ч, с	8,9
Расход топлива, л/100 км	6,4/4,3

Новый лучше старого?

Стоимость нового ŠKODA Rapid в приличной комплектации сравнима с ценой десятилетнего BMW X3 или Audi A6. За схожую сумму можно купить и Toyota Land Cruiser 100, вот только возраст у него будет солиднее — лет пятнадцать. Главный вопрос в том, стоит ли это делать, ведь содержание автомобиля тоже немаловажная статья семейного бюджета, а поддержанная машина может в любой момент потребовать крупную сумму на непредвиденный ремонт. Кроме того, есть и другие риски

Самые большие риски поджидают покупателя поддержанного автомобиля именно в момент покупки и последующей регистрации. Конечно, их можно уменьшить, заказав на приличном сервисе полную диагностику, но даже она не дает гарантии того, что через несколько недель автомобиль не сломается. При регистрации в ГАИ тоже могут возникнуть неприятные ситуации. Да, в нашей стране большинство вопросов можно решить за деньги, но это лишние расходы и испорченные нервы.

Даже если процедура приобретения прошла удачно, сразу насладиться прелестью обновления вряд ли удастся. Ведь поддержанные машины часто продают, когда они начинают требовать внимания или предстоит дорогостоящее ТО с заменой, например, приводных ремней. Конечно, есть вариант, что продавцу автомобиль просто надоел или срочно понадобились деньги, но поверьте, чаще всего дело именно в самом автомобиле — с годами затраты на содержание очень сильно вырастают.



Возьмем для примера Audi A6 2005 года выпуска с пробегом в 100–150 тысяч километров. Невзирая на возраст это сложный и высокотехнологичный автомобиль. У него около 80 электронных блоков управления. Даже замену аккумулятора надо «прописывать» через компьютер. Тут без фирменного сервиса не обойтись. Двигатели с прямым впрыском, проработавшие на нашем топливе больше 150 тысяч километров, часто требуют ремонта: из строя выходит базовая деталь — блок цилиндров (32 000 грн.). Требовательны к качеству топлива и форсунки. В наших условиях они редко выдерживают более 200 тысяч, а цена каждой из них — 3000 грн. Нуждаются в регулярной замене и датчики кислорода



Все в мире относительно и подвластно времени: сегодня салон седана среднего класса смотрится не хуже, чем интерьер десятилетнего автомобиля топ-уровня



1. Audi A6 дорога в ремонте и обслуживании, поэтому экземпляры возрастом под 10 лет на последние деньги покупать не рекомендуется
2. Как показывает статистика, проблемы BMW X3 становятся явными ближе к 200 000 км пробега
3. Toyota Land Cruiser 100 славится своей неприхотливостью. Но это и его беда — владельцы не жалеют этот автомобиль, а в ремонте и содержании подержанный экземпляр дороговат

(по 1600 грн.). Моторы, оснащенные турбиной, после 100 тысяч километров пробега потребляют масло в неприличных количествах — чаще всего необходим ремонт турбины. После 100 тысяч начинает «сыпаться» подвеска. Кроме относительно доступных рычагов часто приходится менять и поворотные кулаки — по 2500 грн. Отдельная история — пневматические элементы подвески, их цена переваливает за 20 000 грн. Многие ищут их на разборках. Задняя подвеска надежнее — вмешательство механиков требуется после 200 тысяч километров пробега. Замена подлежат амортизаторы — по 2000 грн. за штуку. Задние пневматические элементы редко выдерживают больше 100 тысяч и стоят по 5500 грн. штука. Автоматическая трансмиссия — одно из самых капризных мест A6. Электронный блок управления (12 000 грн.) и приводная цепь вариатора (4000 грн.) очень часто выходят из строя к 100 тысячам километров пробега.

Другой пример — BMW X3. Стоимость десятилетнего автомобиля на первый взгляд кажется адекватной, но большинство X3 уже «укатаны». Виною тому пресловутая вспыльчивость владельцев BMW. Если дизельные моторы экономичны и относительно долговечны, то с бензиновыми агрегатами проблем значительно больше. Блоки цилиндров часто «задирает» уже к 150 тысячам километров пробега. Народные умельцы уже научились их гильзовать, но стоимость этой операции вместе с разборкой и сборкой переваливает за 30 000 грн. Часто выходит из строя дроссельная заслонка (от 3000 грн.) и клапан системы VANOS (от 1500 грн.). Дизеля выхаживают под 200 тысяч, но потом приходится менять форсунки (по 6200 грн.), восстанавливать ТНВД и менять шкив коленвала за 4800 грн. Автоматические коробки редко дохаживают до 250 тысяч километров пробега. Замена сгоревших фрикционных обойдется в 12 000 грн. Схожий ресурс



и у переднего кардана. Стоит он 9000 грн.

Подвеска требует внимания после 100 километров пробега. Шаровые опоры (по 300 грн.), ступичные подшипники (по 700 грн.) и амортизаторы (по 1500 грн.) лучше менять одновременно. К 200 тысячам километров чаще всего требует замены рулевая рейка — от 16 000 грн.

Toyota Land Cruiser 100 выглядит солидно и является относительно надежным автомобилем, но возраст дает о себе знать. Большинство экземпляров, которые можно купить за цену, сравнимую со стоимостью нового ŠKODA Rapid, уже повидали многое. Некоторые — даже «гаражный» сервис. Моторы — один из самых надежных узлов Land Cruiser, но на V8 каждые 100 тысяч километров приходится менять прогорающие выхлопные коллекторы (по 4500 грн.). Работа по замене не дешевая — от 5000 грн. На 180 тысячах требуется замена ремня ГРМ. Вместе с ним следует менять

насос системы охлаждения (1800 грн.) и вискомуфту (4500 грн.). У дизелей слабое место — топливный насос высокого давления. Его ресурс на нашей солянке 150–200 тысяч километров пробега. А новый стоит 45 000 грн.! Восстановленные же долго не живут. Механические коробки беспроблемны, а вот автоматы после 250 тысяч километров пробега часто требуют ремонта (от 15 000 грн.). Есть проблемы и с системой полного привода — часто сгорает мотор привода блокировки дифференциала (9000 грн.) Обычная передняя подвеска требует внимания после 100 тысяч километров пробега. Как правило, необходима замена всех четырех рычагов (по 2500 грн.) и амортизаторов (по 1500 грн.). Есть вопросы и к гидравлической подвеске — выходят из строя датчики положения (по 3500 грн. за штуку) и гнивает проводка. Купив подержанный автомобиль, придется тратить время и средства на его ремонт. Мало того что нужно быть

готовым к выходу из строя автомобиля в самый неподходящий момент. Как мы видим, суммы затрат по ремонту таких автомобилей отнюдь не маленькие, и, заплатив за саму машину около 250 тыс. грн., в первый же год эксплуатации можно «попасть» еще на 20–30 тысяч минимум. Покупая же новый автомобиль, можно рассчитывать на заводскую гарантию — для ŠKODA Rapid это два года, и, что самое главное, без ограничения пробега. Тратиться придется только на плановые ТО, стоимость которых известна заранее. Например, владея ŠKODA Rapid, обращаться в сервисные центры нужно каждые 15 тысяч километров пробега, а стоимость технического обслуживания колеблется в пределах 600–1200 грн. ŠKODA обладает очень неплохим запасом прочности, и Rapid, как и большинство новых автомобилей, начнет «капризничать» не раньше, чем через 100–120 тысяч километров пробега. При среднестатистической эксплуатации это 4–7 лет.



