



ŠKODA Style

№91 (34) 2016

ŠKODA Superb

Автомобиль года
в Украине



Звезда Женевы

Концепт-кар ŠKODA Vision S стал одним из главных открытий Женевского автошоу

Держаться корней

Два мировоззрения, две эпохи: сравниваем Fabia разных поколений

Другим путем

1000 км на одной заправке, или альтернативные технологии ŠKODA



Эпохальное событие

В каждом номере журнала у нас есть историческая рубрика. Как интересно сквозь десятилетия рассматривать, изучать, любоваться теми эпохальными машинами и людьми, которые в итоге и сделали нашу жизнь такой, как она есть сегодня. На этом фоне наши события в автомобильном мире кажутся не такими значимыми, какими-то обыденными. Ну само собой! Потому что про наши изобретения и изменения журнал Skoda Style будет писать через сто лет, и вот тогда-то, году этак в 2116, в журнале №434 выйдет статья с названием «Эпохальные перемены» про то, как в далеком 2016 году SKODA представила свой первый полнораз-

мерный кроссовер – пусть пока еще только в форме концепта, но именно с него начались большие перемены, ставшие решающими для развития всей компании. Поверьте, я ничуть не преувеличиваю. Прочитайте подробный материал об этом автомобиле на страницах 8-11 – это не просто новый формат кузова для чешского бренда, это автомобиль, который анонсирует развитие марки не только на ближайшие несколько лет, но и на многие-многое годы. В нем сосредоточены все наработки компании, ее технологические изыскания, и опыт, накопленный за всю предыдущую историю. У этого автомобиля большое будущее – как и у компании в целом.

«Шкода Стайл»
№1 (34), 25 марта 2016

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 Гаевой

Главный редактор:
Виталий Новак

Арт-директор:
Ольга Геренюк

Над номером работали:
Лариса Мищанчук,
Дмитрий Левчук, Владимир
Шляховой, Евгений Гудуцан,
Сергей Иванов

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

Отпечатано в типографии
«Аванпост Прим», тираж 6000 экз.,
заказ №1202

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 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 допускаются
и влекут за собой ответственность,
предусмотренную законодательством.



6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA в Украине и в мире

8 ГОТОВНОСТЬ НОМЕР ОДИН

ŠKODA Vision S: начало новой эры на стенде Женевского автосалона

12 ДРУГИМ ПУТЕМ

ŠKODA Octavia G-TEC – 1330 километров на одной заправке

16 ИГРА ДВУХ ПОКОЛЕНИЙ

Новая Fabia: чтобы смело смотреть в будущее, нужно помнить о прошлом

20 ДВАДЦАТОЕ РЕШЕНИЕ

Развитие постулата «Просто гениально» на отдельно взятом рынке при помощи ŠKODA Rapid

22 ДВАЖДЫ ГЕРОЙ

ŠKODA Superb – «Автомобиль года в Украине 2016»!

26 ЗИМНИЕ ИГРЫ НА ВЕРШИНЕ

Полный привод – это безопасность, уверенность и... удовольствие

28 СЮРПРИЗЫ ДЛЯ ВОДИТЕЛЕЙ

Правила дорожного движения не изменились, но мы уже живем по новым правилам

30 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

У нас есть ответы на все вопросы. Без исключения

32 ИГРА СО СВЕТОМ

Почему в новом Superb ездить ночью еще приятнее, чем днем

34 ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ К ЗВЕЗДАМ

Этапы большого пути: история ŠKODA в период Первой мировой войны

40 НЕПОБЕДИМАЯ АРМИЯ НА ŠKODA FABIA R5

«Частники» выбирают ŠKODA – и выигрывают!

42 В ТЕНИ УСПЕХА ŠKODA MOTORSPORT

Михал Храбанек – человек, который возродил спортивную славу чешского бренда

44 ПУТЕШЕСТВИЕ ВОКРУГ СВЕТА... ПО УКРАИНЕ

Венецианские каналы, песчаные дюны, швейцарские пейзажи, среднеазиатские степи и много другое – в рамках одного автомобильного путешествия

50 ДОСУГ

Что значит для вас вождение авто?



Популяция

■ С конвейера ŠKODA в Чехии сошел снежно-белый ŠKODA Superb Combi – он стал 18-миллионным автомобилем, произведенным чешской компанией с момента старта производства машин в 1905 году. Для компании ŠKODA, кото-

рая последние несколько десятилетий посвятила всестороннему развитию качества и расширению своей модельной линейки, это не просто очередной производственный рекорд, а важное подтверждение устойчивой популярности бренда во всем мире.

Подиум в горах Монте

■ ŠKODA отмечает годовщину важного спортивного достижения – 80 лет прошло с того момента, когда экипаж Зденек Поля и Ярослава Хаусмана поднялся на «серебряную» ступень пьедестала на Ралли Монте-Карло в классе до 1500 см³. Эта гонка, профессиональная Мекка для раллистов всех времен, покорила двух смельчаков в сложных дорожных условиях и в жесткой конкурентной борьбе. Модель, которая привела Зденек и Ярослава к подиуму, – ŠKODA Popular. В свое время она стала техническим прорывом для марки и продавалась сразу в нескольких версиях, среди которых были специальные варианты кузова родстер и купе.



ПИОНЕР СВОЕГО ДЕЛА



■ Компания ŠKODA получила престижную награду Pioneer Award за разработку и внедрение системы SmartGate. Ее суть состоит в обеспечении двусторонней коммуникации между бортовыми системами автомобиля и мобильными возможностями современных телефонов и планшетов. В Европе ŠKODA предлагает систему SmartGate для владельцев Fabia, Octavia, Rapid, Spaceback, Yeti и флагманского Superb.

ПОЛНЫЙ КОРОБ

■ В этом году два предприятия ŠKODA в Чехии, которые специализируются на производстве трансмиссий, достигли важного рекорда – они произвели 7 000 000 механических коробок передач, которые используются не только на моделях самого чешского бренда, но и на других машинах всего концерна Volkswagen Group. В работе



только одного специализированного предприятия в Млада Болеславе задействовано более 700 квалифицированных сотрудников – от департамента разработок и исследований до отдела финальных технических испытаний. ŠKODA с гордостью отмечает, что качеству и надежности чешских трансмиссий доверяет огромное количество потребителей во всем мире.



КАК В ЗЕРКАЛЕ

■ На международном конгрессе мобильных технологий, который прошел в Барселоне, специалисты ŠKODA представили революционную беспроводную систему Wireless MirrorLink, которая отвечает за взаимосвязь смартфона и автомобиля. Ее главное отличие от всех других аналогов именно в отсутствии проводов для непосредственной передачи данных. Пока она существует только в виде экспериментальной разработки, однако работы по ее внедрению ведутся полным ходом. Предполагается, что Wireless MirrorLink будет адаптирована как для Android Auto, так и для Apple Car Play.

Неприкосновенная зарядка

■ Для европейских покупателей ŠKODA Octavia и ŠKODA Superb уже в апреле текущего года будет доступна новая опция, которая сможет существенно изменить представление потребителей об уровне мобильности. Специальное беспроводное устройство в салоне автомобиля, которое получило интуитивное название Phonebox, будет бесконтактно заряжать мобильный телефон с помощью индукционной технологии передачи электрической энергии через специальный передатчик,



вмонтированный в отделение на центральной консоли. При этом телефон остается полностью функциональным в процессе зарядки.

Дизельное пополнение

■ На украинском производстве ЗАО «Еврокар» в Соломоново началась сборка полноприводного ŠKODA Superb и Octavia с новым дизелем. ŠKODA Superb теперь доступен с мощными моторами – бензиновым 2.0 TSI мощностью 280 л.с. и 2.0 TDI, выдающим 190 л.с.. Оба они отлично сочетаются с передовой роботизированной коробкой DSG, которая позволяет

минимизировать потери мощности и сделать работу турбированного мотора безупречно равномерной. Кроме этого ЗАО «Еврокар» запускает в производство дизельную версию ŠKODA Octavia A7 – в ее распоряжение поступает экологически адаптированный к современным требованиям норм Евро 5 мотор семейства TDI – рабочим объемом 2,0 и мощностью в 150 л.с.



ФАКТОВ
ИЗ ЖИЗНИ
ŠKODA В УКРАИНЕ
И В МИРЕ



Готовность номер один

Вот просто искренне жаль! Жаль, что ŠKODA VisionS – пока только концепт, и встречи с серийным автомобилем придется еще подождать. А то, что он будет – не вызывает сомнения, VisionS выглядит совершенно готовым к серии. По крайней мере, снаружи. А что там внутри?

Представленный два года назад концепт-кар VisionC не выглядел столь реалистичным – в плане готовности к серийному производству. Он стал прообразом новых Octavia и Superb, на нем «обкатывались» какие-то новые решения, общий стиль будущего дизайна ŠKODA, но было понятно, что это исключительно концептуальный автомобиль. VisionS совершенно другой: он прогрессивен, ярк, необычен – но добавьте дверные ручки, поставьте чуть

меньшие колесные диски – и все, можно на конвейер! Выпусти его ŠKODA сейчас в таком виде – и конкурентам можно было бы только посочувствовать. Шикарный автомобиль, очень красивый, своевременный и нужный. И логичный: мода на кроссоверы вопреки всем прогнозам только набирает обороты, а чехам, у которых есть огромное количество наработок в сегменте 4x4, грех делать ставку только



Три ряда сидений позволяют комфортно разместиться шести пассажирам

на Yeti – давно пора осваивать и более серьезные сегменты универсальных автомобилей.

Три богатыря

Но вот как раз с полным приводом у VisionS далеко не все так просто. Дело в том, что это не обычный полноприводный автомобиль, а plug-in hybrid (гибрид с возможностью подзарядки от внешних источников питания). У него аж три мотора – один бензиновый, хорошо нам знакомый 1.4 TFSI мощностью 156 л.с. с крутящим моментом 250 Нм. В паре с ним работает два электромотора. Первый (40 кВт, 220 Нм) интегрирован в шестиступенчатую коробку передач DSG, а второй (85 кВт, 270 Нм) приводит в действие колеса задней оси. Таким образом, суммарная мощность VisionS составляет 225 л.с., что позволяет ему разогнаться до 100 км/час за 7,4 с. Максимальная скорость автомобиля – 200 км/час. Водитель может выбрать один из пяти режимов работы автомобиля. В E-mode работает только электромотор на задней оси, в режиме Hybrid двигатели подключаются по необходимости в зависимости от дорожной обстановки – автомобиль может быть и моно-, и полноприводным. В Hybrid Sport и 4x4 работают все двигатели, только в первом случае алгоритм их работы рассчитан на скорость автомобиля, а во втором –



на максимально комфортное преодоление легкого бездорожья или движения по скользкой поверхности, по снегу или льду. И наконец, в режиме Charge передний электродвигатель играет роль генератора и заряжает литийионную батарею с жидкостным охлаждением.

А теперь самое главное: на одной зарядке-заправке VisionS способен проехать 1000 км, запас хода исключительно на электротяге – 50 км, а средний расход топлива... 1,9 л. Звучит фантастически, не так ли? И на наш



Светлый, прозрачный и просторный – так в ŠKODA характеризуют этот салон

вопрос ответ напрашивается неутешительный – такое технологическое чудо мы увидим еще не скоро... Но с другой стороны, вас не смущает обилие точных характеристик и вообще технической информации по этому автомобилю? Вспомните опять же VisionC – тогда все говорили о дизайне, но практически ни слова – о технике. Так что для пессимизма на самом деле нет никаких оснований, все нужные наработки у ŠKODA есть, и ничего особо сверхъестественного в его конструкции нет. В компании VisionS называют взглядом в будущее как кроссоверов ŠKODA, так и вообще гибридов этого бренда, и, кстати, обещают создать и полностью электрическую версию.

СУММАРНАЯ МОЩНОСТЬ ТРЕХ ДВИГАТЕЛЕЙ VISIONS – 225 Л.С., ЧТО ДАЕТ ЕМУ ВОЗМОЖНОСТЬ РАЗГОНЯТЬСЯ ДО 100 КМ/ЧАС ЗА 7,4 С

Но нам кажется, это будущее будет не таким уж и далеким.

Внимание каждому

К тому же построен этот автомобиль на совершенно рабочей «тележке» MQB – на ней же базируются и Golf, и Superb, и еще куча всяких автомобилей концерна VW. На MQB же построен и новый VW Tiguan, который является близким родственником VisionS и уже в мае этого года поступит в продажу в Украине. Но новый кроссовер ŠKODA чуть крупнее Tiguan, длина VisionS – 4,7 м, а колесная база – 2,79 м. Это позволило инженерам ŠKODA применить необычную компоновку – здесь три ряда сидений, по два места в каждом. Необычно, но как-то очень логично. Как правило, три пассажира на заднем ряду даже в больших внедорожниках ездят редко – и вот для этих редких случаев и имеется третий ряд. А в обыденной жизни вполне достаточно и четырех сидений – благо, каждому здесь обеспечен максимальный комфорт. Это касается и пространства для ног, в плечах, и удобных профилированных сидений, и всяческих мелочей, из которых складывается общий уют в машине. Какие из них доживут до серии – вопрос, но предложенные в VisionS удовольствия очень заманчивы. У каждого пассажира имеется свой информационный дисплей. Два огромных 16-дюймовых монитора расположены на передней панели, а у пассажиров второго и третьего ряда расположены в спинке сидения впереди. Доступ к развлекательной системе автомобиля индивидуализирован,

точно и точно рассчитано. Подкупает общий принцип построения салона – каждому пассажиру VisionS уделено равное внимание. Включая водителя.

