



# ŠKODA Style

№4 (29) 2014

## Модная и молодежная Новая Fabia, новые цели



### Экстраверт

Зима не время для ограничений. Доказано ŠKODA Yeti

### Европа или Азия?

В прямом противостоянии встретились две философии: кто победит — Rapid или Rio?

### 20 лет назад

Felicia — первый ребенок в большой семье: начало новой истории ŠKODA

### Дважды чемпионы

Чемпионат Европы по ралли: никаких шансов для конкурентов

# Главная сила флота

Каждый автопроизводитель имеет в своей линейке модель, которую мы привыкли именовать флагманом. Это автомобиль, в котором сосредоточены все технические и дизайнерские наработки компании. Подобно настоящему флагману он ведет за собой весь флот, указывая ему путь в море рыночных перипетий. Но чего бы стоил этот флагман один, да еще и в столь бурное, штормовое время, если бы за ним не следовала настоящая армада корабликов-трудяг, тех, кто следуют указанным курсом, но на самом деле несут в себе главную ценность бренда — популярность в самых широких слоях потребителей. Флагман ŠKODA — Superb, но сила ее армады — это Octavia,

Rapid и Fabia. Кто из них «более для матери-истории ценен» — зависит от конкретного рынка, но для компании, ориентированной на европейские ценности, роль Fabia трудно переоценить. Поэтому смена поколения в сегменте B — важнейшее событие для ŠKODA, и мы сделали новую Fabia главной героиней этого номера — от ее премьеры в Париже до первого практического теста. Хотя, конечно, не только о Fabia пойдет речь. Не забыли мы и про Octavia. С наступлением зимы все более актуальным становится Yeti. Мы подвели боевые итоги чемпионата Европы по ралли, вспомнили историю Felicia, совершили путешествие по замкам Чехии. Приятного чтения!

«Шкода Стайл»  
№ 4 (29), декабрь 2014

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

**Редакционный совет:**  
Марина Яковлева, Елена  
Кубышина, Елена Корниенко,

Дмитрий Жигалин (Старжинский)

**Главный редактор:**  
Виталий Новак

**Арт-директор:**  
Валерий Барышполец

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

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

**Отпечатано** в типографии ООО  
«Новый друк», тираж 7000 экз.,  
заказ №

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

ответственность за содержание  
предоставленных материалов, за  
соблюдение авторских прав и прав  
третьих лиц, за наличие информации  
о соответствующих сертификатах  
и лицензиях, за получение прав  
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 информантств  
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.





44



10



34



26



16

## 6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA в Украине и в мире

## 8 ПО СЕКРЕТУ ВСЕМУ СВЕТУ

Высокая мода в Париже: Fabia дебютирует в лучшее время в лучшем месте

## 10 ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ

Новая ŠKODA Fabia совершила качественный скачок не только в дизайне, но и в технологичности

## 16 ВСЕ ОТТЕНКИ БЕЛОГО

Даже в премиум-сегменте нет такого сурового противостояния. Кто кого: ŠKODA Rapid против Kia Rio

## 22 НА ВСЕ РУКИ

Еще чуть-чуть, и топовая Octavia вторгнется на территорию Octavia RS

## 26 ЭКСТРАВЕРТ

Пока не выпадет снег, мы и не думаем о полном приводе. Но еще не поздно: присмотритесь к Yeti!

## 30 МЕЧТА СЕМЬЯНИНА

Мнение эксперта всегда очень важно. Но вот вам взгляд не специалиста, а владельца Octavia. Ему-то уж точно есть что сказать

## 28 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

А вот теперь действительно слово экспертам. Причем в любых сферах. Спрашивайте — отвечаем!

## 33 теплые тест-драйвы

Двойная выгода тестирования автомобилей ŠKODA

## 34 КАК ПО РЕЛЬСАМ

В отношении ŠKODA это избитое клише приобретает совсем иной, практический смысл

## 38 СЕМЕЙНЫЕ ЦЕННОСТИ

ŠKODA Felicia отмечает двадцатилетний юбилей

## 42 ЕВРОПЕЙСКИЙ ДУБЛЬ

В чемпионате Европы по ралли команда ŠKODA не оставила соперникам никаких шансов

## 44 НА ПУТИ К ТИТУЛАМ

Юхо Хяннинен и ŠKODA: общая история успеха

## 46 В ГОСТИ К КОРОЛЯМ

Герои, прекрасные дамы и их... призраки: приглашаем в путешествие по замкам Чехии

## 50 ЧТО ДЛЯ ВАС ВАША МАШИНА?

Не сотвори себе кумира! Впрочем, и совсем пренебрежительно к ней относиться тоже нельзя





## С корабля на бал

■ Едва успев представить широкой общественности обновленную Fabia, компания ŠKODA приступила к испытаниям раллийной версии этого хэтчбека нового поколения.

Автомобиль отвечает всем требованиям класса R5. В частности, раллийная Fabia оснащена полноприводной трансмиссией, 1,6-литровым мотором с турбонаддувом мощностью примерно 300 л.с., а ее масса составляет не менее 1230 кг.

По словам Яна Копецки, пилота заводской команды ŠKODA, пока рано говорить о реальных достоинствах нового авто, так как его обкатка только началась. Но благодаря успехам предыдущей Fabia S2000 можно надеяться на высокую конкурентоспособность новой модели.

## В ожидании нового

Новая версия ŠKODA Superb стала еще ближе к покупателям. Так, по данным европейского издания CarAdvice, новинку покажут в марте 2015 года на Женевском автосалоне. Третье поколение Superb будет доступно с четырьмя силовыми агрегатами: 2-литровым турбодизелем мощностью 190 л.с., двумя бензиновыми двигателями — 1,8 л (180 л.с.) и 2,0 л (280 л.с.), а также с гибридной силовой установкой,

объединяющей 1,4-литровый бензиновый турбомотор и электродвигатель — ее суммарная мощность 218 л.с. Расход топлива у гибрида составит всего 2 л/100 км. По слухам, внешний вид обновленного Superb позаимствован у концепта Vision C, который был представлен на Женевском автосалоне весной этого года.

Напомним, что ранее презентация гибридной версии Superb планировалась компанией ŠKODA на 2016 год.



## НОВАЯ ЭПОХА

■ 20 лет назад, в октябре 1994 года, с конвейера завода ŠKODA в Млада-Болеславе сошла дебютная ŠKODA Felicia —

первый плод сотрудничества компаний ŠKODA и Volkswagen Group.

Компактный автомобиль стал приемником ŠKODAFavorit. Сначала модель

оснащалась только одним силовым агрегатом — 1,3-литровым бензиновым двигателем, но уже через год в линейке двигателей появились бензиновый мотор объемом 1,6 л и дизельный агрегат 1,9 л. ŠKODA Felicia в топовой комплектации Laurin & Klement оборудовалась двумя передними подушками безопасности и антиблокировочной системой, известной ныне как ABS, кроме этого в автомобиле устанавливался кондиционер, электрические стеклоподъемники и кожаный салон.

## Хорошие новости

■ Октябрь 2014 года для марки ŠKODA выдался весьма удачным месяцем. По итогам рейтинга продаж иномарок, автомобили модельного ряда ŠKODA стали одними из самых продаваемых в Украине. В частности, по результатам октября на 89% выросли продажи флагманской модели ŠKODA Octavia. По словам Марины Яковлевой, генерального директора компании «Еврокар», автомобили марки ŠKODA вновь заняли лидирующие позиции в рейтингах продаж благодаря высокой лояльности потребителей и удовлетворенности качеством автомобилей ŠKODA, а также всем спектром услуг, который получают клиенты — начиная с работы дилеров и заканчивая послепродажным сервисным обслуживанием.

## FABIA — ОТЛИЧНИЦА

■ Новая ŠKODA Fabia уже успела отличиться на европейских краш-тестах. По результатам исследований Euro NCAP новая Fabia получила максимальную оценку в 5 звезд за высокий уровень пассивной безопасности, защиту пассажиров и пешеходов, а также вспомогательные системы безопасности. Вполне ожидаемый результат, если учесть, что в стандартную комплектацию новой Fabia входит система Multi-Collision Brake,



частично осуществляющая функции контроля курсовой устойчивости. Кроме того, в новой модели впервые доступны системы определения усталости водителя, ограничения скорости, контроля давления в шинах.

## Ближе к мечте

■ Компания «Еврокар» совместно с журналом «Автоцентр» провела акцию «Выбери модель ŠKODA под свой стиль жизни!», в рамках которой на протяжении пяти туров всем желающим было предоставлено два часа тест-драйва, дабы исходя уже из личного опыта выбрать автомобиль, идеальный подходящий под образ жизни конкретного потребителя. Участникам теста-драйва стали три самые популярные модели ŠKODA — Rapid с турбированным двигателем объемом 1,2 л (105 л.с.), компактный хэтчбек Spaceback в топовой комплектации Elegance и экономичным дизельным агрегатом объемом 1,6 л мощностью 105 л.с. и бестселлер Octavia с бензиновым турбомотором 1.4 мощностью 140 л.с. в комплектации Ambition. Всего в рамках акции прошло более 200 «народных» тест-драйвов.



## ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ



## 500 000 коробок

■ Высокотехнологичный завод ŠKODA в чешском городе Врхлаби отмечает очередной юбилей — выпуск пятисоттысячной коробки переключения передач с двойным сцеплением, роботизированной DQ 200. Она производится на заводе с октября 2012 года и применяется на

автомобилях ŠKODA, VW, Seat и Audi. По словам Ивана Слуга, руководителя производства DQ 200, эта КПП является одной из самых современных автоматических трансмиссий. В ней сочетаются удобство АКПП с быстрым переключением передач без ощутимых пауз между ними. Отметим, что ежедневно с конвейера завода сходит 1500 коробок DQ 200.



# ŠKODA FABIA: PARIS MOTOR SHOW 2014

Она всегда готова по первому зову встать в строй и продаваться миллионными тиражами. У нее безупречная репутация и отличное резюме. С ней легко колесить по городу, приятно путешествовать, она умеет экономить. Ей просто нужен был новый «костюмчик»!



## По секрету всем свету

Лучшего места, чтобы «приодеться», нежели Париж, не сыскать. Поэтому маленький чешский хэтчбек вкусил свой первый момент славы именно в Париже — на одном из крупнейших мировых автошоу было представлено новое поколение обладателя маркетинговых побед, городского героя ŠKODA Fabia. Как и положено бестселлеру, встречали новинку с почестями, и на пресс-презентации яблоку негде было упасть. Дизайнерская группа во главе с шеф-дизайнером Йозефом Кабаном была откровенно горда своим творением. Еще бы! Ведь за столько лет истории на рынке малышка Fabia еще никогда не была такой по-хорошему напористой и эмоцио-

нальной. Следуя духу корпоративных традиций, в Париже показали сразу две вариации кузова: эмоциональный хэтч и практичный универсал, который в семье называют Combi. И в каждом случае новинка выигрывает на своей половине поля: хэтчбек получился задорным и стремительным, а универсальному варианту теперь присуща определенная солидность, которая потешит практичный склад характера будущего владельца. Новая ŠKODA Fabia является одной из самых ожидаемых новинок не только европейского рынка — в Украине у этого автомобиля есть своя армия преданных поклонников. И всем им уже не терпится своими руками пощупать ее парижские «обновки».