Правила в Законе

В недрах Департамента ГАИ созрел законопроект, согласно которому Правила дорожного движения должны стать составной частью Закона «О дорожном движении и его безопасности». Как это ни удивительно, на этот раз в ГАИ подготовили не только неприятные сюрпризы для водителей



В Европе к этому простому решению пришли давно: там «круг» всегда главный. Наконец-то и наши чиновники поняли, что это очень удобно

Правила дорожного движения отныне должны стать лишь одним из разделов (тринадцатым и последним) Закона

«О дорожном движении и его безопасности». Хорошо подобное объединение или плохо — можно оценивать по-разному. Раньше между этими документами существовали определенные противоречия, поэтому водитель в некоторых случаях мог трактовать в свою пользу либо Правила, либо закон.

Сейчас же подобной возможности не будет, зато и некоторые недоработки будут устранены.

В то же время раньше внести изменения в ПДД можно было постановлением Кабмина, что упрощало данный процесс, теперь же это станет компетенцией Верховной Рады, которая, извините за каламбур, в данном вопросе совершенно некомпетентна. Впрочем, справедливости ради отметим, что и Кабмин в этом плане был ничуть не лучше...

Сразу скажем, законопроект, объединяющий Правила и Закон «О дорожном движении», несмотря на отдельные недочеты, в целом является достаточно прогрессивным и содержит ряд

шагов в правильном направлении. Поэтому именно на положительных аспектах нового законопроекта мы и остановимся прежде всего.

ГБО легализуют!

Если говорить о кардинальных нововведениях, реально затрагивающих интересы значительного числа водителей и автовладельцев, то их сравнительно немного.

Прежде всего это констатация в законе того факта, что установка газобаллонного оборудования переоборудованием не является, и, соответственно, проводить при установке ГБО перерегистрацию автомобиля нет необходимости. Соответствующий пункт закона гласит: «Установка оборудования, позволяющего двигателю работать на дополнительном, кроме предусмотренного заводом-изготовителем, виде топлива, не является переоборудованием». То есть теперь в законе прямо пропишут то, что и так следует из его содержания, но тем не менее почему-то было абсолютно «непонятно» работникам ГАИ всех уровней. Кстати, данная норма касается не только сжатого или сжиженного газа, но и всех других видов альтернативного топлива. Главное условие — чтобы двигатель по-прежнему мог работать на «родном» топливе.

Второе по значимости прогрессивное нововведение — разрешение самостоятельно устанавливать дневные ходовые огни (ДХО), а не использовать их только в том случае, если они предусмотрены конструкцией транспортного средства, как это прописано в Правилах в настоящее время. Соответствующее новшество гласит: «На транспортных средствах разрешается устанавливать дневные ходовые огни в соответствии с требованиями ДСТУ



К сожалению, помимо ряда положительных новшеств новая редакция ПДД содержит и положения, которые дадут сотрудникам ГАИ лишние поводы для придинок к водителям

UN/ECE R 48-02:2004». Логичнее, конечно, было бы указать конкретные требования к месту установки ДХО, как это сделано с противотуманными фарами, но, как говорится, и на этом спасибо. Сразу отметим: законопроект предусмотрено, что ДХО можно будет включать вместо фар ближнего света во всех случаях, когда фары используются в дневное время в качестве предупредительного сигнала (при буксировке, в случае если будет принято решение включать ближний свет в светлое время суток и т.п.). Кстати, очень важным нововведением в законе является норма, запрещающая ограничение доступа к государственным стандартам и нормативам в сфере дорожного движения и его безопасности. Напомним, в настоящее

время данные документы не обнародуются, а используются Госстандартом исключительно в коммерческих целях, то есть они доступны, как правило, только за деньги. В Правила снова должна вернуться хорошо забытая норма, предусматривающая, что каждый участник дорожного движения, который выполняет Правила дорожного движения, имеет право рассчитывать на то, что и другие участники дорожного движения выполняют эти Правила. Эта, казалось бы, малозначительная фраза может очень помочь тем, кого хотят сделать без вины виноватыми в ДТП. Почему-то в последние два десятилетия в ДГАИ были убеждены, что знаки и разметка не могут противоречить друг другу потому, что это

невозможно. Хотя на практике это нередко являлось источником конфликтов водителей с ГАИ. Теперь же данная норма, существовавшая в советские времена, снова вернется в Правила. Она сформулирована так: «В случае если требования средств регулирования дорожного движения противоречат друг другу, следует руководствоваться ими в следующем порядке: сигналы регулировщика, сигналы светофора, временные дорожные знаки, постоянные дорожные знаки, дорожная разметка, общие требования, которые установлены Правилами».

Борьба с агрессором

Произошли определенные изменения и в терминах. Один из новых — «ти-

ходное транспортное средство», которое может двигаться со скоростью до 40 км/ч.

Правила будут приведены в соответствии с нормами Конвенции о дорожном движении и разрешат на односторонних дорогах, где обгон запрещен знаками или разметкой, обгон транспортных средств, которые движутся со скоростью до 40 км/ч (против 30 км/ч в настоящее время).

Еще один новый термин — «управление транспортным средством». Необходимым условием управления этот термин подразумевает движение данного транспортного средства. Так, если раньше нетрезвого человека, сидевшего за рулем стоящего автомобиля, могли привлечь за управление в нетрезвом состоянии, то теперь это будет сделать не то чтобы невозможно, но существенно сложнее. А вот такое понятие, как остановка, предложено трактовать по-новому. Остановкой впредь должны считаться только те случаи, когда водитель остается за рулем остановившегося автомобиля или находится возле него во время посадки/высадки пассажиров

или проведения погрузочно-разгрузочных работ. В противном случае это будет квалифицировано как стоянка. Причем независимо от времени, поскольку упоминание о пяти минутах, разграничивающих остановку и стоянку, должно уйти в небытие.

Для хамов и любителей адреналина авторы законопроекта предусмотрели такой хорошо известный в Европе термин, как «агрессивное вождение», который подробно описывает подпадающие под это определение хаотичное движение автомобиля, непристойные жесты и выражения водителя. Сразу отметим: на первых порах данный термин будет существовать сам по себе, но в скором времени его привяжут к соответствующей статье Админкодекса и будут карать штрафом.