Ждем с нетерпением

ŠKODA VisionS – кладь новых, порой неожиданных технологий и конструктивных решений. Пассажиры имеют возможность пересылать друг другу информацию по мониторам – например, при совместной проработке маршрута, обсуждении каких-то его этапов. В будущем инженеры ŠKODA обещают разработать бесконтактную зарядку батарей автомобиля – через индукционную плиту на парковке. Доступ в автомобиль возможен через код на телефоне или смарт-часах. Предполагается общение автомобилей ŠKODA между собой – например, для предупреждения об опасности на дороге – ДТП, гололед и так далее. Впечатляет, хотя на первом большом кроссовере ŠKODA мы вряд ли все это увидим. Но разве ожидание встречи от того становится менее томительным?

Коллеги по стенду

Безусловно, ŠKODA Vision S стал главным шоу-стоппером бренда на Женевском автосалоне 2016 года. Однако концепту не пришлось скучать на стенде в одиночестве. Компанию ему составили заряженная ŠKODA Octavia RS 4x4, ŠKODA Rapid в исполнении ScoutLine и ŠKODA Octavia G-TEC с коробкой передач DSG.

Octavia RS 4x4 оснащается турбодизельным двигателем TDI объемом два литра мощностью 184 л.с. и роботизированной коробкой передач с двумя сцеплениями DSG. Это отличный вариант для тех, кто любит драйв и скорость, но в то же время ценит безопасность и уверенность в возможностях автомобиля. Но самое удивительное, что средний расход топлива у этого неординарного автомобиля – всего 4,9 л на 100 км пути. Octavia RS 4x4 будет предложена потребителям в кузовах лифтбэк и универсал.

ŠKODA Rapid ScoutLine – самая выразительная версия молодежного лифтбэка, которую характеризует внедорожный стайлинг, эффектные пластиковые молдинги, 16- или 17-дюймовые легкосплавные диски на выбор и другие элементы оформления.

Octavia Octavia G-TEC – самая экологичная и экономичная версия данной модели, которая может работать как на бензине, так и на природном газе. Отныне эта модель также доступна с современной КПП DSG.



1. Даже диски здесь не просто красивые: они проработаны с учетом аэродинамики, чтобы создавать как можно меньшее сопротивление воздушному потоку

2. В салоне VisionS шесть мониторов, два больших и четыре поменьше. Все они объединены в общую систему и могут использоваться для «сетевого» общения

у каждого пассажира есть доступ в Интернет. Такие дисплеи появятся в машинах ŠKODA в ближайшие годы, но они будут еще более прогрессивными – сейчас специалисты компании работают над системой голосового управления и распознавания жестов. Также у каждого пассажира имеется своя ниша для мобильного телефона Phone Box (наконец-то!), где телефон не только находится в безопасности, но и заряжается при помощи индукционной зарядки. Сам интерьер смотрится очень богато и нарядно, но опять же здесь нет увлечения футуризмом – все очень прагма-

Обратите внимание на глубокие выштамповки в дверях и твердую «линию плеч» – это серьезный и вызывающий автомобиль



ŠKODA Octavia G-TEC

ДРУГИМ ПУТЕМ

А

льтернативные источники энергии – один из главных трендов современного автомобилестроения. Кто-то делает ставку на электричество, кто-то считает более перспективным водородные двигатели. ŠKODA как высокотехнологичная компания, естественно, не остается в стороне, но предлагает свой собственный путь в повышении экологичности автомобилей. Он неновый: газ повсеместно используется в качестве альтернативы бензину и дизелю. Но чешская компа-

ния здесь категорична: если данную технологию предлагать для серийных автомобилей – значит, сначала ее надо довести до совершенства. Использование газовых установок, как правило, влечет ряд сложностей: дополнительные тяжелые элементы конструкции автомобиля, существенная потеря мощности двигателя и споры об общей безопасности всей системы были главными камнями преткновения. Но есть у метановых установок два весомых плюса: они без сомнения экологичнее классических ДВС-конструкций и

Мартин Герман, глава чешской газовой компании RWE и Любош Влчка, директор по продажам ŠKODA Чехия



GreenFuture – «зеленое будущее», экологическая стратегия ŠKODA. Уже сейчас в модельном ряду компании 37 авто имеют выбросы CO₂ ниже 100 г/км. Но лидируют, конечно, автомобили линейки G-TEC

1. Приборная панель «газовой» Octavia не отличается от обычной
2. Модель Octavia вне зависимости от типа топлива стала одной из самых продаваемых в семействе
3. Установка газовой системы на конвейере гарантирует долговечность службы всей системы, безопасность и ремонтпригодность



их экономичность существенно превосходит упомянутых конкурентов. Именно эти опорные истины стали ключевыми ориентирами для инженеров компании ŠKODA в работе над «газовым проектом», который был воплощен сразу в нескольких моделях. Технические гении чешского производителя смогли получить нужный эффект и практически полностью избавиться от недостатков. Главной задачей, которая стояла перед инженерами, стало улучшение экологических показателей силовой установки. Справились они с ней блестяще – им было на что опереться. ŠKODA Citigo была первой ласточкой, испытавшей на себе все прелести экологических разработок. Позже настала очередь Octavia и Octavia Combi. Оба автомобиля получили к своему названию приставку G-TEC.

Суть перемен

В составе силовой установки задействован известный многим турбодвигатель 1.4 TSI. Используя в качестве



Заправка автомобиля на сжатом природном газе предельно проста: лючок для заправки находится чуть ниже горловины бензобака

ŠKODA Octavia G-TEC	
Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбек 5/5
Длина/ширина/высота, мм	4659/1814/1461
База, мм	2680
Дорожный просвет, мм	140
Снаряженная масса, кг	1394
Объем топливного бака, л	50/97
Объем багажника, л	460
Тип привода	Передний
Трансмиссия	МКП/DSG, 7-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см³	1395
Макс. мощность, л.с. при об/мин	110 при 4800-6000
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	200 при 1500-3500
Макс. скорость, км/ч	195
Время разгона 0-100 км/ч, с	10,9
Расход топлива, л/100 км	4,4/ 5,3/6,8



Octavia G-TEC получила серийное воплощение и успешно прошла все испытания

топлива природный газ, он способен развивать мощность 110 л.с. – такую же, как на бензине. Естественно, Octavia G-TEC может использовать не только природный газ, но и бензин. Суммарный запас хода на двух видах топлива составляет 1330 км. Вряд ли достижение таких показателей было бы возможно без таких технических особенностей, как системы «старт-стоп» и рекуперации энергии торможения. Используя исключительно природный газ, Octavia G-TEC может проехать без дозаправки 410 км. Расход топлива составляет всего 5,4 м³ (3,5 кг) природного газа на 100 км. Максимальный крутящий момент не зависит от используемого типа топлива и со-

ставляет 200 Нм. Разгон до сотни занимает 10,9 секунды, а максимальная скорость составляет 195 км/ч.

Приоритеты

Два газовых баллона располагаются на специальной раме и прячутся под днищем багажного отделения. Они имеют общую максимальную емкость 97 литров

1330 КИЛОМЕТРОВ ОБЩЕГО ПРОБЕГА ДОСТУПНЫ ДЛЯ OCTAVIA G-TEC НА ДВУХ ВИДАХ ТОПЛИВА

или 15 кг сжатого природного газа, который хранится в них под давлением 200 бар. Заводом-изготовителем предусмотрено несколько уровней защиты, призванных предотвратить возгорание в случае ДТП. Примечательно, что объем багажного составляет 460 литров – неплохо для автомобиля с альтернативной топливной установкой. Но главной гордостью инженеров ŠKODA является экологическая составляющая. Выход CO₂ снижен на 23%, на 80% уменьшены выбросы окиси углерода и на столько же – выбросы оксида азота. ŠKODA удалось совместить потребительские позитивные качества с высокими технологиями – и это главная победа.

ŠKODA Fabia: прошлое и настоящее

ИГРА ДВУХ ПОКОЛЕНИЙ

Внешние изменения модели Fabia не прошли незамеченными. Все перемены в дизайне оказались весьма благосклонно приняты рынком



Каждый раз, когда производитель объявляет о выходе на рынок нового революционного поколения своего бестселлера, любители традиционных ценностей замирают в тревожном ожидании: а вдруг новое лучшее окажется врагом прежнего хорошего? Разберемся, что случилось с Fabia

История ŠKODA Fabia насчитывает не так много поколений: всего три. По сравнению с ближайшим собратом по концерну, VW Polo, с которым они, кстати, делят платформу, ŠKODA Fabia играет роль младшей сестры. Но какой шустрой! Модель дебютировала во Франкфурте в 1999 году, и с присущей молодости энергией сразу же отправилась в мировое рыночное турне. В итоге компактной ŠKODA Fabia удалось стать бестселлером в своем классе, как в частных, так и в корпоративных продажах. Всего в мире было продано более трех миллионов этих автомобилей. Украинские

автолюбители согласны со своими коллегами из других стран: Fabia у нас отлично прижилась и стала надежным спутником сотен тысяч украинских семей. А выход на локальный рынок нового, третьего поколения заставил многих взглянуть на Fabia другими глазами. Ведь такой мы ее еще не

**330 ЛИТРОВ В БАГАЖНИКЕ
ОСТАЛИСЬ
НЕИЗМЕННЫМ
КОЗЫРЕМ FABIA**



видели – красotka! Но так ли огромна функциональная, стилистическая и ездовая разница между предыдущей и нынешней генерацией?

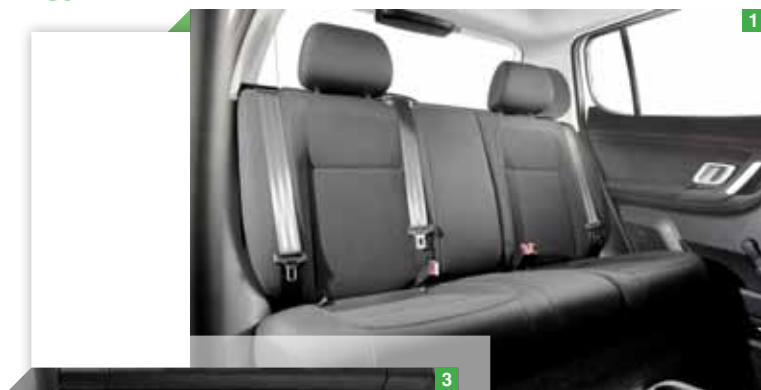
Экспрессия

ŠKODA Fabia в предыдущей, второй, версии выглядела очень гармонично, сдержано, узнаваемо, но... слишком спокойно. Она никогда не претендовала на первенство в конкурсах красоты. Зато ее наследница отбросила ложную скромность – экстерьером новое поколение пошло в концепт VisionD. Получилось ярко, даже немного агрессивно и намного динамичней, чем у всех предшественников. ŠKODA Fabia окончательно покинула ряды неприметных трудяг и перешла в класс городских модников.

Причем даже такие мелочи, как монохромный стальной логотип (раньше знаменитая летящая стрела была зеленой) оттеняют задорный характер автомобиля. Колесные диски ново-

Главное, чего лишилась Fabia предыдущего поколения – это неких округлостей во всех формах кузова. Предыдущая версия выглядела мягко, актуальная – стремительно





1 2



3



4



5

1,2,3. В предыдущем поколении Fabia отличалась простыми, но узнаваемыми решениями в интерьере: он был сдержанным
4,5. Стильные материалы и внимание к мелочам перекочевали в интерьер Fabia от старших моделей бренда и всего концерна

го дизайна, обилие хромированных вставок – все это впечатляет, заводит и вдохновляет.

Держаться своих

Но ведь прав и консервативный подход – в салоне автомобиля мы проводим гораздо больше времени, чем разглядывая его снаружи. Во многом

другом новая Fabia стала строже и визуально дороже: от материалов в отделке, имитирующих полированный алюминий до кнопок на аудиосистеме, которые даже нажимаются теперь с другим, более мягким усилием. И что, совсем без потерь? Ну, может быть просто какие-то вещи, к которым мы привыкли. Поменялась форма дверных ручек – предыдущие выглядели более самобытными. И еще в новом поколении ŠKODA Fabia лишилась... цвета в подсветке приборов. Мягкое зеленоватое свечение уступило место черно-белому исполнению – как у всех в «семье» Volkswagen.

Сила традиций

Но есть и такие вещи, от которых создатели новой ŠKODA Fabia решили не отказываться даже под давлением моды и инновационных трендов. Так, материалы обивки салона сохранили свою стойкость к загрязнениям и красивые цветовые сочетания. Маленький пластиковый держатель на лобовом стекле со стороны водителя по-прежнему позволяет надежно хранить парковочные талоны. Глубокая ниша под центральной консолью не позволит летать по салону ни одному телефону. А обогрев внешних зеркал тоже остался на самостоятельном переключателе, что намного удобнее, чем включать его вместе с обогревом заднего стекла! И самое главное, в чем инженеры сохранили верность себе – ŠKODA Fabia



6

осталась автомобилем, способным порадовать даже очень требовательного водителя. Шасси сохранило ту собранность, за которую хвалили Fabia любого поколения: в меру жесткое, устойчивое на высоких скоростях, готовое с достоинством встретить дороги любого качества – все ради за-

боты о комфорте и управляемости. Итак, можно ли назвать новую Fabia революционеркой? Скорее, ей подойдет звание новатора – когда весь накопленный годами опыт «выстреливает» в качественных улучшениях. А базис сохраняется неизменным. Вот это мы называем прорывом.