Свои вопросы о ŠKODA  
вы можете задать на  
[www.facebook.com/skoda.ua](http://www.facebook.com/skoda.ua)

Она сменила  
имидж и рванула  
вверх  
по иерархической  
лестнице,  
примкнув к когорте  
сибаритствующих  
интеллектуалов  
и эстетствующих  
модников. Пришла  
пора оценить  
все нюансы  
эволюционного  
развития в деле

# ŠKODA Fabia

## ВЫСОКОТЕХНОЛОГИЧНЫЕ ОТНОШЕНИЯ





С панорамной крышей Fabia особенно хороша — и в салоне светло и просторно, и снаружи смотрится просто шикарно

торможения в городе, автоматического аварийного торможения после ДТП, распознавания усталости водителя, удержания при старте на склоне, давления в шинах. Кое-что и кое-где? Ну да, в В-классе особо не балуют... А тут же еще и смартфон при-  
конnectить можно! Например, для дублирования навигационной карты на 6,5-дюймовый центральный дисплей (прокладывать маршрут позволяют оба экрана) или доступа к специфической информации, выдаваемой фирменными приложениями ŠKODA: сколько удалось сэкономить топлива, насколько

эффективной была динамика и так далее. Сам телефон при этом отлично сидит в специальном держателе в под-  
стаканнике или одной из многочисленных разнокалиберных емкостей в салоне. Среди прочих удобных мелочей прикладного характера — скребок для льда в крышке бензобака и наконец-то полноценный USB-вход вместо слота для карты памяти. Существенный рост, не правда ли? И не только в переносном смысле: Fabia действительно стала больше, но исключительно там, где надо: дизайнеры, создавшие концептуально новый



1

1. Мотивы задней оптики те же, С-образные. Но на новый лад
2. Интегрированные в фары диодные ходовые огни — тоже новшество



2



Скребок для льда теперь предусмотрительно лежит в крышке лючка бензобака всех без исключения Fabia

При смене поколений модель совершила качественный скачок от Simply к Clever: в отличие от предшественницы, больше соответствовавшей первой вводной фирменного слогана, новую Fabia создавали с явным акцентом на вторую. И с потенциальной аудиторией ее теперь связывают отношения, которые в кругу утонченных интеллектуалов из «Покровских ворот», помнится, с придыханием именовали высокими. Только в проекции на наше время их правильнее называть высокотехнологичными.

## Качество через количество

Это сплошные дебюты. По числу све-  
жеинтегрированной умной электроники и полезных фишек Fabia превзошла

не только себя прежнюю, но и многих куда более маститых «коллег» рангом выше. На 15-м году модельной жизни (летопись ведется с 1999-го) амбиции хлынули через край, и, примерив элегантный прикид, она включилась в «карьерную гонку». Базовой моделью в линейке вместо нее стал компактный Rapid, а сама новинка нацелилась на сегмент модных молодежных машин, где без увесистого багажа современных функций и нестандартных решений сегодня просто никак. Отсюда и изобилие по всем фронтам — от палитры дисков и комбинаций цветов кузова до способов развлечений и методов повышения безопасности. Навскидку отыщите в памяти кого-нибудь из конкурентов с системами контроля дистанции с возможностью экстренного







1. Опциональная панорамная крыша прежде для модели была вне зоны доступа  
2. Для Европы базовым в линейке агрегатов станет 3-цилиндровый бензиновый 1.0 MPI (60 л.с.), ставший на 17% экономичнее



интерьер, скрупулезно потрудились над компоновкой салона и сделали почти невозможное. При практически тех же габаритах автомобиль стал просторнее внутри. Пусть ненамного, на 8 мм в длину и на 21 в ширину (в передней части). Но ведь правда стал! Как и солиднее, приятнее, тише... При остановках Fabia теперь глушит двигатель системой старт-стоп (опция, доступная во всех комплектациях), а при торможении рекуперативно заряжает аккумулятор. Для вашего же материального блага. Само собой, разорительной Fabia никогда и не была: топовый 1,6-литровый атмосферник (105 л.с.) и то официально довольствовался 7,5 л на «сотню». Для новой Fabia планируется двигатель 1.6 MPI уже мощностью 110 л.с.,

но более впечатляет 110-сильный 1.2 TSI с 7-диапазонной DSG: везет бодрее, а обещает только 4,7 л. Еще экономичнее? Конечно, дизель! И тут таится наша главная надежда: ну не может такого быть, чтобы со сменой поколений у нас наконец-то не появилась дизельная Fabia! В Европе разница между сравнимыми бензиновой и дизельной версиями достигает пары тысяч евро. У нас, конечно, в такую сумму вполне войдут многие из тех опций, что помогут взглянуть на автомобиль по-другому, рассмотрев его в современном формате Simply Clever. Но мы остаемся оптимистами и верим в то, что у нас найдется немало клиентов, которые смогут себе позволить и дизельный двигатель, и все высокотехнологичные новшества Fabia.



ŠKODA Fabia	
Тип кузова	Хэтчбек
Количество дверей	5
Количество мест	5
Длина, мм	3992
Ширина, мм	1732
Высота, мм	1467
Колесная база, мм	2470
Тип двигателя	Бензин, R4
Рабочий объем, см³	1197 см³
Макс. мощность, л.с. (об/мин)	110 (4600-5600)
Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	175 (1400-4000)
Трансмиссия	7 ступеней, РКП
Тип привода	Передний
Максимальная скорость, км/ч	196 км/ч
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,4
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	5,8
загородный цикл	4,1
смешанный цикл	4,7



Багажник хэтчбека прибавил 15 л, доведя показатель объема до 330/1150 л



# ВСЕ ОТТЕНКИ БЕЛОГО

Сегодня в массовом сегменте противостояние Востока и Запада не столь очевидно, как еще, скажем, 10 лет назад. И тем не менее автомобили, представляющие философии разных частей света, существенно разнятся. Какие ценности ближе нам? Попробуем разобраться



## ŠKODA Rapid



Расположенный на щитке приборов информационный дисплей MaxiDot — образец стиля и лаконичности: информации достаточно, при этом никаких излишеств

● мощность — 105 л.с.  
● 0–100 км/ч за 11,9 с

● макс. скорость — 192 км/ч  
● цена — 304 078 грн.



1. У магнитолы Swing есть разъемы для подключения цифровых плееров и флешек  
2. Третий подголовник недвусмысленно намекает на общий состав экипажа. Тесно тут будет разве что трем богатырям



## KIA Rio



Так нарядно (с оплитронной панелью приборов и климат-контролем) выглядит максимальная комплектация хэтчбека — единственная для нашего рынка

● мощность — 123 л.с.  
● 0–100 км/ч за 11,3 с

● макс. скорость — 178 км/ч  
● цена — 287 640 грн.



1. Обогрев передних сидений 2-ступенчатый — это удобно  
2. Места на диване — только для двоих. Из дополнительных удобств Kia предлагает карман на спинке пассажирского кресла и подстаканник





Как заведено во всех приличных домах, представление соперников начну с новичка, а это Rapid. Знаток могут возразить, что он вовсе не новый, а дебютировал аж два с половиной года тому назад. Чистая правда, однако во-первых в нашей стране машину начали продавать немного позже, а во-вторых Kia Rio нынешнего поколения все равно постарше — он дебютировал в 2011 году. ŠKODA Rapid представляет собой седанообразный лифтбек — этот тип кузова давно выбран ŠKODA для Octavia как выигрышный во многих отношениях, ничего удивительного в том, что и для младшей модели компания выбрала его же. Несмотря на компактные размеры, лифтбек не только солиднее выглядит, но и может похвастать более вместительным багажником. Для того, чтобы с ветерком возить полный экипаж и загруженное в трюм многочисленное добро, отлично подходит относительно мощный и самый экономичный из всех устанавливаемых на Rapid силовых агрегатов, сочетающий 105-сильный дизельный турбодвигатель с механической коробкой. Такая боевая единица стоит 324 146 грн., и это, разумеется, не стартовая цена для Rapid — тем, кто предпочитает сэкономить прямо

на старте, адресован 75-сильный трехцилиндровый мотор. Но такая базовая рядная «тройка» не допускает выбора автомата, а работает исключительно в паре с 5-ступенчатой ручной коробкой, так что мой выбор пал в результате на «золотую середину» — 105-сильную «четверку». Проверенный временем «атмосферник» по вполне симпатичной цене от 278 808 грн. продается как с ручной коробкой, так и с классической гидромеханической 6-ступенчатой АКП. Разве слабые козыри? В резюме Kia сильные фишки тоже имеются. Безусловно, из двух типов кузовов Rio паровозом продаж явля-

ется седан. Тем не менее, выбранный мной по соображениям формального сходства с соперником хэтч тоже может побороться за место под солнцем, несмотря на то, что для него предусмотрена всего одна комплектация. В нем по умолчанию присутствуют фронтальные подушки безопасности и боковые «шторки», а мотор развивает 123 «сил». Он дружит как с ручной коробкой, так и с 4-ступенчатой АКП. И в общем-то, последний вариант можно назвать пригодным не только для городской езды, но и для маршбросков по шоссе. Отдельного внимания заслуживает длинный список оборудования,

## KIA Rio



У передних кресел правильный профиль, но подушки установлены высоко



Для нашего рынка новый 6-ступенчатый автомат пока не доступен



Из двух соперников кнопка запуска двигателя есть только у Rio



Обогрев рулевого колеса в холодном климате — это благо. В этом классе такой щедростью пренебрегать не стоит



## ŠKODA Rapid



В Европе не купишь Rapid с классическим гидромеханическим автоматом, а у нас — пожалуйста!



Парктроник Rio только пищит, а в чешской машине еще и рисует картинку на дисплее



Строгий дизайн блока климат-контроля хорошо сочетается с консервативным интерьером

С профилем, жесткостью, диапазонами регулировок у этих сидений полный порядок



включающий даже подогрев руля — невиданная роскошь для этого класса. Кроме него: климат-контроль, подогрев сидений и магнитола с управлением на руле, с USB и вполне приличным звучанием. Грех было бы не воспользоваться столь щедрым предложением от Kia, тем более цена подкупающая — 287 640 грн. Но согласитесь, достоинства автомобиля не измеряются лишь прайсами, количеством «лошадок» и электронных систем. Есть и другие весьма важные вещи для оценки. Например, организация рабочего места водителя, комфорт для пассажиров, грузоподъемность.

