



ŠKODA Style

№4 (37) 2016

ŠKODA Kodiaq готов принять вызов



Премьера

ŠKODA представляет лучшие инновационные разработки в проекте Digital Lab в Праге

Тет-а-тет

Флагманский лифтбек ŠKODA Superb удерживает лидерство в классе

Тест-драйв

ŠKODA Fabia — городской герой, которому не страшна конкуренция в B-сегменте

Экология

Как ŠKODA развивает и поддерживает зеленое будущее уже сегодня

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



ДИВОВИЖНА. ЩОДНЯ.



ŠKODA Octavia.

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

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

Испытательный срок пройден

Минувший год стал для ŠKODA чем-то сродни точке, за которой количество переходит в качество: усилия, которые вкладывали в развитие марки инженеры, дизайнеры и дилеры по всему миру, окупилась сторицей. И приобрели глобальный размах. Громкий успех нового поколения флагманского Superb, буря восторгов вокруг появления революционного кроссовера Kodiaq, юбилейные рубежи для бестселлера Octavia — не год, а череда рекордов. Все это принесло компании качественно новое позиционирование в мировом автомобильном сообществе. Технологии, дизайн, новые сегменты — ŠKODA доказала, что готова к самым амбициозным проектам.

А что же дальше? Совсем скоро мы станем свидетелями новых побед и важных стратегических решений. Не время почивать на лаврах, в ŠKODA это знают, поэтому готовятся многократно усилить свои активности по всем направлениям. Более того, это уже происходит.

И кстати, о победах. На сегодняшний день ŠKODA осталась единственной маркой, которая представляет концерн Volkswagen в большом автомобильном спорте. После сложного раллийного сезона у ŠKODA получилось поставить в нем победную точку и разгромить всех соперников в личном и командном зачетах WRC 2. Без сомнений — на арене чемпионы.

«Шкода Стайл»
№4 (37), 19 декабря 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

Руководитель проекта:
Елена Корниенко

Редакционный совет:
Марина Яковлева,
Елена Кубышина,
Елена Корниенко,
Дмитрий Гаевой

Главный редактор:
Артем Киселев

Арт-директор:
Ольга Геренюк

Над номером работали:
Лариса Мищанчук, Дмитрий Левчук,
Олег Ткачук, 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 №7636

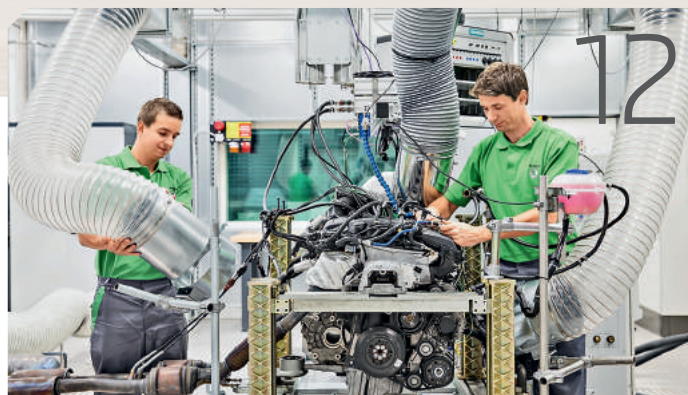
Редакция не несет ответственности за качество рекламируемой продукции (услуг), за неточность, недостоверность или некорректность материалов, предоставленных рекламодателем. Рекламодатель несет полную ответственность за содержание предоставленных материалов, за соблюдение авторских прав и прав третьих лиц, за наличие информации о соответствующих сертификатах и лицензиях, за получение прав и всех необходимых разрешений для публикации. Рекламодатель

передает редакции рекламные материалы и право на изготовление, тиражирование и распространение рекламы. Претензии по срокам публикации и качеству рекламы принимаются в течение 10 дней с момента выхода материалов из печати. Кредиты и услуги по страхованию предоставляются организациями, которые имеют соответствующие лицензии. Редакция не несет ответственности за содержание сообщений информантов и может публиковать статьи, не разделяя точку зрения автора. Цены, приведенные в редакционных статьях,

являются ориентировочными, уточняйте их в салонах дилеров. Материалы не рецензируются и не возвращаются. Переписка с читателями ведется только на страницах журнала. Стиль, оформление, дизайн и все содержание являются объектом авторского права ООО «Еврокар» и охраняются законом. Перепечатка или иное их использование без письменного разрешения редакции не допускаются и влекут за собой ответственность, предусмотренную законодательством.