6,9. Центральная панель и вся «рабочая зона» водителя значительно преобразились. Новое поколение (фото внизу) стало более строгим
7,8. В багажном отделении ничего радикально не поменялось: спинки складываются в пропорции 40:60, объем достаточный



7



8

ГЛАВНАЯ СИЛЬНАЯ СТОРОНА МОДЕЛИ ВЫВЕРЕННАЯ ЭРГОНОМИКА И ЛАКОНИЧНОСТЬ



9

И

менно так можно интерпретировать слоган ŠKODA «Simply Clever» – «просто гениально». Все современные модели бренда укладываются в канву этого емкого словосочетания, но Rapid – особый случай. Это модель, которая вклинилась в междурядье – между Fabia и Octavia, хотя там казалось бы не так уж много места, сразу сразила своим нонконформизмом (в этом сегменте большинство автопроизводителей делают ставку на седаны, а Rapid – лифтбэк) и впечатлила демократичным прайсом. За вполне разумные

деньги потребитель получает не просто комфортный и практичный автомобиль, но и массу удовольствия и приятные бонусы, из которых складывается отношение к автомобилю – будь то скребок для снега под крышкой бензобака, двусторонний коврик в багажнике, контейнер для мусора в дверной карте или бокс для аварийного жилета под водительским креслом. Но теперь покупателей ŠKODA Rapid ждет еще одно нетривиальное решение – финансовое. В дилерской сети «Еврокар» действует новое предложение на этот автомобиль – Rapid можно приобрести по цене, эк-

В компании ŠKODA утверждают, что в автомобиле Rapid применено 19 «просто гениальных» решений. Наши водители по достоинству оценили все эти находки и успели полюбить этот неприхотивый, но элегантный и мегапрактичный автомобиль. А теперь официальный поставщик ŠKODA в Украине решил округлить счет и предложил свое, двадцатое, «просто гениальное» решение

РАЗУМНОЕ РЕШЕНИЕ



1. Приобретение опций в пакете «Ride» обеспечит покупателям выгоду, эквивалентную 785 долларам США
2. Сзади трем пассажирам будет немного тесновато в плечах, зато места для ног предостаточно
- 3, 4. 550 литров объема, огромный проем, удобный для погрузки даже самых габаритных вещей, крепежные сетки – это просто идеальный багажник



ŠKODA Rapid 1.2 TSI

Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбэк/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4483/1706/1461
База, мм	2602
Дорожный просвет, мм	150
Снаряженная масса, кг	1165
Объем топливного бака, л	55
Объем багажника, л	550-1490
Тип привода	Передний
Трансмиссия	МКП, 5-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см3	1197
Макс. мощность, л.с. при об/мин	90 при 4400
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	160 при 1400-3500
Макс. скорость, км/ч	186
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,3
Расход топлива, л/100 км	3,9 / 4,6 / 5,9

вивалентной 13 158 долларов США. Эта стартовая цена актуальна для версии ŠKODA Rapid Active с двигателем 1.2 TFSI мощностью 90 л.с. Комплектация включает в себя ESC+, пакет «плохие дороги», подушки безопасности водителя и переднего пассажира, ISOFIX (подготовка для крепления детского кресла на заднем сиденье), центральный замок, передние электростеклоподъемники, галогеновые передние фары, задние противотуманные фары, дневной свет DAY LIGHT, двухплоскостную регулировку сиденья водителя, радио BLUES, полноразмерное запасное колесо и многое другое. Вполне достойный набор, однако если вам он покажется недостаточным, пожалуйста: в рамках того же решения предлагается пакет «Ride». По цене, эквивалентной 870 долларов США, потребителю доступны кондиционер, электроуправляемые и обогреваемые наружные зеркала и бортовой компьютер MFA.





ŠKODA SUPERB: ДВАЖДЫ ГЕРОЙ

Более века назад, как только автомобиль стал доступен широкой публике, тут же возникли споры – а какая из этих «самоходных колясок» лучше. Так появились различные конкурсы и соревнования. Сегодня «Автомобиль года» выбирают во многих странах – в том числе и в Украине



Традиция определять лучшее авто появилась в США. Журнал Motor Trend провел первый такой конкурс в 1949 году – тогда «Автомобилем года в США» назвали новый Cadillac, ну а в этом году главный приз – «Золотой циркуль» – получили создатели VW Passat. В США есть еще два десятка почетных званий, в том числе «Самый неудачный» и «Наиболее угоняемый». С 1994 года на автошоу в Детройте вручаются призы победителям конкурса North American Car & Truck of The Year.

COTY

На автомобильном поприще европейцы обычно стараются ни в чем не уступать американцам. Поэтому в середине 50-х в Европе стали возникать национальные автомобильные конкурсы. А в 1963-м ведущие технические и автомобильные журналы из Италии, Испании, Нидерландов, Франции, Германии, Великобритании, Швеции учредили общеевропейский конкурс «Автомобиль года» для легковых авто -



Car of the Year (COTY). В этом году ŠKODA Superb стал одним из главных претендентов на победу в этом конкурсе.

AutoBest

Существует в Европе и альтернативный конкурс – AutoBest. Он был организован автомобильными журналами развивающихся европейских стран в 2000 году в Румынии. Первоначально в нем участвовали ведущие автомобильные журналисты из 9 стран

Титул «Автомобиль года в Украине» Superb получает уже во второй раз – с перерывом в семь лет. В этом году «на финишной прямой» он с огромным отрывом обошел таких серьезных соперников, как VW Passat и новый Hyundai Tucson



Безусловно, Superb очень хорош собой. Однако это не конкурс красоты – чтобы одержать победу, нужны лучшие показатели во всех параметрах – в том числе и в комфорте для пассажиров



Генеральный директор
ООО «Еврокар» Марина
Яковлева с заслуженным
трофеем

Восточной Европы, Кипра, Мальты и Турции. Сегодня в этом списке 26 стран, в том числе и Украина.

WCOTY

Ярким примером глобализации стало появление в 2004 году межконтинентального конкурса «Мировой автомобиль года» (World Car of the Year), в котором принимают участие 73 журналиста из 23 стран мира. В 2016 году жюри конкурса выбрало 10 финалистов

в номинации «Всемирный автомобиль года», а также «пятерку» лучших в четырех дополнительных категориях. Один из претендентов на победу в конкурсе в нынешнем году – опять же ŠKODA Superb.

«Автомобиль года» в Украине

В Украине же ŠKODA Superb уже получил свой заслуженный титул – опередив даже ближайших преследователей с огромным отрывом Superb стал победителем конкурса «Автомобиль года в Украине 2016».

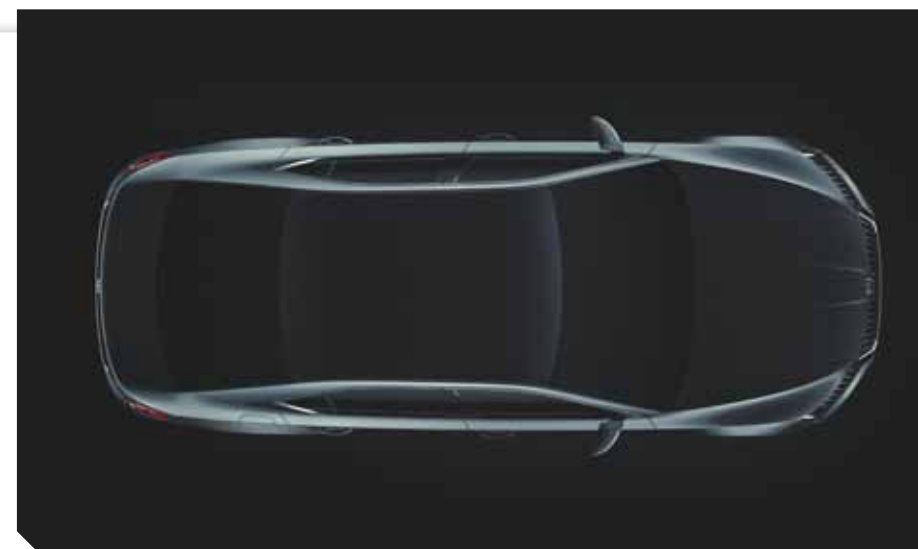
«Мы верили в победу Superb и рады, что украинцы по-достоинству оценили новый флагман ŠKODA. Можно с уверенностью сказать, что новая модель демонстрирует амбиции ŠKODA в развитии модельного ряда и вектор дальнейшего развития бренда в целом. Для меня лично главная ценность Superb – в его гармонии, которая

сочетает в себе элегантность, аутентичность, качество, инновационные технические решения, комфорт и удовольствие от вождения, которое Superb дарит своим владельцам» – отмечает Марина Яковлева, генеральный директор ООО «Еврокар».

ŠKODA Superb получает титул «Автомобиль года в Украине» не впервые. Конкурс проводится в Украине под эгидой еженедельника «Автоцентр» с 2009 года. Автомобили ŠKODA являются постоянными участниками конкурса и принесли марке немало заслуженных наград. На счету ŠKODA – три глав-

ных титула «Автомобиль года». В 2014 году победу одержала ŠKODA Octavia, а флагман компании, ŠKODA Superb, удостоился этого престижного титула дважды – в 2009-м и в нынешнем, 2016 году. В этом году количество про-

голосовавших за лучшие автомобили страны стало рекордным – почти 70



Это даже не автомобиль.
Это настоящее
произведение искусства!



тысяч человек! В состав профессионального жюри вошли 23 журналиста, пишущих на автомобильную тематику. За звание лучшего автомобиля, кроссовера и лидеров в своих классах сражались 45 новых легковых автомобилей, которые впервые представлены украинской публике в течение 2015 года. Третье поколение ŠKODA Superb появилось на мировых рынках в середине июня прошлого года, а в Украине продажи модели стартовали в октябре. На счету новинки уже есть

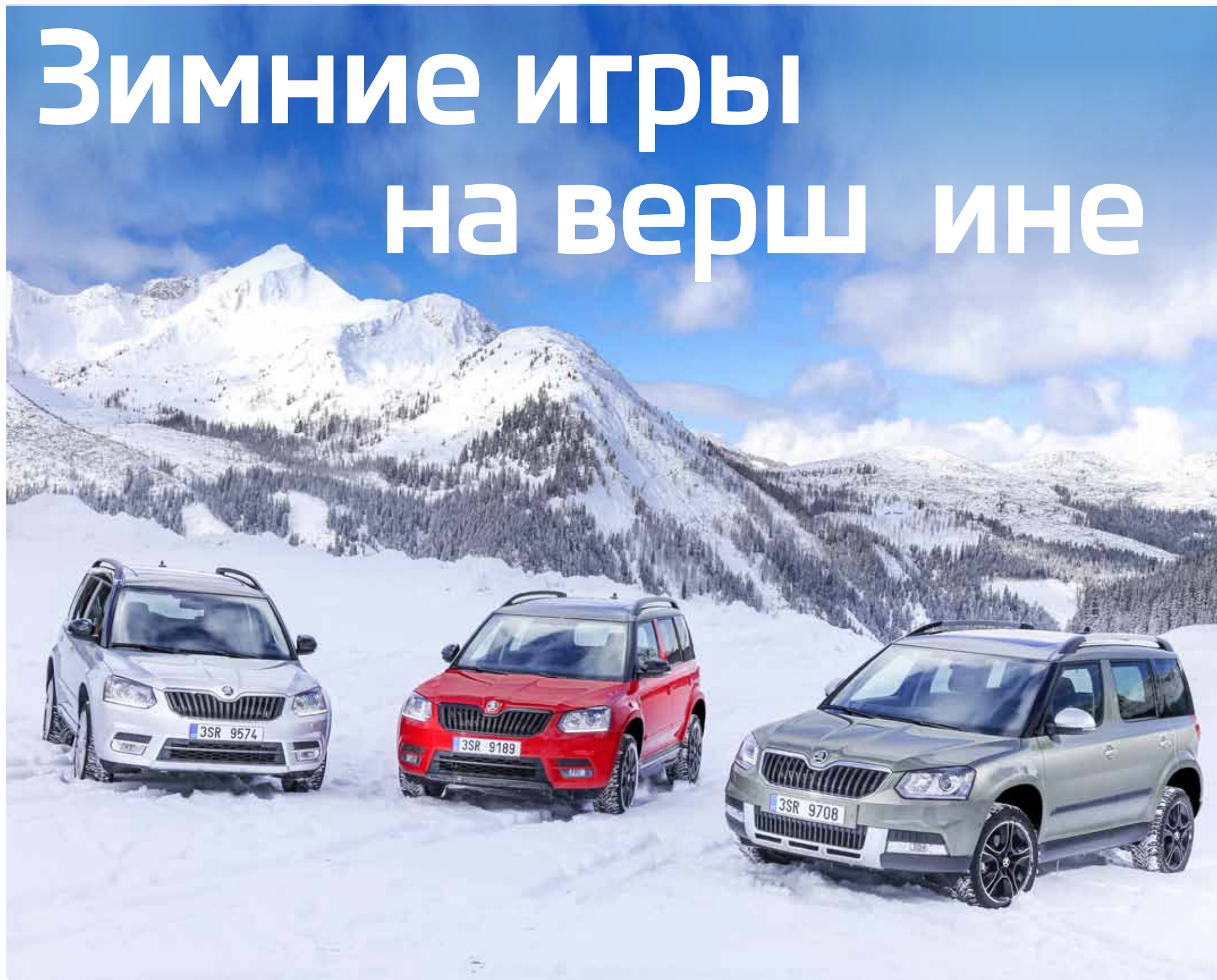
несколько международных наград. Так, в сентябре прошлого года модель была названа «Лучшей из лучших» премии Automotive Brand Contest 2015 в категории «Экстерьер», а британский журнал What Car? присудил Superb Combi титул «Лучший универсал» 2016 года. ŠKODA Superb нового поколения пользуется огромным успехом у покупателей во всем мире. По состоянию на январь нынешнего года мировые продажи Superb выросли на 62,3%, а в Западной Европе – на 104,5%.

