



ŠKODA Style

№2 (35) 2016

ŠKODA VisionS

Мировая экспансия новой
идеологии бренда



Премьера

ŠKODA Kodiaq: новый SUV с холодным северным именем и горячим характером

Цифры говорят

Больше миллиона машин за один год: ŠKODA подводит итоги и планирует будущее

Люди важнее

Завод в Млада-Болеславе: хорошие машины собирают хорошие люди

Умиротворение

Что может сделать идеальным путешествие по Закарпатья? Конечно, Superb!



ДИВОВИЖНА. ЩОДНЯ.



ŠKODA Octavia.

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

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

Четверть века вместе

Автомобильный мир никогда не был константным. Какие-то компании уходят, рождаются новые производители, появляются новые альянсы. И мы горячо обсуждаем уход Volvo под крыло Geely и покупку Nissan акций Mitsubishi – как это повлияет на судьбу брендов, смогут ли они сохранить идентичность в новых условиях. Точно так же ровно 25 лет назад журналисты и почитатели бренда ŠKODA обсуждали союз чешского производителя с концерном Volkswagen Group. И было немало скептиков, предрекающих конец легендарной истории чешского производителя и неминуемое растворение его в немецкой среде. Сейчас, спустя

четверть века, хорошо было бы послушать тех пессимистов! Сегодня ŠKODA не только одно из бюджетобразующих предприятий Чехии (4,5% внутреннего валового продукта страны) – она известна во всем мире как бренд со своим лицом, своей историей, предлагающий потребителям уникальные автомобили, вооруженные лучшими технологиями VW Group. А что касается идентификации, то сегодня автомобили ŠKODA имеют не просто свое собственное лицо – их позиционирование и восприятие потребителями, пожалуй, даже более неординарно и самобытно, чем у других брендов концерна. Так что, ŠKODA, с юбилеем плодотворного союза!

«Шкода Стайл»
№2 (35), 22 июня 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 Геренок

Над номером работали:
Лариса Мищанчук,
Дмитрий Левчук, Владимир
Шляховой, Александра Ершова,
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 5000 экз.,
заказ №3266

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

ответственность за содержание
представленных 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.



46

20



44



12



10

36



- 6 НОВОСТИ**
Семь интересных фактов из жизни ŠKODA
- 8 РОДОМ С АЛЯСКИ**
ŠKODA Kodiaq – чехи нашли для нового SUV оригинальное имя
- 10 ЗАОКЕАНСКИЙ ДЕСАНТ ГОТОВ**
Китайская экспансия ŠKODA VisionS
- 12 ВОЙНА МИРОВ**
Запад и Восток, традиции и инновации – кто победит в этой традиционной борьбе: Superb или Camry?
- 16 ŠKODA OCTAVIA SCOUT**
Вместительный универсал с внедорожным стайлингом – конкурент всем кроссоверам
- 18 ŠKODA RAPID**
В его арсенале – 1,6-литровый двигатель, богатый набор опций и надежное шасси

- 20 ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ХОККЕЮ**
ŠKODA и хоккей: самое долгое сотрудничество в истории спорта
- 24 ВНУТРЕННЯЯ МОТИВАЦИЯ**
2015 год стал важным для чешской марки и по цифрам продаж, и по укреплению имиджа
- 26 НАКОНЕЦ-ТО В ЗАКОНЕ**
Перспективы системы trade-in в Украине
- 28 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА**
Мы знаем ответы на все вопросы. Спрашивайте!
- 30 ГБО БЕЗ ОГРАНИЧЕНИЙ**
ГБО и высокотехнологичные двигатели – есть ли конфликт?
- 34 ЗЕЛЕНАЯ ПЕРСПЕКТИВА**
Глобальная стратегия ŠKODA GreenFuture – забота о каждом жителе планеты
- 32 ЛЮДИ ВАЖНЕЕ**
На предприятии ŠKODA дорожат персоналом
- 36 ОБЪЕДИНЕНИЕ ДВУХ ГИГАНТОВ**
Исторический поворот в развитии ŠKODA произошел в девяностых годах XIX века
- 42 ŠKODA MOTORSPORT: ЗАДАЧ ВСЕ БОЛЬШЕ**
ŠKODA Fabia R5 покоряет WRC
- 44 АРМИН ШВАРЦ: ОПЫТ КАК ОСНОВА БУДУЩИХ ПОБЕД**
Играющий тренер ŠKODA Motorsport
- 46 УМИРОТВОРЕНИЕ**
Путешествие в знаменитую Долину нарциссов можно дополнить и другими приятностями
- 50 ДОСУГ**
Мобильность и комфорт: что для вас важнее?

Великолепная Octavia

■ Свой двадцатилетний юбилей отметила ŠKODA Octavia – одна из самых популярных и любимых моделей автолюбителей во всем мире (и украинцев в их числе). За двадцать лет ŠKODA Octavia успела осчастливить пять миллионов владельцев – неизменной

популярностью пользуется ее практичность, вместительность и надежность. Но помимо чисто утилитарных преимуществ ŠKODA Octavia смогла предложить потребителям богатые возможности для индивидуализации благодаря широкой линейке вариаций: от классического лифтбэка до спортивных RS-версий.



ВМЕСТЕ К ПОБЕДЕ

■ Компания «Еврокар» определила лучшего дилера ŠKODA в Украине за прошедший 2015 год. По итогам интегральной оценки, которая включает в себя анализ основных показателей деятельности предприятий в сфере продаж и сервисного обслуживания, прирост доли в регионе, уровень продаж оригинальных запасных частей и аксессуаров, а также результаты глобального исследования ŠKODA Customer Satisfaction Survey (CSS), почетное звание заработало частное предприятие «Талисман» из города Краматорска. Благодаря такой масштабной работе ЧП «Талисман» внесло ощутимый вклад в развитие и укрепление имиджа бренда на украинском автомобильном рынке.



В АКТИВНОЙ БОРЬБЕ

■ Компания ŠKODA в очередной раз подтвердила свою активную социальную позицию – специальный ролик, посвященный безопасности велосипедистов и их жизни в больших городах, получил престижную награду Wooden Pencil в британском конкурсе рекламных визуальных

материалов. В ролике с юмором обыгрывается проблема борьбы с кражами велосипедов в мегаполисах, благодаря креативному подходу авторы видео смогли завоевать внимание более трех миллионов подписчиков. Компания ŠKODA активно поддерживает и пропагандирует велосипедный стиль жизни во всем мире.

Честь имею сопровождать

■ Девяносто лет назад компания ŠKODA стала официальным поставщиком автомобилей для первого президента Чехословакии. С того времени марка занимала устойчивое положение в самых высоких правительственных кругах – за исключением отдельных периодов советского прошлого Чехословакии, когда официальной маркой Праги были автомобили

ЗИЛ. Впрочем, вскоре ŠKODA вернулась к своей почетной миссии, предлагая для правительственного аппарата страны специальные автомобили. В настоящий момент действующий президент Чехии Милош Земан имеет в своем распоряжении Superb третьего поколения в комплектации Laurin&Klement, оснащенный турбированным 2.0 TSI и трансмиссией DSG.



ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

Студенческая курсовая

■ Вооружившись базовой моделью ŠKODA Spaceback, группа студентов специализированной ŠKODA Academy разработала концепт-кар ŠKODA Atero. Идеологически модель напоминает купе, однако она сохраняет базовые для бренда ценности: вместительность, безопасность и технологичность. Четверо молодых девушек и 22 парня работали над этим проектом, чтобы заявить о своей готовности вдохнуть новое видение в традиции марки.

Ребята из специализированной ŠKODA Academy начали трудиться над машиной в декабре 2015 года и потратили на свою работу более 1700 часов.



Мирная ласточка

Первой послевоенной моделью, которая вернула компанию ŠKODA к мирной жизни после тягот и разрухи Второй мировой, стала модель ŠKODA 1101 Tudor. Свое второе имя она получила от переименованного английского two door, что означает «две двери». 70 лет назад эта машина впервые сошла с конвейера и заняла важное место в производственном портфеле марки. Вскоре ряд расширился версией с мягким верхом. ŠKODA 1101 Tudor имела выразительный дизайн и передовые для своего времени технические решения:

ее оснащали двигателем объемом 1089 м³, который выдавал 32 л.с., мощными гидравлическими тормозами и независимой подвеской. Специальная экспозиция, посвященная истории этой модели, организована в музее марки в Млада-Болеславе.



Третий – чемпион!

■ Третье поколение флагманской модели Superb уверенно завоевывает мировой рынок – об этом свидетельствуют производственные показатели, ведь на сегодняшний день компания ŠKODA произвела уже 100 000 автомобилей Superb самой актуальной генерации. Специально для выпуска линейки Superb производственные мощности завода в Млада-Болеславе были значительно расширены и модернизированы. Superb – это эмоциональная сила бренда. Никогда прежде столь высокие требования не предъявлялись к дизайну автомобиля ŠKODA и никогда прежде в разработке новой модели не применялось такое количество новых технологий: Superb нового поколения стал самым мощным автомобилем в истории этой модели.

KODIAQ
4x4

Родом с Аляски



Уже к осени чехи готовят серьезную атаку на сегмент SUV, а главнокомандующим выступит ŠKODA Kodiaq. И в свой арсенал он включит этнические корни древних народов южной Аляски, свободолюбивый нрав и ультрасовременные черты дизайна бренда в сочетании с дружественной идеологией

Вдоволь насладившись успешным шествием «снежного чело-века», кроссовера ŠKODA Yeti, компания к 2017 году готовится выпустить на рынок более серьезный SUV – с медвежьим характером и нетривиальным, но таким же северным именем, как у своего соплеменника. И основные черты он получит от концепта VisionS – в том, что маркой взят курс на новый дизайн, мы могли убедиться в апреле, когда внедорожник представили публике во время празднования 25-летия присоединения фирмы к концерну Volkswagen. Предсерийная версия была частично скрыта под камуфляжем, оставляя интригу, да и название все еще было не определено. Но на сегодняшний день «шкодовцы»

официально объявили, что семиместный «проходимец» получит имя родом с Аляски – ŠKODA Kodiaq. Но что мы знаем о подробностях выпуска большого семиместного SUV? Пока не так много, разве что имя свое он заимствовал у северного острова Кадьяк.

Как корабль назовешь

На сегодняшний день первое, чем интригует новый SUV, – это название. Остров Кадьяк, что расположен у южного побережья Аляски, – уникальное место на земном шаре. Там в тесном соседстве обитают около 14 тысяч человек и 3,5 тысячи особей медведей. Медведи-кадьяки – лишь подвид, а не порода бурых мишек, и знамениты они своей привязанностью к ареалу

и крупными размерами – взрослые медведи порой достигают веса под 800 кг и высоты в холке до двух метров. Удивительно, что при шикарном аппетите и суровости природных условий обитания эти суровые северные хищники обладают нешуточной социальной активностью. Это как раз и выделяет кадьяков среди других их родственников. Они гораздо лучше других медвежьих видов умеют обмениваться опытом, играть и делиться локациями для охоты. Чем не проявление смекалки и сообразительности, без которых в конкурентной среде не выжить? Эти качества, которые чем-то сродни фирменной идеологии Simply Clever, привлекли маркетологов марки ŠKODA при выборе имени для нового SUV. Местные аборигены алутиик имеют в своем диалекте специальное слово для именования этих гигантских медведей – Taq uka 'aq или Kodiaq, где буква q используется в окончаниях названий диких животных. И ŠKODA, в свою очередь, уважая традиции народа алутиик, наградила свой внедорожник именем Kodiaq.

Такое уважительное отношение к местным традициям не осталось незамеченным. И локальные власти острова в честь официального объявления о выпуске кроссовера решили переименовать город Кадьяк – торжественно и с помпой, в... Kodiaq. И пусть это был лишь маркетинговый ход, а изменения были в силе лишь один день (6 мая 2016 года) – это не могло не оставить след на отношении к бренду местных жителей. Да и не только их. Ведь весь мир теперь будет следить за выходом внедорожника с медвежьим нравом.

Один на всех

ŠKODA Kodiaq – новая веха в развитии бренда, да и всего семейства VW Group. Ведь до недавнего времени внутренняя история альянса требовала от каждого бренда жесткого внутреннего сегмен-



Город торжественно переименовали в честь объявления о выпуске одноименного кроссовера

ŠKODA KODIAQ ПОЛУЧИТ МОДУЛЬНУЮ ПЛАТФОРМУ MQB, ПРЕДЛАГАЮЩУЮ ТРИ РЯДА СИДЕНИЙ

тирования при высокой доле заимствований платформ, узлов и агрегатов. При таких условиях маркетологи проявляли высший пилотаж в позиционировании моделей, старательно избегая пересечения с соседями. Но на сегодняшний день в группе отходят от постулатов, и вполне возможно, что новый внедорожник ŠKODA забредет поохотиться в вотчину VW Tiguan. При этом он будет больше своего собрата, достигая в длину 4,7 метра с колесной базой до 2,79 метра. При таких габаритах он составит серьезную конкуренцию на рынке корейцам KIA Sorento и Hyundai SantaFe, поставив против соперников технологическое наследие бренда и продуманную ценовую политику. К тому же уже решено, что ŠKODA Kodiaq получит модульную платформу MQB, допускающую три ряда сидений. По предварительным сведениям, семиместной будет одна из версий кроссовера.



Пока о ŠKODA VisionS говорят только в разрезе концепт-кара. Но каждое последующее появление этой машины на публике приближает его к серийному воплощению



Китайский рынок является одним из самых перспективных и быстрорастущих рынков мира, и ŠKODA это учитывает

проект пока ждет своего часа: право первого слова – за VisionS.

Планы понятны

ŠKODA уже готова озвучить сроки появления его на конвейере. Не шоу же ради потрачено столько сил! Машину дальновидно разрабатывали на популярной внутри концерна VW платформе MQB. Технологии уже готовы, публика подогрета прошедшими презентациями, ну а дотянуть оставшиеся дизайнерские доработки до приемлемых серийных вариантов – дело недолгого времени. Ждать и в самом деле осталось недолго: первые живые ŠKODA VisionS появятся в первой половине 2017 года. Машину будут продавать в том числе и в Китае, чешская марка уже намерена инвестировать более двух миллионов евро в развитие и расширение своего модельного ряда в Поднебесной. За эффективное сотрудничество с китайской стороны будет отвечать совместное предприятие SAIC VOLKSWAGEN Automotive Company Limited – крупное предприятие, которому под силу справиться с глобальными амбициями чешского бренда.

Заокеанский десант готов

привлекает миллионы покупателей по всему миру. Так почему бы не собрать новый урожай лояльных потребителей теперь и в Китае? Во-вторых, компактные кроссоверы – целый самостоятельный пласт, который не грех вывести в самостоятельное плавание на самые дальние рубежи. Ну а о третьей причине лучше всего сказал глава совета директоров ŠKODA – Бернхард Майер. «Мы год за годом наращиваем свое присутствие на китайском рынке, который является одной из самых динамичных мировых площадок для автопрома в целом. И модель ŠKODA VisionS – это не только новый кроссовер, но и наш вклад в развитие идеологии автомобилей с альтернативными источниками питания», – подчеркнул Майер.