Техосмотр не для всех

Не сбылось (во всяком случае на этот раз) обещанное возвращение техосмотра для всех без исключения транспортных средств. Пока все должно остаться по-прежнему — все легковые автомобили, не используемые для перевозки пассажиров или грузов

в целях получения прибыли, а также мототранспорт обязательному техническому контролю не подлежат. А те, кому положено проходить его сейчас, должны будут делать это и в дальнейшем с той же периодичностью.

Зато в Правила возвращают доисторическую норму, разрешающую сотрудникам ГАИ, усомнившимся в здоровье водителя, направлять его на внеочередной медосмотр. Как будто для кого-то секрет, что медсправки продаются у нас точно так же, как продавались талоны техосмотра, а сам медосмотр — пережиток прошлого. Также водителей хотят обязать «дать возможность осмотреть транспортное средство в соответствии с законодательством при наличии на то законных оснований, в том числе провести с использованием специальных устройств (приборов) проверку технического состояния транспортных средств». Правда, пока данная норма будет распространяться только на те автомобили, которые подлежат обязательному техническому контролю. В плане технического состояния тоже не обошлось без весьма серьезных

Как и в странах ЕС, наличие светоотражающего жилета в авто станет обязательным. Без него на трассе из машины выходить будет нельзя, но у нас — только в темное время суток или в условиях плохой видимости



новшеств. Так, теперь за управление транспортным средством с неисправностями, с которыми его эксплуатация запрещена, кроме штрафа предусмотрено два вида дополнительного наказания: запрет либо временное ограничение эксплуатации.

Запрет — это все та же штрафплощадка, в угоду которой из закона хотят изъять слова «если транспортное средство существенно мешает дорожному движению», отказавшись таким образом от блокираторов.

Что же касается временного ограничения эксплуатации, то оно заключается в установке на транспортное средство «сертифицированных технических приборов или средств, которые позволяют в реальном времени определять его местонахождение». (Водитель сможет безнаказанно передвигаться лишь по маршруту места стоянки — СТО.) Кто, как и на какой срок будет устанавливать эти «технические приборы», пока непонятно.

Если не вдаваться в подробности, запрет эксплуатации будет проводиться в тех случаях, когда дальнейшее движение запрещено, либо у водителя отсутствуют необходимые документы. Что же касается временного ограничения эксплуатации, то его намечено применять в менее серьезных случаях (ксенон, непрохождение техосмотра, незаконная установка спецсигналов и так далее).

Полный комплект

Отныне водитель должен будет иметь в машине световозвращающий жилет, без которого ему запрещено находиться на проезжей части в темное время суток и в условиях недостаточной видимости в случае вынужденной остановки. Кроме того, в машине необходимо будет иметь не просто огнетушитель, а огнетушитель, сертифицированный в Украине. И аптечку с определенным для каждого транспортного средства (кроме мотоциклов и мопедов) перечнем медикаментов.

1. Установка ГБО не является переоборудованием. Эту прописную истину теперь собираются закрепить в законе

2. Пешеходам хотят запретить разговаривать по телефону при переходе дороги. Но каков будет механизм наказания, пока непонятно



Понятно, что введены эти ужесточения не просто так. Это не что иное, как предлог для возвращения в Правила хорошо забытой нормы, обязывающей водителей «дать возможность проверить комплектность транспортного средства». И кстати, эту норму также внесли в данный законопроект.

Есть в законопроекте немало и других новшеств. Так, в Правилах будет прописан запрет устанавливать ксенон, но официально механизм борьбы с ним предусмотрен только на автомобилях, использующихся в коммерческих целях (проходящих технический контроль).

На всех перекрестках с круговым движением «круг» по умолчанию станет главной дорогой (при необходимости это может быть изменено знаками приоритета).

Теперь будет запрещено разворачиваться ближе 30 м от остановок общественного транспорта. В случае если дорога в населенном пункте не имеет

тротуаров, можно будет двигаться со скоростью не более 40 км/ч. Таксистом теперь сможет работать только человек, имеющий водительский стаж не менее трех лет и получивший соответствующую лицензию. Пешеходам запретят переходить дорогу, разговаривая по мобильному телефону, либо с раскрытым зонтиком. Велосипедистам тоже достанется — им запретят не только разговаривать по телефону во время движения, но и... управлять велосипедом в нетрезвом состоянии.

Правда, в случае отсутствия велосипедных дорожек им разрешат ездить по полосам, предназначенным для движения общественного транспорта (при условии, что они не будут создавать ему помех), но это вряд ли компенсирует всю горечь утраты... Конечно, кроме перечисленных новшеств есть и те, о которых мы не упомянули, — как положительные, так и отрицательные, хотя они уже не столь существенны.

Передний привод

для «Фаворита»



К этому времени в ŠKODA созрело понимание, что конструктивные особенности выпускаемых автомобилей оставляют желать лучшего, и заднеприводная ŠKODA 1000 MB, пусть даже в современном кузове семейства 105/120/130, требует радикальной за-

К концу 70-х годов прошлого века большинство производителей компактных автомобилей оценили преимущества переднеприводной компоновки. В компании ŠKODA всегда стремились предлагать покупателям только лучшую продукцию

мены. В конце 70-х в конструкторском бюро начались работы по созданию принципиально новой машины. Параллельно с этим пришло предложение от

коллег из Советского Союза наладить выпуск микролитражки сразу в нескольких странах социалистического лагеря. Этой моделью должна была

стать «Ока», но, к счастью, переговоры зашли в тупик. В то же время в конструкторском бюро компании ŠKODA были построены несколько прототипов — практически безо всяких чертежей. Все они отличались различной компоновкой. Первый имел двигатель спереди, коробку передач, объединенную с картером заднего моста, и задний привод. Еще два прототипа имели классическую компоновку, а четвертый экземпляр имел привод на передние колеса и использовал ряд дизайнерских идей французского Renault 12. Автомобили были представлены руководству отраслевого ведомства, которое приняло решение об организации выпуска наиболее перспективной модели с приводом на передние колеса.

Прототип получил заводское обозначение ŠKODA 780. Первые дорожные тесты стартовали в 1980 году. В то время в моде было все итальянское. Не обошло это увлечение и руководителей Чехословакии, которые предложили обратиться за помощью к одному из итальянских дизайнеров. Во второй половине 1982 года вышло знаменитое Постановление №282, в соответствии с которым 30 июня 1985 года должны быть закончены работы по созданию нового автомобиля, а еще спустя два года новинка должна была поступить в продажу. Все, кто хоть немного понимал в технологии производства автомобилей, не могли сдержать смеха, который вызвала эта «директива сверху». Во всем цивилизованном мире на создание новой машины требуется в среднем 4–5 лет, а тут вдруг в Чехословакии каким-то магическим образом все должно произойти за 2,5 года.