Мнение профессионалов



Как правило, члены Журналистского жюри к моменту проведения конкурса хорошо знакомы с главными претендентами. Но выбор сделать порой проблематично – слишком много критериев, а все автомобили-финалисты безусловно хороши. Поэтому после формирования десятки лучших из лучших эти автомобили встречаются уже в реальном противостоянии – на киевском автодроме «Чайка». В этом году в финальном тестировании приняли участие 27 ведущих автомобильных журналистов Украины. Трек встретил испытателей неожиданным снегом, но профессионалов это не смутило – напротив, такая погода дала больше возможностей изучить реальные способности всех автомобилей в самых разных условиях. Superb на заснеженной трассе не подкачал и продемонстрировал свои лучшие качества – так что и Журналистское жюри в итоге отдало предпочтение именно ему.

Зимние игры на вершине



Кому безснежная городская зима в радость, а кому, напротив, за счастье избороздить сотню-другую километров заснеженных горных дорог. Как, например, участникам специальных испытаний 4x4 Winter Discovery, которые устроила компания ŠKODA для своей полноприводной линейки

Австрийский город Зальцбург – туристическая жемчужина Альп, горный отдых во всем его разнообразии – от пешеходного туризма до горнолыжных трасс любой сложности. Да и автомобильные дороги тут под стать природе и по вкусу искателям приключений: извилистые, узкие, настоящие коварные серпантины, открывающие за каждым поворотом новые красоты. Зимой местные пейзажи бесподобно живописны, так что локация для ŠKODA 4x4 Winter Discovery была выбрана безошибочно: сложно, снежно и красиво.

Контроль и равновесие

В испытаниях приняли участие полноприводные представители модельного ряда ŠKODA: известный кроссовер Yeti, а также полноприводные версии лифтбека Octavia и представительского Superb. Несмотря на то, что чешский бренд не претендует на внедорожные лавры, статистика продаж говорит сама за себя: в 2015 году более 17% всех проданных ŠKODA оказались полноприводными. Это стало результатом планомерного развития сегмента 4x4 внутри бренда: с 2008 года инженеры упорно трудились над его расширением. И в итоге систему полного привода получили самые ходовые модели марки – а вскоре это представительство еще укрепится с помощью новых разработок.

Главной технологической новинкой 2015 года, которая уже внедрена в популярных моделях бренда, стал обновленный алгоритм работы электронно-управляемой многодисковой муфты. Управляющий блок постоянно анализирует данные о сцеплении каждого колеса с дорожным полотном, преобразуя распределение крутящего момента между осями и обеспечивая точный контроль над поведением автомобиля.

Под таким неусыпным надзором вероятность пробуксовок (а вместе с ними – и потери мощности) становится практически нулевой. Ставшие уже традиционным оборудованием для чешской марки системы ABS, ESC и EDL стоят на страже стабильного и безопасного управления.

А где же еще найти тому подтверждение, как не на заснеженном полигоне высоко в горах – чтобы потом быть уверенным в своем автомобиле даже в самых непредсказуемых условиях? Горы без боя покорились полноприводным ŠKODA Superb, Octavia и Yeti: вне зависимости от класса и статуса, все модели с шильдиком 4x4 готовы к испытаниям. Более того – после всех доработок обновленная система полного привода позволяет более эффективно перемещать прицепы и другие тяжелые грузы. Даже на серьезных подъемах! А это качество неоценимо для водителей ŠKODA-любителей путешествий и активного отдыха.

Сюрпризы для водителей

Несмотря на отсутствие каких-либо изменений в Правилах дорожного движения, водителей ожидает целый ряд «сюрпризов», разобраться с которыми под силу далеко не всем



В закон «О национальной полиции» причины для остановки транспорта перекочевали из закона «О милиции» почти без изменений

Как известно, милицию в Украине одели в новую форму и переименовали в полицию, разбавив свежими кадрами. Начинание прекрасное, если не принимать во внимание, что практически все гаишники остались в системе, но... Из-за весьма символической подготовки

большинство полицейских не имеют ни малейшего представления ни о Законе «О национальной полиции», ни о Правилах дорожного движения. А в результате водителей безосновательно останавливают, требуют от них то, что не предусмотрено законодательством, а в случае отказа выполнить незаконные

Новые полицейские выглядят прекрасно. Осталось только дожидаться, пока они наберутся опыта

требования нередко угрожают оружием, предварительно пополнив багаж своих знаний просмотром боевиков.

Останавливаться не обязательно, но...

В то же время, из-за возникшей неразберихи в законодательстве, формально водители вообще не обязаны останавливаться по требованию полицейских. Ведь в Правилах сказано, что «по требованию работника милиции водитель должен остановиться...», предъявить документы и т.д. А вот про работников полиции в ПДД не сказано ни слова. Но в полиции компенсируют данную нестыковку, угрожая водителям оружием. То есть совершают уголовное преступление, предусмотренное ст. 129 УК (угроза убийством, совершенное членом организованной группы), за что предусмотрено лишение свободы на срок от трех до пяти лет. Не лишним будет напомнить, что служащие полиции имеют право применять оружие только: для защиты от нападения; для освобождения заложников; для задержания преступника, застигнутого во время совершения тяжкого преступления, который пытается убежать; для задержания лиц, которые оказывают вооруженное сопротивление или угрожают оружием; а также для задержания транспортного средства путем его повреждения, если его водитель своими действиями создает угрозу жизни и здоровью окружающих.

Что же касается причин остановки, то они сохранились практически без из-



В АДМИНКОДЕКСЕ ОСТАЛИСЬ ТОЛЬКО МИНИМАЛЬНЫЕ ШТРАФЫ, «ВИЛОК» БОЛЬШЕ НЕТ

менений. Прежде всего, это нарушение ПДД, наличие явных признаков неисправности транспортного средства и нахождение автомобиля в розыске. В то же время, из перечня таких причин сейчас исчезли любимые гаишниками «операции, отработки и оперативные планы».

«Письма счастья»

Вот уже полгода, как в Украине официально возрождены из небытия «письма счастья», в придачу к которым введены так называемые «штрафные баллы», а также «особый» порядок уплаты штрафов за нарушения Правил, зафиксированные в автоматиче-

ском режиме. В то же время, как это ни странно, полиция пока не использует данную возможность для пополнения бюджета. Объясняют это «неготовностью», которая заключается в отсутствии необходимого количества камер. А на приобретение новых, как всегда, нет средств.

Почему не используют те камеры, которые были приобретены несколько лет назад, и которые в свое время успешно работали в данной сфере, остается только догадываться. Официально прокомментировать сложившуюся ситуацию в полиции отказываются, обосновывая это тем, что «Кабмин до сих пор не разработал порядок использования и функционирования камер фото- и видеотекстовой фиксации». В то же время, в связи с возрождением «писем счастья», в Админкодексе отменив от имевшихся «вилок» и оставили минимальный размер ранее предусмотренных штрафов. Правда, данное нововведение касается только штрафов за нарушение ПДД.

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

А ЕСЛИ ПЕРЕБРАЛ?

Допустимо ли, скажем, на 1000 км увеличивать межсервисный интервал, ведь даже на фирменных СТО допускают перепробег до 500 км, а там-то уж точно все перестраховываются? Может ли машина нормально работать с более длинными перерывами между обслуживаниями?

Сергей М., по e-mail

Этот вопрос интересует многих автовладельцев на фоне роста цен. И на него есть два ответа в зависимости от того, собираетесь ли вы сохранять гарантию. Если да, то первый ответ — ТО, как и замену масла, необходимо производить в срок и в соответствии с регламентом. Перепробег недопустим, если он больше, чем указано в сервисной документации производителя. А если автомобиль не на гарантии, то возможен незначительный перепробег выше установленного. Конечно, такой обход правил жизни двигателю не прибавит. Но могу сказать точно: моторное масло — это не молоко, оно не скисает в день, указанный на упаковке, его свойства ухудшаются постепенно, и реальное время «износа» масла зависит от большого количества факторов: стиля езды, нагрузок, качества топлива, изношенности двигателя. Поэтому решайте, соизмеряя риски с известной вам информацией.

ЭТО ТЕОРЕТИЧЕСКИ

Могут ли забрать машину на штрафплощадку, если у меня нет страхового полиса? Речь идет о гражданской ответственности.

Михаил Первенюк, Одесса

Статья 265-2 Админкодекса, которая регламентирует временное задержание транспортных средств, предусматривает данную санкцию и в случае нарушений, связанных с отсутствием у водителя необходимых документов, в число которых входит и полис «автогражданки». В то же время данной статьей предусмотрено, что транспортное средство

СПЕЦИАЛИСТ В КУРСЕ

Я слышал, что оформлять Европротокол все равно не стоит самостоятельно, поскольку цены на услуги очень подвижны, и невозможно понять реальной стоимости повреждений. Но можно ли доверять аварийному комиссару, ведь он тоже не знает всех прайсов?

Антон Пилипчук, Киев

В этом вопросе вы можете полностью доверять аварийному комиссару. Исходя из того, что в среднем покраска одной детали стоит 2500–3000 грн., можно примерно посчитать размер ущерба. Если у вас повреждено только лакокрасочное покрытие (только покраска), без трещин и деформаций, то, зная лимит выплаты по Европротоколу (25 000 грн.), вы всегда сможете примерно определить размер убытка. Если у вас только царапины, можете спокойно оформлять Европротокол. Если же есть серьезные вмятины, разрывы металла и повреждены больше одной детали кузова, не рискуйте, вызывайте полицию и оформляйте ДТП через компетентные органы. Так надежнее.

ВСЕ В ИСПАРИНЕ

У меня в машине с каждым днем все больше и больше потеют стекла изнутри. Уже на СТО проверили испаритель кондиционера на предмет конденсата — ничего! Что это может быть, просто ума не приложу?!

Андрей Липатников, Черкассы

Проверьте, в первую очередь, насколько влажные коврики в салоне. Бывает, что снег наносится в салон, его остатки тают, вода накапливается, а испариться незаметно ей уже сложно. И когда вы включаете печку, испарение становится интенсивным. Зимой с открытыми окнами не ездят, вот влага и конденсируется на холодных стеклах. Стоит проверить также, не протекает ли радиатор печки (такое тоже бывает). Словом, при обнаружении влаги причину необходимо устранить, а коврики и пол салона высушить. Кроме того, проверьте, насколько засорен фильтр салона и работает ли заслонка рециркуляции воздуха. Случается, что заслонка не переключается в положение забора воздуха снаружи автомобиля, печка работает в режиме рециркуляции воздуха внутри. А такой режим тоже не уменьшает количество испарений в салоне и, как следствие, не убирает конденсат на стеклах.

задерживается путем блокирования либо доставляется на штрафплощадку в случае, если размещение задержанного транспортного средства существенно препятствует дорожному движению. То есть если автомобиль остановлен на остановке или полосе, предназначенной для движения маршрутного транспорта, на пешеходном переходе, на перекрестке, на трамвайных путях и на подобных важных местах. В подобных случаях формально машину можно забрать на штрафплощадку, но виноват здесь будет только сам водитель. Кстати, раньше большинство инспекторов не особо задавались вопросом, препятствует остановленный транспорт движению или нет. Поэтому минувшим летом данную статью дополнили абзацем, уточняющим, что, в случае, если задержанное транспортное средство существенно не препятствует дорожному движению, доставлять его на штрафплощадку нельзя.

ДОРОГИ – НАША БОЛЬ

Можно ли считать страховым случаем повреждения подвески, которые возникли вследствие того, что машина на скорости влетела в яму на трассе (дело было в Ровненской области)?

Алексей Пилипенко, Житомир

В данной ситуации вы можете заявить о страховом случае, если помимо подвески на вашем автомобиле есть другие повреждения. В добросовестной страховой компании случившееся признают как страховое событие и выплатят возмещение. В любом случае успех выплаты зависит от страховой компании, где застрахован ваш автомобиль, и ее клиентоориентированности.

СКОЛЬКО ОН СТОИТ?

Рассматриваю варианты страхования своего 8-летнего автомобиля, и разные страховые мне присылают разные расчетные стоимости! Не скрывается ли за этим желание СК пожить?

Кристина М., по e-mail

Рыночная стоимость автомобиля напрямую привязана к валюте и с учетом постоянных скачков курса может часто меняться. Также страховые компании при определении стоимости автомобиля ориентируются на так называемый бюллетень автотовароведа и сайты продажи автомобилей. Но в любом источнике каждая машина имеет свой диапазон стоимости, в зависимости от пробега, типа топлива, объема двигателя, КПП. Поэтому разные СК могут выдавать вам различные стоимости. Если вы хотите понять, сколько же стоит ваша машина, зайдите на сайт, выберите марку, модель и год выпуска автомобилей, аналогичных вашему, и, учтя все эти факторы, сможете примерно оценить ваше транспортное средство.