Опорные моменты

И действительно, VisionS – это гигантский инженерный рывок для бренда, который до этого момента занимался постройкой альтернативных автомоби-

лей лишь в рамках отдельных спецверсий. В основе же конструкции VisionS лежит технология подзаряжаемого plug-in hybrid. Главную роль в силовой установке играет классический наддувный бензиновый 1.4 TFSI мощностью 156 л.с. Два электродвигателя дополняют систему: один внедрили в шестиступенчатую коробку передач DSG, а другой приладили к задней оси. Фактически это решение реализовало сразу две важные задачи: ŠKODA VisionS получил полный привод, а также возможность двигаться исключительно на электротяге. Правда, «на батарей-

ках» ŠKODA VisionS проедет не более 50 км, зато общий пробег при полном баке и полной зарядке аккумуляторов составит внушительные 1000 км! Со всех трех двигателей VisionS собирает 225 л.с.: этого достаточно и для динамической езды, и для преодоления легкого бездорожья, и даже перевозки

пассажиров с большой поклажей. В перспективе у ŠKODA – постройка исключительно электрического кроссовера на базе VisionS. Благодаря оптимальному размещению батарей под днищем машины инженеры смогут освободить место для третьего опционного ряда сидений в салоне. Но этот

ŠKODA VISIONS – ЭТО НЕ ТОЛЬКО АНОНС БУДУЩЕГО ЯЗЫКА ДИЗАЙНА МАРКИ. ЭТО ЕЕ НОВАЯ ИДЕОЛОГИЯ



Война миров

Запад против Востока – это противостояние старо как мир. Удастся ли ŠKODA Superb и Toyota Camry положить конец спорам?

Мощность
180 л.с.
Разгон
0–100 км/ч за 8,1 с
Цена
785 645 грн.

ŠKODA Superb и Toyota Camry – антагонисты во всем. Suberb – интеллектуал с превосходным воспитанием и манерами, построен по канонам солидности, присущей данному классу автомобилей, и вооружен самыми передовыми технологиями. Toyota же в этом поколении меняет имидж, в новом амплуа стараясь выглядеть изящнее и задорнее. Тем не менее у автомобилей одинаковое призвание – они для тех, кому машина служит местом отдыха после многочисленных деловых встреч.

Верность традициям

ŠKODA Superb делает ставку на традиционные ценности, но в инновационной и технологической оболочке. Стараясь сохранить исторический облик, присущий автомобилям марки, ŠKODA тем не менее удалось создать по-настоящему эмоциональный и современный автомобиль. Новый Superb безусловно красив. Ломаные четкие линии кузова делают его похожим на хорошо огранный бриллиант. К тому же он стал пропорциональнее. Предыдущему Superb не удавалось

замаскировать свою растянутую базу, столь любимую пассажирами второго ряда, которые с легкостью могли сидеть, положив ногу на ногу, и не упираться при этом коленями в спинки передних сидений. Колесная база Superb выросла на 80 мм – до 2841 мм, но выглядит он при этом абсолютно гармонично. А использование платформы MQB позволило еще больше по сравнению с предшественником увеличить пространство в салоне. К тому же и без того огромному багажнику добавили дополнительные 30 литров – теперь его объем составляет 584 л. Camry выступает скромнее – объем ее багажника равен 506 л. Интерьер нового Superb близок к эталонному. Столь простые и лаконичные дизайнерские решения нечасто встретишь в автомобилях этой ценовой категории. Каждая деталь выполнена филигранно, а с органами управления справится даже пятилетний ребенок, настолько тщательно продумана эргономика. В Toyota к органам управления тоже

не придаться, но такой отточенной простоты, как в ŠKODA, явно не хватает. Клиенты ŠKODA мгновенно оценили эксклюзивность новой модели – старт продаж этого поколения Superb был дан в июне 2015 года, и уже в апреле 2016 года количество проданных автомобилей перевалило за 100 000 экземпляров.

Изменчивость

Camry в топ-рейтинге по объемам продаж тоже не пасет задних. Тем не менее Toyota не расслабляется и делает все, чтобы приумножить эти цифры. Каждое последующее поколение автомобиля улучшают, прислушиваясь к пожеланиям покупателей. Ругали же многие Camry предыдущей генерации за глянцевые вставки а-ля дерево,

Мощность
181 л.с.
Разгон
0–100 км/ч за 9 с
Цена
749 824 грн.

ŠKODA Superb



«Все гениальное – просто». Эта фраза точно про ŠKODA Superb. Лаконичность салона достойна восхищения

Toyota Camry



Свершилось! Панель приборов Camry больше не напоминает громоздкий магнитофон конца 90-х

ŠKODA Superb



1,2. Пассажиры ŠKODA Superb играют ведущие роли – посмотрите, сколько места на «галерке»
3. Багажник ŠKODA Superb всегда был одним из самых больших, а теперь же он стал необъятным – 584 л!

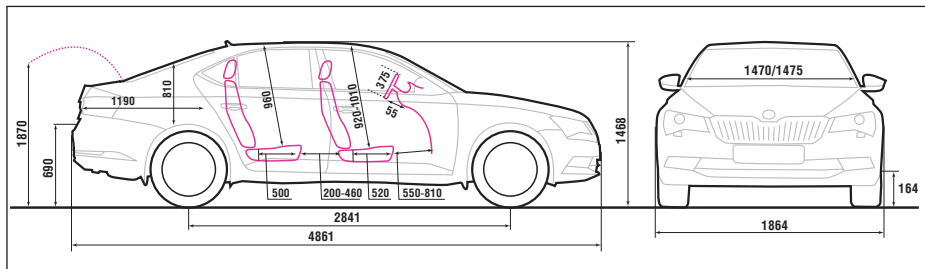


которые смотрелись непростительно дешево. И вот обновленная Camry получила более лаконичный интерьер. Салон, который привели к единству цветовых решений и форм, стал сдержаннее, не лишившись при этом своего фирменного стиля.
Toyota Camry после обновления стала другой, более динамичной и современной. Так маркетологи марки рассчитывают, не потеряв прежних поклонников, завладеть душами и кошельками более молодой аудитории. И это стремление заметно во всем.

Не только с водителем

В Украине для чешского лифтбэка доступны и бензиновые, и дизельные

агрегаты. На нашем рынке представлено аж четыре варианта силовых агрегатов, и все турбированные – от 180-сильной версии (она универсальна в вопросах спроса) до мощной модификации в 280 л.с., оснащенной вдобавок полным приводом (для Camry доступен только передний привод независимо от модификации). Благодаря новым эффективным двигателям, сниженной массе и улучшенной аэродинамике Superb нового поколения стал самым мощным автомобилем в истории этой модели, и в то же время в зависимости от модификации он готов сэкономить до 30% в расходе топлива по сравнению с предыдущим поколением Superb.



Утонченный дизайн, достойный подражания, – сильная сторона ŠKODA Superb. А техническое оснащение и характеристики, как всегда, на высоте



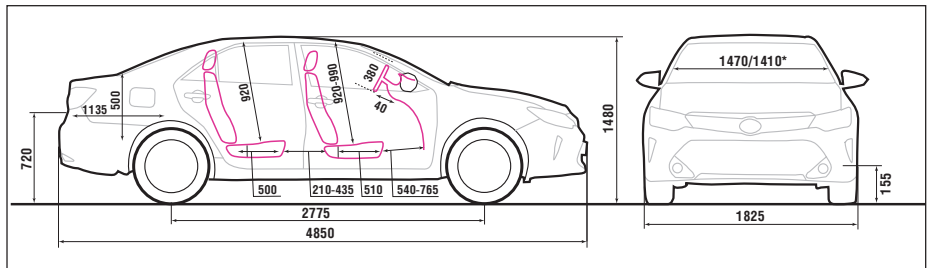
Большой выбор двигателей, коробок, типов привода и комплектаций разжигает аппетит, а топовые версии достаточно дороги

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	ŠKODA Superb 2.0 TDI	ŠKODA Superb 2.0 TDI 4x4	ŠKODA Superb 1.8 TSI	ŠKODA Superb 2.0 TSI	ŠKODA Superb 2.0 TSI 4x4	Toyota Camry 2.5	Toyota Camry 3.5
Двигатель, число цилиндров	R/4	R/4	R/4	R/4	R/4	R/4	V/6
Объем двигателя, см³	1968	1395	1798	1984	1984	2494	3456
Максимальная мощность, л.с. (кВт)	190 (140)	150 (110)	180 (132)	220 (162)	280 (206)	181 (133)	249 (183)
Максимальный момент, Нм (об/мин)	400/(1750–3250)	250/(1500–3500)	320/(1450–3900)	350/(1500–4400)	350/(1700–5600)	231/4100	346/4700
Габариты, длина x ширина x высота, мм	4861x1864x1468					4850x1825x1480	
Колесная база, мм	2841					2775	
Разгон 0–100 км/ч, с	8,0	7,6	8,0	7,0	5,8	9,0	7,1
Максимальная скорость, км/ч	237	230	232	245	250	210	210
Расход (смешанный), л/100 км	4,1	4,9	5,9	6,2	7,1	7,8	9,3
Цена, грн.	824 560	995 091	679 564	893 617	979 151	717 504	н.д.



Мы выбрали Superb с 180-сильным двигателем и 7-ступенчатой DSG с двумя сцеплениями – вечная классика! Superb с этой силовой установкой едет очень бодро – не растерял свои драйверские повадки и отменную управляемость.
У Camry же линейка доступных моторов намного уже. На нашем рынке представлено только два бензиновых силовых агрегата – мощностью 181 и 249 л.с. Причем 150-сильный, который стал доступен совсем недавно, после модернизации модели, к нам не поставляется. Хорошо хоть на смену старому четырехступенчатому автомату пришла более современная 6-диапазонная коробка передач. Благодаря этим нововведениям Toyota удалось увеличить производительность и сократить расход топлива на 13%. Да, раз-

работчики традиционно вынуждены жертвовать остротой управления в пользу комфорта, но у Camry появился самоблокирующийся передний дифференциал, благоприятно повлиявший на управляемость. А ŠKODA Superb тем временем обзавелся системой динамического контроля ходовой части с возможностью выбора режима вождения, да и в целом по насыщенности электронными системами и передовыми технологиями Superb можно считать флагманом не только ŠKODA, но и всего класса.
В вопросе ценообразования противники близки, хотя ŠKODA здесь все же лояльнее. Стартовая стоимость Superb – 679 564 грн., а Camry – 717 504 грн. При этом ŠKODA готова предложить больше вариантов по силовым агрегатам и трансмиссиям.



Toyota Camry благодаря обновлению заметно помолодела. Автомобиль стал более универсальным – теперь он рассчитан не только на людей среднего возраста



Управление системами по-прежнему требует времени на привыкание. Кроме того, хотелось бы чуть больше четкости в поворотах. А самой мощной версии не повредило бы полный привод

ТОПОВЫЙ МОТОР ŠKODA SUPERB ВЫДАЕТ 280 Л.С.

Toyota Camry



1. Люди, привыкшие ездить с водителем, точно не будут разочарованы
2. Места во втором ряду достаточно
3. Выступы в багажном отсеке Toyota Camry делают перевозку вещей неудобной



Большой универсал с черным обвесом и багажником объемом под 600 литров – клонит в сон от такого описания? А зря! Дослушайте до конца – полный привод, турбомотор, роботизированная коробка и отменная управляемость...



ŠKODA OCTAVIA SCOUT



В ŠKODA Octavia Scout есть немало: двухзонный «климат», электрозеркала с обогревом, омыватель фар, задний парктроник... А за доплату доступны и многие другие опции

Чехи никогда не позиционировали Octavia Scout как автомобиль, обладающий грандиозными внедорожными способностями. Спасибо за честность! Роботизированная трансмиссия с 6 диапазонами хороша для города, но не для усердной работы в глубокой грязи. А дорожного просвета хватит только на преодоление стандартных украинских выбоин, ведь он лишь на 31 мм больше, чем у обычной Octavia, – всего 171 мм. Ну и пусть! Тех способностей, которыми обладает ŠKODA Octavia Scout, и так более чем достаточно, чтобы заткнуть за пояс иной кроссовер. За полный привод

у Scout по-прежнему отвечает многодисковая муфта Haldex. Но инженеры серьезно доработали систему, что благоприятно повлияло на ее умственные способности – автомобиль быстрее реагирует на изменения дорожного покрытия. Там, где обычные передне- или заднеприводные машины будут опасно плестись, Octavia Scout может ехать, не снижая скорости и не вызывая у водителя страха отправиться в неуправляемый занос. А отсутствие главного отличительного атрибута любого внедорожника – высокого кузова – играет Octavia Scout только на руку. ŠKODA так хорошо управляется во многом благодаря низкому центру тяжести. Пусть украинский рынок располагает в случае с Octavia Scout ограниченной гаммой моторов, тот единственный, что доступен, подобран оптимально. 180-сильный турбированный TSI уверенно разгоняет универсал до 100 км/ч за 7,8 с. Неплохо!

Внутри отличий от обычной Octavia раз-два и обчелся – в глаза бросаются разве что логотипы Scout на руле и на порогах. В остальном это все тот же образцово-показательный интерьер. А какой багажник! Его объем, если сложить второй ряд сидений, составляет аж 1740 л. А еще Octavia Scout легко дается поклажа длиной почти три метра.

ŠKODA Octavia Scout – редкий представитель автомобильной отрасли, способный предложить все и сразу. В дисциплине «универсальность» у него

ŠKODA Octavia Scout 1.8 TSI	
Тип кузова/кол-во дверей/мест	Универсал/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4685/1814/1531
База, мм	2679
Дорожный просвет, мм	170
Снаряженная масса, кг	1522
Объем топливного бака, л	55
Объем багажника, л	588-1740
Тип привода	Полный
Трансмиссия	DSG, 6-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см³	1798
Макс. мощность, л.с. при об/мин	180 при 4500-6200
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	280 при 1350-4500
Макс. скорость, км/ч	216
Время разгона 0-100 км/ч, с	7,8
Расход топлива, л/100 км	5,5 /6,4/7,9

просто нет равных. К сожалению, у отечественного покупателя слишком много предрассудков и стереотипов, которые пока не позволяют Octavia Scout возглавить рейтинги продаж внутри марки. Дорогие универсалы у нас не в почете. А Scout недешев – ценник на эту модель стартует с отметки в 978 416 грн. Но машина стоит этих денег – помимо отличного технического оснащения Scout готов похвастать еще и богатым набором оборудования, так что решившийся на такую покупку наверняка ничуть не пожалеет.



1. В Octavia Scout можно выбрать один из четырех режимов движения или настроить собственный.
2. Подобрать удобную посадку за рулем Octavia Scout сможет человек любой комплекции. Профиль кресел подобран удачно – не устаешь в долгом пути.
3. Подогрев задних сидений – опция. Но для нашего климата это далеко не прихоть. А вот обогрев форсунок омывателя лобового стекла в стандартном оборудовании – отдельное спасибо.



ŠKODA Rapid



Этот автомобиль в который раз удивил нас своими вместительностью и удобством. Чем еще готов порадовать ŠKODA Rapid?



6-ступенчатая автоматическая трансмиссия полагается только топовой версии Rapid. На другие устанавливают «механику»

Стремление ŠKODA привести свой модельный ряд к единству стиля вполне понятно. Узнаваемость марки – одна из основных вех, на которой строится автомобильный бизнес. Чешской компании удалось добиться невероятного результата – точеные Rapid, Octavia и Superb выглядят стиль-

но и изящно. Эти автомобили очень органично наследуют основные черты нового дизайнерского стиля, к которому пришла марка за последние пару лет. Внешне ŠKODA Rapid столь же привлекателен, как и его старшая сестра Octavia, и это, конечно же, сразу подкупает. У младшенького те же четкие линии и выверенные

пропорции. Придаться просто-напросто не к чему. Rapid не выглядит бюджетным или тесным. Серьезное преимущество перед конкурентами! А каковы же ощущения изнутри? В реальности Rapid тесным назвать никак нельзя. За рулем моментально находишь удобную посадку, потолок не давит, даже во втором ряду сиде-



В арсенале ŠKODA Rapid достаточно широкий выбор оборудования. У нашего тестового автомобиля в комплектации Style+ есть заводская тонировка, крепления для детских кресел IsoFIX, иммобилайзер, легкосплавные диски, противотуманные фары с LED-лампами, текстильные коврики в салоне



ний пассажиры не будут чувствовать себя обделенными и стесненными. А багажник и вовсе вызывает восхищение, особенно при попытках загрузить в него что-то побольше штатного чемодана: 530 л полезного пространства! К тому же спинки задних кресел можно опустить, увеличив эти возможности.