1. Второй модификацией Favorit стал вместительный универсал, получивший название Forman

2. В облике Favorit безошибочно узнается стилистика мастеров ателье Bertone.

3. Для коммерческих нужд компания строила на базе Favorit машины с кузовом пикап в нескольких модификациях



2



3



1



2



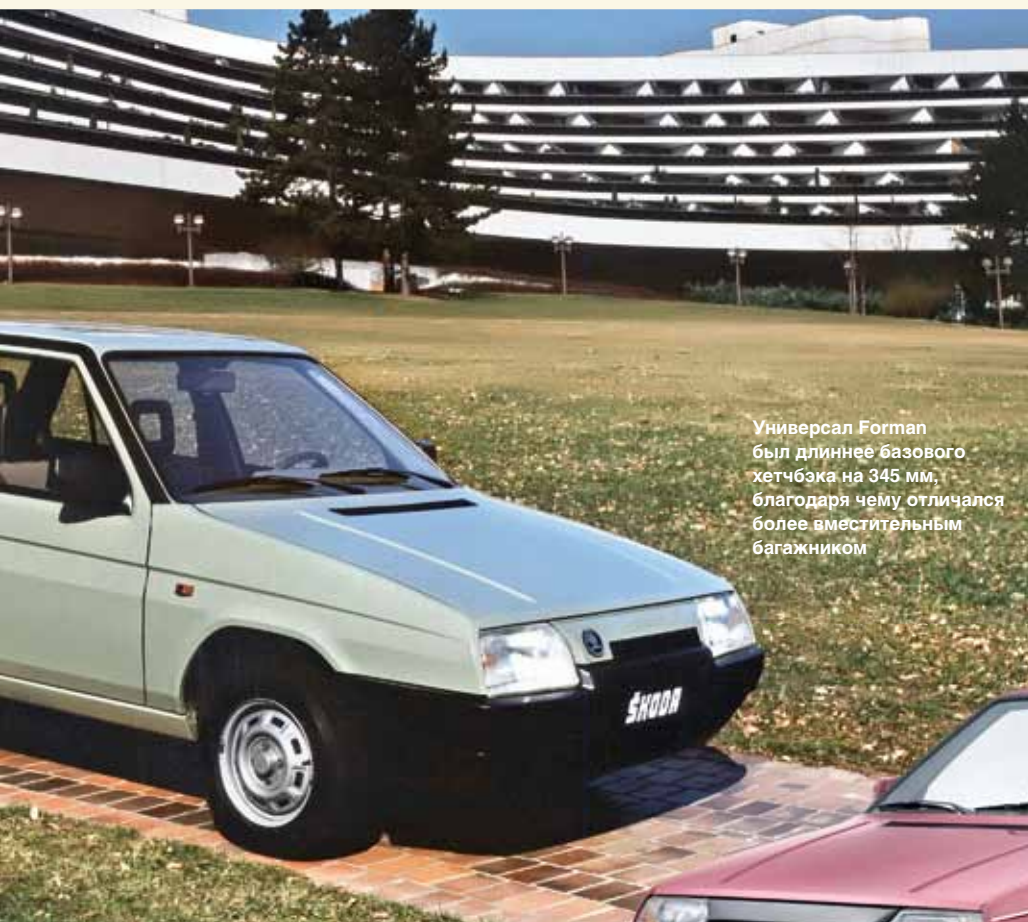
3

От маэстро Бертоне

В 1983 году представители компаний Motokov и ŠKODA отправились на автошоу в Женеву, чтобы найти официального партнера для проекта. Женевский автосалон по праву является одним из самых престижных мероприятий в автомобильной промышленности. Первым, кого посетили чехи, был Джорджетто Джуджаро, однако знаменитый дизайнер оказал потенциальным клиентам не самый любезный прием. Следующим на очереди был Пининфарина, который оказался более приветливым, но помочь отказался из-за контракта с компанией Peugeot. Чехи нанесли визит маэстро Бертоне, но его не оказалось на выставке. Переговоры взял на себя директор ателье Bertone Филиберто Джаннини. Перед итальянским ателье поставили весьма непростую задачу. До конца года необходимо было предоставить макет модели в натуральную величину, разработать интерьер, два варианта кузова — хетчбэк и универсал, изготовить три образца кузова, а также представить 19 различных

элементов конструкции, необходимых для организации производства. Тем не менее Джаннини взялся выполнить заказ несмотря на совершенно нереальные сроки. Нуччо Бертоне, узнав о необычном заказе из Чехословакии, раздумывал недолго — он еще помнил, как сразу после войны ездил на Tatra 87. Ответственным за внешность машины был назначен известный стилист Марк Дешамп. Ключевым элементом дизайна стали фары автомобиля. В августе 1984 года был создан прототип, который получил одобрение заказчика. Пришло время тестов и дорожных испытаний, с которыми автомобиль прекрасно справился. Финальную доводку машины поручили компании Porsche, а презентовать автомобиль, получивший звучное имя Favorit, решили на ежегодной торговой выставке в Брно 16 сентября 1987 года. Модель выпускали парал-





Универсал Forman был длиннее базового хетчбэка на 345 мм, благодаря чему отличался более вместительным багажником



лельно с прежним семейством ŠKODA 105/120/130 вплоть до 1990 года, когда производство заднемоторных машин прекратилось.

Фаворит рынка

Выпуск модели Favorit начался на заводе в Квасинах, в то время как в Млада-Болеславе только готовились к полномасштабному серийному производству, которое стартовало в 1988 году. Благодаря невысокой цене автомобиль хорошо продавался не только на родине, но и за рубежом. Помимо базового хетчбэка в конструкторском бюро велись работы над различными модификациями, включая седан, универсал, пикап и купе. Было построено несколько прототипов, в том числе длиннобазная версия для медицинской службы. Второй моделью, запущенной в производство, стал

универсал, который получил обозначение Forman.

Объем четырехцилиндрового двигателя увеличили до 1289 см³, а головку блока изготовили из алюминия.

В зависимости от версии этот мотор развивал от 54 до 68 л.с. Он работал в паре с 5-ступенчатой механической коробкой передач. С 1993 года вместо карбюратора установили систему впрыска Bosch.

Уже осенью 1989 года компания выпустила 100-тысячный экземпляр модели Favorit. Всего до 1995 года было изготовлено 783 тысячи хетчбэков Favorit, 219 тысяч универсалов Forman и 70 тысяч пикапов.