18



12



28



44



34

6 НОВОСТИ

Семь интересных фактов из жизни ŠKODA

8 ŠKODA В ПАРИЖЕ

ŠKODA Kodiaq стал центром экспозиции бренда на Парижском автосалоне

10 СУРОВАЯ ЗАКАЛКА ДЛЯ ГЕРОЯ

ŠKODA устроила новому кроссоверу самые суровые предсерийные испытания

12 ЦИФРОВАЯ ИСТОРИЯ НАШИХ ДНЕЙ

Развитие цифровых технологий вдохновило ŠKODA на создание нового подразделения — Digital Lab

14 КТО ПРЕДЛОЖИТ БОЛЬШЕ?

ŠKODA Superb против Kia Optima: в схватке двух крупных представителей бизнес-сегмента выигрывает практичность, надежность и технологичность

18 ŠKODA KODIAQ

Первая очная встреча с самой долгожданной моделью этого года — впечатления и тест-драйв

22 ŠKODA FABIA

Завоевать города, покорить сердца, стать одной из самых продаваемых моделей — умеет ŠKODA Fabia

24 ЗИМНЕЕ ВОЖДЕНИЕ

Десять лучших советов от лучших инструкторов по контраварийному вождению в преддверии зимы

26 В ОТВЕТЕ ЗА БУДУЩЕЕ

ŠKODA внедряет новые технологии с оглядкой на их экологическую безопасность и эффективность

28 ЕВРОПЕЙСКИЕ ШТРАФЫ

Что делать, если пришел штраф из-за границы?

30 МНЕНИЕ ЭКСПЕРТА

Мы знаем ответы на все вопросы. Спрашивайте!

32 ПО БАТАРЕЯМ!

Когда зимой аккумулятор отказывается запускать двигатель, поневоле задумаешься — а как этого избежать?

34 СМЕЛОСТЬ ГОРОДА БЕРЕТ

В 30-х годах инженеры ŠKODA нашли ряд конструктивных решений, которые пригодились в будущем

40 ŠKODA-2016 — БЕЗ КОМПРОМИССОВ

ŠKODA смогла выстроить грамотную стратегию в борьбе за лидерство в WRC 2 в этом сезоне. И победить!

42 СПЕШКА — НЕ ГАРАНТИЯ УСПЕХА

ŠKODA Fabia R5 стала лучшей машиной чемпионата мира образца 2016 года, оттеснив конкурентов

44 СНЕЖНЫЕ ГОРИЗОНТЫ АНДОРРЫ

Что еще можно здесь делать, кроме шопинга и лыж?

50 ДОСУГ

Как вы утоляете жажду скорости?

Уважаемый юбиляр

■ Свой пятнадцатилетний юбилей отметил флагман ŠKODA, роскошный Superb. ŠKODA возродила имя Superb в 2001 году, взяв за основу историю представительской модели 1930-х годов прошлого века, 640 Superb.



На всех этапах своего существования Superb выделялся среди одноклассников своими высокими стандартами комфорта и качества. Теперь же с конвейеров чешской марки сошли около 900 000 ŠKODA Superb, из них 100 000 автомобилей третьего, самого технологичного поколения.

ГОД ВОЗМОЖНОСТЕЙ

■ Компания «Еврокар» разработала и внедрила в 2016 году специальную программу лояльности для всех клиентов под названием «Год преимуществ от ŠKODA». Для всех актуальных и будущих владельцев ŠKODA были предоставлены самые удобные и привлекательные возможности: каждый месяц в течение года в дилерских центрах ŠKODA клиенты могли найти для себя что-то новое и привлекательное. Выгодные условия страхования, информационные сервисы, скидки на приобретение новых автомобилей ŠKODA, других товаров и услуг, специальные дисконтные предложения от различных партнеров программы. Благодаря активному диалогу с каждым клиентом ŠKODA в Украине смогла и в 2016 году укрепить свои позиции.