## Главное — основа

Оформление интерьера дорогих версий заметно отличается от убранства машин в начальных комплектациях — это утверждение справедливо для обеих автомобилей. И все же разрыв между понятиями «скромно» и «богато» в салоне чешского лифтбека ощущается меньше. Причина — правильная, выстроенная по классическому немецкому рецепту основа. Строгая геометрия и четкие формы не производят впечатления чего-то изысканного даже с изрядной приправой рояльного лака и хрома, однако и в чистом пластике не выглядят по-сиротски. Как раз этой вышколенности, на мой взгляд, и не хватает Rio. Дорогая начинка здорово раскрашивает и оживляет салон, но замени оптиронную панель приборов Supervision на обычную, уберечь хром и глянец — и поблекнет, поскутнее картинка. По части эргономики Kia также не на первом месте. Водителям ростом 185 см и выше, чтобы не упираться макушкой в потолок, приходится суту-

## РЕЗЮМЕ

В результате экспертной оценки оппонентов первое место вполне ожидаемо досталось ŠKODA Rapid. Несмотря на то, что модели близки по возрасту, он выглядит более свежим и современным, ну а если оперировать только фактами и цифрами, то выигрывает у Rio в оформлении салона, комфорте, управляемости и вместительности, не уступая в иных дисциплинах.



литься или сильнее отклонять спинку кресла назад. В последнем случае он вынужден еще и придвигаться ближе к «баранке», у которой, увы, отсутствует регулировка по вылету. А вот пассажирам диванов, как ни странно, будет одинаково просторно в обоих автомобилях. Чему я удивляюсь? Так ведь Rapid длиннее своего оппонента на целых 36 см! Безуслов-

но, сидящим сзади места по высоте и длине доступно больше, чем в Rio, плюс к тому салон чешского лифтбека заметно шире, но, заглянув в багажник «чеха», понимаешь, куда пошли основные саниметры выигрыша в длине. По меркам своего класса ŠKODA предоставляет чемоданам и другой хозяйственно-бытовой таре просто недостижимый для конкурентов простор.

На фоне таких обширных закров скромный «рюкзачок» Rio выглядит откровенно бледно.

**Обмен любезностями**

Впрочем, ввиду того, что хэтчбек Rio ориентирован в основном на молодежную аудиторию, как правило, не обремененную хозяйственными заботами, по-моему, можно сделать скидочку на его не самую похвальную грузоподъемность. В конце концов, налегке бегать сподручнее. К тому же у нас на тесте был вариант с новой шестиступенчатой коробкой, с которой Rio безусловно ведет себя поживее — вот только в Украине пока доступны лишь старые 4-ступенчатые автоматы. Чешский хэтчбек в нашем поединке представлен версией с меньшим числом «лошадок» под капотом, соответственно в динамике он слегка уступает сопернику. Но его классический

автомат (тоже, кстати, проверенный временем) имеет в распоряжении на две передачи больше, а соответственно и топливо экономит активнее, да и отставание от соперника в мощности практически невилирует. Более собранно Rapid ведет себя в поворотах. Крены кузова минимальны, на руле — четкая обратная связь. И все это без ущерба для плавности хода. Подвеска исправно разглаживает ямки и стыки. У шасси Rio другие жизненные принципы. Пружины и амортизаторы неровности отрабатывают плотно, если не сказать жестко. И ладно бы в награду за терпение ты получал цепкость в виражах, скорость и прозрачность рулевого управления. Так нет же. Rio ведет себя честно, но его ездовые манеры не дотягивают до способностей соперника. А если взять версию с турбомотором, то ŠKODA еще и на прямой отыграется.

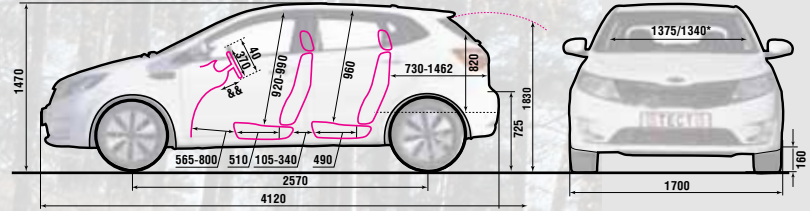
Kia Rio	ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	ŠKODA Rapid
Хэтчбек/5/5	Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбек/5/5
Передний	Тип привода	Передний
1218	Снаряженная масса, кг	1195
АКП, 4 ст.	Трансмиссия	АКП, 6 ст.
Бензин, R4	Тип двигателя	Бензин, R4
1591	Рабочий объем, см3	1598
123 при 6300	Макс. мощность, л.с. при об/мин	105 при 5600
155 при 4200	Макс. крут. момент, Нм при об/мин	153 при 3800
43	Объем топливного бака, л	55
160	Дорожный просвет, мм	153
389	Объем багажника, л	530
185	Макс. скорость, км/ч	192
11,3	Время разгона 0-100 км/ч, с	11,9
8,6/5,2/6,5	Расход топлива, л/100 км	10,2/6,0/7,5
От 287 640	Разничная цена, грн.	От 304 078



KIA Rio



Для перевозки длинномеров спинку дивана можно складывать, однако дверной проем узок, а под полом багажника предусмотрено место только для запасного колеса

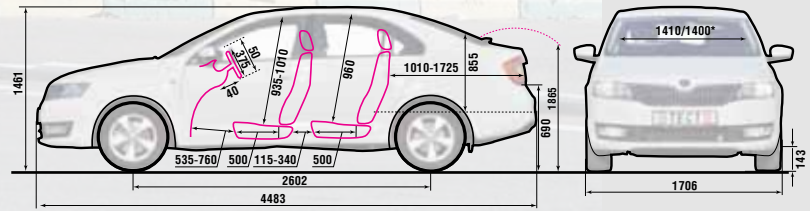


\* Ширина салона на уровне плеч в первом/втором ряду • Результаты измерений «АМ»

ŠKODA Rapid



В просторном багажнике чешского автомобиля больше места не только «наверху», но и в подполе, где расположен удобный контейнер для мелочовки



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



К тому, что новая Octavia — образец практичности, мы давно привыкли. Но на этот раз солидный, вместительный и комфортный автомобиль открыл нам еще одну сторону своего многогранного характера

# НА ВСЕ РУКИ

Символом подхода к проектированию Octavia вполне можно считать заводской скребок для снега и льда, пристроенный к лючку бензобака. Или милое напоминание забрать мобильный телефон после выключения зажигания. Не говоря о наборе сеточек и крючочков в багажнике! Пассажиру хорошо на любом из пяти мест. Ногам просторно, «климат» ра-

ботает исправно. Багажник? Лифтбек априори удобнее, а к форме и оснащению отсека вообще не придерешься. Боксы-подстаканники — под рукой, а на выбор меломана — полдюжины источников звука, включая два SD-слота и разъем USB.

**Игра по-крупному**  
Мелочи? Скучота? Тогда — за руль! В линейке хватает турбомоторов,







залась очень дерзкой и бескомпромиссной. Нынешняя «гражданская» ничуть не медленнее, но заметно комфортнее. Да и управляется замечательно, благо Octavia 1.8 TSI оснащается продвинутой задней «многорычажкой» вместо простой балки. И если даже обычная Octavia едет классно, то эта, можно сказать, изысканно, породисто. Разве что коробка DSG в пробках требует некоторой адаптации. Тяга на колеса приходит резко, поэтому научиться «гладить» педаль газа и предугадывать момент срабатывания сцеплений удастся не сразу. Зато на ходу, когда «робот» мастерски меняет передачи, он вообще не требует внимания водителя. Захватывающие ускорения

1. Не обращайте внимания на красные сигнальные лампы — это нештатная «съемочная» ситуация. В обычном режиме графика дисплея очень спокойная, лаконичная и интеллигентная

2. 180-сильная Octavia — самая мощная среди обычных, «гражданских» версий. Нынешняя RS имеет в арсенале 220 «лошадок»

да и шасси настроено превосходно. Но кое-что об этой машине мы, похоже, не знали: самый мощный (если не считать версию RS) 1.8 TSI у Octavia развивает теперь 180 л.с., а везет как... Да примерно как RS, только не нынешний, а прежний, еще первого поколения! Отлично помню: первая Octavia RS ка-



1. Сиденья отлично спрофилированы и обшиты качественной кожей

2. Система Columbus знает многие медиаформаты, проигрывает DVD и даже MP3-файлы сопровождает графикой



DSG прерывает лишь на малые доли секунды, честно держа передачи подольше в спортивном режиме. И хоть расход топлива у нас получился чуть выше обещанного, если уж быть до конца честным, признаю: за такую тягу можно отдать и больше бензина.



ŠKODA Octavia	
Тип кузова	лифтбек
Кол-во дверей	5
Кол-во мест	5
Длина, мм	4659
Ширина, мм	1549
Высота, мм	1461
Колесная база, мм	2686
Дорожный просвет, мм	155
Снаряженная масса, кг	1330
Объем багажника, л	568-1558
Тип двигателя	бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см³	1798
Макс. мощность, л.с. (об/мин)	180 (5100-6200)
Макс. крутящий момент, Нм (об/мин)	250 (1250-5000)
Трансмиссия	преселект., 7-ст.
Тип привода	передний
Максимальная скорость, км/ч	231
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,4
Расход топлива, л/100 км:	
городской цикл	7,6
загородный цикл	5,3
смешанный цикл	6,1
Объем топливного бака, л	50



ŠKODA Yeti на то и кроссовер, чтобы позволять своему владельцу иногда отрываться от городской суеты и ехать на закат с бочкой варенья и корзиной печенья. Не то чтобы не разбирая дороги, но и не переживая о наличии асфальта под колесами. Это незыблемые ценности, но последняя модернизация добавила автомобилю и кое-что сверх того



# ЭКСТРАВЕРТ



Сегодня ŠKODA предлагает покупателям сразу два Yeti — версию City и в исполнении Outdoor

Едва появившись на рынке, Yeti пошел на ура — платформа VW, техника VW, чрезвычайно приятные цены, забавное имя и экстравагантный дизайн. Но авангардный дизайн не может быть долговечным, и это прекрасно понимала команда, работавшая над плановым обновлением. Прежде всего решили избавиться от круглых прожекторов-противотуманок спереди, добавить углов фарам и решетке радиатора. А противотуманки переместились на привычное место — на бампер. Также

изменили форму задней двери — там, в районе номерных знаков, появилась очень характерная выштамповка. Так что не стоит удивляться, если во внешности Yeti вы внезапно узрите проступающий лик новой Octavia — так и было задумано. Но это все дело вкуса: в конце концов, владельцы дорестайлинговых машин вряд ли выстроятся в очередь, лишь бы обменять старое на новое только ради красивой решетки. Другое дело, если производитель предложит нечто, чего им остро не хватает в личном автомо-

биле. Камеру заднего вида и систему автоматической парковки, например. А для тех, кто за годы совместной жизни успел привыкнуть к габаритам своего коня, но очень переживает насчет сохранности лакокрасочного покрытия — версию Yeti Outdoor Edition. С обвесом из некрашеного пластика для желающих заехать подальше от Большой земли. Разумеется, все удобства доступны

за доплату, но цены относительно небольшие — ведь за базовый Yeti также просят не так уж много денег. За них покупатель получит большой багажник с минимальным объемом 410 л, а максимальным (со сложенными сиденьями) — 1760, трансформируемый салон (с креслами здесь можно делать несколько больше обычного), повзрослевший дизайн интерьера и качественные материалы в отделке — в общем, набор, несколько выходящий за рамки понятия минимального уровня жизни. Кондиционер, само собой. Плюс два ведущих 1,4-литровый турбомотор. Но не стоит забывать, что он развивает 122 лошадиные силы и агрегируется 6-ступенчатой МКПП. А насчет неполного привода... Правда в том, что там, где большинству водителей не хватит двух ведущих, не помогут и четыре. Но предположим, что именно вы не боитесь трудностей, связанных с от-