1. Ключевым элементом дизайна Favorit стали крупные блок-фары высотой 160 мм
2. Несмотря на утилитарность, машины с кузовом пикап были не лишены привлекательности
3. Достоинства широкой двери багажника нивелировались большой погрузочной высотой
4. Благодаря привлекательной цене универсалы Forman пользовались популярностью в Западной Европе
5. Оригинальный прототип с кузовом ландо Skoda 781 Tremp был создан в 1989 году



Красный Superb лидера

Это может прозвучать неожиданно, но в начале XX века велосипедные гонки были забавой газетчиков. Не в том смысле, что журналисты гонялись с наборщиками, — просто таким образом газеты стремились поднять свой тираж. И Тур де Франс в этом ряду не исключение

Впервые гонка была организована в 1903 году редакцией издания L'Auto. Газетка была средненькая — всего 25 тысяч подписчиков, что по меркам тогдашнего Парижа если и удивляло, то неприятно. И вот сидел как-то раз в кафе учредитель газеты Анри Дегранж со своим журналистом, обедал и вслух завидовал коллегам из Le Petit Journal, которые неплохо поднялись на гонке Париж — Брест. Журналист какое-то время слушал своего босса, а затем буквально на салфетке изложил план состязания, которое должно было затмить жалкие потуги конкурентов. Замысел был масштабным: журналист Жео Лефевр, имя которого с тех пор занесено в анналы истории, предложил

проводить гонку длительностью 21 день. Таким образом, значительная протяженность маршрута позволяла максимально расширить географию гоночных трасс, а побеждал тот, кто в сумме потратил на преодоление всей дистанции наименьшее время.

Идея сработала. В первый же год существования Тур де Франс снискал всенародную любовь, а рост тиража газеты L'Auto, из-за которого и затевался весь сыр-бор, составил 1000 процентов за 5 лет. Но в исторической перспективе гораздо важнее то, что Тур де Франс очень скоро утвердился в качестве одной из основных велосипедных гонок на континенте. С тех пор его проводили ежегодно, с перерывом только на мировые войны.



Что интересно, стремительный рост поголовья автомобилей в Европе, появление «Формулы-1» и ралли никак не повлияло на популярность велогонок. Достаточно сказать, что по некоторым оценкам телевизионная аудитория Тур де Франс насчитывает 2 миллиарда зрителей — третий результат среди спортивных программ в мире после чемпионата мира по футболу и, шутка ли, Олимпийских игр. Быть причастным к подобному событию уже почетно, а уж если твое имя числится среди крупнейших спонсоров — можешь быть уверен, что жизнь удалась. Впрочем, не только ради тщеславия ŠKODA Auto более десяти лет является официальным партнером Тур де Франс. В современной европейской культуре велосипед и автомобиль органично дополняют друг друга. Ведь иногда бывает чертовски приятно совершить прогулку по живописному альпийскому захолустью именно на двух колесах!

В рамках партнерской программы ŠKODA поставляет автомобили для персонала, в том числе и телеоператоров. Дабы не засорять легкие гонщиков сажей и прочим CO, в ход идут наиболее экологически чистые модификации. Однако одними только автомобилями дело не ограничивается. На заранее определенных участках трассы ŠKODA разбивает нечто вроде полевого лагеря, наспигованного разнообразными развлекательными приспособлениями. Такими, к примеру, как велосимулятор, на котором всякий желающий может покрутить педали. А во время ожидания пелетона гостям предлагают кофе и пирожные — ведь гонка-то не кольцевая, и побегать за велосипедистами придется довольно активно.

Для наиболее преданных велофанатов в нынешнем ŠKODA устроила технопарк. Что характерно, он расположен на территории Великобритании — да-да, Тур де Франс часто наведывается к соседям. В этом технопарке волонтеры и специалисты ŠKODA на-

глядно демонстрируют, каково это — организовать такое масштабное мероприятие. А это наверняка непросто. Собрать две сотни велосипедистов в двух десятках команд и сделать так, чтобы они ни в чем не нуждались. Для этого тоже нужна команда — большая и слаженная, как часовой механизм. А ведь есть еще болельщики и сотни мелких административных, логистических и медицинских проблем. Кто хоть раз собирал в школе деньги на покраску парт, поймет и оценит.

1. ŠKODA Superb — официальный автомобиль Tour de France 2014

2. Три недели, 3660 км, и вот он — подиум. В руках у победителя гонки Винченцо Нибали (Италия) кубок, разработанный чешскими дизайнерами ŠKODA



Чешская команда всегда ставила перед собой самые высокие задачи, но перед стартом чемпионата Европы по ралли у ее болельщиков были обоснованные сомнения в новых успехах. Но Эсапекка Лаппи с Зеппом Вигандом сотворили чудо — на летний перерыв они ушли на лидирующих позициях



ŠKODA Motorsport: перевыполняя план

Гонщики ŠKODA Motorsport по праву считаются очень перспективными. Не зря Ян Копецки сейчас покоряет вершины Азиатско-Тихоокеанского чемпионата, а молодых бойцов отправили набираться опыта на различных европейских дорожках. Но Лаппи и Виганд своими результатами доказывают, что они тоже готовы к выступлению на самом высоком уровне. Поход за очередным европейским титулом заводская команда начала с месячным опозданием. Два гонщика



команды пропустили этап в Австрии, на котором в прошлом году Ян Копецки одержал победу в неравном бою с Брианом Буффье, но в Латвию они приехали во всеоружии.

На Ралли Лиепая финский пилот приехал в качестве главного фаворита. Эсапекка Лаппи хорошо понимал, как ездить на снежном покрытии, а высокие скорости его также не пугали — в Финляндии он привык и к этому. Но в теории одно, а вот в реальных гонках доказать свое преимущество всегда непросто.



Главным конкурентом Лаппи неожиданно стал Василий Грязин. Пилоты вели равную борьбу по ходу первого дня гонки, и по итогам первых шести спецучастков Эсапекка оказался быстрее лишь на пару секунд, что обещало напряженную борьбу в финале. На старте заключительного дня гонки Лаппи потерял лидерство. Пилот ŠKODA не сразу включился в борьбу, но затем буквально разгромил Грязина. Россиянин не смог ничего противопоставить быстрой езде финского гонщика. Если он и мог победить, то только за счет проблем у Эсапекки. Но тот отрывался все дальше и дальше, а на финише его преимущество над главным конкурентом превысило полминуты! А вот для Зеппа Виганда этап был скорее обучающим. Немецкий гонщик еще не привык к коварным снежным дорожкам, но свои главные задачи он

с успехом выполнил. Самое важное — Зепп без проблем добрался до финиша гонки, что позволило ему набраться опыта, а пятый результат на финише стал приятным дополнением к успеху ŠKODA на латвийском этапе.