Своя игра

Интерьер тоже старается копировать стилистику старших братьев. Работа дизайнеров достойна похвалы – они не просто уменьшили салон Octavia и перенесли его в Rapid, им удалось создать новый салон, сохранив те же стиль и атмосферу. Если присмотреться, можно заметить микроскопические стилистические отличия в подходе к эргономике водительского места. Но ведь в этом и состоит индивидуальность автомобиля, который обязан быть узнаваемым в толпе конкурентов не только внешне, но и «на ощупь». Тем более что общее впечатление приятное. У нашей ŠKODA Rapid под капотом – мотор объемом 1,6 л, мощность

ŠKODA Rapid 1,6 АКПП

Тип кузова/кол-во дверей/мест	Лифтбэк/5/5
Длина/ширина/высота, мм	4483/1706/1474
База, мм	2602
Дорожный просвет, мм	155
Снаряженная масса, кг	1165
Объем топливного бака, л	55
Объем багажника, л	530-1740
Тип привода	Передний
Трансмиссия	АКПП, 6-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4
Рабочий объем, см³	1598
Макс. мощность, л.с. при об/мин	110 при 5800
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	155 при 3800
Макс. скорость, км/ч	191
Время разгона 0-100 км/ч, с	11,6
Расход топлива, л/100 км	4,9 / 6,1 / 8,2

Кожаный трехспицевый руль, скошенный снизу, очень украшает интерьер ŠKODA Rapid. Но все же главный плюс салона – просторные кресла и широкий диапазон регулировок водительского сиденья



которого равна 110 л.с., и 6-ступенчатая автоматическая коробка передач. Это самый мощный мотор в линейке доступных двигателей, устанавливаемых на украинскую спецификацию Rapid. С ним автомобиль в городской сутолоке очень шустро маневрирует и не отстает от потока. Достоинство отдельной похвалы и собранное, энергоемкое шасси, которое существенно облегчает жизнь на наших дорогах. Так что управление младшим лифтбэком от ŠKODA доставляет не меньшее удовольствие, чем той же Octavia.



ЧЕМПИОНАТ МИРА ПО ХОККЕЮ

ŠKODA является не просто спонсором этого чемпионата – компании удастся создавать в ходе турнира свою неповторимую атмосферу

В этом году ŠKODA стала спонсором чемпионата мира по хоккею IIHF 24-й раз подряд! Чешская компания поддерживает это значимое спортивное событие с 1993 года. Это спонсорство стало одним из самых длительных за всю историю спортивных соревнований, благодаря чему чешскую компанию даже вписали в Книгу рекордов Гиннесса!

За время проведения одного чемпионата автомобили проезжают порядка 250 тыс. км. А за 23 года, что ŠKODA спонсирует хоккей, машины чешской марки преодолели в общей сложности расстояние в 6 млн км без единой поломки. В прошлом году организационный комитет чемпионата получил 50 автомобилей ŠKODA – 14 седанов Superb

и 36 универсалов Octavia Combi. В этом году автопарк чемпионата мира вновь составлен из 45 автомобилей марки ŠKODA, которые использовались не только для трансфера гостей соревнований, но и стали символом игр – автомобили ŠKODA Superb и Octavia RS Combi заняли свое место у ледовой арены, середина которой была традиционно украшена логотипом марки ŠKODA. Кроме того, логотипы ŠKODA украшают форму сборных Чехии и Словакии, а во время чемпионата компанией были организованы самые разные активности для взрослых зрителей и для их детей.

ŠKODA и хоккей: самое долгое сотрудничество в истории спорта

Чешская компания поддерживает не только сам чемпионат мира, но и ряд национальных команд. В 2014 году во время чемпионата мира в Беларуси логотип ŠKODA можно было увидеть на форме игроков из Чехии, Словакии, Норвегии и США, в этом году – Чехии и Словакии. Проводит компания и свой собственный турнир – ŠKODA Virtual Hockey Challenge. В виртуальной битве здесь встречаются команды фанатов хоккея, и их противостояние можно наблюдать на огромных LED-экранах. Естественно, победителей турнира ждали ценные призы от ŠKODA. Кроме того, в этом году компания представила в Москве самый большой хоккейный шлем – высотой 2,8 метра и весом 110 кг. Викторины, представления, презентации, талисман ŠKODA и как апогей всего этого раз-



**ТРИ АВТОМОБИЛЯ
СПЕЦИАЛЬНОЙ СЕРИИ
HOCKEY EDITION
ПОДГОТОВИЛИ
В ŠKODA В ЧЕСТЬ
ЧМ ПО ХОККЕЮ – 2016**

нообразия – фирменный танец ŠKODA Ice Girls: даже в перерывах зрителям скучать точно не пришлось. Кстати, помимо хоккея ŠKODA активно поддерживает и другие виды спорта. Например, уже 12 лет чешская марка является генеральным и автомобильным партнером легендарной велогонки «Тур де Франс».

Интересная статистика

Шайба

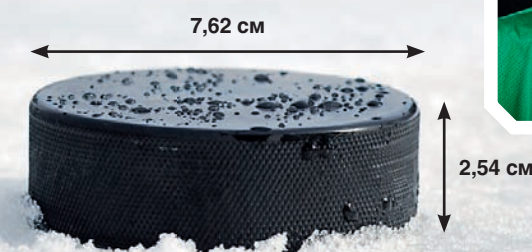
Первая хоккейная шайба была деревянной и имела форму квадрата.

Перед игрой шайбу нередко замораживают, чтобы она лучше скользила и не пружинила.

До 1917 года вратарей штрафовали за то, что они падали на лед, пытаясь остановить шайбу.

Рекорд по скорости первой забитой шайбы принадлежит Брайану Тротье – он забил шайбу в ворота противника на пятой секунде игры.

ВЕС: ОТ 156 ДО 176 Г



**САМАЯ БЫСТРАЯ
ШАЙБА В МИРЕ
РАЗВИЛА СКОРОСТЬ**

183,7 KM/Ч

**РЕКОРД ЗАФИКСИРОВАН
21 ЯНВАРЯ
2012 ГОДА И ПРИНАДЛЕЖИТ
АЛЕКСАНДРУ
РЯЗАНЦЕВУ**



68%

**ПРОФЕССИОНАЛЬНЫХ
ХОККЕИСТОВ
ХОТЯ БЫ РАЗ
ЛИШАЛИСЬ ЗУБА
ВО ВРЕМЯ ИГРЫ**

92:0

**САМЫЙ КРУПНЫЙ
ХОККЕЙНЫЙ СЧЕТ
ЗАФИКСИРОВАН
ВО ВРЕМЯ ИГРЫ
МЕЖДУ ЮЖНОЙ
КОРЕЕЙ И ТАИ-
ЛАНДОМ**





ПОЛНЫЙ ПРИВОД – МЕЧТА ХОККЕИСТА

■ Любители хоккея едут на лед стадиона за азартом и той долей риска, которая необходима каждому мужчине. Но дороги, тем более зимние, – это не то место, где стоит гоняться за острыми ощущениями. Собственно, именно поэтому все большее число покупателей выбирает полноприводные автомобили, которые обеспечивают надежное сцепление с дорогой. Правда, жертвовать динамикой автомобиля, его управляемостью, да и деньгами на топливо, которое сжигается при использовании полного привода постоянно, никому не хочется. На помощь приходят современные технологии, такие как многодисковая муфта с электронным управлением, которая

ставится, например, на ŠKODA Yeti. С ее помощью крутящий момент может распределяться между передней и задней осью автомобиля в зависимости от ситуации на дороге. На сухом покрытии вы фактически едете на переднем приводе, а если становится скользко – на полном. На таком автомобиле нет необходимости ограничивать тягу при трогании, как на машине с ведущими передними колесами.

4 ВЕДУЩИХ КОЛЕСА ПОЗВОЛЯЮТ ЧУВСТВОВАТЬ СЕБЯ УВЕРЕННЕЕ НА СНЕГУ И ЛЬДУ



Как перевозить

■ Спортивное снаряжение весит порядка 20 килограммов и занимает довольно много места. Для перевозки обмундирования даже начинающему хоккеисту понадобится просторный автомобиль. Объем багажного отсека ŠKODA Octavia равен 568 л: этого достаточно для перевозки крупногабаритного груза – защиты и коньков. Для удобства погрузки длинных клюшек удобно использовать проем в спинке заднего сиденья. А можно просто сложить сиденья – так объем багаж-

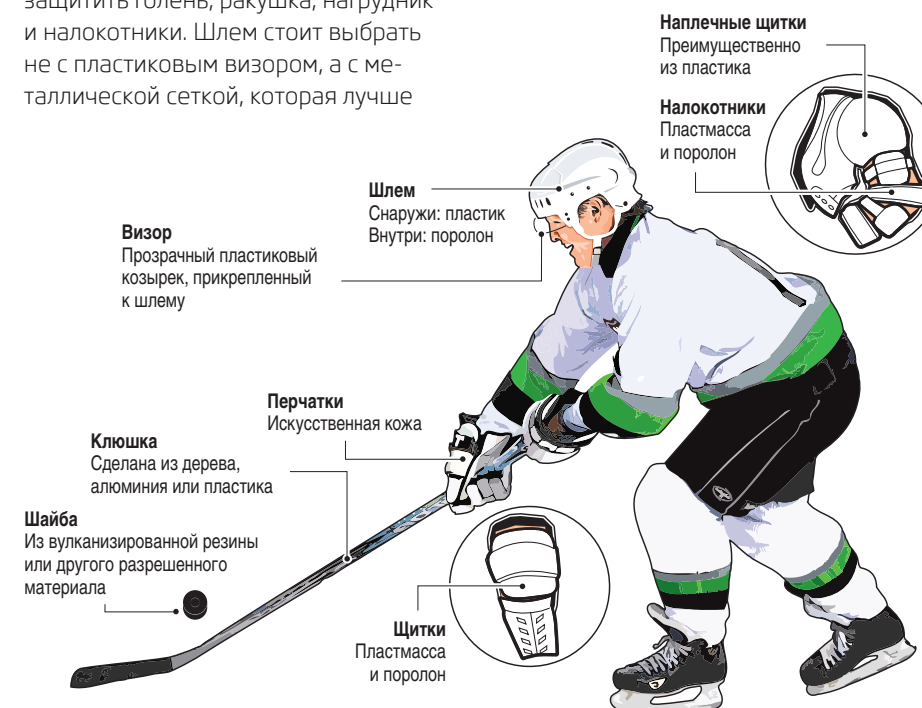


ника увеличивается до внушительных 1558 л. Хоккейное снаряжение легко может повредить автомобиль, поэтому для удобной и безопасной перевозки хоккейного обмундирования желательно хотя бы минимально подготовить машину и заказать аксессуары для фиксации груза.

Что нужно новичку

■ Для игры в хоккей недостаточно купить лишь коньки, клюшку да шайбу. В этом виде спорта гораздо важнее защита. Без правильно подобранного обмундирования новичок рискует получить серьезные травмы. Итак, хоккеисту-любителю потребуются: специальные щитки, чтобы защитить голень, ракушка, нагрудник и налокотники. Шлем стоит выбрать не с пластиковым визором, а с металлической сеткой, которая лучше

защищает от ударов. Помимо этого, для игры в хоккей обязательно нужно термобелье, трусы из прочной ткани, защищающей бедра при падении, свитер с названием команды. Средняя цена такого комплекта составляет порядка 10–15 тысяч гривен. Сэкономить можно, купив подержанное снаряжение.



Как это было

■ В чемпионате мира по хоккею – 2016 участвовали 16 команд. Это сборные России, Швеции, Чехии, Швейцарии, Латвии, Норвегии, Дании, Казахстана, Канады, Финляндии, США, Словакии, Белоруссии, Франции, Германии и Венгрии. Команды, занявшие первые четыре места в группе А и группе Б, вышли в четвертьфинал, где сыграли крест-накрест, то есть команда, занявшая первое место в каждой группе отборочного раунда, играла с командой, занявшей четвертое место из другой группы, и наоборот. Команды-победители оказались в полуфинале. Матчи полуфиналов прошли в Москве 21 мая. Затем в воскресенье, 22 мая, также в Москве, прошел матч за третье место – в нем встретились команды США и России, – победителем из которой вышла Россия и завоевала статус бронзового призера чемпионата. Финал, который был назначен на 22 мая, схлестнул Канаду и Финляндию – признанных фаворитов мирового первенства по хоккею. Встреча канадцев с финнами завершилась со счетом 2:0. После окончания чемпионата мира – 2016 сформирован новый мировой рейтинг IIHF. В нем лидером стала Канада, второе место завоевала Россия, Финляндия и США занимают третье и четвертое место соответственно.

ВНУТРЕННЯЯ МОТИВАЦИЯ



Чешская марка находится на важном рубеже: позади – успешные рыночные достижения, впереди – новые амбициозные планы

Финансовые итоги работы автомобильного бренда – это не только статистика продаж на разных мировых рынках. Это еще и ощущение правильности выбранного пути

Рейтинги продаж – вещь не только упрямая, но и наглядная. В 2015 году компания ŠKODA выпустила на дороги всего мира 1 055 500 новых автомобилей с летящей стрелой на капоте – это на 1,8% больше, чем показатели прошлого года. И такой прорыв стал возможен благодаря продуманной и активной позиции марки на мировом рынке. Ожидаемого и устойчивого успеха смогли добиться модели Fabia, Octavia и Yeti, а вот популярность Superb новой генерации даже превыси-

ла первоначальные ожидания – он стал настоящей сверхновой звездой.

Самый лучший март

Старт 2016 года тоже оказался рекордным. С января по март текущего календарного года компания ŠKODA доставила клиентам 276 600 новых автомобилей, что на 4,3% превышает показатели аналогичного периода за прошлый год. Продав в одном лишь марте 106 300 новеньких ŠKODA, компания добилась абсолютно лучших цифр в своей истории:

столько за месяц производитель ранее не продавал! Главными игроками и собирателями рекордов остаются ŠKODA Fabia, Superb и Yeti, а ключевыми рынками являются Китай и все страны Европы. «Мы с оптимизмом смотрим в будущее, – заявил член Совета директоров, отвечающий за продажи и маркетинг, Вернер Айхорн. – 2015 год уже подкреплен ростом популярности ŠKODA в мире».

Время собирать урожай

Особенным событием минувшего финансового года стал вклад ŠKODA Superb в имидж марки: появление нового поколения Superb в кузове седан и в универсальной ипостаси имело взрывной эффект. Представительный и стилистически выверенный Superb с первых же месяцев продаж отправился собирать не только заказы, но и разнообразные награды. У себя на родине, в Чехии, он стал автомобилем года, а престижный дизайнерский конкурс Red Dot отметил Superb Combi в номинации «Лучший промышленный дизайн». Выверенный баланс между эстетикой и практичностью, отраженный в стилистике чешского бренда, не в первый раз оказался воспринят на ура компетентным жюри: это уже девятый (!) по счету трофей в конкурсе Red Dot,

завоеванный различными моделями ŠKODA. Ну и в нынешний сезон 2016 года роскошный чешский флагман отправился в статусе «Автомобиля года – 2016 в Украине» – добавлять новые баллы в репутацию марки в Украине. Наши потребители из месяца в месяц подтверждают свое доверие и приверженность бренду ŠKODA, благодаря чему марка является одним из самых продаваемых брендов в нашей стране, а автомобили ее модельного ряда занимают лидирующие позиции в рейтингах продаж иномарок в своих классах.