РЕЗАТЬ ИЛИ НЕТ?

Пользуюсь своими зимними шинами уже третий сезон, но услышал от шиномонтажника, что протектор можно «нарезать» для большей глубины. Я думал, что такая практика осталась в далеком прошлом, неужели кто-то еще пользуется такими способами?

Кирилл Порицкий, Киев

Действительно, существует техническая возможность восстановления протектора шины, так называемая наварка протектора. Но она применяется в основном только для промышленных и грузовых шин. В таком случае на каркас шины наплавляется слой резиновой смеси, на котором отпечатывают рисунок протектора. Но в сегменте легковых шин данная технология применяется очень редко: скоростные индексы очень высокие, и есть риск расслоения шины. Если же говорить о «нарезке» легковых шин, то мы не рекомендуем прибегать к этой процедуре. Дело в том, что протектор шины — это своего рода «слоеный пирог»: он состоит из нескольких типов резиновой смеси. Срезая внешний слой канавок протектора, вы открываете внутренние слои, которые для этого не предназначены, и тем самым повышаете риски повреждения шины. Проще говоря, такая процедура принесет вашей шине больше повреждений, чем реальной пользы.

ТЯНЕТ НА СТОРОНУ

Машину после скорости 120 км/ч постоянно уводит вправо. Проверили развал-схождение — в норме. Поменяли местами колеса — не помогло. Два СТО не смогли дать ответ. Что же происходит?

Сергей Киреев, Киев

В таких спорных случаях причин бывает несколько. В частности, возможен износ или механическое повреждение элементов подвески. Необходимо обратить внимание на параметры остальных углов, к примеру «кастер». Из-за его смещения автомобиль будет уводить. Причиной может стать как износ сайлентблоков подвески, изменение геометрии подвески (искривление рычага, балки, к которой крепится рычаг, искривление амортизатора). А возможны и ослабленные резьбовые соединения указанных элементов ходовой, что еще опасней. Но этого не могли не заметить на СТО — особенно в момент регулировки углов установки колес. Посетите третье СТО, желательно уровнем повыше, чем первые два.

КТО МЕНЯ ПОКРАСИТ?

Столкнулся с тем, что на машине, которой всего два года, в районе передних крыльев мелкие сколы краски, как будто от камней. Машина застрахована по КАСКО, но в страховой мне сказали, что это заводской дефект и я должен обратиться в салон по гарантии. Как мне быть?

Иван Мельник, Сумы

Действительно, в страховой компании ситуацию оценили верно. Случается, что такой заводской дефект иногда встречается даже на новых автомобилях: когда не соблюдена технология покраски, покрытие начинает лущиться само собой. В вашем случае нужно обратиться в салон, где вы покупали автомобиль, с претензией. Они обязаны перекрасить вам дефектные детали по гарантии. Если же сколы возникли в результате попадания камней и тем самым нанесли описанный ущерб, то страховая компания согласно условиям договора не может вам отказать в выплате возмещения. Чтобы доказать это, вы можете прибегнуть к услугам независимого эксперта и потом через суд добиться выплаты возмещения. Но определить природу повреждений в таком случае достаточно непросто.

ДИСК ЕЩЕ ПОСЛУЖИТ

У меня обычные металлические диски (не легкосплавные), и на шиномонтаже мне второй раз советуют их менять. Но с ними все в порядке по меньшей мере визуально — не было ни аварий, ни повреждений. Для чего же мне тогда менять диски? Машине шестой год.

Алина Сумченко, Киевская обл.

Штампованные стальные диски больше подвержены деформации, чем легкосплавные. Поэтому их обычно прокатывают во время шиномонтажа. Можно сказать, что с каждой прокаткой или рихтовкой диск становится чуть менее прочным. Поэтому через несколько лет интенсивной эксплуатации действительно приходится их заменять. Кроме того, такие диски больше подвержены коррозии, что тоже может сократить срок их эксплуатации. Но не спешите менять диски через пять лет службы. Важными показателями в данном случае являются наличие/отсутствие биений и дисбаланса диска. Если с геометрией диска все в порядке, на нем нет коррозии и видимых повреждений, то он вполне еще может служить на вашем авто.



Игра со светом

Помните выражение «представить в лучшем свете»? Именно так подает ŠKODA свой Superb, но только не в переносном смысле, а самом что ни на есть прямом: свет в этом автомобиле заслуживает отдельного рассказа

Функция Smart Light Assist обеспечивает оптимальное освещение во всех дорожных ситуациях, а значит делает вашу поездку максимально безопасной

В Superb освещение возведено в разряд искусства – так, что водителю в машине находиться ночью так же комфортно и уютно, как и днем. Во-первых, благодаря инновационному освещению салона – открытие двери активирует режим при-

ветствия, мягкий свет хорошо выделяет дверные ручки, сидения, места для ног пассажиров. После запуска двигателя свет переключается режим вождения, и именно благодаря ему в салоне возникает уникальная атмосфера – тонкая диодная подсветка изысканна и в то же

время практична, ее свет не раздражает и создает ощущение особого уюта. Интенсивность и цвет подсветки каждый водитель может выбрать для себя. Если вам надо на какое-то время покинуть салон – тоже не беда, в багажнике Superb притаился стильный фонарик – простое, но очень удачное решение. Но, конечно, главное – это фары головного света. Superb доступен с адаптивной системой освещения AFS и с биксеноновыми фарами и светодиодными ходовыми огнями. Система AFS освещает дорогу в зависимости от окружающих условий. Существует три режима – «город», «проездовые дороги» и «автострада». Первый активируется при скорости 15–50 км/час, в нем фары имеют световой пучок шире и короче, чем на автомагистралях – для лучшего освещения тротуаров и пешеходных переходов. Второй режим основной, он активирован при скорости от 0 до 15 км/час и в режиме 50–90 км/час. А вот при увеличении скорости свыше 90 км/час включается режим «магистраль»: фары так меняют свое положение, чтобы световой луч был максимально дальним, но при этом левая фара не слепила встречных водителей. Еще одной функцией AFS является подствечивание поворотов противотуманками при скорости до 40 км/час. Но верх инновационности освещения ŠKODA – опциональная система Smart Light Assist. Многофункциональная камера отслеживает свет встречных авто, и в этих областях фары Superb автоматически затемняются, сохраняя световой поток на остальных участках интенсивным.



Приложение ŠKODA JIS включает более 150 смайликов и эмоциональных картинок на любые темы

Эмоционально

Свершилось: в Великобритании впервые в истории «Словом года 2015» был признан смайлик «Слезы радости». ŠKODA идет в ногу со временем: учитывая популярность смайликов и картинок в неформальном общении во всяческих мессенджерах, компания предлагает приложение ŠKODA JIS – собственный набор смайликов и эмоциональных рисунков, при помощи которых пользователи могут создавать даже особые поздравительные открытки к различным праздникам. «Картинка стоит тысячи слов» – утверждает Стефан Бюшер, директор по маркетингу компании ŠKODA, «а набор инструментов ŠKODA JIS поможет сделать вашу электронную переписку по-настоящему эмоциональной и привлекательной». Иконки и смайлики ŠKODA JIS доступны в качестве приложения для открытого скачивания для устройств Android и iOS.



SMART LIGHT

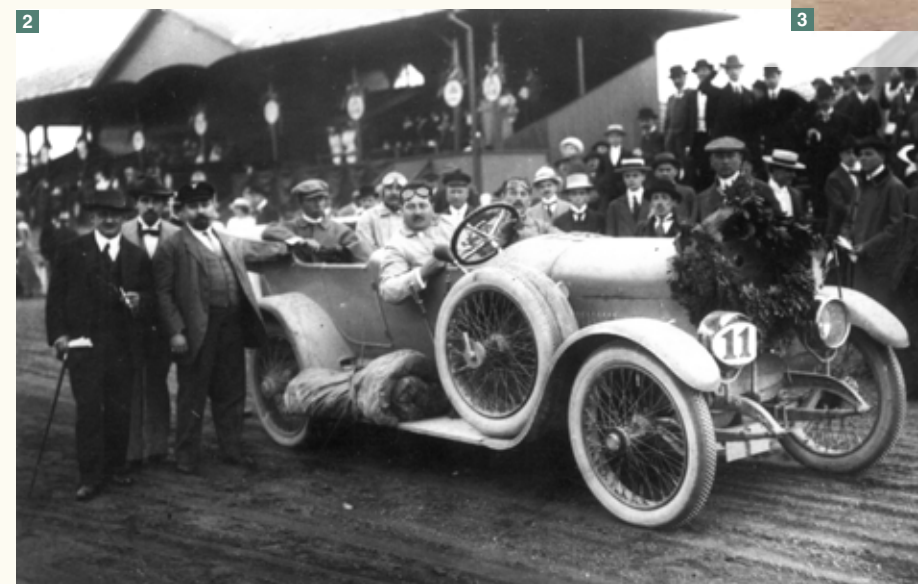
**НЕ ПЕРЕКЛЮЧАЕТ
АВТОМАТИЧЕСКИ ДАЛЬНИЙ СВЕТ
НА БЛИЖНИЙ - АССИСТЕНТ ЛИШЬ
ЗАТЕМНЯЕТ ВЫБРАННЫЕ УЧАСТКИ**

ЧЕРЕЗ ТЕРНИИ к звездам

Первая декада XX века стала важным этапом в становлении компании Laurin & Klement и завоевании ею устойчивой репутации надежного и популярного бренда. И даже в трудные годы военного лихолетья производство не останавливалось, а с наступлением мира Laurin & Klement добилась новых успехов



Молодой гонщик граф Александр Коловрат в начале своей блистательной карьеры: гонки в Боснии, 1908 г.



1. Граф Коловрат и его младший брат Генрих в качестве штурмана
2. Коловрат занимал лидирующие позиции в Альпийском ралли с первых дней проведения соревнований. В 1912, 1913 и 1914 гг. он пересекал финишную черту без каких-либо штрафных баллов
3. В годы Первой мировой войны компания обеспечивала армию снарядами, транспортом и специальными приспособлениями — например, моторизованными устройствами для прокладки кабелей и проволочных заграждений

К середине 1914 года компания предлагала покупателям широкий модельный ряд легковых и коммерческих моделей, способных удовлетворить потребности даже самых требовательных клиентов. По своим потребительским качествам продукция Laurin & Klement находилась на высоком уровне, ничем не уступая лучшим мировым образцам. Большинство легковых автомобилей марки оснащалось моторами с термосифонным охлаждением, имело магнетоэлектрическое зажигание фирм Bosch или Eisemann, карданный привод задних колес, ацетиленовые фары и прочие элементы конструкции, позволяющие наравне конкурировать со многими именитыми европейскими

и американскими брендами. Покупатели могли приобрести по своему усмотрению как готовый автомобиль, так и ходовое шасси. В последнем случае клиент мог самостоятельно обратиться к услугам многочисленных специализированных кузовных ателье, предлагавших индивидуальный дизайн кузова на любой вкус и кошелек.

Граф Коловрат и компания

Автомобили завода в Млада-Болеславе пользовались стойким спросом у покупателей во всем мире. Салоны по продаже автомобилей Laurin & Klement можно было найти в Киеве и Лондоне, Саратове и Симферополе, Баку и Рио-де-Жанейро, Варшаве и Санкт-Петербурге. Поклонники у марки были в Австралии и Новой Зеландии, Мексике и Японии. Коммерческому успеху марки из Богемии во многом способствовала не только рекламная кампания, но и многочисленные спортивные достижения. Например, в сентябре 1911 года восемь автомобилей Laurin & Klement приняли участие в знаменитом автопробеге из Санкт-Петербурга в Севастополь протяженностью 2400 км. Причем шесть экипажей (Вондрих, Винкле, Деринг, Донье, Иеронимус и Коловрат) благополучно добрались до финиша, за что были отмечены призами, которые вручал лично Николай II. Интересно, что на следующий день несколько гонщиков, в том числе

Последствия
сильного пожара,
произошедшего
в июне 1924 года



граф Коловрат, отправились на Кавказ для участия в очередных соревнованиях. И вновь марке Laurin & Klement сопутствовала удача – Александр Коловрат прибыл к финишу двухдневной 400-километровой гонки первым, а еще два экипажа заняли третье и пятое места. Неудивительно, что после таких достижений Российская империя стала крупнейшим рынком для компании – на ее долю приходилась треть всех продаж марки. До начала Первой мировой войны гонщики на автомобилях L&K отметились практически во всех серьезных автомобильных соревнованиях в Европе, включая знаменитую гонку Тарга Флорио на Сицилии. И сколько было бы еще наград, если бы не трагическая

смерть австрийского эрцгерцога Франца Фердинанда и его жены Софии, ставших жертвами боснийского студента Гаврила Принципа. Убийство, совершенное им 18 июня 1914 года в Сараево, послужило началом одной из самых страшных мировых войн, жертвами которой стали десятки миллионов людей.