В ПОИСКАХ ЦИФРОВЫХ ВЗАИМОСВЯЗЕЙ



■ Компания ŠKODA укрепляет свои позиции в сфере диджитализации и интерактивной взаимосвязи с автомобилем. Мобильный онлайн-сервис ŠKODA Connect, который был разработан и представлен в конце 2016 года, обеспечивает не только точную и современную навигацию и систему мультимедиа, но и удаленный доступ к данным об автомобиле и службам ассистанса.

Легендарный Popular Sport Monte Carlo

■ ŠKODA Popular Sport Monte Carlo официально признан одним из самых ценных и желаемых раритетных автомобилей ŠKODA. Уникальные автомобили линейки Popular Sport Monte Carlo, представленные 80 лет назад, символизируют историю успеха ŠKODA в авто- и мотоспорте, которая началась еще в 1901 году. Двухместное купе вобрало в себя дух свободы, стремления к победам и лидерству.



ФАКТОВ ИЗ ЖИЗНИ ŠKODA В УКРАИНЕ И В МИРЕ

Миллион с опережением

■ За минувший 2016 год чешский бренд ŠKODA выпустил и доставил клиентам более миллиона автомобилей. Это третий «миллионный» год подряд, при этом марка выполнила план на месяц раньше, чем в 2015 году: репутация и популярность ŠKODA растут. Важную роль в успехе 2016 года сыграло новое поколение Superb. Ну а полноразмерный ŠKODA Kodiaq должен будет перехватить эту задачу в 2017 году.



Стратегия определена

Компания ŠKODA может по праву гордиться своими достижениями — стабильный рост по всем показателям в различных странах, вывод на рынок новых моделей, глобальная политика лояльности и поддержки клиентов. И вот, подводя итоги года, ŠKODA очерчивает новые горизонты в концепции «Стратегия-2025», которая определяет курс развития компании и наиболее перспективные направления. Вдохновляясь успехами минувшего года, ŠKODA

ставит своей целью стабильный рост в долгосрочной перспективе. Конкретные шаги закреплены в «Стратегии-2025»: это курс на развитие сегмента электрокаров, внедрение цифровых решений в бизнес-процессы компании, производство и конечный продукт, а также разработка новых мобильных и информационно-развлекательных сервисов. Это поможет марке успешно справляться с вызовами, стоящими перед автомобильной промышленностью.



С украинским паспортом

■ Долгожданный кроссовер ŠKODA Kodiaq, который был представлен в Париже минувшей осенью, будет производиться в Украине. Как отмечают в компании «Еврокар», Kodiaq украинской сборки получит комплектации и спецификации, максимально приближенные к европейским. Уже определено, что к нашим автомобилистам полноразмерные SUV чешского бренда приедут в полно- и переднеприводных версиях. Для Kodiaq предусмотрена линейка передовых дизельных и бензиновых двигателей, а также имеющиеся у производителя для этой модели трансмиссии («механика» и «робот» DSG).





Официальным бенефисом долгожданного кроссовера от ŠKODA, модели Kodiaq, стала премьера на Парижском автосалоне. Одно из самых крупных мероприятий мирового автопрома стало для этого отличной локацией!

ŠKODA в Париже: заявка на мировое лидерство

Несмотря на то что местом первого официального появления ŠKODA Kodiaq перед публикой был допремьерный показ машины в Берлине, в Париже новинка прогремела на весь мир по-настоящему. Ключевая модель бренда стала центральной фигурой всего стенда марки. И это неудивительно: самая крупная машина в линейке, самый вместительный кроссовер на семь полноценных мест, самый многообещающий мирный воин в плотной конкурентной среде. Настоящий символ силы.

Яркий, броский

Чтобы подчеркнуть свои смелые планы по завоеванию рыночной доли в сегменте полноприводных кроссоверов среднего класса, ŠKODA выставила в Париже Kodiaq в ярких и броских цветах. Снежный белый, глубокий синий, агрессивный лимонный — экспозиция ŠKODA притягивала внимание публики. Не секрет, что появление полноразмерного SUV в модельном ряду чехов

БЛАГОДАРЯ KODIAQ ИМИДЖ ЧЕШСКОЙ МАРКИ ПОЛУЧИТ НОВОЕ НАПРАВЛЕНИЕ В СЕГМЕНТЕ ВСЕДОРОЖНЫХ АВТОМОБИЛЕЙ.