Учение — свет

Добыв победу в зимней гонке, ŠKODA отправилась покорять Ралли Акрополис, которое было полной противоположностью предыдущего этапа. В этом году одно из самых сложных ралли в мире потеряло место в календаре Чемпионата мира, но зато нашло его в европейском первенстве. Этому были рады многие гонщики, у которых появился реальный шанс побороться в жесточайших условиях. Среди них были и Лаппи с Вигандом. От них было сложно ожидать победы, ведь молодые пилоты к тому времени больше выступали на быстрых гонках. В ралли нужно уметь ездить в любых условиях, но для этого крайне необходим опыт. За ним пилоты ŠKODA и отправились в Грецию. Эсапекка Лаппи держался в тени лидеров по ходу всей дистанции. Финн понимал, что спешить ему незачем. На первом месте шел Крейг Брин, который мог выйти в лидеры чемпионата, но

пилот ŠKODA провел разумную гонку: лучше в Греции проиграть минимум очков, чем усугубить ситуацию обидным сходом. Лаппи приехал на финиш с четвертым результатом, но второе место в личном зачете ставило его в выгодную позицию перед следующими стартами. Увы, но похвастаться удачной гонкой не смог Виганд, который досрочно прекратил борьбу в первый день.

Победа на выезде

Переломный момент в чемпионате Европы произошел на Circuit of Ireland. Легендарный этап в Северной Ирландии должен был ответить на многие вопросы — так в итоге и случилось. Перед стартом этого этапа главным фаворитом был Крейг Брин, прекрасно знакомый с ирландскими дорожками, но в итоге он потерпел сокрушительное поражение от ŠKODA. Эсапекка Лаппи шокировал собственную команду на первых же спецучастках. На мокром асфальте он вступил в схватку с Аббрингом и Брином, пилотами Peugeot. Чешский гонщик сразу же захватил лидерство и больше никому его не отдал. На Circuit of Ireland шла очень жаркая битва. Лидеров гонки не смущало то, что можно было допустить ошибку в любом повороте. Скользящая



Ралли Акрополис имеет репутацию одной из самых сложных гонок мира. Чешские пилоты решили здесь не рисковать, и разумная тактика принесла стратегические плоды

дорожка должна была сбить пыль гонщиков, но в итоге случилось наоборот. Эсапекка стал победителем на первых пяти спецучастках. Но на каждом допе он опережал конкурентов на крошечное расстояние: в тот момент его преимущество над Аббрингом и Брином не превышало десяти секунд. Преследователям Лаппи нужно было предпринимать срочные контрмеры. Но к отсутствию победного темпа добавились и проблемы с надежностью. Техника Аббринка первой не выдержала заданного лидером темпа гонки. Главным преследователем пилота ŠKODA стал Крейг Брин, который долго находил свой темп. Лишь на восьмом спецучастке ирландцу удалось победить, но к тому времени он отставал от лидера уже на 18 секунд! Во второй день гонки зрители ожидали продолжения борьбы. Зрители особенно хотели, чтобы победу вырвал местный пилот, но в итоге Брин сошел — его техника также не выдержала серьезных испытаний. Эсапекка Лаппи получил великолепный шанс на победу. В напряженной борьбе он сумел по чистой скорости превзойти оппонентов. Так что их сходы не повлияли на тот факт, что финский пилот полно-

стью заслужил победу «на выезде». «Даже не думал, что смогу победить в этой гонке. Когда я увидел трассу на ознакомлении, то понял, что нужно ехать в безумном темпе, чтобы обогнать сильных местных пилотов. Но нам каким-то образом удалось это сделать — даже не знаю, как это у нас получилось!» — сказал после финиша Эсапекка Лаппи. Победа в Северной Ирландии позволила одержать преимущество на всех фронтах. На первом плане был перевес в личном зачете, но более важным был психологический фактор. Крейг Брин уступил у себя на родине, а проблемы с машиной добавляли головных болей его команде. Таких проблем у ŠKODA, которая выступает с Fabia S2000 не первый год, и близко не было. Кроме того, на втором месте на четвертом этапе чемпионата Европы финишировал Зепп Виганд! Это был первый победный дубль в сезоне, который доказывал, что покорять вершины ŠKODA может и без Копецки — с выбором пилотов они не ошиблись.

Минимизация потерь
Команда ŠKODA решила пропустить дальний выезд на Азорские острова. Со-

перники из-за очередных проблем не смогли сократить отставание от Лаппи, так что в Бельгии зрители вновь были в предвкушении битвы. На Ралли Ипра вновь на старт вышел и Фредди Лойкс. Бельгийский пилот выступил на любимой ŠKODA Fabia S2000: чехи получали дополнительный шанс на победу. Фредди считается королем домашней трассы, но на этот раз добыть победу ему помогли технические сходы пилотов на Peugeot: Аббринг и Брин имели шансы на победу, но вновь проиграли. Что же касается пилотов заводской команды ŠKODA, то они завершили гонку с разными результатами. Эсапекка Лаппи достойно боролся на узких бельгийских дорожках. Финский пилот имел реальные шансы на подиум, что позволило бы ему еще больше оторваться от преследователей, но обидная ошибка на девятом спецучастке заставила его об этом шансе забыть. Но эстафету удачно подхватил Зепп Виганд, который стабильно выступал на бельгийском асфальте — и в итоге финишировал третьим. Этот результат вывел его на вторую позицию в общем зачете, так что у ŠKODA было мало поводов для грусти.

**ПОКОРЯТЬ
ВЕРШИНЫ
ŠKODA
МОЖЕТ И БЕЗ
КОПЕЦКИ:
С ВЫБОРОМ
ПИЛОТОВ
В КОМАНДЕ
НЕ ОШИБЛИСЬ**



В то время, как соперники периодически переживали технические неприятности, проверенная временем ŠKODA S2000 терпела любые издевательства



1



2



1. Триумф на Ралли Ирландии: первый победный дубль в сезоне. Слева направо — Зепп Виганд, Фрэнк Кристиан, Эсапекка Лаппи, Жан Ферм
2. На Ралли Богемия в честь юбилея модели 180 RS машины ŠKODA были разукрашены в красно-белые цвета
3. Ралли Эстонии: вновь на подиуме, но на этот раз лишь на третьей ступени. Но для того, чтобы упрочить позиции, этого было более чем достаточно

Праздник

Перед стартом следующего этапа чемпионата Европы команда ŠKODA провела еще одну важную гонку. В рамках Ралли Богемии они отметили 40-летие со времен выпуска моделей 180 RS и 200 RS. Для достойного празднования они вернули в Чехию Яна Копецки, который вместе с Зеппом Вигандом вышел на старт гонки.

Отличительной особенностью заводских ŠKODA Fabia S2000 стало то, что выкрашены они были в красно-белые цвета легендарных машин. В такой праздничной обстановке пилоты не могли не победить. Впрочем, это сделать оказалось не так уж и просто.

Копецки в последние годы прекрасно выступал на чешском асфальте, досконально его изучил, но вынужденный перерыв внес свои коррективы в его выступление. Копецки понадобилось время, чтобы навязать борьбу Вацлаву Пеху на Mini. Лишь во второй день гонки Яну удалось выйти в лидеры.