Война и мир

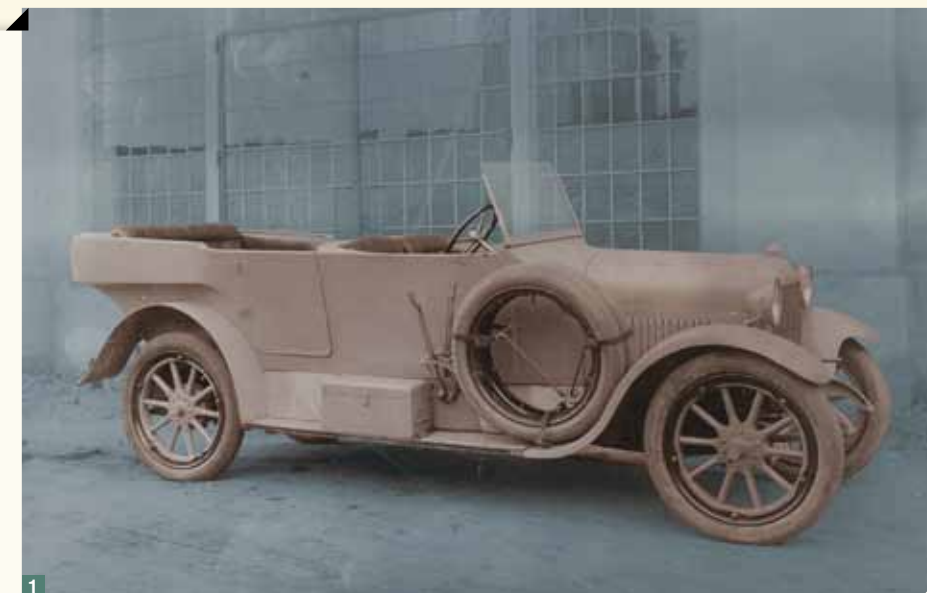
Подготовка к войне не могла не затронуть такое серьезное производство, как Laurin & Klement. Выпуск автомобилей был остановлен. Вацлав Клемент срочно отправился в Вену, откуда вернулся с важным государственным заказом на поставку для нужд австро-венгерской армии снарядов для 80- и 100-мил-

лиметровых пушек. Это помогло не только сохранить работоспособность предприятия, но и вернуть большинство мобилизованных рабочих на предприятие. Кроме того, наличие военного заказа позволило закупить новые, более эффективные станки и оборудование, расширить производственные площади с 28 000 м² в 1914 году до 31 000 м² в 1917-м, а также увеличить количество рабочих мест. Через некоторое время компании удалось возобновить производство автомобилей, в первую очередь ориентированных на армию. Компания выпускала большое количество медицинских машин, грузовиков и тягачей. Одновременно с этим Клемент начал тотальную реорганизацию предприятия,

которая охватила не только производственные, но и смежные подразделения. Под его руководством была налажена система снабжения компании всем необходимым – от сырья до продуктов питания и спецодежды. Чем ближе было окончание войны, тем больше усилий предпринимал Клемент и его команда для обретения полной финансовой независимости. В последние годы войны в конструкторском бюро завода возобновили работы по созданию нового семейства высокооборотистых двигателей.

Новая страна, новые реалии

Одним из результатов кровопролитной войны стал распад Австро-Венгерской империи, а 28 ноября 1918 года на карте мира появилось новое независимое государство – Чехословакия. В декабре того же года из эмиграции вернулся Томаш Масарик, чтобы возглавить руководство новопровозглашенной республики. На железнодорожном вокзале в Праге его ожидала не только многотысячная армия сторонников, но и новенький автомобиль марки Laurin & Klement, который надолго стал его президентским экипажем. Страна праздновала независимость... Но когда праздничную эйфорию сменили суровые будни, оказалось, что послевоенный передел карты Европы вызвал ряд серьезных социальных потрясений. В результате этого спрос на продукцию Laurin & Klement



значительно сократился. Компания потеряла многие важные рынки, включая Россию и Австрию, да и конкуренция существенно возросла. Ситуацию необходимо было срочно менять, а для этого требовалось предложить покупателям нечто особенное. В январе 1921 года правительство молодой республики отменило ограничения на продажу топлива частным лицам, а еще несколько месяцев спустя и другие ограничения для владельцев авто. В 1922 году на открытии первого послевоенного автошоу в Праге в своей речи президент Масарик выразил надежду, что отечественные производители смогут создать автомобиль, достойный жителей Чехословакии.

1. L&K Sm с кузовом фазтон. В 1920–21 гг. было изготовлено всего три экземпляра
2. Модель L&K 200 стала дальнейшим шагом в развитии семейства S. Производство новинки стартовало в октябре 1921 года
3. Первоначально этот L&K MF имел кузов лимузин, но затем его ждала судьба пожарной машины. Модели семейства MF выпускались с 1917 по 1923 гг.



Журналисты тут же подхватили эту идею, назвав 1923 год годом народного автомобиля. Ответ автомобильных фирм не заставил себя долго ждать. Так, Praga представила компактную модель Alfa с 18-сильным 4-цилиндровым мотором объемом 1,3 литра. В компании Tatra талантливый Ганс Ледвинка презентовал оригинальную модель Tatra 11 с трубчатой рамой и 12-сильным двухцилиндровым оппозитным мотором воздушного охлаждения. Не сидели сложа руки и в конструкторском бюро в Млада-Болеславе. В 1922 году начались тестовые испытания новой модели Laurin & Klement, получившей индекс 100 (7/20 HP). Автомобиль имел классическую рамную конструкцию и четырехцилиндровый 25-сильный мотор объемом 1,8 литра. Он позволял разгонять 4,2-метровую машину до 80 км/ч. К задним колесам крутящий момент передавался через 4-ступенчатую механическую коробку передач. Для новинки предлагалось несколько фирменных кузовов. Среди них была достаточно оригинальная конструкция-трансформер. В зависимости от потребностей владельца заднюю часть кузова можно было менять с грузовой на пассажирскую и наоборот. Например, в рабочие дни автомобиль представлял собой пикап с деревянной платформой для перевозки грузов, а в выходные машина превращалась в полноценный семейный фазтон с кожаным диваном для задних пассажиров. Новое семейство Laurin & Klement 100 (7/20 HP) за несколько лет пополнилось разнообразными модификациями, включая коммерческие модели.

Постепенно экономическая ситуация в стране начала налаживаться. Были внесены изменения в налогообложение, снижалась стоимость топлива. Все это позитивно сказывалось на развитии автомобильного рынка. Изменения

отразились и на деятельности компании Laurin & Klement, которая стала постепенно расширять ассортимент выпускаемых моделей. Помимо модели 100 появилась модернизированная версия 105, а в 1925-м появились версии 110, 115 и 120. Кроме того, в компании продолжали выпуск версии 150, оснащенной 1,5-литровым 4-цилиндровым бесклапанным двигателем Найта. Семейство S, получившее в начале 20-х годов индекс 200, также пользовалось устойчивым спросом, несмотря на более высокую

цену. Для еще более состоятельных покупателей предлагались 6-цилиндровые 60-сильные модели 445 и 450 с двигателем Найта объемом 5 литров.

Для большого и малого бизнеса

Важной составляющей растущего ассортимента компании стали коммерческие модели. Покупателям предлагалось несколько вариантов шасси грузоподъемностью от 1200 до 3000 кг. Например, на базе легковых моделей серии 200



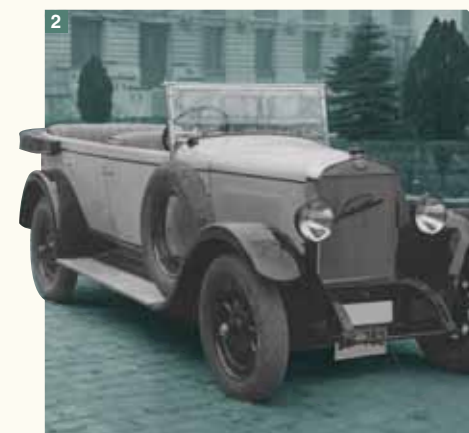
1. L&K Type 110 с двухместным кузовом родстер
2. L&K Type 110 с четырехместным кузовом фазтон у здания театра в Млада-Болеславе
3. L&K Type 100 выпускался с 1922 по 1924 г. Всего было изготовлено 106 экземпляров различного назначения

произошел пожар – бушевавшее пламя было видно за несколько десятков километров. К моменту, когда на предприятие прибыли пожарные бригады из Праги, Либерца и Колина, в огне было уничтожено несколько сотен станков. Несмотря на масштабы катастрофы, руководство компании пообещало, что все ранее полученные заказы будут выполнены в срок. Для этого команда инженеров отправилась в разные концы света для закупки нового оборудования, а первые станки, преимущественно американского производства, начали прибывать на завод еще до завершения строительства новых корпусов завода. На реконструкцию и восстановление потребовалось пять месяцев и самоотверженная работа всего коллектива компании. Обещание выполнить все заказы было с честью выполнено, а клиенты получили свои новенькие авто Laurin & Klement точно в срок.

и 300 строились развозные фургоны и пикапы, а для выполнения более серьезных задач предлагалось семейство 500, предназначенное для перевозки грузов массой 2,5–3,0 тонны. Это же шасси использовалось для установки специализированных кузовов, а также для производства автобусов и развозных фургонов. Двигатель L&K 500 был во многом унифицирован с 5,0-литровым мотором, использовавшимся на легковых автомобилях марки, но для увеличения срока службы его дефорсировали с 60 до 38 л. с. Еще одной новинкой в коммерческой гамме стали седельные тягачи Laurin & Klement с лицензионной конструкцией седельного устройства американской фирмы Martin Rocking Fifth Wheel Co. Для них предлагались разнообразные варианты полуприцепов. Например, в 1924 году на автомобильной выставке в Праге был представлен оригинальный автопоезд с полуприцепом автобусного типа, который доставлял пассажиров из центра города на автосалон.

Красный петух

В ночь с пятницы на субботу 27 июня 1924 года на заводе в Млада-Болеславе



L&K Type 110 на знаменитом Карловом мосту в Праге



Непобедимая армия на ŠKODA Fabia R5

ŠKODA Motorsport за последние десять лет стала одним из сильнейших производителей спортивной техники. У ушедшей в историю Fabia S2000 не было проблем ни с огромным количеством кубков, ни с успешными приватными гонщиками по всему миру. Новая Fabia R5 – та еще амбициозная штучка, и первые восемь месяцев ее раллийной службы доказали: со спортивной славой у нее точно будет полный порядок



Программу ŠKODA на 2015 год можно разделить на две части. За первую взялись заводские пилоты Эсапекка Лаппи, Понтус Тидеманд и Ян Копецки – здесь все было серьезно. Финн выиграл две гонки в WRC 2 и стал третьим призером мирового первенства, чех с легкостью выиграл домашний чемпионат, не

отставал и швед, который выиграл Азиатско-Тихоокеанский чемпионат по ралли, а последнюю свою победу в первенстве он добыл как раз на Fabia R5 – дебют новой машины на Дальнем Востоке отложили до последнего. Что же касается второй задачи, то первая клиентская победа пришла буквально через неделю после дебютного

появления Fabia R5 в Чехии, где Ян Копецки открыл новую эпоху ŠKODA. Автором приватного успеха стал 55-летний Раймунд Баумшлягер. Легендарный австрийский пилот не побоялся очень быстро заключить сделку с чешской маркой и явно не прогадал. Следующие четыре этапа национального первенства он также выиграл

в уверенном стиле. А параллельно с этим количество выпущенных ŠKODA Fabia R5 увеличилось с невероятной быстротой. Спрос многократно превышал предложение, и потенциальным клиентам чешской марки приходилось становиться в очередь. Для ŠKODA это была безумно выгодная ситуация.

Страшное оружие

С первых же месяцев пилоты, выступающие на Fabia R5, добивались успеха. Ставка завода в Млада-Болеславе сыграла – пусть даже из-за этого с премьерой пришлось повременить до апреля 2015 года! В этот период прямые конкуренты из M-Sport, Peugeot и Citroen уже более года были на рынке техники класса R5, но частные гонщики все больше поглядывали в сторону ŠKODA.

Уже в июне наступил черед побед самого главного клиента ŠKODA – Фредди Лойкса. Преданный бельгиец одним из первых пересел с Fabia S2000 на R5. Дебютное выступление на новой технике случилось у него на любимом Ралли Ипра, где он опередил на полторы минуты Бриана Буффье на Citroen DS3 R5. Это был стратегический момент, поскольку ŠKODA начала побеждать прямых конкурентов силами сильнейших пилотов мира.

Фредди Лойкс успешно завершил поход за очередным титулом в Бельгии. Предпоследний этап завершился для него сходом, но честь ŠKODA отстоял голландец Хермен Кобус на такой же новенькой Fabia R5. Победы буквально сыпались на младаболеславцев.

Густаво Саба стал первым пилотом Южной Америки, который решился пересесть на новую Fabia R5

Уже к середине июля, спустя два с половиной месяца после дебюта, на ŠKODA Fabia R5 было добыто десять побед по всей Европе. Дальше – больше. Победный почин поддержали Гжегош Гжиб из Польши, Педру Мейрелеш из Португалии, Фабиан Крайм из Германии, Эсбен Хегелунд из Дании, Умберто Скандола из Италии, а также Густаво Саба из Парагвая. Он стал первым пилотом из Южной Америки, который получил в свое распоряжение Fabia R5. Густаво победил в двух гонках национального первенства. При этом он оказался в шаге от чемпионства в южноамериканском первенстве FIA CODASUR Rally Championship.