предрекало наличие подобных автомобилей у других брендов материнского концерна Volkswagen. Однако, несмотря на фамильные черты во внешности, Kodiaq вышел из-под пера дизайнеров совершенно самобытным автомобилем. По словам главного дизайнера ŠKODA Йозефа Кабана, вся звериная грация и мощь новинки заключается в продуманных деталях: никогда ранее чешские автомобили не выглядели столь

напористо и графично. Глава же марки, Бернхард Мейер, во время своего выступления в Париже подчеркнул, что Kodiaq проложит для ŠKODA тропу в новый покупательский сегмент.

Классика для SUV

Там же, в Париже, публике были озвучены и основные технические характеристики новинки. Kodiaq, как и предполагалось, получил очень богатый набор технических возможностей, что безупречно соответствует его целевому назначению. Совсем скоро, в марте 2017 года, ŠKODA Kodiaq доберется и до Украины. Для наших покупателей будут предложены полноприводные версии, которые получат и бензиновые, и дизельные двигатели. В линейке бензиновых моторов представлены 1.4 TSI (150 л.с.) и 2.0 TSI (180 л.с.), а дизели семейства 2.0 TDI получают мощность 150 л.с. и 190 л.с. К заказу будут доступны и различные версии трансмиссии — 6-ступенчатая механическая КПП и передовая роботизированная трансмиссия DSG.

Новый кроссовер был представлен в Париже в ярких цветах.



Суровая закалка для нового героя

Новый кроссовер ŠKODA Kodiaq подвергся экстремальным испытаниям. Предсерийный образец с честью выдержал все мыслимые и немыслимые тесты, которые придумали для него разработчики. Теперь серийной модели все по плечу — проверено!

Ключевая модель чешского бренда ŠKODA, кроссовер Kodiaq, готовится завоевывать рынок полноразмерных SUV во всем мире. А для такой задачи необходимо нарастить серьезную мышечную массу, поскольку борьба ожидается нешуточная. Для того чтобы убедиться в стопроцентной готовности ŠKODA Kodiaq к конкурентной борьбе буквально в любых условиях, новинку подвергли серьезным предсерийным испытаниям, и теперь чешский хищник выживет в любых, даже самых суровых климатических испытаниях. Для начала тестовая команда ŠKODA поместила предсерийный образец Kodiaq в специальную камеру, которая работает в диапазоне температур от +80 °C до -40 °C. Металлические



ŠKODA Kodiaq пережил немало испытаний и не дрогнул ни в одном из них.



панели кузова, интерьерные пластики, замки, уплотнения, стекла и шины, хромированная отделка и лакокрасочное покрытие — все фрагменты интерьера и задействованные в постройке ŠKODA Kodiaq материалы были испытаны при экстремальных температурных показателях. Это позволило инженерам оценить надежность соединений, степень деформации элементов и качество сборки.

Миллионы повторений

После пытки огнем и холодом предсерийный ŠKODA Kodiaq поместили на стенд-симулятор Hydorpuls. Этот программируемый стенд позволил аналитикам виртуально запустить новинку в многотысячный пробег по самым разным дорожным условиям: после 130 часов безжалостной тряски, разгонов, торможений, резких поворотов и глубоких кренов кузова предсерийный образец буквально встряхнули с ног на голову.

Для автомобиля, который занял свое место в клане кроссоверов, надежность шасси — это не пустой звук. Впрочем, теперь у разработчиков ŠKODA Kodiaq сомнений нет: если машина выдержала 150 000 жестоких тестовых километров, выдержит она и испытание реальной жизнью. После пришел черед чуть менее впечатляющих, но не менее важных проверок. Так, специальные роботы

по 100 тысяч раз открыли и закрыли все двери новинки: согласно программе тестов все подвижные элементы кузова должны быть испытаны на надежность и функциональность.

На пороге перемен

Сегодня перед брендом ŠKODA стоит крайне амбициозная цель — защитить честь своего имени в сегменте, где вот уже несколько лет правят бал старшие модели материнского концерна. Подобный вызов подразумевает немало тщательных подготовительных шагов перед глобальным запуском Kodiaq на рынки разных стран. Ведь качество — главное правило ŠKODA.



Программируемый стенд Hydorpuls позволил инженерам симитировать сложные дорожные условия.