БЕРНХАРД МАЙЕР, ГЛАВА СОВЕТА ДИРЕКТОРОВ ŠKODA, СЧИТАЕТ 2016 ГОД ЗНАКОВЫМ ДЛЯ СВОЕГО БРЕНДА



B. Maier



Superb в универсальном кузове собрал множество наград по всему миру, включая звание «Автомобиль года – 2016» в Чехии

На сегодняшний день модельная линейка ŠKODA уравновешена моделями, представляющими различные сегменты и целевые группы



Частные автомобильные салоны в Европе сегодня вызывают у украинцев безмерное удивление: здесь с новыми машинами премиум-класса спокойно соседствуют автомобили не первой свежести, и это никого не смущает



Наконец-то В ЗАКОНЕ

Трейд-ин – обмен старого автомобиля на новый с доплатой – в Украине отсутствует как явление. Но теперь все может измениться

Во многих цивилизованных странах услуга трейд-ин работает давным-давно и весьма успешно. Многие американцы, например, не имеют понятия, что продать свой автомобиль вообще можно самостоятельно. В США нет авторынков как массового явления. Старые авто, как правило, утилизируются, а те, что еще пригодны к эксплуатации, меняются на новые с доплатой. Но наконец-то и наше государство сделало шаг к упорядочению данного вопроса и в Украине.

Всем выйти из тени!

12 апреля 2016 года Верховная Рада Украины приняла законопроект №3046-д «О внесении изменений

в Налоговый кодекс Украины относительно стимулирования рынка бывших в употреблении товаров». Согласно пояснительной записке целью предлагаемого проекта является «содействие развитию рынка бывших в употреблении товаров в Украине, в частности автомобильного, выводу его из тени, обеспечению прозрачных, конкурентных, прибыльных условий ведения бизнеса официальными предприятиями автомобильной отрасли и обеспечение стабильных дополнительных поступлений в Госбюджет». 12 мая 2016 года сей документ был подписан президентом и уже официально стал законом, а украинцы получили возможность абсолютно легально и, что самое главное, выгод-

но продавать и покупать автомобили через автосалоны.

Странный бизнес

Впрочем, Налоговый кодекс Украины и ранее никак не возбранял продавать автомобили через автосалоны. Но при этом существовала масса ограничений и опасностей, и самая главная из них – возможность вторичного обложения автомобиля налогом на добавленную стоимость. При приобретении автосалоном бывшего в употреблении автомобиля у физического лица и ранее в идеале при повторной продаже НДС не должен был взиматься, но нормы закона были настолько спорны и неоднозначны, что с такой торговлей просто никто не хотел связываться. Отныне же по новому закону при повторной продаже автомобиля применяется исключительно маржинальный принцип налогообложения, то есть налог насчитывается не на сумму всей сделки, а только на разницу между ценой продажи и ценой приобретения. Теперь все то же самое, но с цифрами. Предположим, некто, и теперь уже не только физическое лицо, но и любой субъект, не являющийся плательщиком НДС (в том числе и ФОП), имеет автомобиль. Не новый. Рыночная цена такого автомобиля – 100 000 грн. И этот некто хочет данный автомобиль продать через официальный дилерский центр. Он понимает, что это гораздо проще и безопаснее, чем торговать автомобилем на рынке, и готов уступить его за 90 000 грн. Но далее автомобильный дилер, который хочет этот автомобиль купить, и не просто, а с целью дальнейшей перепродажи, должен провести его предпродажную подготовку, оплатить услуги своих сотрудников, торговые площади, прочие расходы и при реализации этого автомобиля снова заплатить НДС! То есть если он продаст машину за те же рыночные 100 000, 20 000 грн уйдут в казну как налог на добавленную стоимость с автомобиля, с которого

В СТРАНАХ ЕС 70-90% ВСЕХ СДЕЛОК С АВТОМОБИЛЯМИ СЕКМЕНТА Б/У ПРОВОДЯТ ОФИЦИАЛЬНЫЕ ДИЛЕРЫ

данный налог уже взимался в момент его продажи как нового. Что получает дилер на руки? 80 000 грн. минус собственные расходы. Шикарный бизнес. Автосалону надо было продавать этот автомобиль минимум за 130 000 грн., а это гораздо выше его рыночной стоимости. Поэтому автосалоны выкручивались как могли: покупали и продавали авто не по совсем легальным схемам, предоставляли услугу платной стоянки, искали прочие ухищрения. А покупатели, в свою очередь, склонялись к покупкам авто через частные объявления либо через перекупщиков.

После принятия

Теперь же автосалон обязан оплачивать НДС только с суммы своего фактического дохода. То есть если автосалон, как в нашем примере, купил автомобиль за 90 000 грн., а реализовал за те же рыночные 100 000, то НДС будет высчитываться из заработанных 10 000 и составит 2000 грн. 8000 чистого дохода, ну опять же за вычетом собственных расходов. Но тут уже можно немного и поиграть: выгоды приобретения бывшего в употреблении автомобиля через официальный салон многочисленны, так что дилер вправе чуть зависить цену и продать машину, скажем, за 105 000. В итоге довольными остаются все: продавец прозрачно получает деньги за проданный автомобиль, покупатель – автомобиль из салона с гарантиями, бюджет – свои 20%, а салон – долгожданную прибыль.

Всем выгодно

Безусловно, новый закон не выведет нас сразу на европейский уровень и все авторынки в один день не закроются. Этого и не нужно! Но любой автовладелец, решивший продать свой автомобиль, получает реальную цивилизованную альтернативу автобазару, при этом имея ряд выгод:

- экономия времени: всеми переговорами и операциями по продаже занимается автосалон;
- безопасность сделки: шанс попасть в руки мошенника значительно уменьшается, хоть и не исчезает совсем;
- любые послепродажные проблемы и претензии, возникшие у покупателя, решает юридический продавец – автосалон;
- при желании, оплатив только разницу между новым автомобилем и подержанным, можно получить новую машину.

Из минусов продавца можно отметить только два нюанса. Пока автомобиль продается, на нем нельзя ездить – так как он должен находиться на стоянке салона. Плюс самостоятельно можно попробовать продать автомобиль подороже – если, конечно, приложить массу усилий. Покупатель, решившийся на покупку бывшего в употреблении автомобиля в автосалоне, пусть даже по цене чуть выше, чем на авторынке или по объявлению, тоже получает ряд преимуществ:

- автомобиль перед продажей проходит полный техосмотр и в случае имеющихся неисправностей будет отремонтирован;
- автосалон проведет все необходимые проверки и экспертизы, дабы защитить себя от дальнейших неприятностей, что сыграет на руку и покупателю;
- финансовые расчеты проводятся в кассу автосалона со всеми сопутствующими официальными подтверждениями, а не из рук в руки, как это делается при обычной сделке.

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

НЕ ВСЕ ТАК ПРОСТО

Слышал, что сейчас открыт доступ к реестру владельцев транспортных средств и каждый желающий может легко узнать, какие автомобили зарегистрированы на того или иного человека. Правда ли это и как получить эту информацию?
Олег Е., по e-mail

Это правда, но только отчасти. Узнать, какие транспортные средства зарегистрированы на того или иного владельца, действительно можно, а вот найти владельца автомобиля по госномеру нельзя. То есть можно, конечно, но неофициально, и это совершенно другой путь. Узнать же, что числится за тем или иным человеком, можно в реестре владельцев транспортных средств, который находится по следующему адресу: <https://igov.org.ua/service/1397/general>. Далее необходимо идентифицировать свою личность – властям очень важно знать, кто именно хочет получить эту информацию. Для этого нужно войти в систему либо с помощью цифровой подписи, либо используя логин и пароль интернет-банкинга, что рискованнее. Затем следует указать фамилию, имя и отчество лица, о транспортных средствах которого вы хотите получить информацию, а также свой номер телефона и адрес электронной почты, на который в течение 24 часов общаюот прислать ответ на запрос.

КУДА УШЕЛ МОРОЗ

Решила включить кондиционер первый раз после зимы, а он не работает... Не дует холодным. В чем может быть дело?
Марина Верчук, Винница

Такая неисправность кондиционера, обнаруженная после зимнего периода, часто вызвана недостаточным количеством хладагента в системе (фреона). Связано это, как правило, с нарушенной плотностью соединений в системе, грубо говоря – с ее разгерметизацией. Из-за утечки в неплотных соединениях фреон за зиму и выходит. Обычно виноваты уплотнения – прокладки, которые имеют свойство пересыхать, изменять свою эластичность, трескаться. Перепады температуры также влияют на их разруше-

ние и ослабевание возможности сохранять герметичность системы. Если еще осенью вы могли не чувствовать дискомфорт от недостатка холодного воздуха, это не значит, что система была герметична. Просто в системе еще было достаточно фреона для охлаждения, которое осенью не столь интенсивно, как летом. Да и повышение температуры холодного воздуха вы могли не заметить, ведь уже на улице стало не так жарко. А фреон тем временем выходил... За зиму негерметичные соединения стали пропускать фреон интенсивней, и к весне в системе почти ничего не осталось. По крайней мере, осталось слишком мало для нормального охлаждения. Решение простое – ехать на СТО, где выполняюот проверку, ремонт и заправку кондиционеров. Мастера найдут утечку, устранят ее, заправят систему фреоном. И в машине снова станет прохладно. Если, конечно, не обнаружатся более серьезные проблемы, чем те, что описаны выше.

ДОГОВОР И ДЕНЬГИ

Винovníк ДТП, в котором я оказался пострадавшим, собирается «решить вопрос полюбовно», возместив весь ремонт моей машины на СТО (конечно, не фирменном). Я согласился, чтобы не портить себе историю безаварийности. Но теперь у меня сомнения, может, стоило обратиться в таком случае все-таки в страховую?

Виталий Мосейчук, Киев

Если виновник ДТП оказался порядочным человеком и полностью возместил вам ущерб, да и претензий к качеству ремонта у вас не будет, в таком случае вы поступили правильно. С одной стороны, автомобиль у вас будет отремонтирован, с другой – уровень безубыточности по КАСКО не ухудшится. От этого напрямую зависит стоимость договора КАСКО при обновлении. Но на будущее в таких случаях будьте осторожны, так как часто виновники странным образом пропадают или полностью отказываются от своих обязательств, после чего доказать существующие договоренности непросто. Тем более, если у вас серьезные повреждения, лучше не рисковать, обратиться в свою страховую по КАСКО и спать спокойно.

ОСНОВАНИЙ ДЛЯ БЕСПОКОЙСТВА НЕТ

У меня есть легковой автомобиль и прицеп к нему. Недавно я поменял права в связи с открытием категории А и обнаружил, что в новом водительском удостоверении категории ВЕ нет. Означает ли это, что теперь я не могу ездить с прицепом?

Михаил Вороньков, Полтавская обл.

В данном случае особо волноваться не стоит. Правилами дорожного движения (пункт 2.13) предусмотрено, что значок Е в обозначении соответствующей категории в водительском удостоверении предоставляет право управлять составами транспортных средств с тягачами соответствующей категории (в случае категории В – легковым автомобилем) и прицепом, полная масса которого превышает 750 кг. Таким образом, имея категорию В, водитель имеет право управлять легковым автомобилем с прицепом, полная масса которого не превышает 750 кг. Эта норма в полной мере распространяется и на все остальные категории транспортных средств (грузовые автомобили и автобусы), для управления ими с прицепом подкатегория Е не нужна. Если же полная масса прицепа превышает 750 кг, необходимо открывать категорию ВЕ. Отметим: Правила дорожного движения не расшифровывают термин «полная масса», но его значение прописано в руководстве по эксплуатации транспортного средства (в данном случае соответствующего прицепа).

ПЯТНО-ПРИВИДЕНИЕ

Решил почистить салон автомобиля специальным спреем из баллончика, купленного на заправке. Эффект потрясающий: побрызгал, подождал, стер тряпкой, все. Чисто, дешево и быстро! Но как-то в салон попал снег. Мои чистые сиденья намокли, и через пару дней я заметил на них пятна, похожие на те, что удалял. Что это такое?

Алексей Халимок, Киев

Описанное вами – распространенное явление. Когда вы распылили некую химию на загрязненный участок салона, вещества растворили продукты, образовавшие пятно, сделав его жидким. Под воздействием гравитации и поверхностного натяжения жидкости в волокнах материала обивки салона жидкость ушла с верхней части покрытия в разные стороны и глубину материала. Вы, воспользовавшись специальной тряпкой, смогли снять только часть растворенного материала пятна с поверхности обивки. Часть же растворенного материала пятна проникла вглубь волокон обивки, которую ни увидеть, ни тряпкой достать. Когда поверхность подсыхает, визуальнó все чисто. Но ваше пятно осталось! При попадании влаги под воздействием все тех же законов физики (поверхностного натяжения влаги между волокнами обивки салона) растворенные остатки пятна проявляются, выходя наружу. Вот и весь секрет! Выход один: воспользоваться услугами профессиональной химчистки посредством не только химических средств, но и профессионального пылесоса с функцией удаления влаги. Это обеспечит удаление максимального количества пятен.

ГРЯЗЬ И БЕСПОРЯДОК

Стоит ли мыть двигатель автомобиля? Говорят, что эта мойка может повлиять на проводку или что-то в этом роде, и машина не заведется. Помогите разобраться, пожалуйста.

Яна Дзюба, Сумы

Действительно, мнения по поводу необходимости мыть двигатель машины, частоты такой операции и рисков, связанных с ней, достаточно разнятся. С точки зрения эстетики и эксплуатации двигатель должен быть чистым. Но его чистоту не надо сравнивать с чистотой поверхности автомобиля, салона и багажника. Двигатель не защищен на 100% от дорожной пыли, воды и возможных проливов технических жидкостей, что и приводит к его загрязнению. Но думаю, что раз в год (а при большом желании и два) двигатель помыть можно. Вопрос только – как. Естественно, вода не самый лучший друг проводки и электроники с электрикой. Однако все системы моторного отсека так или иначе защищены от воды. Если в подкапотное пространство нанести моющее средство, к примеру активную пену для бесконтактной мойки, и через некоторое время аккуратно смыть проточной водой, то навряд ли что-то выйдет из строя. А вот если подойти к данному вопросу с фанатизмом и вымывать аппаратом высокого давления каждую щель, есть шансы, что вода наделает бед. Иногда на автомойках практикуют мойку подкапотного пространства, не глуша двигатель. Это выход сомнительный. Если вода попадет в систему зажигания и электронику управления двигателем, будет неважно, работал двигатель или нет.

АВТОРЫ НЕ ПОДУМАЛИ

Сейчас в Киеве на многих дорогах нанесли полосу для движения общественного транспорта. Но когда мне нужно повернуть направо, я должен какое-то время по ней проехать, чтобы выполнить маневр безопасно, не поворачивая со второго ряда! Меня не накажут за это?