Самым же главным событием стал переход Нассера Аль-Аттии с Ford на ŠKODA. Катарский гонщик, успешный участник раллийного чемпионата, ранее выступал на Fiesta от M-Sport. Но при переходе в класс R5 Нассер среди богатого выбора и, безусловно, выгодных предложений остановился на ŠKODA.

Что интересно, Аль-Аттия тут же начал соперничать с заводскими экипажами чешской команды в WRC 2. Во втором по значимости зачете чемпионата мира по ралли катарец был одним из главных претендентов на победу. Тут он соперничал с Эсапеккой Лаппи и Понтусом



Понтус Тидеманд – сильнейший представитель клана ŠKODA, на каком бы чемпионате он ни появлялся

Тидемандом – но титула им не отдал. Чешская команда ставит во главу угла успехи не только своей заводской команды. Бизнес-модель четко ориентирована на победы именно машины, кто бы ни сидел за рулем. ŠKODA Motorsport в чемпионате мира – это лишь дополнительная демонстрация силы. Если первый год был пристрелочным, то во второй перед заводскими гонщиками Лаппи и Тидемандом стоит цель выиграть титул в WRC 2. Но против них восстанут сильнейшие частники ŠKODA. Вот это борьба!



МИХАЛ ХРАБАНЕК:

В тени успеха ŠKODA Motorsport

В любом виде спорта роль тренера в успешных командах часто недооценивают. Мол, легко управлять коллективом, имеющим необходимый бюджет, сильных игроков (в автоспорте – гонщиков) и персонал. Кто бы в райской обстановке не смог бы достичь успеха? Поэтому самих тренеров или руководителей часто не замечают, но на самом деле их роль в строительстве непобедимых команд – ключевая

Михал Храбанек – именно такой человек. Об успехах ŠKODA Motorsport в ралли за последнее десятилетие знает весь мир. Чешская команда достигла всех поставленных перед нею задач и явно перевыполняет план. Кто в середине прошлого десятилетия ожидал, что во втором по значимости классе ŠKODA поставит на колени Ford, Peugeot, Citroen и другие не менее амбициозные марки? Во главе этих свершений стоял как раз один из самых успешных руководителей в автоспорте, который возглавил команду в 2007 году и повел ее к вершине. Для Михала ŠKODA занимает особенное место в сердце. Храбанек вырос в Млада-Болеславе, где более половины жи-



телей работает на всемирно известном заводе. У Храбанека попросту не было шансов пройти мимо этой же участи. Его дедушка работал на местном заводе еще до войны, отец продолжил традицию и устроился в техническом департаменте, так что юного Михала окружали разговоры только об автомобилях. А финальную точку в определении его судьбы поставили посещения ралли, которые проходили совсем недалеко от дома.

К своему любимому с детства делу Храбанек подходил ответственно. Перед тем, как начать работать в этой сфере, он получил соответствующее образование в университете Либереца, а 1 сентября 1992 года официально стал сотрудником ŠKODA AUTO – мечта сбылась. Михал начал работать в техническом департаменте. Особенную роль в его развитии сыграло тесное сотрудничество с Volkswagen, который выкупил ŠKODA в начале 90-х. Благодаря этому слиянию набирающийся опыта Храбанек получил возможность получать необходимую информацию прямо из Вольфсбурга. Таким подарком с неба стоило воспользоваться – приобретенные знания недооценить было невозможно. В 1997 году Храбанек начал работать в департаменте тестов и развития автомобилей. Это был несколько иной род деятельности, но при этом он получил новые знания, которые выводили его все выше и выше по карьерной лестнице. Следующий шаг – работа «в продажах» с 2002 года. Имея за плечами огромный багаж технических знаний, младаболеславец помог ŠKODA взглянуть на автомобильный рынок под другим углом. Он мог четко подсказать, где нужно прибавить коллективу. Ну, а совершенно новая фаза карьеры началась в 2007 году – тогда произошел исторический «перелом». ŠKODA, не добившись особых успехов в главном зачете Чемпионата мира по ралли, начала разработку Fabia S2000. Тогда вместе с Volkswagen был выбран иной путь развития раллийной программы чешской

марки, и это направление возглавил как раз Храбанек.

Под руководством Михала ŠKODA Motorsport словно начала новую жизнь. Это сейчас машину называют лучшей в своем классе, но чтобы добиться этого, пришлось приложить немало усилий. Храбанек первым делом нанял инженеров из Peugeot и Mitsubishi. Его не пугал тот факт, что коллектив получался интернациональным. Наоборот, он считал, что для достижения мировых высот нужно привлекать людей со всего мира, у которых есть все необходимые для этого знания.

На рынке S2000 чешский автомобиль появился едва ли не последним. Два года ушло на разработку машины, но такой подход себя тут же оправдал. Первые успехи на европейской арене команда отпраздновала в развивающейся Intercontinental Rally Challenge, где победы добывали финн Юхо Хянинен, бельгиец Фредди Лойкс и чех Ян Копецки.

При выборе гонщиков также нужно было продемонстрировать трезвый подход. Ведь каждый из них должен не только быстро ездить, но и доводить машину до ума. Особенно это было полезно в первые годы. Итог работы внушал уважение: ŠKODA не только обзавелась кубками, но и внушительной клиентской базой – на Fabia S2000 побеждали по всему миру.

В 2010 году Храбанек так комментировал свои промежуточные успехи: «Не знаю, чего нам не хватало в прошлом. Но сейчас над проектом S2000 работают лучшие люди, у нас лучшая

ŠKODA ОБЗАВЕЛАСЬ НЕ ТОЛЬКО КУБКАМИ, НО И ВУШИТЕЛЬНОЙ КЛИЕНТСКОЙ БАЗОЙ



Дерзкий чешский коллектив поставил на колени таких именитых производителей спортивной техники, как Ford, Citroen, Peugeot

машина. Ответственность за результаты сильно давила на нас, ведь рыночная составляющая – это большая часть нашей программы. Очень важно было одолеть Peugeot. Чтобы добраться до вершины, нужны и сильнеешие пилоты, и быстреешая машина – на это потребовалось время.

У нас интернациональный проект. Сейчас в Škoda работают больше иностранных инженеров и механиков, чем это было во времена выступления в WRC, но наш спорт без границ, мы никого не похищали. Хорошо, что в нашей команде есть чешский пилот, но без опыта Фредди Лойкса нам было бы сложно добиться результата». Михал Храбанек твердо нацелен на результат и именно он является творцом Dream Team – без него ŠKODA могла бы и не добиться таких высот. Нет ничего удивительного в том, что прирожденный «шкодовец» продолжил в таком же духе и работу над проектом Fabia R5. И вновь чехам понадобилось время, чтобы построить конкурентноспособную машину, но итоги 2015 года полностью оправдали подход Храбанека. VW успешно справляется со своими задачами в главном зачете Чемпионата мира, а во втором классе может полностью положиться на действия руководителя ŠKODA Motorsport.

Путешествие вокруг света... по Украине

Готовим чемоданы, господа, – и в путь, в большой кругосветный вояж. Можем ли мы себе это позволить? Безусловно, даже не сомневайтесь! Как пишут в призывных брошюрах туристических агентств, «цена путешествия устроит каждого». И в нашем случае это обещание – чистейшая правда. Более того, не понадобятся даже загранпаспорта и визы. Ведь маршрут нашего путешествия пройдет... по дорогам Украины.

ВИЛКОВО: УКРАИНСКАЯ ВЕНЕЦИЯ



Можно сколько угодно посмеиваться над сравнением небольшого украинского села с Венецией – от скепсиса шарм тихого живописного городка Вилково не станет меньше, да и его сходство с итальянским городом на воде никуда не денется

Вилково находится на юге Одесской области в дельте Дуная, именно там, где река впадает в Черное море. На воде стоит не весь городок, а только его старая часть. Ну а жизнь другой части Вилково немногим отличается от жизни сотен маленьких городков по всей Украине. Кстати, отсюда рукой подать до биосферного заповедника «Дунайские плавни». На его большой (47 тыс. гектаров!) территории находят убежище две сотни видов птиц, еще около сотни пернатых прилетают сюда на зимовку или останавливаются на пути в теплые края. Прогулка по городу Вилково обещает быть нескучной. Для начала посетите местный краеведческий музей «Дом рыбака» и церковь Рождества Пресвятой Богородицы. Церковь – не просто

культовое сооружение, а исторический памятник, настоящий старообрядческий храм. Следовательно, значительная часть местных жителей – потомки староверов липован. Именно липованы, в XVIII ст. убегая от притеснений, которым подвергала их самих и их веру Российская империя, основали здесь поселение Липованы. Тогда эти земли принадлежали Османской империи, иноверцев с них никто не гнал, но и не помогал. Люди жили как могли и умели, приспособившись к своеобразным и довольно сложным условиям жизни.



Вода – повсюду, суходола только маленькие заплатки-лоскутки, на которых более-менее удачно можно поставить дом. Так на островках, соединенных где узкими и короткими, где более широкими и длинными мостками, а где «судоходными» каналами-ериками, и вырос городок. Первые упоминания о нем датированы 1746 годом. Архитектура Вилково – ода изобретательности и неутомимому трудолюбию людей. Есть здесь и усадьбы, крепко стоящие на намывных островках из ила, есть строения, вздымающиеся над каналами на сваях. В этой части городка автомобиль – вещь абсолютно бесполезная. Водными проспектами кто-то носится на современных водных скутерах, кто-то – на потертой, проверенной временем моторке, а кто-то и на обычной деревянной плоскодонке. Самый распространенный и дешевый вид транспорта – местные «бабайки», мелкие челноки, которыми правят, отталкиваясь от дна с помощью длинной жерди. Кроме мостков есть в городке и разводные мосты. Хотите перевезти по каналу большой груз – дождитесь, когда мост отъедет в сторону. Экзотика! И все это на фоне невероятных пейзажей. Вилково живет за счет рыболовства и виноградарства. Здесь выращивают уникальный сорт винограда «новак». Из ягоды неповторимого вкуса делают вино – нежное, мягкое, но достаточно крепкое и пьянящее. Осмотрев городок, садитесь на катер и отправляйтесь на экскурсию по Дунаю, посетите биосферный заповедник, побывайте на «нулевом километре» – рядом со знаком, установленным в том месте, где Дунай впадает в море... И конечно, попробуйте вино новак.

СЕЛО БУКИ: СТИЛИЗОВАННЫЕ ВИДЫ ШВЕЙЦАРИИ



Да, удивительной красоты ландшафтный парк в селе Буки, что на Киевщине, который посетители справедливо называют маленькой Швейцарией, – частная собственность. Его на месте пустыря-свалки на берегу реки Ростицы создал в 1996 году предприниматель Иван Сулов, владелец агропромышленной корпорации «Сквира». Делалось все для людей, с душой, а потому и выглядит невероятно. Тут и удивительные лужайки с цветами и деревьями, и романтические ручьи, и водопады, и сказочные скульптуры... Именно здесь, у входа в парк, неподалеку от величественного храмового комплекса, нашел новое место

жительства киевский фонтан, который когда-то украшал Майдан Незалежности. В парке можно увидеть памятник Максиму Горькому – любимому писателю Сулова. Есть здесь и небольшой «зверинец» – Поляна сказок. Любуясь пейзажами, архитектурой храма, изысканными работами скульпторов, просто наслаждайтесь, не думая ни о чем.



Уютные аллеи и фонтаны, живописные луга и холмы, водопады... В Буках есть все!



Пешеходная площадь в центре города напоминает исторический квартал где-нибудь в Европе

БЕРЕГОВО: ВЕНГЕРСКИЙ КОЛОРИТ И ЖИВОТВОРНЫЕ ИСТОЧНИКИ

Небольшой уютный город Берегово, что в Закарпатье, насчитывает лишь двадцать с небольшим тысяч жителей. Расположен он у подножия западных склонов Украинских Карпат на границе с Венгрией и во многом следует именно венгерским традициям. Гостей он удивляет хитросплетением украинских и венгерских элементов во всех сферах быта, привычках, даже в верованиях и суевериях, а также необычной и чрезвычайно вкусной локальной кухней и какой-то не местной средневековой архитектурой. Кажется, что ты где-то далеко за рубежом: на улицах постоянно звучит венгерская речь или по крайней мере мелодичная смесь венгерской и украинской, на венгерском написана значительная часть вывесок, указателей и объявлений, а те, что на украинском, продублированы. Самое ценное, что есть в старинном Берегесе (так при Австро-Венгерской

империи называлось Берегово), – не достижения людей, а дар природы. Тут преобладает уникальный мягкий климат, воздух чистый, наполненный ароматами горных лугов и лесов. А главная прелесть Берегово – целебная вода. Она здесь отличается высокой минерализацией и по силе благотворного влияния на организм соответствует, а по ряду показателей и превосходит воды подобных источников, которые есть лишь в Новой Зеландии, Исландии и на Сахалине. Хотите побывать в купальне? Известных и оборудованных для отдыха и оздоровления источников в Берегово сегодня три. Кроме термальных купаний можно насладиться сауной, джакузи с термальной водой температурой 42–45 °C, есть гидромассаж, гейзер и два водопада. Стоит посетить Берегово и ради развлечений. Этот город – один из первых в Закарпатье по количеству аутентичных праздников и фестивалей. Ежегодный Международный фестиваль вина проводится в середине апреля. В программе – дегустации закарпатских вин, презентации новых напитков, фотовыставки, мастер-классы, концерты, ярмарки. Осенью в городе проходит фестиваль «Дружба без границ» ко Дню добрососедства Украины и Венгрии. Если надумаете заглянуть в Берегово зимой, станете гостем фестиваля колядных коллективов «Закарпатский вертеп». А это уже самая настоящая рождественская сказка.