Глава ŠKODA
Бернхард Майер
уверен, что его
компания уже
готова встретить
цифровую эру

Цифровая история наших дней

Не успели еще отгреметь овалации, которых бренд ŠKODA удостоился после того, как значительно обновил и расширил свой модельный ряд, как из Чехии пришло еще одно важное сообщение. В ближайшее время в Праге будет запущен масштабный проект: уже в следующем году в полном распоряжении ŠKODA будет мощный исследовательский центр, который получил название "Цифровая лаборатория"

Компания ŠKODA разрабатывает глобальные стратегии с завидной частотой: в самом разгаре находится внедрение экологических трендов и технологий, а теперь настал черед диджитализации. К 2025 году чешский производитель намерен на несколько порядков повысить внедрение коммуникативных приложений, цифровых решений и передовых программных технологий в свои автомобили. В работе над этим проектом уже сейчас задействованы

передовые специалисты сферы – креативные команды и IT-специалисты будут разрабатывать и воплощать в жизнь цифровые решения как для бизнеса, так и для усовершенствования конечного продукта – автомобиля. Ведь мир стремительно несется в цифровую эру. Да что там говорить, мы уже перевели значительную часть своей жизни в двоичную систему исчисления, а виртуальная реальность больше не входит в число фантастических предположений. Очередь за автомобилями?

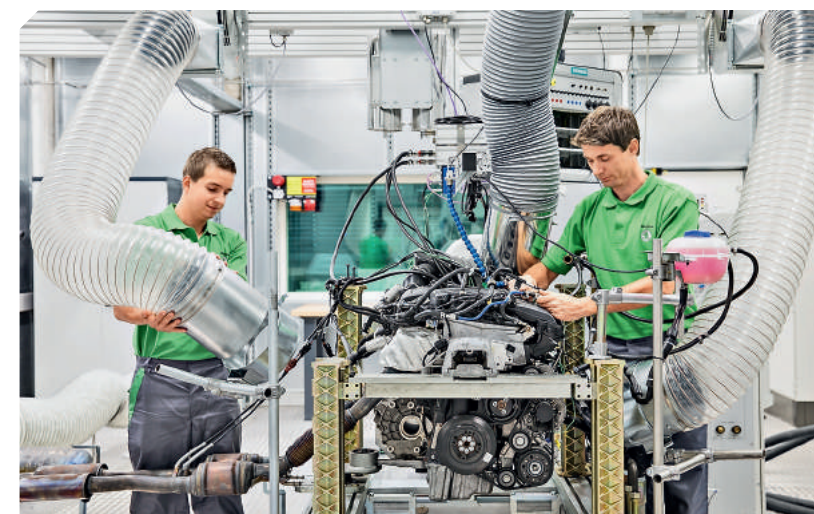
Чтобы принять вызов

Главные сервисы, которые будет осваивать и разрабатывать ŠKODA в своей новой цифровой лаборатории, касаются повышения эффективности взаимосвязи между автомобилями и

внедрения мобильных технологий в автомобильные интерфейсы. Эти тренды в настоящий момент широко используются и другими автомобильными производителями, однако в практическом применении все стоит у стартовой черты. Конечно, ŠKODA намерена и впредь оставаться автомобильным производителем, создавая надежные и безопасные машины для миллионов потребителей во всем мире. Однако

побочные продукты, которыми будет заниматься новая цифровая лаборатория, помогут сделать ежедневное вождение удобней, проще, безопасней и комфортней. А это, в свою очередь, однозначно повысит и репутацию бренда, и лояльность требовательных к инновациям клиентов. Пилотная фаза проекта будет запущена к концу этого года. А уже в следующем году "силиконовая долина" чехов заработает в полную силу. Предпола-

гается, что компания ŠKODA будет сотрудничать с внешними партнерами, которые уже зарекомендовали себя экспертами в IT-сфере. В первую очередь в цифровой лаборатории будут разработаны, опробованы и внедрены те идеи, которые имеют под собой клиентоориентированные цели. По мнению главы компании ŠKODA Бернхарда Майера, новое подразделение поможет всем остальным (и производству в первую очередь) принять все вызовы, которые формулирует для автомобильного бизнеса наступление цифровых технологий во всех сферах жизни.