1. В дополнение к полному приводу и DSG в Украине идет только 152-сильный TSI
2. С недавних пор Yeti опционально оснащается камерой заднего вида: картинка с нее передается на центральный монитор
3. Количество кнопок на панели выросло вместе с функциональностью



уже при 1750 об/мин, однако наш TDI уверенно тянет уже с 1400 об/мин. В актив дизельной модификации Yeti можно записать также высокие динамические характеристики на дороге и низкий расход топлива. Раньше это были взаимоисключающие понятия, но времена меняются. 5,3 л на 100 км при езде по трассе и 7,1 л в городской черте — да, современные автомобили





бывают и более экономичными, но много ли среди них кроссверов по сходной цене? Ну а поскольку Yeti умеет быстро ездить, остается выяснить, умеет ли он ездить быстро и в то же время безопасно. Не в смысле пропитки разнообразными системами, подушками etc — с этим у современных машин тоже все в порядке. Мы говорим об активной безопасности: о поведении машины в повороте, о реакции на провокации и ошибки со стороны водителя. Подвеска Yeti настроена на здоровый компромисс между комфортом и управляемостью, так что чешский кроссвер вовсе не пытается

быть похожим на Octavia RS. Между тем это не означает, что сидеть за рулем Yeti — тоскливая рутинная обязанность вроде ежедневной стирки. Кроссвер хорошо слушается руля и отличается нейтральным и прогнозируемым поведением. Переднеприводные версии при добавлении газа скользят наружу, полноприводные же более азартны. Ну а с наступлением зимы, холодов и гололеда преимущества формулы 4 x 4 не заметит только «подснежник». А если занесло на снежную целину, смело жмите на кнопку Offroad, расположенную на торпедо напротив рычага КПП. Она активирует программу, переводящую си-

стемы ABS, ESP и прочую управляющую электронику в режим езды по рыхлому грунту. Притупляются реакции на нажатие акселератора, минимизируется возможность пробуксовки. Конечно, если до этого машина стала посреди обширной лужи, все эти манипуляции служат скорее для очистки совести, но вот преодолеть появляющиеся ежегодно снежные буераки во дворах Yeti вполне по силам. И доехать на место зимней рыбалки тоже. Так что за уровень продаж Yeti в ближайшие годы «Шкоде» можно не беспокоиться. Симпатичный, качественно собранный, комфортный, динамичный

и экономный автомобиль, не приклеенный намертво к асфальту, — таким и должен быть кроссвер. В случае с нашим подопечным к этому перечню стоит добавить низкую цену и богатую комплектацию. Пожалуй, не хватает лишь одного — гибридной версии. Однако сейчас прогресс в области альтернативных источников энергии набрал такой темп, что, возможно, к тому моменту, когда настанет время появиться преемнику нынешней модели — Yeti-второму, — разговоры о бензино-электрических гибридах станут устаревшими, как идея о том, что автомобиль не может быть одновременно доступным и клевым. В этом смысле у Yeti есть чему поучиться.

ŠKODA Yeti

Тип кузова/кол-во дверей/мест	Универсал/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4222/1793/1691
База, мм	2578
Дорожный просвет, мм	180
Снаряженная масса, кг	1540
Объем топливного бака, л	60
Объем багажника, л	322-1665
Тип привода	Полный
Трансмиссия	DSG, 6-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4
Рабочий объем, см3	1798
Макс. мощность, л.с. при об/мин	152 при 4300 - 6200
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	250 при 1500 - 4200
Макс. скорость, км/ч	192
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,0
Расход топлива, л/100 км	8,0

- 1. С новой оптикой Yeti выглядит куда серьезнее, и даже брутальнее
- 2. Обновленный Yeti украсили геометрически выверенными линиями
- 3. Дизель для украинского рынка доступен в топовых комплектациях





## ŠKODA Octavia

**Владелец Павел КУЛЬКОВ,**  
частный предприниматель,  
водительский стаж — 11 лет

Пожалуй, об автомобилях Volkswagen Group я знаю чуть больше, чем остальные. Во-первых, потому, что у меня уже были и Skoda Octavia, и VW Golf. Во-вторых, я остаюсь активным участником интернет-клуба любителей Golf. Ну и в-третьих, потому, что занимаюсь продажей запчастей для машин этого концерна. Но даже если бы не эти факторы, я обязательно обратил бы внимание на новую Octavia. Хорошее качество,

все необходимые опции, просторный салон и большой багажник — пожалуй, именно все это нужно семейному человеку. Разумеется, «именно то» не должно стоить больших денег — к цене лифтбека тоже претензий нет. Машину взял в комплектации Elegance с дополнительным пакетом опций — в него вошли ксеноновые фары и светодиодные задние фонари. Такой набор позволил избавиться от вечной тяги к доработкам: в данном случае менять что-либо или чем-

то дополнять серийный автомобиль смысла не вижу. Здесь все хорошо продумано, работает так, как надо. В салоне удобно всем, в том числе и маленьким пассажирам (хотя один из них уже совсем не маленький) в заднем ряду. Багажник — просто мечта семьянина. Кстати, еще перед покупкой сравнивал возможности универсала и лифтбека: конечно, в первом можно увезти больше, зато у лифтбека отсек длиннее.

## Вам быстрее или экономичнее?

Турбомотор очень понравился. По сути, это такой продукт «два в одном» — если ехать не торопясь, отличается хорошей экономичностью, но при этом у тебя всегда есть возможность резко ускориться. Коробку передач принципиально выбирал механическую — с ней приятнее и эффективнее контролировать автомобиль.

Есть ли у Octavia недостатки? Не так уж много. К примеру, наружные зеркала у модели нового поколения немножко «усохли» в размерах по сравнению с прежним. Но это практически незаметно, особенно тем, кто раньше не ездил на Octavia. Конечно, я понимаю, что в концерне VW Group прямым конкурентом Octavia является Golf. Но мне кажется, что новая Octavia настолько выверена в дизайне и выглядит столь внушительно, что ей впору соперничать с Passat — при этом, конечно, в цене ŠKODA существенно выигрывает даже у своего одно-классника. Похоже, во всей линейке Volkswagen Group под мои личные запросы никакой иной автомобиль не подойдет столь идеально: за такие деньги столько места внутри и опций при нормальном качестве сборки никто не предлагает. Вот поэтому я еду и в обозримом будущем буду ездить на Octavia.



Добротный автомобиль по приемлемой цене. Такого набора опций, пространства салона и багажника при аналогичном качестве, думаю, не предложит никто



По сравнению с предыдущей версией стали чуть меньше наружные зеркала заднего вида



Хитрый магнит (к ŠKODA не имеет отношения) позволяет с удобством использовать программу навигации смартфона или планшета



Постоянно теряете в квартире ключ? Наденьте на него вот такой яркий силиконовый чехол, и брелок будет просто бросаться в глаза



Штатное головное устройство имеет отличные возможности коммуникации с телефоном — даже аватарки подхватывает

# ŠKODA Octavia: МЕЧТА СЕМЬЯНИНА

Мечта — это всегда идеал. Хочется, чтобы машина была не слишком большой, но очень вместительной, экономичной, но при этом достаточно быстрой... Идеалов, конечно, не бывает, но максимально приближенные к ним модели попадают. Если хорошенько поискать



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

## ЗАЧЕМ ИНСПЕКТОРУ НОМЕР

**Я стал виновником мелкого ДТП. Свою вину я признал, ущерб небольшой — страховая оплатит. Но инспектор ГАИ стал требовать ИНН и оставил для него место в протоколе, хотя там такого пункта нет. Подскажите, правомерно ли это? И если да, то для чего сотруднику ГАИ мой идентификационный номер?**

Сергей Тырский, Киев

■ Конечно же, подобное требование неправомерно, поскольку оно не предусмотрено ни одним нормативно-правовым актом. Для чего инспектор захотел узнать ваш налоговый номер — остается только догадываться. Впрочем, это несложно уточнить, написав в соответствующее Управление ГАИ жалобу с просьбой привлечь к ответственности инспектора ГАИ за неправомерные действия и сообщить, какую цель он преследовал, пытаясь выведать ваш налоговый номер.

А вообще от подобной нумерации, придуманной для тотального контроля за гражданами, можно и отказаться. Для этого нужно обратиться в налоговую инспекцию по месту прописки, где вам дадут заполнить бланк соответствующего заявления. При этом с собой необходимо иметь паспорт, оригинал свидетельства о рождении, оригинал справки о присвоении ИНН, а в случае, если менялась фамилия, оригинал подтверждающего это документа (свидетельство о браке и прочее).

## КАК ДОПОЛНЕНИЕ

**В нескольких статьях читал, что на самом деле управлять полноприводной машиной не легче, чем переднеприводной. Почему же такой спрос на всякие SUV, внедорожники и даже седаны, оснащенные полным приводом?**

Кирилл Ничереко, Киев

■ Сам вопрос не имеет прямого отношения к типу привода, поскольку кроссоверы и внедорожники — это в первую очередь универсальные автомобили. Они должны быть вместительными, легко преодолевать рельеф наших дорог и давать водителю некоторое чувство уверенности в себе. Поэтому такие машины и популярны. А полный привод тут, скорее, следствие, а не причина. Более того, разве вы не знаете, что есть часть кроссоверов, которые обладают только передним приводом? Кроме этого, управлять машиной с четырьмя ведущими колесами не сложнее, чем любой другой. Единственное отличие состоит в том, что если вы пользуетесь механической коробкой передач, то вам несколько сложнее тронуться, потому что требуется сначала поднять обороты двигателя, а потом отпускать сцепление. Но и зимой, и на поворотах полный привод дает очень много плюсов — устойчивость, безопасность, уверенность на дороге.

## ЧИНИТЬ НЕЛЬЗЯ СПИСЫВАТЬ

**Попал в серьезное ДТП: автомобиль пострадал так, что, по мнению страховой компании, подпадает под тотальное уничтожение. Я бы хотел восстановить его, но не уверен, будут ли учтены мои желания. Как быть?**

Алексей Ч., по e-mail

■ Если восстановительный ремонт автомобиля экономически необоснован или технически невозможен, его владельцу возмещается разница между стоимостью транспортного средства до и после ДТП, а также расходы на эвакуацию. Проводится оценка транспортного средства до ДТП и после: определяется рыночная стоимость автомобиля, пострадавшего в аварии, и оцениваются остатки авто, которые остались после нее. После чего владельцу авто выплачивается разница между указанными суммами. При этом все, что осталось от автомобиля, может забрать владелец. Обычно в договоре предусматриваются несколько вариантов передачи остатков. Право на ремонт автомобиля остается за вами, в этом вас закон не ограничивает. Вы можете или восстанавливать автомобиль, или продать остатки.