ТОННЕЛЬ ЛЮБВИ: С МЫСЛЮ О ЯПОНИИ

О да, только с мыслью, и довольно робкой: в Японии есть немало живописных мест, где стоящие друг против друга ряды деревьев сплетают ветки в ажурный свод. Но японские зеленые тоннели – они над аллеями, тропинками, дорогами... А тоннель в Ровенской области, недалеко от села Клевань, совершенно уникален: его создали деревья и кусты, которые сплелись в единую массу вдоль железнодорожной колеи. Когда-то эта колея вела к военному объекту, и в целях маскировки вдоль нее высадили деревья. Со временем кусты и деревья перестали обрезать, они разрослись и образовали природный тоннель протяженностью в несколько



Говорят, желание «о личном», загаданное в Тоннеле любви, непременно сбудется

километров. Несколько раз в день по колее проезжает товарный поезд, он-то и есть загадочный «садовник», создающий и поддерживающий идеальную форму арки, поскольку, проезжая, обламывает лишние ветки. Этот сказочный уголок стал местом паломничества влюбленных, художников и романтиков. Очевидцы утверждают, что Тоннель

любви обладает магическим притяжением в любое время года. Густая прохлада летней зелени сменяется пестрым разноцветьем осени и даже зимой, когда листва опадает, тоннель сохраняет свою ирреальную красоту и завораживающее очарование. И даже убежденные скептики уезжают отсюда с ощущением причастности к чуду.



Ощетинившиеся стройными пихтами горы и холмы плотно обступают чудесное озеро

ОЗЕРО СИНЕВИР: ЗАРИСОВКИ ИЗ ИСЛАНДИИ

Синеvir – самое большое озеро Карпат. Оно образовалось 10 тыс. лет назад в результате землетрясения, когда огромные каменные глыбы перегородили реку, образовав естественную дамбу. Подобным образом образовались многие озера в Исландии, Шотландии... Но как же скучна на-

ука в сравнении со старинной легендой!.. Княжеская дочка Синь и пастух Вир полюбили друг друга. Но отец девушки был против неравного брака. По его приказу на пастуха сбросили камень. Безутешно оплакивала Синь гибель возлюбленного, пока из ее слез не образовалось озеро, такое же синее, как и ее глаза. А посередине озера стал остров – тот самый камень, под которым погребен Вир. Озеро прозвали Синеvir. С вершины соседней горы Озерной оно похоже на огромный глаз со зрачком-островом, по-

этому иногда его называют «Морским оком». Этот уголок природы будто специально создан для созерцателей. Вода в озере холодная, и даже летом прогревается лишь до 10–12°, да и купаться запрещено, как и ловить рыбу. Зато фотосессии здесь отменные! Когда сполна насладитесь тишиной и пейзажем, погуляете в пихтовом лесу, где каждому дереву далеко за сто лет, отправляйтесь на Теребовлю и Черную. Сплав по этим горным рекам удовлетворит жажду экстрима.

ШАЦКИЕ ОЗЕРА: В БРИТАНСКОМ СТИЛЕ

Есть в старой доброй Англии в Камберлендских горах чудное место, которое британцы любовно называют «Озерный край». А ведь украинский Озерный край – Шацкие озера – ему не уступает. Если вы любите общаться с природой с глазу на глаз, хотите забыть о городской суете – вам сюда, в удивительное место в междуречье Припяти и Западного Буга, где среди лесов расположились более 30 озер, образовав уникальный микроклимат. На озерах построено большое количество санаториев, баз отдыха, детских лагерей. Сюда едут и за здоровьем, и за красотой, и за впечатлениями. Самое большое озеро Свитязь (его глубина достигает 58 метров) в 4 раза глубже Азовского моря. Здесь настоящее раздолье для дайверов. Ни одна река не впадает в Свитязь, его питают только подземные источники. Воды его столь чисты, что даже на 8-метровой глубине видно дно, а благодаря содержанию серебра, йода



Шацкие озера – одна из главных туристических жемчужин Украины. Лесную чащу как будто раздвигает озерная гладь, в которой отражается небо. Их называют «глазами» Волины

и глицерина они обладают целительной силой. После купания в озере кожа становится нежной и гладкой, а раны заживают быстрее. И заядлым рыбакам будет тут чем заняться: в озерах водится более 30 видов рыбы, и даже такие экзоты, как канадский сом, форелеокунь, чудский сиг, амурский сазан и угорь. Но главное, здесь каждой клеточкой чувствуешь красоту природы.

«АСКАНИЯ-НОВА»: ВСЬ МИР ПЕРЕД ТОБОЙ

Если и не целый мир, то весьма значительная часть его многообразной флоры и фауны. Здесь заповедная степь, где шелковистые травы никогда не тревожил плуг, не топтала нога. Впрочем, «Аскания-Нова» – не такое уж дикое место. Это биосферный заповедник, находящийся под охраной ЮНЕСКО, один из крупнейших и старейших в Европе. Ежегодно

Обойти-объехать всю «Аскания-Нова» – задача сверхсложная, но хотя бы один уголок осмотреть стоит



его посещает свыше 100 000 туристов. Первозданная красота степи завораживает. В любое время года даль играет многоцветьем в желто-горячей гамме, изумрудно-зеленой, серебристой... А когда весной расцветают тюльпаны, степь покрывается красно-желтыми пятнами-полями.



В степях Бирючьего отлично прижились среднеазиатские куланы и муфлоны

ОСТРОВ БИРЮЧИЙ: АЛЛЮЗИИ СРЕДНЕЙ АЗИИ

Собственно, Бирючий – не совсем остров. Азовское море милостиво уступило, и этот кусок суши превратился в косу. Эта территория принадлежит уникальному Азово-Сивашскому природному парку, куда сейчас можно попасть только в составе экскурсионной группы. Даже если не очень любите коллективные путешествия, побывать на Бирючем стоит. Красота здесь просто невероятная! Ровное песчаное побережье с ракушечными валами вполне могло бы служить декорациями к кинофильму о дальних морских краях. Вдоль побережья тянется «ожерелье» многочисленных озер, а западный берег, как ножницами, изрезан на множество крошечных бухт и заливов.

Ландшафты Бирючьего похожи на пестрый коврик: здесь луг, там песчаная полоса с аккуратными горками ракушечника, дальше заплата степных трав, а за ними кустарники, крепкие вязы и ясени, заросли робинии... На Бирючем свободно чувствуют себя благородные олени и лани, куланы и муфлоны, ходят табунами лошади; в редких зарослях рыщут лисы, у ручьев и болот хозяйничают еноты. Много и птиц, которых не увидишь в других местах: хохотуны, зяблики, фазаны, дрофы, стрепеты, журавли, луни, беркуты, балабаны, соколы, пустельги, орланы... Животные людей не боятся, потому что им нечасто приходится нас видеть. И знают, наверное, что люди им не повредят, разве что сфотографируют на память. Да, не забудьте фотокамеру! Ведь снимать на Бирючем есть что.



ослы, куланы, шотландские пони... Всего более 800 видов диких и гибридных животных. Заповедными землями ежегодно мигрирует более 270 видов птиц, 107 из них остаются здесь на гнездование. Вряд ли кому-то удастся объехать-обойти весь заповедник, но по крайней мере одну из его частей осмотреть нужно обязательно. Территория поделена на три сектора: Северный, Южный и Большой Чапельский под. Здесь также есть орнитопарк, акклиматизационный зоопарк и ботанический сад.

Над равниной возвышаются скифские курганы, вздымаются каменные бабы – памятники сакрального искусства половцев. По бескрайним просторам свободно гуляют стада лошадей Пржевальского, африканские коровы, зубры, олени, бизоны, антилопы, бараны, быки, верблюды, ламы,



ЧТО ЗНАЧИТ ДЛЯ ВАС ВОЖДЕНИЕ АВТО?

Есть такой анекдот. «В 20 лет важно доехать быстро, в 30 лет главное доехать красиво, в 40 лет – безопасно, в 90 лет главное – доехать!». Вождение авто – особый процесс. Кто-то ищет острые ощущения, кому-то важен комфорт, а для кого-то это может быть настоящим испытанием и стрессом. В этом тесте мы попробуем определить ваше личное отношение к управлению автомобилем.

1 Представьте, что вы долго искали работу и вот нашли ту, которая вам нравится. Единственная особенность нового места – до него нужно довольно долго добираться. Ваше отношение к этой ситуации?

- А)** Вас это скорее радует. Теперь вы совершенно «законно» сможете наслаждаться ездой на работу.
- Б)** Вам все равно, так как у вас есть машина. Таким образом, перед вами и проблема, и решение. В дороге можно сделать несколько деловых звонков, подумать о предстоящем рабочем дне.
- В)** Для вас это дополнительное препятствие. Вам жаль, что добавляется напряжение еще и от дороги! Но в целом вам это по плечу.

2 Вы пришли в салон покупать автомобиль, и менеджер, увидев вашу заинтересованность одной из моделей, предложил тест-драйв. Что вы почувствуете?

- А)** Это вас обрадует. Вы не любитель покупатькота в мешке. Машина предназначена для езды, и только во время движения можно понять, что из себя представляет авто, на что оно способно. Да и вообще, именно во время тест-драйва, как правило, становится ясно: ваша это машина или нет.
- Б)** Это вас озадачит. Зачем? Все и так ясно. Совершенно очевидно, что в ней передвигаться комфортно. А остальная информация, скорее, лишняя. В конце концов, цвет и удобство салона очевидно без тест-драйва.
- В)** Это вас, скорее, немного расстроит. Жаль, что машину нельзя купить также просто, как пакет молока. Сколько хлопотных действий. Нет, тест-драйв нужен, хотя и совсем не радует.

3 Вы едете по загородному шоссе с приятелем, который недавно купил машину. Он явно наслаждается ездой и хочет поделиться с вами радостью, поэтому предлагает вам «порулить».

- А)** Вы счастливы. Вы этого и сами хотели, но было как-то неуместно просить. Машина вам нравится, и у вас появилась возможность оценить ее по достоинству.
- Б)** Вы удивлены. Похоже приятелю важно ваше мнение, не будете ему отказывать – сядете за руль минут на десять.
- В)** Вам совершенно непонятен этот «выпад». Вы рассчитывали расслабиться, а не сидеть за рулем. Вы скорее, деликатно откажетесь, чем решитесь.

4 Для вас идеальный личный транспорт для ежедневного использования – это ...

- А)** ... мощное спортивное купе. Машина, сконструированная скорее для водителя, чем для пассажира.
- Б)** ... внедорожник. Это идеальный и практичный транспорт. На нем можно и по городу, и за город. И перевезти что-то объемное – без проблем. Это очень удобно.
- В)** ... автомобиль с водителем или такси. Это лучшее, что может быть, ведь сразу решаются две задачи: перемещение из пункта А в пункт Б и сохранение душевного равновесия.

5 В путешествии друзья предлагают взять машину на прокат. Вам кажется...

- А)** ...это отличная идея. Больше увидим. Да и кроме удовольствия от новых мест, можно получить кайф от езды по отличным дорогам.
- Б)** ... это можно, если выгодно. Авто такой же транспорт, как и остальные. Пожалуй, удобнее тем, что можно самому проложить маршрут.
- В)** ...это очевидно плохое решение. Нет! Отдых закончен. Мы приехали отдыхать, а не погружаться в дорожных стресс.

6 Когда вы попадаете в пробку, вы как правило, думаете:

- А)** «Пробка рано или поздно закончится. Если не фокусироваться на ней, в машине хорошо и уютно. Здесь любимая музыка. Вполне комфортная обстановка».

Б) «Пробки – это часть ежедневной дорожной ситуации. Это не самая приятная ее часть, тем не менее, это не катастрофично, и к ним можно привыкнуть».

В) «Пробки – это стресс. Не такой сильный, как езда в потоке, тем не менее, это напряжение от мысли, а не стукнет ли меня сзади какой-то зазевавшийся водитель?».

Теперь подсчитайте каких ответов у вас больше: А, Б или В.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

Душа за рулем, сердце в дороге

Про таких говорят – прирожденный водитель, вам совершенно неважен пункт назначения, вам, скорее, интересен сам процесс. Причем, вам абсолютно не обязательно ездить экстремально. Даже когда вы двигаетесь на крейсерской скорости, это большое удовольствие. Для вас совершенно естественно отправиться в путешествие в горы на машине, только чтобы попробовать поехать по «серпантину».

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Лучшее – враг хорошего

Вы относитесь к автомобилю спокойно и практично. Для вас машина – это функциональный помощник. Это вещь, которая делает жизнь проще и комфортней. С машиной вы гораздо эффективней! Для вас главное качество автомобиля – это, безусловно, надежность. Безопасность для вас превышает комфорта, и тем более мощности и эргономики. Надежное авто для вас – это просто хороший помощник.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В

На пассажирском месте

Вас сложно назвать автолюбителем. Для вас, скорее, самым удобным и приятным местом в машине является заднее сидение. Дорога полна непредсказуемых ситуаций и задач с подвохом. Она обязывает быстро принимать решения и рисковать. А, если говорить о движении в большом городе, для вас это настоящий стресс. Конечно, ритм жизни подталкивает становится автовладельцем, тем не менее, факт остается фактом – вождение для вас связано в первую очередь с психологическим напряжением.