На первом месте чех удержался до самого финиша, а Виганд финишировал третьим. Кроме того, на втором месте финишировал Умберто Скандола на Fabia S2000, так что чешская команда провела гонку идеально.

На всех фронтах

Через неделю после знаменательной гонки в Чехии команда ŠKODA отправилась покорять Ралли Эстонии. Эсапекка Лаппи уже имеет хороший опыт выступлений на знаменитых трехмерных дорогах, но он ничего не сумел противопоставить гонщикам, которые буквально живут на прибалтийских трассах. Финский пилот проехал гонку в своем ровном ритме. В начале гонки он понял, что угнаться за лидерами ему не удастся, поэтому вновь принялся подсчитывать очки, что принесло плоды. В Эстонии допустить ошибку очень просто — практически каждая из них обязательно приводит к яркому вылету с трассы. Но таких неприятных

моментов у него не случилось. Той же тактики придерживался и Зепп Виганд, которому хотелось упрочить свое второе место в личном зачете. В итоге пилоты ŠKODA набрали важные очки в чемпионате: финн финишировал пятым, а немец седьмым.

По итогам семи этапов Эсапекка Лаппи и Зепп Виганд лидируют в чемпионате Европы по ралли. Вторая часть сезона будет состоять лишь из четырех этапов, первый из которых — гонка в Чехии! Соперникам ŠKODA нужно будет приложить немало усилий, чтобы исправить ситуацию в свою пользу. Такая же ситуация и в Азиатско-Тихоокеанском чемпионате по ралли. ŠKODA отпраздновала успех на всех четырех состоявшихся этапах: по две победы в своем активе имеют Ян Копецки и индус Гаурав Гилл. Пока небольшое преимущество по очкам у чешского гонщика, но все решат этапы в Японии и Китае. Как бы ни завершилась эта схватка, ŠKODA имеет минимальные шансы упустить лидерство.

Но вовсе не в Коктебель, а в Затоку, куда недавно переехал фестиваль. Да, собственно, и Jazz в названии Koktebel Jazz Festival тоже осталось скорее номинально. О нет, музыка на Koktebel Jazz Festival звучит почти круглосуточно. Тон дню задают утренние разговоры о джазе с Алексеем Коганом: задушевные истории о музыкантах сопровождаются записями их произведений — и это, пожалуй, самый джазовый момент дня. Но согласимся — определением мероприятия тем же Коганом: Koktebel Jazz Festival по-

добен пицце с разным наполнением, и каждый может выбрать себе понравившиеся ингредиенты. В эти четыре дня звучала музыка самых разных стилей и направлений — оно и к лучшему: расширение музыкальных горизонтов воспитывает вкус.

В нашем рейтинге фаворитом стал британский джаз-рок-квартет Get the Blessing, чьими основателями являются музыканты культовой группы Portishead — барабанщик Clive Deamer и басист Jim Barr. Символика огня, сопровождавшая

Все проходящее, музыка – вечна

Чтобы успеть попрощаться с летом, насладиться жаркими днями и все еще теплыми вечерами, морем и хорошей музыкой под эгидой Koktebel Jazz Festival 2014, четыре девушки, четыре чемодана, четыре ридикюля и один благородного синего цвета ŠKODA Spaceback отправились к морю

в видеоряде музыку квартета, как нельзя лучше передавала энергетику звука. А любитель путешествий, современный менестрель солист группы Brazzaville Дэвид Браун расчувствовал публику своей лирикой и удивил исполнением песен на русском языке. «Звезду по имени Солнце» Виктора Цоя зрители пели, поменявшись местами с солистом.

Но — не джазом единым! Мы периодически отклонялись от маршрута, чтобы полюбоваться живописными окрестностями, историческим наследием, архитектурными шедеврами и вкусной

едой в атмосферных ресторанах. Этому способствовал весьма сдержанный аппетит автомобиля и его дерзкий характер. Он охотно покидал асфальт и катал нас по грунтовым дорогам и колеям в лесу, легко преодолевал подъемы, и все это — под приятное урчание: дизельный мотор работает тихо, да и звуки дороги в салон почти не проникают.

Естественно, главная жемчужина региона — Аккерманская крепость, самая большая крепость на территории Украины. Она была построена на берегу Днестровского лимана на месте



Утренние
“посиделки”
с Алексеем Коганом
настраивали
на философский
лад...

...А вечером
группы вроде The
HardKiss разбивали
этот настрой в пух
и прах и погружали
в атмосферу
настоящего
драйва!





Дизельный Spaceback на «механике» — самый экономичный в линейке. В смешанном цикле ему хватает 4,4 л на 100 км пути

античного города Тира. Замок-цитадель относится к гетуэзскому периоду XIII-XIV вв. и представляет собой уникальный образец фортификационного искусства. За время своего существования она успела побывать молдавской и турецкой, а в 1789 году город без боя взяли казаки. Теперь здесь историко-архитектурный заповедник. Чтобы обойти всю крепость, понадобится около трех часов, а можно просто подняться на крепостную стену и полюбоваться Днестровским лиманом и замком. Еще один небольшой крюк в 85 км мы сделали, чтобы посетить замок Курисов, что в селе Петровка. В когда-

то прекрасном ландшафтном парке стоит настоящий мавританский дворец волшебной красоты и легкости с маковками на ажурных башнях. Но стоило подъехать ближе, и печаль наполнила наши сердца: некогда восхитительный дворец находится в плачевном состоянии. Говорят, что в такое запустение дворец привел пожар 1990 года, вызванный попаданием молнии. Но следов пожара не видно, а вот человеческого отношения — в избытке. Руины дворца из восточной сказки по колено засыпаны мусором, а стены стали объектом современной «наскальной» живописи. От шедевра садово-парковой

архитектуры тут тоже ничего не осталось, в поместье при советской власти вселилась сельскохозяйственная школа. Во время второй мировой войны в замке располагалась румынская комендатура. Отступая, оккупанты вывезли старинную мебель, резные двери и даже паркет, а к акту мародерства добавили вандализм и вырубили прекрасный парк греческого полковника Куриса.

Быть в тридцати пяти км от Одессы и не заехать — невозможно, равно как и осмотреть ее за несколько часов. Так что в Одессу мы заехали с единственной целью: так культурно и вкусно на просторах нашей родины кормят еще разве что во Львове. Благодаря небольшим габаритам автомобиля мы легко передвигались по старому городу, без труда парковались на узеньких улочках и могли спокойно наслаждаться итальянской кухней в колоритном ресторане и десертами в настоящей французской кондитерской. А благодаря прозрачной крыше Spaceback мы получили дополнительный бонус — экскурсию по старому городу.