## НЕ ТОТ ОТСЧЕТ

**Я написал жалобу в городское ГАИ с просьбой отменить наложенный на меня штраф. Мне пообещали ответ в течение месяца, а в постановлении указано, что я должен уплатить штраф в 15-дневный срок, иначе с меня взыщут в двойном размере. Не возникнут ли у меня проблемы?**

Максим Красноперецв, Верхнеднепровск

■ В соответствии с нормами Админкодекса постановление по делу об административном правонарушении может быть обжаловано в суде и у начальника должностного лица, со-

ставившего постановление. На это Кодексом отведено 10 дней со дня вынесения постановления. И на рассмотрение жалобы тоже отводится 10 дней.

Что же касается срока уплаты штрафа, то согласно ст. 307 Админкодекса штраф должен быть оплачен нарушителем не позже, чем через пятнадцать дней со дня вручения ему постановления о наложении штрафа, а в случае обжалования или опротестования данного постановления — не позже, чем через пятнадцать дней со дня получения извещения об оставлении жалобы или протеста без удовлетворения. Так что, если соблюдать вышеупомянутые сроки, никаких проблем возникнуть не должно. Главное — всю переписку вести рекомендованными письмами с уведомлением об их вручении.

# ТЕПЛЫЕ ТЕСТ-ДРАЙВЫ



**А вы заметили, какой необычайно теплой и, не побоимся этого слова, ласковой в этом году была осень? Ни ранних морозов, ни внезапных снегопадов, ни колючих холодных дождей. Но не все знают, что благодарить за столь приятный подарок надо... компанию ŠKODA! Ведь все это не что иное, как последствия акции «Холодная осень отменяется!»**

В ее рамках с 3 ноября по 30 ноября 2014 года всем почитателям бренда была предложена серия «теплых тест-драйвов»: каждый желающий имел возможность протестировать любой автомобиль ŠKODA. Но ŠKODA не была бы ŠKODA, если бы не добавила в, казалось бы, обычные тест-драйвы немного интриги и драйва.

Итак, для того чтобы стать участником теста, надо было зарегистрироваться на сайте [www.eurocar.com.ua](http://www.eurocar.com.ua) или непосредственно в салонах официальных дилеров, затем попробовать в деле любой понравившийся автомобиль и записать по этому поводу свой видеотчет (при помощи

менеджера салона, конечно). А тут уже наступает момент двойной выгоды. Первая и, естественно, главная — это всенародная слава и приятное чувство удовлетворения в результате помощи остальным интересующимся: все отчеты после тест-драйвов были размещены на странице компании ŠKODA в Facebook. Ну и второй момент — это приятные и, самое главное, теплые подарки от партнеров акции — компаний Gazer и Mobil.

А насколько нужным или полезным было каждое мнение, насколько откровенны участники тест-драйва были в своих высказываниях — вы можете убедиться сами: все ролики доступны к просмотру по специальной ссылке [www.facebook.com/skoda.ua](http://www.facebook.com/skoda.ua).





# Как по рельсам

Это изрядно заезженный штамп, характеризующий поведение автомобиля в повороте. Цепко держит траекторию, радуется нейтральными реакциями и все такое. Сфера применения — статьи о Porsche, BMW и прочих спортсменах. Однако, есть у ŠKODA линейка машин, которая по стабильности на виражах утратит любому суперкару. Машин — в широком смысле этого слова

## Ранний Палеолит

Это сейчас ŠKODA известна во всем мире преимущественно как автопроизводитель, а в первой половине XX века чехословацкая компания была знаменита совсем другой продукцией: пулеметами, орудийными башнями для австро-венгерского флота, танками и, конечно же, своими локомотивами. Но не паровозами — кого удивишь паровозами в эпоху натурального исторического стимпанка? И даже не модерными на тот момент дизелями. Берите выше — мы говорим о поездах, движущихся с помощью божественной силы электричества. Хотя первые электропоезда появились еще в XIX столетии, их сфера применения преимущественно ограничивалась трамваями и метрополитенами крупных городов вроде Лондона или Нью-Йорка. Электрификация же междугородных линий требовала куда более серьезных вложений в инфраструктуру — все эти столбы, изоляторы, провода, подстанции... В Чехословакии в 20-х годах было всего шесть таких участков небольшой протяженности — до 30 километров. Однако, в 1924 году со всей неизбежностью очередь дошла и до Пражского железнодорожного узла. И тогда чехи решили, что раз уж в столице над рельсами будут

висеть красиво искрящиеся провода, им нужны свои электрические локомотивы. Много!

Поскольку ŠKODA к тому моменту была крупнейшим промышленным предприятием Чехословакии, еще и с опытом паровозостроения, ее выбрали в качестве одного из подрядчиков. Был сформирован заказ на две модификации электровоза, пассажирскую и грузовую. ŠKODA не заставила себя ждать и уже к 1927 году выкатила свое первое возило — кстати, приличное чешское слово. Модель 1Elo (по классификации чешских железнодорожников E465.0) получила пару электромоторов суммарной мощностью 1242 кВт и весила 78 тонн. Максимальная скорость составляла 90 км/ч — это чуть медленнее, чем ездят скорые поезда в Украине в XXI веке. Грузовой локомотив 2Elo появился годом позже, развивал всего 540 кВт и разогнался до 50 км/ч. Всего было построено

Skoda EJ 675 — межрегиональный электропоезд двойного питания. Два таких состава были закуплены Украиной для обслуживания Чемпионата Европы 2012 года







2



3

## В 1965 году на дороги впервые вышел ЧС4 — решительно новый локомотив приятной наружности



1

1. 1E0, первый электровоз Škoda
2. Его грузовая версия носила индекс 2E0
3. ЧС4 приучал к тому, что локомотивы могут быть красивыми

по два экземпляра обеих моделей, после чего аж до самой Второй Мировой ŠKODA электровозами не занималась.

### На два фронта

Война, помимо очевидных трагических последствий, принесла Чехословакии еще одну напасть — смену собственника сразу всех предприятий. Вернее, принесла ее не война, а победивший в ней Советский Союз, распространивший свое пагубное влияние на всю Восточную Европу. К примеру, завод Škoda Plzeň фактически стал побратимом московского ЗИЛа, ибо был назван За-водом имени Ленина. В общем, обычная послевоенная история. Однако было бы ошибочно утверждать, что попадание на подконтрольную СССР территорию имело для ŠKODA лишь негативные последствия. Парадоксальным образом на-вязанное соседство с технически отсталым победителем послужило стимулом к развитию. Да, советский народ освоил производство «калашей» и лучших в мире истребителей, но с продукцией невоенного назначения все было очень плохо. С другой стороны, Чехословакия до войны имела развитую и очень мощную промышленность, и чехи не забыли, как делать хорошие вещи. Поэтому, если к плановой экономике и применимо слово «рынок», то советский рынок пассажирских электровозов отдался ŠKODA без уговоров. Причем, с 50-х годов и до самого беловежского финала. В 1956 году советское правительство подписало первый договор с чехословацким ЗИЛом на поставку крупной партии электровозов для пассажирских поездов. Выбор пал на модель Škoda 24E0 — советские железнодорожники, люди с богатой фантазией, дали ей столь же благозвучный индекс ЧС1. ЧС

в данном случае значил, что локомотив произведен в Чехословакии. Причем, произведен эксклюзивно для территории 1/6 суши, поскольку разница в ширине колеи (1524 мм в СССР против 1435 мм в Европе) позволяла говорить о «советских Шкодах» как об отдельном модельном ряде. ЧС1 имел максимальную скорость 120 км/ч, но в длительном режиме мог развивать не более 65 км/ч. Не очень много, особенно с учетом не-объятной ширины просторов. И страшно представить, сколько в те времена приходилось жить в поездах людям, профессионально склоняемым к частым командировкам.

После ЧС1 быстро последовал ЧС2, а затем ЧС3, имевший скорость длительного режима уже 74 км/ч. А в 1965 году на дороги впервые вышел ЧС4 — решительно новый локомотив приятной наружности. К слову, профессии дизайнера в СССР не было — был художник-конструктор. Может, потому не заладилось ни с художествами, ни с конструкциями? А ЧС4 стал знаменит еще и потому, что смог возить людей с постоянной скоростью 100 км/ч, которая по-прежнему является золотым стандартом для большинства скорых поездов в Украине. Эти локомотивы производились до 1972 года и кое-где эксплуатируются по сей день. Но главный и безусловный успех ŠKODA в Союзе — серии двухсекционных локомотивов ЧС7 и ЧС8, которые сегодня составляют основу парка пассажирских электровозов в Украине и России. Внешне они практически не отличаются и обе серии ведут свой отсчет с 1983 года. Разница между ними в том, что «семерка» работает на постоянном токе, а «восьмерка» — на переменном. Их появление было обусловлено необходимостью удлинения пассажирских поездов — как

и многого в позднем СССР, железнодорожных билетов на всех не хватало. Потому локомотивы получили мощную силовую установку — ЧС8, к примеру, развивал 7200 кВт и тягу в 245.000 Ньютон-метров. Всякий в нашей стране, кто пользовался услугами «Укрзалізниці», да и просто проходил мимо, видел их за работой. Они проносятся от вокзала до вокзала, не останавливаясь на маленьких станциях. И на сегодняшний день можно с уверенностью утверждать, что ŠKODA — это день сегодняшний украинских железных дорог.

### Скоро на дорогах

Впрочем, есть подозрение, что день завтрашний от дня сегодняшнего будет отличаться несущественно — во всяком случае, в плане производителя локомотивов для украинских железных дорог. После коллапса коммунистического комьюнити ŠKODA еще какое-то время производила локомотивы для России и Украины, но новых конструкций долгое время не разрабатывала. Прорыв произошел в 2008 году, когда был представлен «Эмил Затопек», новый локомотив, названный в честь известного на родине легкоатлета. Современный и прогрессивный, способный тягать вагоны со скоростью 200 километров в час и, к тому же, адаптированный для трех наиболее популярных в мире систем электропитания на железной дороге. Также не стоит забывать и о двухэтажном «классе UZ 675» — серии из двух электропоездов, специально адаптированных под украинские нужды и закупленных в рамках подготовки к Евро-2012. И последняя новость на сегодня: в 2013 году было заключено соглашение между ŠKODA и Запорожским электровозоремонтным заводом о создании частного предприятия по сборке чешских локомотивов. Если этим планам суждено сбыться, в недалеком будущем «Эмили Затопеки» могут затопить украинские просторы точно так же, как когда-то серия ЧС — суровые безлюдные сибирские просторы.