Виктор Черемкух, Киев

В некоторых случаях могут. Так, пунктом 17.2 ПДД предусмотрено, что водитель, поворачивающий направо с дороги, имеющей полосу для движения маршрутных транспортных средств, отделенную прерывистой линией дорожной разметки, может выполнять поворот с этой полосы. Согласно пункту 7.2.11.3 ДСТУ 2587:2010 «Разметка дорожная» для обозначения мест перестроения попутных транспортных средств может использоваться разметка 1.11 (сплошная с прерывистой), которую можно пересекать только со стороны прерывистой линии. А в приложении «Б» к данному ДСТУ приведены примеры нанесения такой разметки – на протяжении 50 м от перекрестка и 50 м перед перекрестком (для выезда с полосы для маршрутных транспортных средств и въезда на нее для последующего поворота). В то же время обязательность нанесения такой разметки ДСТУ 2587:2010 не предусматривает. То есть такой разметки может и не быть, а заезжать на полосу, отделенную сплошной линией продольной разметки, Правила не разрешают, независимо от цели такого маневра. Таким образом, в этом случае, чтобы соблюсти букву Правил, таки придется поворачивать направо со второго ряда, предварительно пропустив все транспортные средства, движущиеся по правой полосе.

Я НЕ ЗНАЮ ТЕБЯ, СТО

Страховая компания предложила перевести сумму возмещения ущерба на СТО, которое авторизовано для сотрудничества. Но это не фирменная станция моей марки, а некий мультибрендовый сервисцентр, который имеет дело с разными машинами. Могу ли я в таком случае настаивать на том, чтобы деньги перевели на фирменную станцию?

Вадим Вигренюк, Киев

Если автомобиль у вас сравнительно новый и вы очень дорожите фирменным обслуживанием, то, конечно, настаивать вы имеете полное право. Другое дело, что результат ваших переговоров со страховой будет зависеть от нескольких моментов. 1. Проверьте формулировку в вашем договоре страхования: что у вас там сказано по этому поводу (пункт о методике определения размера ущерба). 2. На гарантии ли находится ваш автомобиль? Гарантия, конечно же, подразумевает обслуживание только «на своих» станциях в соответствии с брендом автомобиля. Все остальные случаи не так жестко привязаны к определенной марке. Из практического опыта готовы сообщить, что качество работы мультибрендовых СТО очень зависит от самих страховых компаний. Ведь своих ремонтных партнеров выбирают именно страховые! Так что, если вы получили направление от одной из международных именитых компаний, можете особо не волноваться. Они очень тщательно следят за качеством и гарантируют уровень работы своих СТО.

МОЖНО, НО ТОЛЬКО В УКРАИНЕ

Хочу приобрести по доверенности автомобиль, зарегистрированный в Крыму, но по факту находящийся на материковой части Украины, тогда как его владелец проживает в Симферополе. Возможно ли это и где нужно оформить доверенность?

Александр, по e-mail

На любой автомобиль, зарегистрированный в Украине, можно оформить доверенность у любого нотариуса. Точно так же его можно продать или переоформить на другого человека в любом МРЭО или, как они сейчас называются, сервисном центре МВД. В то же время, поскольку документы, выданные в настоящее время в Крыму, в Украине не признаются, их необходимо оформлять не на оккупированной территории. Для этого владельцу данного автомобиля необходимо будет приехать в то место, где можно воспользоваться услугами украинского нотариуса. Вся остальная процедура пройдет по стандартной схеме.



ГБО без проблем

Что нужно знать, прежде чем решиться на установку газа на двигатель с непосредственным впрыском семейств TSI, FSI и TFSI? И можно ли рассчитывать на долговечность?

Некоторое время назад автомобили с турбированными двигателями стояли особняком среди общего тренда по установке газобаллонного оборудования – специалисты не брались за эти высокотехнологичные и требовательные агрегаты, где любой сбой в системе управляющей электроники или малейшая ошибка при неправильной установке самого ГБО заканчивались крупными неприятностями. Теперь же двигатели семейств FSI и TSI запросто могут быть оснащены передовыми газобаллонными системами:

специалисты научились правильно подбирать оборудование и адаптировать его к особенностям таких моторов. Качество комплектующих позволяет рассчитывать на долгий срок службы всей системы, хотя следует помнить, что завод-изготовитель несет гарантийную ответственность только за оригинальное оборудование, установленное на автомобиле на конвейере, но никак не за те неисправности, которые могут возникнуть в связи с установкой ГБО. Именно поэтому владельцу рекомендовано заезжать на проверку работоспособ-

Вот уже около трех лет специалисты работают с установкой ГБО на сложные двигатели семейств TSI и FSI



ности ГБО и всех электронных систем каждые 10 000 км.

Прицельный ход

Комплекты газового оборудования, которые сегодня ставятся на такие моторы, разрабатываются производителем совместно с итальянскими специалистами – прицельно для каждого типа двигателей. В работе с высокотехнологичными моторами крайне важно тщательно соблюсти всю процедуру. И никаких экспериментов! Для владельца рисковать – себе дороже, ведь газобаллонное оборудование на моторы с непосредственным впрыском стоит в диапазоне 25 000–30 000 грн, и испортить его неправильной установкой – чистое расточительство.

Потерь не будет

Турбированные моторы, дооснащенные газобаллонным оборудованием, нисколько не теряют в своей индивидуальности. Живость отклика сохраня-

ется, поскольку работающий большую часть времени на газу двигатель все равно использует бензин, дополнительно впрыскивая его в такте сжатия (это и сохраняет динамику) и добавляя в основном пилотном впрыске (поддерживая правильную температуру горения). Эта технология позволяет стопроцентно сохранить впечатления от езды и рационально использовать топливо. На поддержание эффективного впрыска уходит примерно литр бензина на 100 км пути, а в базовом цикле работы мотор потребляет количество газа, равное в литрах ранее потребленному бензину. И при этом установка ГБО эффективно работает на любых рабочих оборотах двигателя – экономить можно всегда.



На специализированных СТО есть склад комплектующих для ГБО различных систем – ждать доставки в случае необходимости не придется

А что же дизель?



Дмитрий Канципа, инженер по установке ГБО

Нередко в рекламе услуг по установке газобаллонного оборудования в качестве страны – производителя комплектующих значится Италия. Это не уловки продавцов, а правдивый факт: Италия действительно является мощным лидером в производстве самых разнообразных систем для газовых установок. Такое положение дел обусловлено многолетним опытом борьбы итальянцев с дороговизной бензина в своей стране. Они одними из первых начали разрабатывать разные решения и развивать отрасль ГБО, со временем добившись очень качественного результата для всех типов двигателей. Безусловно, технологии позволяют установить ГБО и на дизель – наши специалисты имеют дело и с такими запросами со стороны клиентов. Однако мы подчеркиваем: установка ГБО всегда должна быть экономически выгодна для автовладельца. Тем более если речь идет о современном оборудовании, которое изначально стоит недешево. Именно поэтому ГБО на дизельные двигатели доступно, но в большинстве случаев оно используется на автомобилях целевого назначения: это коммерческий транспорт, автобусы. Там, где работают кубатурные моторы, ГБО позволяет снизить расход топлива: чем больше рабочий объем, тем быстрее окупаются вложенные в установку «газа» средства собственника. А вот на «гражданские» дизельные машины ГБО практически нет смысла устанавливать – современные дизели и без того очень экономны.

Люди важнее

Многие привыкли считать, что на современных автозаводах трудятся в основном роботы, а ручная сборка – удел или самых богатых, или совсем чудаков. Но завод ŠKODA в Млада-Болеславе разрушает все стереотипы



На экскурсию по заводу ŠKODA может попасть каждый желающий, надо только заранее записаться. И желающих этих много. Только в один день наш гид проводила аж четыре полноценных тура по фабрике

Грузы по цехам перевозят не только на управляемых людьми машинах, но и на роботизированных тележках, которые еще и играют музыку. По выбору композиции рабочие уже научились угадывать настроение начальника отдела логистики

сократить 7 человек. А за это компанию, мягко говоря, власти не похвалят. Хотя там, где это не навредит людям и где это важно для качества продукции, стоят самые современные машины. Например, те же моторы проверяются автоматикой, она по 3 минуты тестирует в режиме, приближенном к реальной эксплуатации, каждый мотор. На предприятии есть мощный профсоюз, в который все вступают за символическую плату в 100 чешских крон, и помимо защиты своих прав за эти деньги рабочие получают, например, бесплатные билеты в кино, театры, аквапарки... Обедом на заводе тоже кормят бесплатно, и обеды эти, говорят, настолько хороши, что многие берут их домой, доплачивая по 1 евро. Средняя же зарплата на заводе вроде бы не гигантская по меркам Европы – 1250 евро. Но вкупе с социальной поддержкой и лояльной политикой работодателя этого хватает для мотивации людей.

отправляется домой. Но почему они все такие радостные? Когда 25 лет назад концерн Volkswagen договаривался с чешским правительством о приобретении бренда ŠKODA и самого завода, власти поставили пришельцам очень жесткие условия в части социальной ответственности производителя, которые должны исполняться и сейчас. Уволить или сократить работника завода почти невозможно и очень дорого. Именно поэтому руководство предприятия не пытается переводить абсолютно все возможные операции на конвейере на роботов и сохраняет большой штат. Например, если поставить всего одного дополнительного робота на линию производства двигателей, придется



На заводе в Млада-Болеславе делают модели ŠKODA Octavia, Fabia и Rapid, а также целую линейку двигателей и трансмиссий, почти половина из которых ставится на модели других брендов концерна VW



Каждый день с конвейеров Млада-Болеславы сходит по 2300–2500 автомобилей. Всего же в Чехии каждый день собирают 3000–3100 машин – это вместе с заводом в Квасинах, где делают Superb и Yeti. Еще у ŠKODA есть завод во Врхлабах, но там сейчас выпускают только трансмиссии

Главный завод чешской компании в Млада-Болеславе, что неподалеку от Праги, огромен. На площади в 220 га расположены металлургическое производство, цеха штамповки и сварки, конечной сборки, линии двигателей и трансмиссий. Здесь есть даже собственная электростанция, которая питает не только предприятие, но и часть города. Пока мы в разгар рабочего дня едем от проходной до цеха,

где делают моторы, видим без преувеличения толпы людей, перемещающихся по территории. Мужчины и женщины идут неспешно кто куда, поодиночке или группками, кто-то останавливается, чтобы поболтать, кто-то присаживается на парапеты или газоны. Народ разновозрастный, многие ярко одеты. Картина ни капли не напоминает образы «рабочие спешат к конвейеру» или «трудяги расходятся по домам после

смены». Это зрелище куда ближе к видам западных университетских городков, или кампусов, что демонстрируют в голливудских фильмах. Мало на каком заводе можно такое увидеть! Секрет в том, что рабочие графики у всех разные, смены спланированы в цехах очень гибко, а народу на заводе в Млада-Болеславе – 20 000 человек, вот и видишь на улице одновременно и тех, кто идет на сборку, и тех, кто уже

ЗЕЛЕНАЯ ПЕРСПЕКТИВА

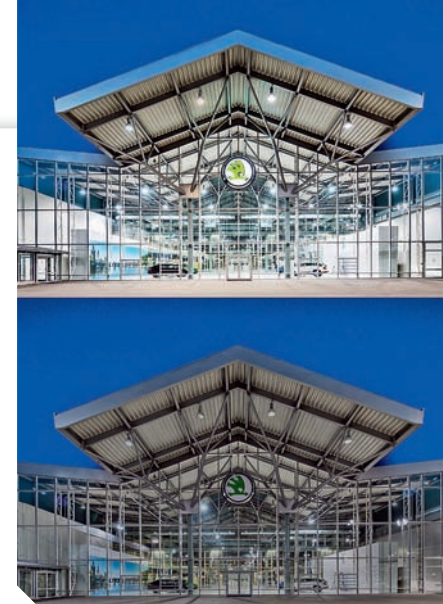
Все чаще среди показателей успешности компании на первый план выходит забота об окружающей среде. И ŠKODA активно поддерживает мировой экотренд и поднимает его планку на новые высоты

Жителям мегаполисов сложно даже представить, насколько сильно страдает их здоровье от выбросов в воздух вредоносных смесей. Только в автомобильных выхлопах содержится более 200 химических веществ, что уж говорить о промышленных отходах... В среднем на одного жителя приходится более 100 килограммов

загрязняющих летучих веществ ежегодно. Проблему можно решить лишь совместным комплексным подходом, в том числе используя такие глобальные вещи, как повсеместное использование катализаторов, увеличение зеленых насаждений в городской черте, перевод автотранспорта на более экологичные виды топлива. Все это включает в себя глобальная стратегия ŠKODA GreenFuture.

Комплексный подход

Цифры говорят сами за себя. С 2010 по 2015 год компанией проведена оптимизация всех производственных процессов, а вредоносное воздействие снижено в среднем на 35,8%. И это не предел.



Во время «Часа земли», организованного WWF, на один час электричество отключается даже в производственных цехах ŠKODA

До 2018 года чехи планируют дойти до 45%. Как? Только точечным подходом к каждой производственной ветке. Так, в рамках проекта GreenFactory проведены все возможные изменения основных показателей, начиная с потребления энергии и воды и заканчивая количеством отходов, которые образуются при производстве автомобилей. Особое внимание было



уделено CO₂ и летучим органическим соединениям (ЛОС), потреблению энергии и утилизации.

В ближайшее время

Уже в ближайшие два года потребление энергии на производстве ŠKODA сократится на 30%, выбросы CO₂ – на 55%, потребление воды – на 25%, ЛОС – на 45%, а количество отходов при выпуске одного автомобиля и вовсе должно уменьшиться аж на 70%.

И все это благодаря комплексу мер, который включает в себя установку на заводах энергосберегающих источников света с автоматическим отключением, регулировку систем вентиляции и кондиционирования. Во благо идет и активное использование инноваций подразделения ŠKO-ENERGO с их широким применением биомассы для выработки электроэнергии, что позволяет масштабно снизить выбросы CO₂ по сравнению с сжиганием угля или газа. Благодаря этому расширенному типу энергоснабжения углеродный след при производстве автомобилей также улучшился более чем на 46% за пять лет.

Плюс ко всему до конца 2016 года ŠKODA планирует сократить объем отходов от производственных мощностей в общей сложности на 4000 тонн, а также активно развивать методы утилизации – в частности, отработанные масла фильтруются и повторно используются в процессе производства.

ŠKODA поддерживает экологическую политику Чешской Республики «Один автомобиль – одно дерево». С 2007 по 2015 год автопроизводителем высажено более полумиллиона деревьев в разных городах, а многие сотрудники компании поддерживают эту инициативу уже в частном порядке, способствуя сохранению окружающей среды.

К 2018 году компания планирует снизить количество выделяемых при покраске автомобилей летучих соединений на 70%

Двадцать седьмого июня 1925 года на собрании акционеров Laurin&Klement и ŠKODA Works было принято знаменательное решение о слиянии двух машиностроительных компаний, а спустя несколько месяцев это решение было ратифицировано на государственном уровне



Объединение ДВУХ ГИГАНТОВ

Так начался долгий, но плодотворный процесс взаимной интеграции и дальнейшего развития двух автомобильных брендов. Одной из причин для объединения послужил серьезный пожар, который уничтожил на заводе компании Laurin&Klement в Млада-Болеславе большое количество станков и оборудования. Несмотря на тот факт, что всего через пять месяцев после случившегося компании удалось возобновить производство автомобилей, Вацлав Клемент занялся поисками новых партнеров по бизнесу.