Дополняющий веселую компанию

Тысяча двести километров путешествия по не самым лучшим дорогам страны оставили хорошие впечатления — удобные кресла, отменная эргономика рабочего места водителя, просторный салон и вместительный багажник, а мультимедийная система со всевозможными входами и достойным звуком погружала нас в музыкальную атмосферу в дороге до и после фестиваля. Конечно, особенно впечатляет большая панорамная крыша. Возникает устойчивое ощущение, что вы в кабриолете — только прическа не портится. И без того просторный салон кажется еще просторнее, а возможность рассматривать звездное небо делает машину идеальным местом для романтических свиданий. В нашем случае Spaceback выступил автомобилем для веселой и шумной девичьей компании. Судя по всему, мы все вместе гармонично смотрелись, так как вызывали повышенный интерес у других участников движения и работников ГАИ. За время пути устали отвечать на вопросы об автомобиле!





АВТОМОБИЛИ БУКВАЛЬНО ВСЕ ЗАПОЛНИЛИ

Задумывались ли вы когда-либо о том, как вы тратите свое время в пробках? Как долго вы можете стоять на месте в компании других автомобилистов, практически не двигаясь вперед? Может ли банальная пробка испортить вам настроение? Или же вы относитесь к тем водителям,

кто философски смотрит на секунды, минуты и даже часы ожидания своей очереди проехать перекресток? Впрочем, вполне возможно, что вы пошли, а вернее — «поехали» еще дальше и даже научились использовать свой автозал ожидания с пользой. Наш тест поможет в этом разобраться.

1 Прежде чем сесть в машину, вы выясните все об уровне загруженности дорог по вашему маршруту.

- A)** Далеко не всегда. Я не стану тратить на это время, тем более что даже онлайн-информация не всегда достоверна на 100%.
- B)** Да, я всегда прокладываю маршрут таким образом, чтобы не попасть в заторы. Потому что терпеть не могу стоять в пробках.
- B)** Я не особо переживаю, что придется постоять, в это время я успеваю сделать звонки, на которые у меня не просто не хватало времени. Так что во всем можно найти позитив!

2 Представьте, что вам предстоит простоять на дороге без движения около часа. Как вы используете это время?

- A)** Не думаю, что с пользой проведу это время, все-таки даже в пробках нужно быть внимательным, но и нервничать не буду, что поделаться в больших городах трафик — это нормально.
- B)** Скорее всего, я буду громко возмущаться. Знаю, что это плохой взнос в копилку позитивного настроения, но боюсь, что ничего не смогу с собой поделаться.
- B)** Я никогда не потрачу целый час на ничегонеделание, даже если нет никаких неотложных дел, можно просто слушать аудиокнижки или урок иностранного языка.

3 Утром вы обнаруживаете, что город, что называется, стоит. Достаточная ли это причина, чтобы отправиться по делам на городском транспорте?

- A)** Нет, меня не так просто испугать. В конце концов, пробку всегда можно попробовать объехать. У меня это почти всегда получается.
- B)** Я люблю свое авто и редко принимаю решение в пользу другого транспорта. Считаю, что лучше стоять в пробке, чем в автобусе. Но, тем не

мнее, всегда злюсь и ворчу, когда на тормоз приходится жать чаще, чем на газ.

- B)** Нет, идея с трамваем-троллейбусом-метро не для меня, в собственном авто даже в дорожном трафике не скучно. В машине я сам себе хозяин и могу делать что угодно.

4 По вашему мнению, что нужно сделать, чтобы решить проблему с заторами на дорогах?

- A)** Я думаю, что не стоит слишком беспокоиться об этом вопросе; пробки — вполне нормальное явление в современном мире. Я отношусь к этому спокойно и даже с пониманием.
- B)** Я очень злюсь, когда вижу, что виной дорожного затора стал водитель, который нарушил правила или просто считает, что ему на дороге позволено больше, чем остальным.
- B)** Мне кажется, что появление пробок свидетельствует о том, что в городе становится больше машин. А это всегда повод для того, чтобы городские власти начали строить новые дороги или расширять (ремонтировать) старые.

5 Покупая авто, вы сразу рассчитывали на то, что будете время от времени стоять в пробках, поэтому обратили внимание на экономичный вариант?

- A)** Личную машину нужно выбирать так, чтобы каждый день получать удовольствие от езды. Если машина действительно нравится, тогда пробки не будут так раздражать.
- B)** Заторы — это неотъемлемая часть четырехколесной реальности, поэтому лучше выбирать экономичный автомобиль, чтобы не выбрасывать деньги на ветер через выхлопную трубу.
- B)** Любой прогресс возможен только при выходе из зоны комфорта. Поэтому пробки на дорогах — прекрасная возможность задуматься о приобретении «гибрида» или электромобиля.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Спокойствие, только спокойствие

Вы философски относитесь к тому, что на дороге от вас зависит далеко не все. Дорожные заторы — бич современных автострад, а это значит, что мы можем только приблизительно предполагать, когда же нам посчастливится добраться в пункт назначения. Даже в туннучке вы остаетесь доброжелательным и приветливым водителем. Рекомендация для вас: попробуйте найти полезное и приятное занятие, которое поможет вам скоротать время, пока вы стоите: например, приобретите аудиокнижки.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Время испорченных нервов

Слишком плотный дорожный трафик может выбить вас из колеи на целый день. Вы просто терпеть не можете пробки и считаете их настоящим дорожным катаклизмом. Вы портите себе нервы, ругаетесь с другими водителями, ищете (и часто находите) виноватых, мечетесь из переулка в переулок, пытаетесь объехать затор и очень устаете от такого интенсивного движения. Безусловно, подобные дорожные неприятности мало кого радуют, но вы воспринимаете все слишком эмоционально. Купите навигатор с подключением к Интернету, выбирайте самый быстрый (а не самый короткий) маршрут, старайтесь не выезжать в час пик. Позаботьтесь о своем комфорте, и вождение начнет снова приносить вам удовольствие.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В

Польза каждого километра

Вы понимаете, что пробки — это неизбежное явление нашей жизни, и что в дорожный затор можно попасть и в спальном районе небольшого города, и в пгт, и в крошечном селе. Вы знаете, что время, пока вы стоите без дела, вполне можно использовать продуктивно. Некоторые люди успевают поговорить по телефону (не забудьте гарнитуру, чтобы использовать телефон за рулем), послушать любимую музыку, выучить иностранный язык. Однако не слишком увлекайтесь активностью, которая может вас отвлекать от ситуации на дороге. Согласитесь, красить ногти, бриться или пытаться поменять лампочку над зеркалом в козырьке — это уже слишком!

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



СВОБОДА ПОЧУТТІВ



Новий ŠKODA Spaceback.

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

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua



Mobil 1



Mobil — Товар года 2012

Ищете подходящее масло
для своего автомобиля?



Найдите его здесь!
www.mobil1.com.ua

Mobil 1