1. ES499 предлагался странам Варшавского договора

2. ЧС200 — экспериментальный локомотив с постоянной скоростью 200 км/ч. Было построено всего 12 экземпляров, но с дорогами для них так и не сложилось

3. ЧС8 — самый распространенный пассажирский электровоз в Украине, встречается всюду, где есть железная дорога и линия электропередач







# Семейные ценности

**В этом году компания ŠKODA отметила 20-летний юбилей модели Felicia, которая стала первым детищем марки после вхождения в состав концерна Volkswagen**

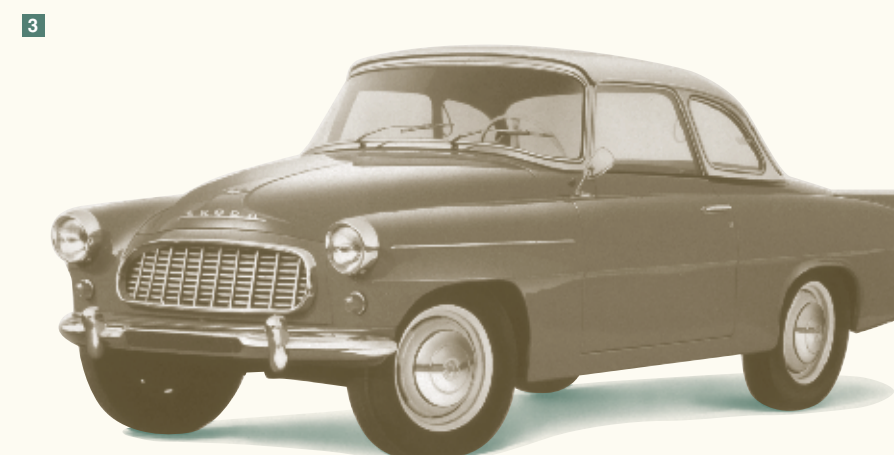
Осенью 1989 года в Чехословакии прекратил существование коммунистический режим и начался возврат к демократии и капитализму. Тем не менее, в этом переломном году ŠKODA смогла выпустить аж 182 600 автомобилей, более половины из которых составили машины семейства Favorit. Однако уже в начале 1990 года предприятие стало испытывать первые трудности. 2 февраля завод выпустил всего 212 машин Favorit, 3-го — 57, а в 4-го — ни одного. Причиной тому стал закон об амнистии, подписанный новым президентом республики Вацлавом Гавелом. Дело в том, что на многих

чехословацких предприятиях, в том числе и на заводах ŠKODA, работали заключенные, а 4 февраля на основных производствах работать стало некому. Остановился главный конвейер, прессовые и кузнечные цехи. Вслед за заключенными завод покинули 1520 вьетнамских рабочих. Вскоре начались и другие проблемы. Из-за границы хлынул поток автомобилей западноевропейского производства, невероятно выросли цены на комплектующие, начались перебои с их поставкой. Цена автомобиля росла, качество падало, возникли проблемы со сбытом. За спасение компании взялось правительство, решившее найти для нее иностранного инвестора.

## Поиски инвестора

В стране был взят курс на денационализацию и возврат к рыночной экономике. Поэтому подобное решение было вполне оправданным. Начались поиски партнера. В общей сложности на эту роль претендовали 24 иностранных компании, в том числе BMW, General Motors, Renault и Volkswagen. После всестороннего обсуждения предложений в августе 1990 года были выбраны два претендента — Renault и Volkswagen. Французы предлагали наладить производство компактного автомобиля на платформе Renault 18, а чуть позже организовать выпуск новой модели Renault Twingo. В свою очередь представители Volkswagen намеревались продолжить выпуск модели Favorit, существенно улучшив качество модели, а к 1994 году подготовить все необходимое для выпуска модели-преемника, за дизайн которого отвечали бы чешские специалисты. Но главным козырем немецкого концерна стало обещание инвестировать в компанию ŠKODA девять миллиардов

1. Помимо пассажирских версий Felicia компания наладила выпуск коммерческой линейки, включавшей фургон Felicia Vanplus  
2. Felicia получила привлекательный дизайн салона и приборной панели  
3. Впервые имя Felicia получил стильный кабриолет выпускавшийся компанией Skoda в 60-е года прошлого века







1



2



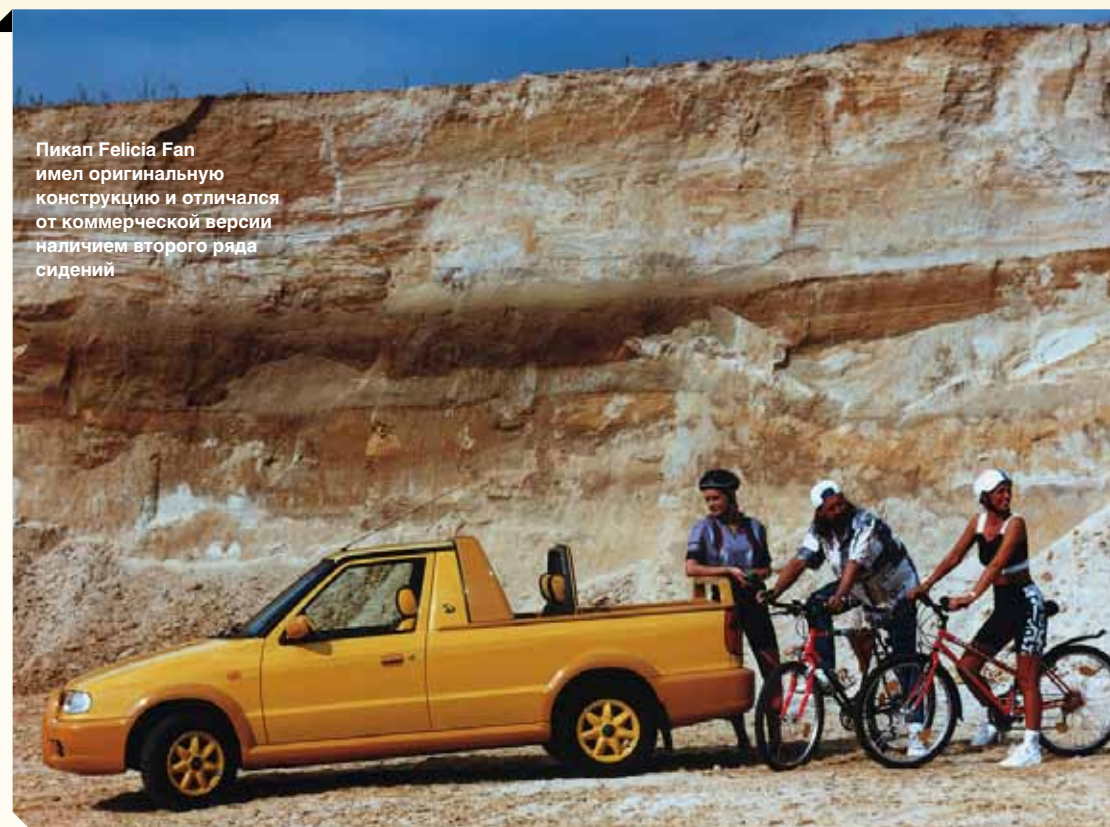
3

немецких марок в течение ближайших 10 лет. В результате переговоров было подписано соответствующее соглашение между чешским правительством и руководством концерна Volkswagen, давшее старт процессу вхождения компании ŠKODA в многонациональную семью Volkswagen Group.

## Возрождение Felicia

В 1994 году компания отметила выпуск миллионного представителя семейства Favorit. Но 5 сентября Favorit уступил место на конвейере завода в Врхлаби новой модели Felicia, а 17 октября ее производство стартовало и в Младо Болеслав. О значимости для компании новинки свидетельствует тот факт, что 26 октября 1994 года на Карловом Мосту мэр Праги Ян Коукал «крестил» три ŠKODA Felicia, окрашенных в цвета национального флага Чехии, водой реки Влтава. Интересно, что первый экземпляр модели был подарен семье Ондрачковых, у кото-

Пикап Felicia Fun имел оригинальную конструкцию и отличался от коммерческой версии наличием второго ряда сидений



рых в эти дни родились сразу четверо детишек. Имя Felicia уже использовалось компанией ŠKODA в 60-е годы XX века для обозначения элегантного родстера, который принес марке популярность на мировых рынках. Поэтому, когда возник вопрос имени для новой модели, вспомнили о знаменитом предке. Дизайн новой Felicia стал дальнейшим развитием стилистики модели Favorit, но вместо острых граней, модных в конце 70-х и начале 80-х годов, пришли сглаженные формы. Колесная база не изменилась (2450 мм), а длина за счет новых бамперов выросла на 40 мм (3855 мм). Первоначально Felicia оснащалась бензиновым двигателем объемом 1289 см<sup>3</sup>, который предлагался в двух вариантах мощности — 55 и 68 л. с. Позднее линейка моторов была расширена. В 1995 году в производство были запущены модели с бензиновым двигателем объемом 1,6 литра мощно-

стью 75 л.с. и 1,9-литровый четырехцилиндровый дизельный двигатель мощностью 65 л.с. ŠKODA расширила семейство Felicia уже через год после появления первой версии с кузовом хэтчбек. В июне 1995-го появился просторный и практичный семейный универсал Felicia Combi, а затем на заводе в Квасинах началось производство пикапов и коммерческого фургона версии Vanplus. На основе пикапа позднее была разработана оригинальная версия Felicia Fun со съемной задней стенкой кузова. В дополнение к этому около 18,5 тысяч автомобилей с кузовом пикап были реализованы под именем Volkswagen Caddy.

## Раллийные успехи

ŠKODA Felicia показала достойные результаты в автоспорте. В течение трех сезонов, с 1995 по 1997 год, модель участвовала в мировом раллийном первенстве. Уже в первом сезоне

Felicia Kit Car, пилотируемая Эмилем Тринером и Павлом Сибером, заняла третье место в своем классе. Годом спустя Стиг Бломквист за рулем Felicia добился впечатляющего результата, заняв третье место в общем зачете чемпионата British RAC Rally. И, наконец, в 1997 году Felicia заняла второе место в своем классе в чемпионате WRC.

## Новые горизонты

Для чешской марки Felicia ознаменовала новую веху в отношении качества и безопасности автомобилей. В 1994 году ŠKODA стала первым чешским производителем двигателей, получившим сертификат качества ISO 9002. Высокий уровень безопасности автомобиля подтвердила серия краш-тестов немецкой комиссии TÜV в 1995 году. Felicia стала первым автомобилем марки, предлагавшим широкий список опций, в том числе две подушки безопасности, ABS, кондиционер, электропривод передних боковых стекол и кожаную отделку салона в люксовой версии Laurin&Klement.

В феврале 1998 года модель Felicia модернизировали. Обновленный автомобиль получил новые бампера и облицовку радиатора, выполненные в стиле представленной двумя годами ранее модели Octavia. Всего за 7 лет было изготовлено 915 853 хэтчбека, 351 895 универсалов, 124 589 пикапов, 5160 фургонов Felicia Vanplus, а также 3992 оригинальных экземпляра Felicia Fun. В 2001 году с конвейера сошла последняя Felicia, уступив место совершенно новой модели Fabia.