Пльзеньский гигант

Граф Арношт Вальдштейн начал строительство Пльзеньских машиностроительных мастерских в 1859 году для сохранения оборудования, которое осталось после ликвидации аналогичного завода в Седлеце. Годом спустя на предприятии работало уже 120 сотрудников. Производство, однако, не приносило ожидаемых доходов по причине сложной экономической и политической ситуации, которую усугубила Австро-Прусская война 1866 года. К этому времени от прежнего штата осталась четверть. И все могло бы окончательно прийти в упадок, если бы в том же 1866 году на заводе не появился энергичный 27-летний инженер Эмиль Шкода. Окончивший несколько учебных заведений, в том числе колледжи в Штутгарте и Карлсруэ, сын надвального советника успел поработать на нескольких предприятиях в Магдебурге и Хемнице. По воле судьбы он оказался в Пльзене и устроился на работу на завод. В 1869 году Шкода принял решение выкупить предприятие у Вальдштейна. Шкода сконцентрировал усилия завода на выплавке и прокате стали, металлообработке, а позже и производстве различных узлов и механизмов. В 1886 году компания начала первые эксперименты со стальной броней, а двумя годами позже в Пльзене был организован выпуск 150-миллиметровых орудий. В 1890 году

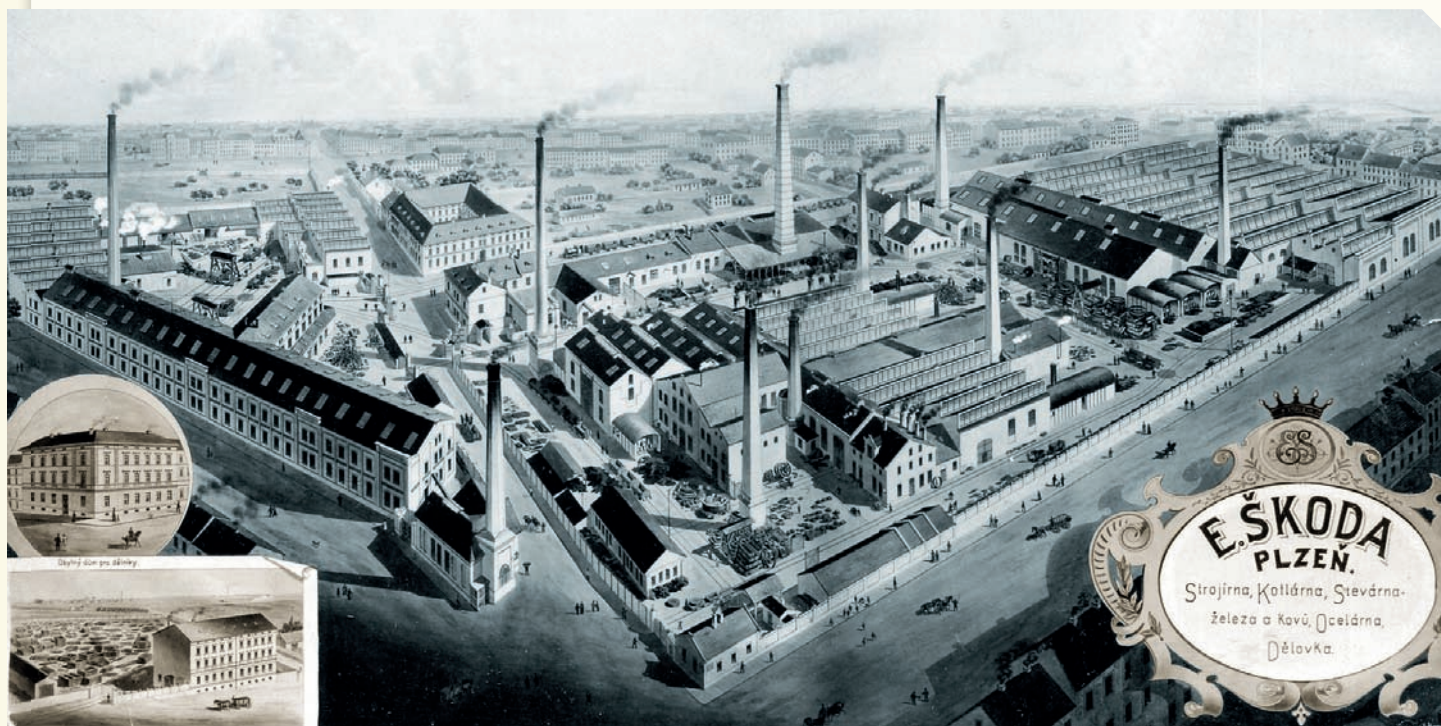


1. К 1866 году 27-летний инженер Эмиль Шкода успел получить хорошее образование и набраться опыта
2. Машиностроительные мастерские Шкоды в Пльзене в 70-е годы XIX века
3. Эмиль Шкода (пятый слева) в окружении своих сотрудников



ЭМИЛЬ ШКОДА
СПАС ПРЕДПРИЯТИЕ
ОТ БАНКРОТСТВА
И РЕОРГАНИЗОВАЛ
ПРОИЗВОДСТВО
С УЧЕТОМ ПОТРЕБНОСТЕЙ
ПОКУПАТЕЛЕЙ





Гравюра изображает мастерские Шкоды и датирована 90-ми годами XIX века

было основано специализированное предприятие по производству длинноствольных артиллерийских орудий. Но не оружием единым жил Эмиль Шкода. С каждым годом ассортимент продукции расширялся. Компания сделала себе имя и на гражданской тематике. В ее ассортименте присутствовали паровые двигатели и холодильные уста-

новки, а также оборудование для самых разнообразных нужд – от сахарного производства и пивоварения до шахтных работ и строительства. За заслуги в машиностроении Шкода был даже удостоен правительственной награды – Австрийского ордена Железной Короны третьей степени.

Необходимость в дальнейшем расширении и развитии заставила Шкоду, как в свое время Лаурина и Клемента, преобразовать частное предприятие в акционерное общество. В 1899 году, за год до своей смерти, Эмиль Шкода организовал акционерное общество с уставным капиталом в 25 миллионов крон. Естественно, что главой новообразованной компании был выбран Шкода, а в том же году его избрали действующим членом парламента. К сожалению, 8 августа 1900 года он покинул этот бранный мир. К этому моменту штат компании насчитывал 4000 фабричных рабочих и 200 офисных служащих, а продукция завода была хорошо известна далеко за пределами Австро-Венгрии. Его гидротурбины были установлены

на Ниагарском водопаде, оборудование использовалось при строительстве Суэцкого канала, а двигатели устанавливались на торговых и военных кораблях. Перед началом Первой мировой войны компания стала основным поставщиком вооружения армии монархии Франца Иосифа. К 1917 году на фабрике трудились около 30 тысяч человек. По своему качеству и высокой репутации продукция заводов Шкоды не уступала аналогам немецкой компании Krupp, британской Vickers или французской Schneider.

Однако катастрофические последствия войны, которые привели к распаду империи, поставили мощное машиностроительное предприятие на грань банкротства. Нужно было срочно принимать меры. На помощь пришли давний партнер из Франции – машиностроительная компания Schneider & Cie., и один из чешских банков. В результате в 1919 году было создано совместное предприятие, а в 1921 году в его ряды влился еще один машиностроительный конгломерат – United Machine Works. В результате финансовое состояние компании удалось стабилизировать, что позволило начать переход к мирному строительству.

Автомобили со стрелой

Одним из перспективных направлений развития компании ŠKODA стала организация собственного автомобильного подразделения, которое было основано в 1919 году. Первоначально решили наладить производство грузовиков и тягачей. Например, компания организовала выпуск по лицензии компании Sentinel



1. Шкода сконцентрировал усилия завода на металлургическом производстве
2. Сельхозтехника от ŠKODA пришла на смену крестьянской лошадке
3. Моторизованный плуг Excelsior использовался далеко за пределами Чехословакии



Wagon Works грузовика ŠKODA Sentinel с паровым двигателем. Паровик развивал мощность до 70 л.с. и, несмотря на архаичность конструкции, пользовался хорошим спросом благодаря низким эксплуатационным расходам. Он выпускался в нескольких модификациях кузова и версиях, отличавшихся грузоподъемностью от 5 до 7 тонн. На шасси этого грузовика создавали машины различного назначения и даже автобусы.

Аист для президента

Желание расширить ассортимент выпускаемых моделей с помощью легкой гаммы заставило руководство ŠKODA воспользоваться услугами знаменитой французской компании Hispano-Suiza, известной высоким качеством своей продукции. Приобретение лицензии на популярную модель Hispano-Suiza H6B открыло компании





Лицензионный паромобиль ŠKODA Sentinel развивал мощность до 70 л.с. Он выпускался в нескольких модификациях грузоподъемностью от 5 до 7 тонн. На шасси Sentinel строились машины различного назначения, включая автобусы

ŠKODA путь в мир престижных легковых авто. Первый экземпляр ŠKODA Hispano-Suiza 25/100 уже 10 мая 1926 года занял достойное место в гараже первого президента Чехословакии Томаша Гаррига Масарика. Автомобиль был заказан в июне 1925 года и спустя почти год прибыл к своему владельцу. Это был роскошный лимузин с мощной рамой и рядным 100-сильным 6-цилиндровым мотором объемом 6654 см³, ведущим свою родословную от легендарных авиационных моторов Hispano-Suiza. В паре с ним работала трехступенчатая механическая коробка передач. Колесная база величиной 3690 мм позволяла создателям воплощать в жизнь любые фантазии клиентов. Всего за период с мая 1926 года по январь 1930 года покупателям было доставлено 100 экземпляров ŠKODA-Hispano-Suiza 25/100. На заводе в Пльзене не было собственного кузовного цеха, поэтому все шасси «одевались» в различных кузовных ателье, благо недостатка в них не было.

Основными поставщиками элегантных кузовов выступали фирмы Brožík из Пльзена и J.O.Jeck из Праги. Примерно треть кузовов были изготовлены коллегами из Laurin&Klement.

От Laurin&Klement к ŠKODA

В канун нового 1926 года окружной суд города Млада-Болеслава вынес постановление о прекращении действия предприятия Laurin&Klement и удалении его из торгового реестра. Ранее все автомобили, спроектированные до августа 1925 года, должны были нести на себе двойное обозначение Laurin&Klement – ŠKODA. К концу 20-х годов имя Laurin&Klement практически исчезло с автомобилей новообразованного машиностроительного гиганта. Тем не менее широкая палитра моделей, включавшая пять легковых и четыре грузовых Laurin&Klement, стала прекрасной основой для развития автомобильного бизнеса концерна ŠKODA. Самой удачной из легковых моделей

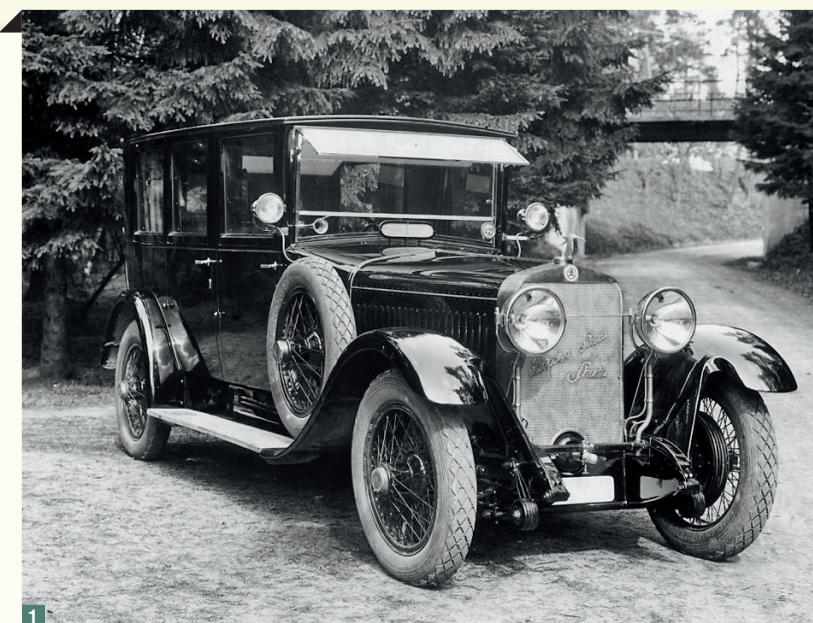
1. Первая ŠKODA Hispano-Suiza 25/100 в мае 1926 года заняла место в гараже первого президента Чехословакии Томаша Гаррига Масарика
2. В июле 1929 года этот экземпляр отправился в Париж

в те годы была самая маленькая – L&K ŠKODA 110, которая смогла удовлетворить потребности наименее обеспеченных покупателей. В 1926 году прежний мотор объемом 1791 см³ заменили более мощным двигателем объемом 1944 см³ от модели 120, которая отличалась увеличенной колесной базой. А вот производство 1,5-литровой модели Laurin&Klement 150 с бесклапанным четырехцилиндровым мотором Найта решили прекратить. Для покупателей с более серьезными финансовыми возможностями предлагались люксовые модели L&K 350 и L&K 360, которые отличались друг от друга исключительно двигателями. Первая оснащалась 6-цилиндровым бесклапанным мотором Найта объемом 3,5 литра, а под капотом другой располагался более традиционный, 4,0-литровый верхнеклапанный двигатель.

L&K ŠKODA 110 (1925–1929) позволяла удовлетворить потребности наименее обеспеченных покупателей



ШИРОКАЯ МОДЕЛЬНАЯ ЛИНЕЙКА ПОВОЛИЛА ОБОЙТИ КОНКУРЕНТОВ И ЗАКРЕПИТЬСЯ НА ЛОКАЛЬНОМ РЫНКЕ



На легкие грузовики устанавливались те же моторы, что и на модели 110 и 120. Так, в частности, полутонный грузовик ŠKODA 115 оснащался 1,8-литровым мотором, а его 1,25-тонный «родственник» ŠKODA 125 получил 1,9-литровый мотор. С 1928 года на заводе компании в Млада-Болеславе была запущена совершенно новая линейка легковых и грузовых моделей под маркой ŠKODA, а производство прежних автомобилей L&K прекратили. Последним автомобилем, сконструированным до объединения, стал тяжелый грузовик серии 505 с 4,7-литровым мотором, выпуск которого закончили в 1933 году. Дальше начиналась новая история компании. О «материнской» марке Laurin&Klement вспомнили уже в наши дни, когда начали использовать это имя для обозначения топ-версий моделей ŠKODA.

ŠKODA Motorsport: задач все больше и больше

На рынке R5 в последние три года царит безумие. Шаги FIA не всегда оказывались очень удачными, но на этот раз она, что называется, попала в яблочко: дешевые и одновременно быстрые автомобили разлетаются по всему свету

ŠKODA Motorsport долго готовила новую машину, но всего лишь за год присутствия на новом рынке успела продать порядка 70 автомобилей. Это означает, что география чешской марки расширяется безумными темпами, а количество завоеванных наград растет едва ли не каждую неделю. Вот и новый, 2016 год чехи начали с грандиозными планами. Если в прошлом году им удалось включиться в борьбу лишь в середине первенств мирового и континентального значения, то на этот раз с первых же этапов заводская команда настроилась на завоевание титулов по всем фронтам. Что интересно, в некоторых случаях у коллектива будут в конкурентах приватные пилоты на Fabia R5.