5

1. Годом спустя после запуска хэтчбека Felicia семейство пополнилось вместительным универсалом
2. После рестайлинга дизайн Felicia стал напоминать более крупную модель Octavia
3. Просторный и практичный семейный универсал Felicia Combi пользовался хорошим спросом
4. Помимо внутреннего рынка Felicia отправлялась на экспорт, в том числе в Великобританию
5. Felicia успешно показала себя в раллийных гонках, в том числе WRC





## Европейский дубль

Ян Копецки и Зепп Виганд блестяще выступили в Чемпионате Европы по ралли за команду ŠKODA. Два пилота к последнему этапу сезона обеспечили комфортный отрыв от преследователей, так что победителя определяли между собой. Как бы не завершилась эта борьба, болельщики чешской команды в любом случае были в восторге

Лаппи и Виганд создали задел еще по итогам первых семи этапов. Финский пилот выиграл две гонки, немец дважды финишировал на подиуме. Финиши в очках на других этапах позволили им оказаться на первом и втором местах, несмотря на жесткую конкуренцию со стороны команды Peugeot. Французы проводили первый сезон с 208T16 R5, но столкнулись с «детскими» проблемами. И против них были пилоты на ŠKODA Fabia S2000, которая уже несколько лет доказывает свою состоятельность в ралли. Вторую половину Чемпионата Европы 2014 года открывала домашняя гонка для чехов — Барум Ралли Злин. Не секрет, что победа в этой гонке — одна из самых важных задач на сезон для ŠKODA. Но на этот раз перед болельщиками выступили Лаппи и Виганд,

которые были не сильно знакомы с местными дорожками. Эсапекку такая ситуация не смутила, с первых же спецучастков он поехал очень быстро. По итогам трех допов финн был вторым и вплотную преследовал Кевина Аббринга. Вот только четвертый спецучасток принес разочарование. В пылу борьбы Эсапекка допустил обидный промах и вылетел с трассы. Этой ошибкой должен был воспользоваться Крейг Брин, у которого появился прекрасный шанс на возрождение интриги в Чемпионате Европы. Но домашняя трасса его главных соперников оказалась для него невезучей — ирландец также ошибся! Трасса Барум Ралли Злин принесла немало сюрпризов пилотам. Чтобы оказаться на пьедестале, им нужна была не только быстрая, но и стабиль-

ная езда. Этими качествами обладал Зепп Виганд, который достойно защитил цвета ŠKODA. Немецкий гонщик проехал гонку уверенно, наращивал темп, а также вел отчаянную борьбу за второе место с Томашем Косткой. И здесь на первый план также вышла надежность техники: Ford Fiesta S2000 подвел чешского гонщика. В итоге чешский этап команда ŠKODA завершила с минимальными потерями: Виганд финишировал на втором месте и укрепил свою позицию в чемпионате. Эсапекка Лаппи после схода в первый день гонки вернулся на трассу на заключительных допах и половину из них выиграл. Ему не повезло со сходом, но при этом он много не потерял. После сложной гонки в Чехии ŠKODA решила пропустить этап на Кипре. Туда поехал Крейг Брин, который попытался воспользоваться отсутствием главных конкурентов. Но пилота Peugeot вновь подвела техника — коварный асфальто-гравийный этап принес ему лишь четыре очка. Очередная неудача не заставила Брина опустить руки — он отправился за лучшей судьбой в Швейцарию, но там боевой прием ему устроили пилоты ŠKODA. Эсапекка Лаппи и Зепп Виганд приехали на Ралли ду Валья во всеоружии. Именно пара чешской команды на первых спецучастках гонки повела борьбу за победу на очень коварном этапе. Альпы подготовили немало сюрпризов гонщикам: снег и лед мог лежать на любом участке трассы, что нужно было учитывать. Лаппи и Виганд были в лидерах гонки по итогам первых пяти спецучастков.

ŠKODA Fabia S2000 Зеппа Виганда и Франка Кристиана на Ралли ду Валья в Швейцарии была излюбленным объектом для фотообъективов

Причем некоторое время лидировал немецкий гонщик: он также хотел ощутить вкус победы, но вот только ему катастрофически не хватало уверенности в себе. Уже на шестом допе Зепп начал терять темп, а положение еще больше усугубил прокол, из-за которого он оказался лишь четвертым. В это время Эсапекка держал свой чемпионский ритм. С финским спокойствием, не гонясь за самыми быстрыми временами на спецучастках, он довел дело до красивой победы. Мог Эсапекка отпраздновать и чемпионство, но помешал этому как раз Виганд, который после неудач в первую половину гонки обрел хороший темп и финишировал на третьем месте позади напарника и Брина. Такой результат обеспечил Лаппи 34-очковое преимущество над Зеппом перед финальным этапом, но на нем разыгрывалось 39 баллов: 25 за победу и 14 бонусов. Пилоты ŠKODA перенесли чемпионский вопрос на Тур де Корс. Явное

преимущество было у финна, но Виганд понимал, что в гонке может случиться всякое. Оно и случилось — с ним самим. На тренировке перед гонкой его вынесло с трассы, где от разгоряченной выхлопной трубы под машиной загорелась трава, а от нее и сам автомобиль. Все попытки других гонщиков, подоспевших на помощь, потушить пожар ни к чему не привели. От машины мало что осталось: старт на гонке на Корсике стал невозможным. Итоги Тур де Корс для чемпионской гонки уже не имели никакого значения. Эсапекка Лаппи пытался побороться с французскими гонщиками, но остановился на полпути до финиша: сход. Тем не менее, никто его упрекнуть не может. Как и Виганда. Оба гонщика провели отличный сезон. В 2014 году они перевыполнили план, а в следующем сезоне их ждет еще одна интересная миссия: ŠKODA будет постепенно выводить на раллийный рынок Fabia R5.



1. Подиум ралли Ирландии: Лаппи — первый, Виганд второй. Так и закончили  
2. Эсапекка Лаппи и Янне Ферм уже в Швейцарии могли оформить чемпионство: хладнокровная гонка принесла им первое место на этапе. Но снова вмешался Виганд





# Хянинен и ŠKODA: на пути к титулам

Команда ŠKODA вместе со своей Fabia S2000 буквально взорвала раллийный мир. Именно эта машина стала лучшей в своем классе — постепенно количество клиентов увеличивалось, а претенденты на титулы неизменно выбирали автомобиль чешского автопроизводителя



Этого признания чехам было мало — нужны были титулы, к которым их и повел Юхо Хянинен. Финский гонщик долго запрягал, но быстро поехал. В родном чемпионате он дебютировал в 2003 году, когда ему было уже 22! Солидный возраст, даже по меркам ралли. Но Юхо обладал той природной скоростью, которой могли похвастаться не многие его соотечественники. Хянинен начал с младших классов. Так, уже во втором сезоне он стал чемпионом Финляндии в классе N4, выступая на Honda Civic Type R. Но затем Юхо притормозил — во многом его

сковывали финансовые возможности, но со временем он нашел в себе силы даже заявиться на несколько гонок мирового первенства. В Чемпионате мира по ралли Хянинен дебютировал в 2006 году. Сначала осторожно, но невозможно пройти мимо его девятого места в абсолюте (и второго в классе) на Ралли Новой Зеландии, а также победы среди пилотов, выступающих на моноприводе, на Ралли Великобритании. Хорошие результаты в тех гонках были неслучайны, ведь скандинавы обожают британские и новозеландские трассы: они очень похожи на их родные.

Хянинен прибавлял, и следующие два сезона потратил на то, чтобы заявить о себе заводским коллективам. Юхо выступал на технике N4, но при этом умудрился пару раз финишировать в очковой зоне на этапах Чемпионата мира. И его звездный час настал: в 2009 году финна пригласила к себе команда ŠKODA, которая собралась покорять серию IRC. Для чехов было важно собрать оптимальный состав — и финн стал неотъемлемой частью миссии. Дебютный сезон в IRC вышел для ŠKODA разминочным. Лучшим представителем тогда стал Ян Копецки, но Юхо Хянинен в это время готовил фундамент для будущих атак. В его активе была лишь одна победа, но более важным было для него набраться опыта. Сезон 2010 года стал сверхуспешным

для ŠKODA. Юхо Хянинен повел команду к первому громкому титулу на мировых просторах. Финн начал год со второго места на Ралли Монте-Карло, которое тогда проходило в рамках IRC. Юхо уступил лишь Микко Хирвонену, который одноразово стал гостем серии. Удачный старт продолжил успешными выездами в Южную Америку: сначала было третье место в Бразилии, а затем — победа в Аргентине. Он вышел в лидеры IRC, после чего оставалось лишь удержаться на таком высоком уровне. Главным козырем Юхо была стабильность. Он был быстрее всего далеко не на всех этапах, но при этом лишь однажды не финишировал на подиуме! Причиной тому стал сход на коварном Ралли Ипра, проходившем в Бельгии. На всех остальных этапах Хянинен неизменно попадал в лучшую тройку, что позволило ему оформить титул за одну гонку до финиша сезона. Финский пилот выполнил свою задачу в IRC, после чего отправился покорять зачет S-WRC чемпионата мира по ралли. На своей ŠKODA Fabia S2000 Юхо вновь продемонстрировал потрясающую стабильность. Первые два этапа в Мексике и Италии он закончил вторым, а затем последовали две победы: в

Греции и в Финляндии. Домашний этап был очень важен для Хянинена со всех сторон. Успех в гонке открывал ему дорогу к титулу — и здесь надо было проявить зрелость, чтобы не упустить шанс. Пилот ŠKODA побеждает в гонке, оставляя позади Отта Тянака и Мартина Прокопа — двух главных конкурентов. На заключительных трех этапах S-WRC Юхо Хянинен выступал настолько быстро, насколько это было нужно. Хладнокровный расчет и важные очки обеспечивали ему комфортное преимущество, а чемпионство он оформил красивой победой в Испании. Кроме того, Хянинен претендовал на защиту титула IRC. Правда, ŠKODA предоставила больше шансов Копецки и Миккельсену — они проехали полный сезон. А вот Юхо выступил лишь на 7 этапах из 11, но даже при этом сумел навязать борьбу конкурентам. Три победы по ходу сезона позволили ему укрепиться в лидерах, но огромную роль сыграл розыгрыш дополнительных очков в концовке сезона — заложником ситуации как раз и стал финн, ведь его менее стабильные напарники по ŠKODA выступили удачно на двух

последних этапах и опередили его. В наличии скорости у Хянинена никто не сомневался. Выиграв титулы в IRC и S-WRC, финский пилот подался в Чемпионат Европы по ралли. На тот момент он стал настолько быстрым, что конкуренции в европейском первенстве практически не замечал. Его сила сделала ход чемпионата скучным, но Юхо не должен был обращать на это внимание. Для выигрыша Чемпионата Европы финну даже не пришлось выступать на всех этапах. Ему хватило лишь семи стартов, из которых четыре он выиграл. Юхо оформил очередное чемпионское звание за три гонки до финиша сезона. На этом победный дуэт Хянинен-ŠKODA распался. Стороны получили все, на что могли рассчитывать — и подались искать дальнейших успехов в ралли по отдельности.