Безусловно, главные события для ŠKODA будут происходить в WRC 2 чемпионата мира по ралли. Во втором по значимости зачете собралось много достойных конкурентов, но и чехи явно не аутсайдеры. Во главе с Понтусом Тидемандом, Эсапеккой Лаппи и при поддержке Яна Копецки ŠKODA может рассчитывать на что-то особенное. Вот только первые четыре этапа принесли результаты, которые невозможно оценить однозначно. Заводская команда пока выступила лишь в Швеции, где Понтуса Тидеманда опередил Элфин Эванс на Ford Fiesta R5, а в Мексике и Аргентине побеждали частники ŠKODA! Горечь от поражения в Швеции была очень сильной. Обидно было то, что Понтус проиграл Элфину именно по чистой скорости. Но есть важная оговорка. Предполагалось, то швед отлично справится с задачей на домашнем этапе, но по факту из-за теплой погоды дорожки больше напоминали грязевые ванны, а это уже было похоже на «домашний» этап для Эванса. В таких условиях британец выступил безошибочно и добыл важную по-

беду. Впрочем, уже в Португалии ŠKODA Motorsport с новыми силами включилась в борьбу за титул. Все шансы на это были, поскольку в перерыве между Швецией и португальским этапом были заокеанские выезды, где победили пилоты на Fabia R5. Первое испытание преподнесла Мексика, но там еще до старта было понятно, что, скорее всего, победит пилот на машине чешского производителя. Абдулазиз Аль-Кувари, Николас Фукс и Армин Кремер стартовали на ŠKODA, а победил молодой Теему Сунинен на такой же машине. Коварная трасса преподнесла много сюрпризов главным фаворитам, так что без потерь времени они не обошлись, а вот финн проявил не по годам железную выдержку и добыл свою уже вторую победу в зачете WRC 2.

А через полтора месяца в Аргентине успех отпраздновал Николас Фукс. Аль-Кувари вновь угодил в неприятности, чем и воспользовался перуанец. У него есть все данные для побед, но Николас лишь три года спустя наконец-то стал лучшим на этапе WRC 2. И вместе с тем он наверняка захочет побороться за топ-3 по итогам чемпионата. Вот с такими раскладами возобновилась борьба в WRC 2 в Португалии. В фаворитах числились: заводские экипажи ŠKODA и ее клиенты, а против них – одинокий Элфин Эванс на Ford. Как показали события в Португалии, ŠKODA – новый лидер группы. Понтус Тидеманд отыграл у ближайшего соперника почти полторы минуты, и из шести первых мест в классе WRC 2 пять экипажей имели на капоте логотипы с крылатой стрелой! Также для ŠKODA Motorsport который

**ŠKODA СТУПИЛА
НА СЛОЖНЫЙ
ПУТЬ БОРЬБЫ
С МОЩНЫМИ
ИГРОКАМИ R5**



Fabia R5 представлена не только в заводской команде: частники на аналогичных машинах рвутся к победам не менее активно



год подряд имеет большое значение Азиатско-Тихоокеанский чемпионат по ралли. Тут чехи опробовали молодых пилотов, которые готовились к большим свершениям в Европе и в мире. Команда не стала изменять традициям и в пару к опытнейшему Гаураву Гиллу отправила Фабиана Крайма. 23-летний немец в прошлом году стал вице-чемпионом Германии, а в этом сезоне ему предстоит бороться за рулем Fabia R5 за национальный титул, а также за приобретение опыта на сложных дальневосточных дорожках. И оба его «похода» начались удачно: в Германии он выиграл первый этап, а на Ралли Фангареи (Новая Зеландия) он стал вторым. Причем в дебютной для себя гравийной гонке он выиграл первый день, и лишь потом за дело взялся Гилл, который в итоге оказался победителем. А в странах Ближнего Востока продолжил свое доминирование Нассер

Аль-Аттия. Катарский пилот даже думал вновь бороться за титул в WRC 2, но насыщенный график перед Олимпийскими играми, где он выступит в соревнованиях по стендовой стрельбе, не позволяет ему распыляться. В итоге Нассер заработал уже две победы. Важным событием стала победа Ральфа Сирмациса на Ралли Акрополис. Никто не ожидал, что 21-летний латыш в дебютной гонке на ŠKODA Fabia R5, в дебютном выступлении в Греции возьмет да и выиграет у бывалых конкурентов. И ведь «Акрополис» считается одной из самых сложных гонок планеты. Жесткая трасса и изменчивое покрытие просто не оставляют шансов новичкам. А Ральфс, выиграв лишь один спецучасток, благодаря стабильным результатам по сумме оказался быстрее всех, даже быстрее бывалых и именитых соперников, доказав, что на Fabia R5 побеждать можно в любых условиях.



Первая гонка WRC сезона 2016 года прошла в Швеции, где команда чешского завода уступила соперникам из Ford



Выход ŠKODA Motorsport на вершину ралли можно разделить на два четких периода. Первый – период проб и ошибок, второй – полное доминирование во втором раллийном классе благодаря Fabia S2000 и Fabia R5. Но был бы второй этап возможен без первого – большой вопрос

Именно в 1999–2005 годах чешский автопроизводитель сосредоточился на работе над техникой класса WRC, с которой попытался покорить раллийный мир. В этот период главным пилотом команды неизменно оставался Армин Шварц, опытный немецкий пилот, который любезно делился своими знаниями с коллегами. Такой подход исповедуют все новички мирового первенства. Армин действительно был подходящей кандидатурой на эту «должность». В 80-х годах, достигнув 20-летнего возраста, Шварц начал праздновать свои первые успехи, а под конец десятилетия – отмечать первые титулы. Так, в 1987 и 1988 годах он был признан чемпионом Германии. Причем в первом случае ему для этого хватило шести подиумов... и ни одной победы! А в следующем сезоне к стабильности прибавилась еще и скорость, так что второе чемпионство было уже безоговорочным.

АРМИН ШВАРЦ:

ОПЫТ КАК ОСНОВА ДЛЯ БУДУЩИХ ПОБЕД

Благодаря таким результатам на Шварца обратила внимание Toyota, которая пригласила пилота пополнить состав команды в чемпионате мира по ралли. У немца уже был некий опыт выступлений в WRC, но постоянное участие – совсем другая история. Наиболее удачным стал для него 1991 год, когда Армин стартовал восемь раз. Самые памятные результаты – дебютный подиум в Австралии, а через несколько месяцев – победа на Ралли Испании! Примечательно, что в Испании немцу удалось опередить Юху Канккунена и немного попортить нервы финну перед решающим этапом чемпионата мира.

Серьезный вызов

Увы, но звезда Армина Шварца ярче не засияла. Пилот ограничивался в WRC отдельными удачными выступлениями, а главный свой успех отпраздновал в 1996 году. Тогда Toyota проводила сезон в чемпионате Европы, поскольку ее дисквалифицировали из мирового первенства. В ERC Шварцу не было равных на двух этапах, а по итогам сезона он стал лучшим. В 1999 году Армин Шварц начал свое сотрудничество со ŠKODA Motorsport. Чешская команда впервые построила машину класса WRC, и ей нужен был пилот, который благодаря богатому опыту сумел бы помочь чехам быстро прогрессировать. О приглашении топ-звезды речь не шла, поскольку никто из них не хотел рисковать карьерой, но и Армин был не промах. Немец решил воспользоваться шансом, поскольку других более-менее интересных вариантов у него не было. От этого, в принципе, выиграли обе стороны, но период становления команды легким никак не назовешь – всем пришлось пережить немало сложностей.

Терния в избытке

Уже по прошествии времени Шварц назвал 1999 год одним из самых сложных в карьере. Понять его можно. Команда в первый год сделала семь стартов,

а Армин финишировал лишь однажды. При этом он не смог пробраться в очковую зону. Пришлось вместе с инженерами ŠKODA работать не только над надежностью, но и скоростью Octavia WRC. Удивительно, но существенного прогресса удалось добиться всего лишь за один год. Статистика выступлений Шварца разительно изменилась. Тогда очки начисляли лишь обладателям первых шести мест, но даже в такой жесткой конкуренции немецкому пилоту на сложнейшем Ралли Акрополис удалось финишировать пятым. Такой результат в греческой гонке воодушевлял. Но простые финиши уже не радовали ŠKODA и Шварца: в 2000 году случился лишь один сход. При этом удалось прибавить и в скорости: в среднем на одном километре Шварц проигрывал на секунду меньше, чем в предыдущем сезоне. Третий сезон в ŠKODA прошел для Шварца еще более успешно. Да, не обошлось без обидных технических сходов, но два отдельных результата затмевают эту черную полосу. На первом этапе в безумных условиях Армину удалось финишировать четвертым на Ралли Монте-Карло, а посреди сезона Шварц принес чешской команде первый подиум на этапах чемпионата мира по ралли. Как и в Греции годом ранее, он продемонстрировал выдержку и хорошую скорость на легендарном Сафари Ралли в Кении: на 1129 километрах боевой дистанции он уступил лишь Томми Мякинену и Харри Рованпере. После этого ŠKODA решила сосредоточиться на развитии Fabia WRC. Армин

на два года ушел в Hyundai, где помогал корейцам доводить до ума свой автомобиль, а чехи в это время не очень сильно активничали на чемпионате мира. Полноценная кампания возобновилась в 2004 году, и тогда в составе команды вновь появился Шварц.

Работа и успехи

Впрочем, больших отличий от первого периода в ŠKODA у Армина не было. Вновь техника частенько подбрасывала сюрпризы, а самому гонщику не всегда удавалось показать высокую скорость. Пожалуй, самым запоминающимся моментом стала победа на допе на Ралли Германии и восьмое место на Тур де Корс в проливной дождь. В 2005 году Армин Шварц проводил свой последний из 18 сезонов в чемпионате мира. Прощание прошло на минорной ноте: вновь машина не позволила финишировать на всех этапах, а единственное очко было заработано благодаря восьмому месту на заключительном этапе в Австралии. После этого Армин сосредоточился на организации работы клиентской программы Red Bull ŠKODA, а также на поиске молодых талантов. Чехи вновь положились на его обширные знания. Так что роль Шварца в становлении ŠKODA Motorsport недооценить просто невозможно.



Армин Шварц стал постоянным партнером команды на многие годы – и до сих пор они нужны друг другу



УМИРОТВОРЕНИЕ

Весна в Закарпатье как минералка «Шаянская». Она лечит душу и тело, успокаивает нервы, не имеет противопоказаний и не грозит передозировкой



Рядом с селом Заречье находится урочище Городилов. Для пеших прогулок место великолепное, а чуть выше по реке можно найти и водопад – невысокий, метра четыре, но симпатичный

Как правило, цветы в знаменитой Долине нарциссов расцветают к началу мая. Удобно: пока мы продолжаем в небольшой компании растерявшихся стран праздновать самый международный день труда, будет из года в год вставать вопрос: а где его провести? Так вот, мы уже знаем ответ! Правда, есть один небольшой нюанс. Если честно, слава Долины нарциссов немного... преувеличенна.

Да, уникально, да, красиво. Но как повод пилить минимум 740 км (от Киева) – не очень.

Торуньский, или Вышковский, перевал (931 м) – один из самых красивых в Карпатах и некогда самый удобный. Сегодня и подъездные дороги в плачевном состоянии, и на самом перевале дорожное покрытие попросту отсутствует

А вот если к нарциссам добавить прочие ингредиенты – коктейль получится великолепный. И мы уже составили его рецепт.

Короткий или быстрый
Долина нарциссов находится в четырех километрах от окружной дороги Хуста. Городок интересный, и в нем даже есть два-три неплохих отеля. Но я вам в них жить не рекомендую: не ощутите ни местного колорита, ни целебных свойств карпатского воздуха. В округе огромный выбор всяческого жилья, но оптимальный вариант – Шаян. Тут бесчисленное количество санаториев, баз, гостиниц на любой вкус и достаток, опять же минеральная вода в свободном доступе (а она не только лечит практически все внутренние органы, но и, что особенно важно сегодня, защищает нервную систему и помогает противостоять стрессам) и просто нереальные пейзажи вокруг. Лучшее

место для релакса и умиротворения! Самый короткий путь от Киева до Шаяна – через Житомир, Тернополь, Калуш, Межгорье, 741 км. Есть три причины, чтобы выбрать эту дорогу: в Тернополе можно отлично пообедать («Ковчег» или «Старый млин»), Вышковский перевал красив невероятно, а совсем рядом от этой дороги находится Синевир. И есть только одна причина не ехать сюда: дорога, мягко говоря, не способствует умиротворению, а на участке Бурштын – Калуш ее просто нет, сам же перевал превратился в отличную трассу... для тяжелых внедорожников. Альтернатив хватает, можно ехать и через Львов на Долину, и через Черновцы и Рахов, и через Ровно, Львов и Мукачево. Последний маршрут самый длинный, 860 км, но вот что интересно. ŠKODA Superb рулится отлично, в противостоянии с ямами она как рапира в бою с рыцарем: скорость реакции и точность управления позволяют одержать победу хитростью, пропетлять между ямок, даже не особо

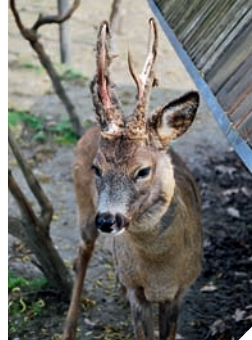
сбрасывая скорость, а приемистый 1.8 TFSI выручает там, где приходится обгонять тихоходов на двухполосной дороге. И тем не менее на коротком маршруте средняя скорость движения составила 76 км/ч (подвеска не жесткая, позволяет разогнаться и не на самой лучшей дороге, но мы машину бережем), а на длинном – 93 км/ч. В итоге второй маршрут оказался не только комфортнее, но и быстрее!

Увидеть обязательно!

Но пора переходить к обещанным ингредиентам. Собственно, сам факт того, что вода из Шаяна во времена Австро-Венгрии поставлялась к императорскому двору, уже весом. А в 14 км от Шаяна находится село Велятин – с лечебными водами. «Теплые воды» – комплекс не самый современный и ухоженный, но работы идут, и даже сейчас, в «не сезон», тут огромное количество посетителей. Значит, работает! Говорят, самое магическое действие местной воды – лечение бесплодия, так что сначала удивляет обилие нежащихся в бассейнах вековых



Уникальный храм Святого Николая в Данилово относится к стилю мармарошской готики. Возведен без гвоздей, но зато при постройке было использовано 5000 куриных и гусиных яиц. Высота шпиля – 14 метров



старушек, но на самом деле вода в Велятине лечит все – от костей и мышц до нервов и сердца, а еще оказывает омолаживающий эффект. Тем же, кто приехал просто отдохнуть, рекомендуются пешие прогулки, хорошее вино и всяческие достопримечательности. Если вы приехали в Хуст через Мукачево, сейчас самое время прокатиться по трассе в сторону Межгорья. Прямо на выезде из города находится село Иза – центр лозоплетения Украины. Говорят, все началось с одного мастера – Ивана Кашко. Увлечен человек, обучил детей, они – своих. Теперь плетет все село. И чуть ли не в каждом доме можно купить уникальные вещи из лозы – даром не отдадут, но таких цен вы точно больше нигде не найдете. Чуть дальше, немного не доезжая до села Липча, поворот направо ведет на оленью ферму. Оленей тут разводят не для туристов: из рогов (пантов) получают уникальное вещество, применяемое в медицине. Экскурсии – это уже побочный бизнес. Сюда можно заехать, если вы случайно взяли с собой своих детей: оленей можно кормить, и детям это нравится. Вход – 20 грн., за корм отдельно платить не надо. Но если честно, животных здесь жалко, при этом олени в Закарпатье вообще не редкость, и каждая уважающая себя база отдыха должна иметь своих. А по щекам оленя можно судить об успешности заведения. Самых ухоженных и толстощеких мы



Теребле-Рикская ГЭС и сегодня в строю. Чего не скажешь о Хустском замке (XIII в.) – от него остались лишь живописные руины

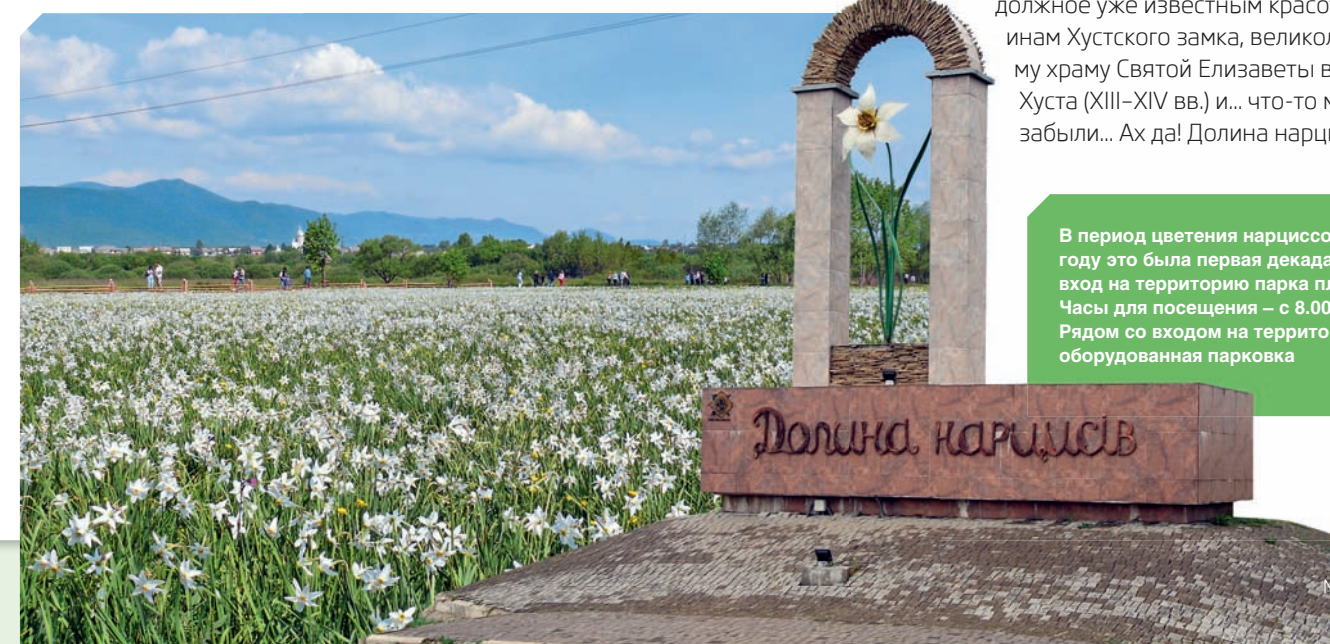


видели в «Колыбе опришків» – а сюда точно надо заехать, чтобы не только поглазеть на оленей и кроликов, но и поговорить с настоящим вороном. Вкуснее токана (разновидность баноша) мы не видали нигде и никогда. К тому же находится колыба в Нижнем Селище – а именно сюда и ведет нас маршрут, но только после того, как на трассе Хуст – Межгорье мы проедем немного дальше, за оленью ферму, к селу Нижний Быстрый, и полюбуемся Теребле-Рикской ГЭС – это единственная в мире электростанция, стоящая сразу на двух реках. Обязательно посмотрите! А вот на экскурсию (с дегустацией!) мы отправились уже в вышеупомянутое Нижнее Селище – на швейцарскую сыроварню. Как правило, она открыта с девяти утра

ОКРЕСТНОСТИ ШАЯНА ИНОГДА НАЗЫВАЮТ УКРАИНСКОЙ ШВЕЙЦАРИЕЙ. НЕ ВЕРЬТЕ: НИЧЕГО ОБЩЕГО. ЗДЕСЬ И ТАК ОЧЕНЬ КРАСИВО, БЕЗ АНАЛОГИЙ

до четырех часов дня (по киевскому времени, закарпатцы живут «по европейскому»). Дальше придется немножко потрудиться – дорога в село Данилово серьезно разрушена, но ползти придется недолго – это лучше, чем ехать в объезд. А ехать надо! В Данилово находится одна из четырех уникальных деревянных готических церквей Закарпатья. Она не самая старая (1779 г.), но самая красивая. На обратной дороге, в Крайниково, найдете еще одну, 1668 года, и убедитесь. Ну а отсюда можно вернуться в сам Хуст и отдать должное уже известным красотам: руинам Хустского замка, великолепному храму Святой Елизаветы в центре Хуста (XIII–XIV вв.) и... что-то мы еще забыли... Ах да! Долина нарциссов!

В период цветения нарциссов (в этом году это была первая декада мая) вход на территорию парка платный. Часы для посещения – с 8.00 до 21.00. Рядом со входом на территорию есть оборудованная парковка



Крузизный лайнер

Изначально воспринимающийся как сугубо городской статусный автомобиль, ŠKODA Superb проявил себя в этом путешествии в новом амплуа. Он достаточно уверенно противостоит отечественным дорогам, так что пассажиры не подвержены излишней тряске: казавшаяся в городе жестковатой подвеска в таких условиях очень бережно относится к пассажирам. Это чуть ли не единственный автомобиль, в котором война между пассажирами ведется не за место рядом с водителем, а за задний диван: здесь можно расположиться как дома, вытянуть ноги и просто наслаждаться поездкой. Но и водитель не в накладе: только в последний день тура мы преодолели 906 км – и при этом наш драйвер остался абсолютно свежим. В первую очередь это заслуга отменной управляемости и эргономики, ну и отчасти электронных вспомогательных систем, коих тут в достатке. Средний расход топлива за всю поездку составил 7,6 л/100 км – результат, вызывающий только положительные эмоции. Как и вообще ŠKODA Superb в качестве автомобиля для путешествия.



Автопутешествие, ИЛИ О ГЛАВНОМ



Собираясь в дальнюю дорогу на машине, мы выбираем между мобильностью и комфортом. Разумеется, в путешествии важно все... однако, какой именно ваш идеальный баланс, мы сейчас и определим. А заодно и узнаем, какое авто сделает вашу поездку наиболее увлекательной и запоминающейся. Окунитесь в самые распространенные ситуации и выберите один вариант из предложенных ответов.

1 Впереди отпуск, и вы планируете отправиться с семьей или друзьями в автопутешествие. Какой вид ночлега вы выбираете?

- A)** В путешествии мы получаем много эмоций, при этом тратим и немало сил. Так что обязательно нужно хорошо отдыхать и восстанавливаться, и комфортный отель — отличное решение.
- Б)** Поскольку путешествие будет очень насыщенным, а значит, потребует материальных ресурсов, вполне резонно не тратить на отель слишком много, ведь там предстоит только спать. Поэтому гостиница экономкласса — оптимальный вариант.
- В)** Природа — вот что нужно человеку в пути. Мы слишком много времени проводим в каменных джунглях. Палатка в кемпинге — самое оно.

2 Когда кто-то говорит: «Как же здорово путешествовать!» — вы думаете...

- A)** ...об отдыхе. О смене обстановки. О многих часах релакса и безделья. О том, что наконец можно будет выспаться.
- Б)** ...о дальних странах и городах. О странных традициях, которые пугают и притягивают. О людях, которые по-другому говорят, думают, отдыхают и работают.
- В)** ...о природе и гармонии. О бесконечных реках и отвесных скалах. О запахе травы после дождя. О закатах и рассветах. О дружеских посиделках у костра.

3 Как известно, в путешествии не бывает мелочей, зато у всех есть свои приоритеты. И в автопутешествии для вас самое главное это —

- A)** ...комфорт. Без определенного уровня удобств сложно получить удовольствие. Даже более того, их отсутствие может испортить хороший отдых.

Б) ...впечатления. Эмоции, новые друзья, особенная архитектура. Разумеется, путешествие ценно именно этим. Все остальное можно с легкостью получить, не выезжая из своего города.

В) ...материальная сторона вопроса. Путешествие должно быть прежде всего недорогим. Сувениры для друзей и шопинг — дело второстепенное. Поездка не должна быть ударом по бюджету. В противном случае сама эта мысль может все омрачить.

4 Когда вы думаете о еде в путешествии, вас посещают следующие мысли:

- A)** ...знакомство с культурой другой страны начинается с кухни. Дегустировать местную еду — это одно из самых больших удовольствий.
- Б)** ...на еду свет клином не сошелся. Это точно не самое главное в путешествии. Конечно, любопытно попробовать что-то новое, однако гастрономический туризм — это точно не про вас.
- В)** ...местная кухня обычно не представляет какого бы то ни было интереса для нас. В дороге лучше есть привычную еду. Кроме того, новые блюда могут плохо сказаться на наших желудках, лучше не портить отдых экспериментами.

5 Вы долго готовились к автопутешествию, думали о нем, собирали деньги, узнавали про страну, и сейчас перед вами лежит готовый план поездки. Когда речь заходит о возможных расходах, на что вам будет легче всего тратить деньги?

- A)** Определенно на музеи и другие достопримечательности. В каждом городе есть разнообразные экскурсионные туры, это почти всегда увлекательно, и денег на это совсем не жаль.
- Б)** Вещи, которые можно сделать только в этой стране (к примеру, во Франции отправиться в европейский Disneyland, а в Германии — на завод Porsche). Как правило, это делает путешествие ярким и неповторимым. К тому же неизвестно, удастся ли побывать там еще раз, поэтому нужно с удовольствием пользоваться уникальной возможностью.
- В)** Самые простые вещи доставляют удовольствие и радость: ходить по улицам, наслаждаться дорогой. Все самое интересное и приятное бесплатно или почти бесплатно, поэтому глупо тратить деньги на что-то сверх минимума. Расходы на топливо и дорожную еду — вот на что действительно придется раскошеливаться.

6 Что записано в вашем плане на случай неожиданной неисправности вашего авто?

- A)** Мы живем в XXI веке, у меня есть номер экстренных служб. Эвакуатор сейчас уж точно не проблема.
- Б)** Нужно так подготовить авто к поездке, чтобы таких ситуаций не возникло. Если сделать основательную техническую проверку перед дальней дорогой, все будет в порядке.
- В)** Случится, конечно, может все, поэтому следует взять все самое необходимое с собой. В общем, машина не так сложно устроена, разберемся сами.

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

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А
Отдых со всеми удобствами!

Полноценно получать удовольствие вы можете исключительно в полном комфорте. Путешествие — это время отдыха, и дополнительный экстрим вам ни к чему. Все должно быть продумано, забронировано и оплачено заранее. Вероятно, вам понравится путешествовать на большом внедорожнике, но не для того, чтобы преодолевать препятствия в глуши, а скорее для комфортного передвижения и удобства в просторном салоне.

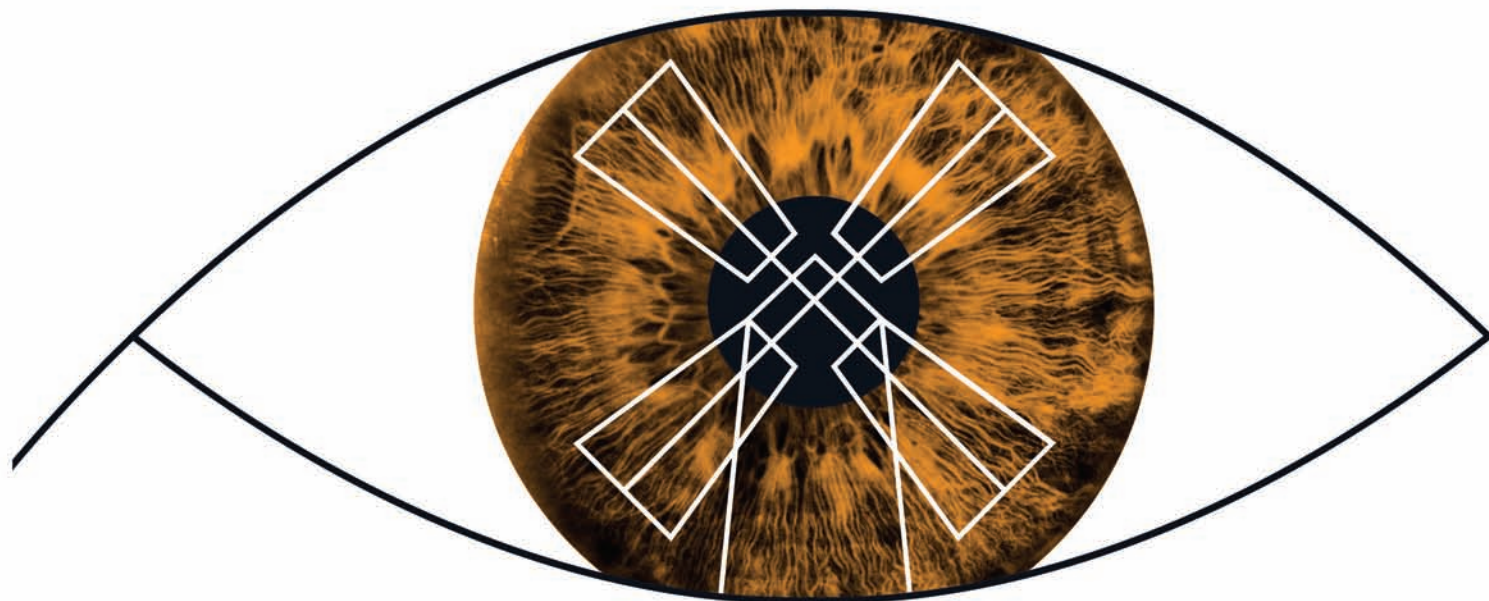
БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б
Размер не имеет значения

Для вас важен баланс. Вы вполне можете сэкономить на мелочах, с тем чтобы потратить деньги на что-то действительно стоящее. Похоже, вы такой человек, который может целый день ехать, не обращая внимания на возможный дискомфорт и усталость, если пункт назначения того стоит. К примеру, это может быть закат на океане, навстречу которому вы мчитесь. Это для вас важнее количества лошадиных сил и марки авто. Вы вполне можете путешествовать на автомобиле В- или С-класса.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В
По дороге с облаками...

Судя по вашим ответам, в автопутешествии для вас самое главное — сам путь. Вам нравится быть в дороге, в теплой дружеской компании, веселиться и говорить по душам так, как это возможно только с попутчиками, есть нехитрую еду и по очереди управлять машиной. Вы получаете удовольствие от самого процесса, в этом смысле вы — автомобильный «буддист». Поэтому любая малолитражка будет для вас комфортна.

Місяць авторських читань — Почесний гість — Іспанія
5.07 — 4.08.2016 — Brno, Ostrava, Košice, Львів, Wrocław
www.misyacavtorskykhchytan.com.ua



Щодня о **19.00 і 20.30** в приміщенні КМЦ «Дзига» (вул. Вірменська, 35)
31 автор з Іспанії і 31 автор з України, Чехії, Польщі і Словаччини

організатор

Діалог
мистецька рада

партнери



Cooperación Española



Львівська Обласна Державна Адміністрація

співорганізатори

Větrné mlýny



Польський Інститут Київ



Львівська обласна Рада



Львівська міська рада



Генеральне Консульство Республіки Польща у Львові



ЧЕСЬКИЙ ЦЕНТР



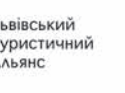
Генеральне консульство Чеської Республіки у Львові



Львівська міська рада



Львівський Туристичний Альянс



Львівська обласна Рада

Львівський Туристичний Альянс

Генеральний транспортний партнер - компанія "Єврокар"



ЧЕСЬКИЙ ЦЕНТР



Генеральне консульство Чеської Республіки у Львові



Львівська обласна Рада

Львівський Туристичний Альянс

Генеральний транспортний партнер - компанія "Єврокар"



ДЗИГА



ЛІТЕРАРНЕ ІНФОРМАЦІЙНЕ ЦЕНТРУМ



Львівська міська рада

Львівський Туристичний Альянс

Генеральний транспортний партнер - компанія "Єврокар"

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



В ЦЕНТРІ УВАГИ!



ŠKODA Fabia

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

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЄВРОКАР
europcar.com.ua