ERC, 2012 год. Зимняя гонка в Австрии. Наверное, не стоит и говорить о том, что такие этапы для финских гонщиков — самые любимые

**ЮХО  
ХАНИНЕН  
РОДИЛСЯ  
25 ИЮЛЯ  
1981 ГОДА.  
ЧЕМПИОН IRC  
2010 ГОДА,  
S-WRC 2011  
ГОДА**



2012 год, Ралли Босфора, Турция. Это была уже третья победа Юхо Хянинена и Микко Маркулла в том сезоне чемпионата Европы





**Мы предлагаем оставить столичную суету и совершить поездку в пределах одного Либерецкого края, зато сразу через несколько веков. Мы обещаем, что вы побываете в раю, а останавливаться будем только во дворцах. Зачем мелочиться, один раз живем!**

### Сихров — маленькая Франция

Всего лишь в семидесяти километрах от Праги в Национальном заповеднике «Чешский рай» находится замок Сихров. Когда-то здесь была крепость, но с 1820 года владельцами замка стали представители знатного аристократического французского рода Роганов. Они спаслись здесь от Французской революции, а когда в 1830-х годах был свергнут король Карл X, он с семьей также нашел здесь приют. Славной истории дворца вполне соответствует и убранство. Покидая Францию, Роганы вывезли огром-

ную коллекцию живописи и множество предметов, которые отлично прижились на новом месте. Ведь хозяева очень внимательно и требовательно отнеслись к созданию интерьеров. Целых 38 лет чешский резчик Петр Бушек со своими помощниками создавали резные деревянные потолки и другие декоративные элементы. Поэтому замок называют

резным чудом. В 1863 году Камил Роган перестроил замок в настоящий дворец в неоготическом стиле. Сейчас замок известен благодаря коллекции портретов французской знати (самой крупной за пределами Франции), библиотеке, в которой хранятся более 1500 фолиантов XVI–XVII столетий и 9 старинных рукописных книг, уникальной коллекции миниатюр XIV века, а также одной из лучших коллекций антикварной мебели. А еще здесь замечательный парк и, конечно, есть свой дух-хранитель.

Говорят, что в бесконечных подземельях замка спрятаны сокровища. Их охраняет черная дама — женщина, одетая во вдовый наряд. Она следит за порядком и может возвращать на свои места предметы, которые кто-то переложил или сдвинул. Если повезет, то и вы можете встретиться с хозяйкой дворца. Кстати, о хозяевах... Дворец принадлежал семье Роганов до 1945 года. Сейчас он находится во владении государства, но представители семейства частенько навещают в родовое имение.

Роганы были связаны родственными узами с шотландскими Стюартами, французскими королями династии Бурбонов, с Савойской и Лотарингской династиями. Представители рода имели право называть себя принцами королевской крови.

# В ГОСТИ К КОРОЛЯМ



### Лемберг: школа нравственности

Дворец Левенберг (Лемберг) находится в 3 км от города Яблонне-в-Подъештеди. В середине XIII века король Вацлав I пожаловал эти земли рыцарю Гавелу Марквартицу. Гавел женился на благочестивой девушке Здиславе из Кржижанова, получившей воспитание в моравском монастыре. Она оказалась не только примерной женой и матерью, но и настоящей христианкой. Она учила детей слуг грамоте, открыла больницу для бедных, где сама ухаживала за больными, заразилась чахоткой и умерла в 30 лет. В 1995 году Здислава была канонизирована и стала единственной чешской святой некоролевского происхождения. За века своего существования замок поменял много хозяев, его строили и разрушали, грабили и восстанавливали. В XVII веке было достроено еще одно крыло с большим залом на втором этаже. Его потолок украшают 77 плит, расписанных сюжетами басен Эзопа и книги «Театр нравов» голландского гравера Саделера. Каждая картина сопровождалась пояснительными надписями на немецком языке.

Во время Семилетней войны, в 1756-63 годы, в Зале Эзопа в Лемберке устроили лазарет для австрийских солдат. Тех, кто умирал, хоронили неподалеку в лесу. Тогда-то и появились легенды о привидениях — неуспокоенных душах молодых людей



### Фридлант — хранитель земли

Огромный архитектурный комплекс Фридлант — уникальное содружество построек разных архитектурных стилей. Замок возвышается на 60-метровой скале и выглядит мощественно и неприступно. Местные жители утверждают, что именно его Франц Кафка описал в своем романе «Замок». Но это из области домыслов, а вот то, что дворец открыли для посетителей первым в Европе, — исторический факт. И произошло это в 1801 году. Самому известному владельцу замка — генералиссимусу Альбрехту фон Валленштейну посвящена большая экспозиция, хотя известно, что в самом замке он провел всего 9 дней. Здесь вы узнаете и о политических амбициях, и о военных подвигах, и о радостях побед, и о горечи поражений. В замке хранится уникальная коллекция оружия: от меча XII века до работ известных европейских оружейников. Особой популярностью пользуются стенд лошадиных шпор и коллекция курительных трубок. Немалый восторг вызывает детская комната с игрушками начала XX века.



Согласно легенде, на месте замка жил человек по имени Загвозд. У него было семь сыновей. Отец выделил им семь участков земли. Так возникло небольшое поселение Фридерланд (vřiderland — «храните землю»).



### Бездез: обитель чертей

Грандиозное готическое сооружение замка Бездез (в 20 км юго-восточнее чешского города Ческа-Липа) поражает своей мрачной, суровой красотой. Ведь его не коснулись перестройки разных эпох, и он сохранился в своем первоначальном облике. Замок был возведен в XIII веке по приказу короля Пржемысла II Отакара и честно служил чешским королям. В XVII веке замок стал монастырем. Монахи-бенедиктинцы привезли сюда освященную в Риме копию Черной Мадонны из испанского Монсеррата, и на следующие сто лет монастырь стал местом паломничества. В год сюда приезжали до 40 000 человек. В конце XVIII века монастырь был упразднен, и замок стал приходить в запустение. Вероятно, тогда и появилась легенда о чертях, которые в давние времена поселились в Большой башне. Со временем они стали ленивыми и большую часть времени спят, но когда просыпаются, то вспоминают, что должны заманивать заблудшие души. Тогда они бросают монетки с башни, которые ни в коем случае нельзя подбирать. Хотите — верьте, хотите — проверьте!

В 1932 году за символическую плату в 2000 крон Бездез приобрели потомок бывшего владельца Карл Валдштейн и клуб чехословацких туристов Вартенберка. С тех пор ведется постоянное изучение и восстановление замка



С 2008 года замок реставрируют. Задумка архитекторов — вернуть ему облик, который он имел в 1930-е годы при последних владельцах, семье Дефур-Вальдероде



### Грубый Рогозец — парад архитектуры

В «Чешском рае» этот замок — старейший, а значит, и самый уважаемый. Его история начинается в XIII веке, но с тех пор он многократно перестраивался. Последняя основательная реконструкция проходила здесь в 20-е годы XIX века. Перед вами предстанет дворец, который можно использовать в качестве пособия по изучению архитектурных стилей. Он создавался как готическая крепость, которая позже трансформировалась в ренессансный замок, а интерьеры выполнены в стиле ампир. Замокская капелла — жемчужина барокко, а один из ее приделов — замечательный образчик рококо. И все это великолепие окружает английский парк. Роскошные интерьеры библиотеки, рыцарского зала с уникальной стеной росписью, столовой, Зеленого салона и личных покоев хранят живое дыхание и совсем не выглядят музейными экспонатами. Это впечатление еще больше усилится, когда вы выпьете чашечку кофе или чего-нибудь покрепче в замковом кафе. Замок — излюбленное место свадеб, у вас есть шанс поучаствовать в веселом празднестве.





## ЧТО ДЛЯ ВАС ВАША МАШИНА?

**В**ы думаете, что машина — обычное средство передвижения, только более комфортное, чем общественный транспорт? И да, и нет. Ведь для кого-то это любимая игрушка, для кого-то — смысл жизни и предмет гордости, а для кого-то — железная рабочая лошадь. Проверьте, как складываются ваши отношения с машиной?

### 1 Как вы обычно паркуетесь? Учитываете ли интересы других водителей?

- А)** Строго по правилам, оставляя оптимальное расстояние для других машин.
- Б)** Я считаю, большому кораблю — большое плавание, поэтому разметки на парковке не для меня. Главное, чтобы моя машина была всем видна!
- В)** Для меня это проблема. Всегда найдется тот, кто первым займет место. Поэтому часто приходится оставлять машину в самых неподходящих местах.

### 2 Чем вы руководствуетесь, когда покупаете аксессуары для автомобиля?

- А)** Только необходимостью. Я слежу, чтобы у меня было все, что может понадобиться, — скребки и щетки, специальные губки для мытья и салфетки для зеркал и пр. Однако гоняться за брендами не буду.
- Б)** У моей машины должно быть все самое лучшее. Я слежу за новинками и сразу их приобретаю, для меня это дело чести.
- В)** Я думаю, что можно спокойно обойтись без большинства аксессуаров, которые предлагают в магазинах. Главное, чтобы машина ездила, а все остальное — лишнее.

### 3 Как часто вы моете и пылесосите свой автомобиль?

- А)** По мере надобности. Стараюсь не запускать, ведь и самому неприятно видеть перед собой

пыльную панель, а грязное стекло — это еще и небезопасно.

- Б)** Я не терплю ни малейшего пятнышка ни снаружи, ни внутри. Я не скуплюсь на автомобильную косметику и максимально использую все, чтобы моя машина всегда блестела. Межсезонье для меня настоящее испытание.
- В)** Иногда я и сам(а) забываю, какого цвета моя машина. Спасибо, что бывают дожди, которые и помогают мне это вспомнить.

### 4 Существуют ли у вас правила поведения в машине?

- А)** Строгих правил нет, допустимо то, что входит в понятие разумного.
- Б)** В своих машинах пусть что хотят, то и делают, а в моей нельзя курить, есть мороженое, разговаривать по мобильному... (список продолжите сами).
- В)** Только одно: если за рулем я, к нему не прикасаться. Все остальное не возбраняется.

### 5 Случалось такое, чтобы вы разговаривали со своей машиной?

- А)** От силы пару раз, когда сильно буксовал(а) и сумел(а) выбраться, когда и машина, и я были на пределе своих возможностей.
- Б)** Постоянно, в конце концов, мы столько времени проводим вместе. У моей машины даже есть имя.
- В)** Конечно, нет. Я же не сумасшедший, чтобы разговаривать с кучей железа.

#### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

**Равновесие.** Если представить, что между человеком и машиной существуют отношения, то у вас они идеальные. Вы образуете настоящий тандем равноправных деловых партнеров, в котором нет места авралам и форс-мажорам. Потому что каждый из вас вовремя делает свою часть работы: вы следите за состоянием автомобиля, а он служит вам верой и правдой. Так держать!

#### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

**Не сотвори себе кумира.** Конечно, это здорово, что ваша машина всегда чистая, оснащена по последнему слову моды, но... иногда такое отношение смахивает на идолопоклонничество. Вы либо очень одинокий, либо очень эгоистичный человек, если, кроме своего авто, вам не с кем перекинуться словом. Возможно, стоит чуть меньше времени уделять автомобилю и попытаться найти друзей среди людей?

#### БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В

**Пора исправляться!** Вы не просто плохой хозяин, вы эксплуататор своего автомобиля. Если бы машина могла ездить без водителя, она давно бы уехала от вас, потому что и железному терпению приходит конец. Не поздно все исправить, перестаньте экономить на необходимом, и тем самым вы подарите своему железному коню еще несколько лет нормальной рабочей жизни.