Новая цифровая лаборатория, которая призвана объединить самых передовых IT-специалистов марки, будет работать в Праге. Локация выбрана неслучайно: недалеко от столицы находится главная производственная площадка бренда ŠKODA в Млада-Болеславе. Ведь все инновационные разработки в дальнейшем будут протестированы и внедрены сначала в концептуальные образцы, а далее – в серийные автомобили марки ŠKODA и программные продукты



КТО ПРЕДЛОЖИТ БОЛЬШЕ?

На протяжении многих лет ŠKODA Superb удерживает звание самой просторной машины в классе. Конкуренты, конечно же, не сидят сложа руки. Но что они могут противопоставить чешскому лифтбеку?

Из поколения в поколение ŠKODA Superb становится все крупнее, дабы укрепить лидерство в классе по простору и объему багажника. Вот и текущая генерация модели значительно прибавила в размерах. Длина увеличилась с 4833 до 4861 мм (+32 мм), а колесная база растянулась с 2761 до 2841 мм (+80 мм). Такая прибавка, конечно же, не могла не сказаться на размерах салона. Впрочем, и Optima — одна из наиболее близких по размеру одноклассниц. Со сменой поколений корейский седан прибавил к общей длине еще один сантиметр и вытянулся до 4855 мм, а колесная база увеличилась с 2795 до 2805 мм (+10 мм).

Но кажется, что именно эти 3,5 см разницы в размерах колесных баз и сыграли определяющую роль. По запасу пространства для ног задних пассажиров «кореец» по-прежнему проигрывает «чеху». Впрочем, и в том и в другом автомобиле можно легко устроиться, положив ногу на ногу, даже если у вас высокий рост. Другое дело, что сам диван в Superb немного удобнее. У него лучше отформованы посадочные места и удачнее спроектирована спинка. То же самое касается и передних кресел. Спинки неплохо сконструированы у обоих сидений, но в Optima им все же не хватает боковой поддержки. А у Superb валики, хоть и не выдающиеся на вид, отлично удерживают даже в крутых поворотах. Но на этом преимущества



водителя ŠKODA не заканчиваются: подобрать удобное положение за рулем несложно, эргономически машина отлична. Пользоваться мультимедийной системой легко и в KIA, и в ŠKODA, в обоих схожий подход к управлению: основные функции активируются аналоговыми кнопками на центральной консоли, а тонкие настройки осуществляются уже внутри меню с помощью тацскрина. Интерфейсы простые и понятные.

Объем грузовых отсеков составляет 510 л у KIA и 625 л у ŠKODA. А рассуждать об удобстве погрузки и разгрузки крупногабаритных грузов — бессмысленно. Superb — лифтбек. Пятая дверь, поднятая вместе с задним стеклом, гораздо практичнее.

Ход конем

Впрочем, владельцы этих автомобилей чаще ездят за рулем, нежели на заднем диване. Поэтому для многих из них хоро-

**510 ЛИТРОВ ГРУЗА
МОЖЕТ ПРИНЯТЬ
БАГАЖНИК KIA, В ТО
ВРЕМЯ КАК В ŠKODA
ПОМЕЩАТСЯ ВСЕ
625 ЛИТРОВ**



Мощность
180 л.с.
Разгон
0–100 км/ч за 8,0 с
Цена
698 894 грн.



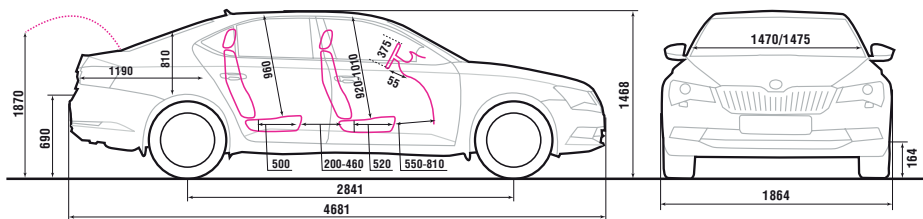
Мощность
141 л.с.
Разгон
0–100 км/ч за 11 с
Цена
717 000 грн.

шие ездовые повадки так же важны, как, например, просторный салон и большой багажник. И тут ŠKODA Superb предлагает куда более широкий выбор. У нас этот автомобиль доступен с тремя бензиновыми моторами (1.8 TFSI мощностью 180 л.с. и 2-литровый двигатель в двух вариантах исполнения — 220 и 280 л.с.) и одним дизельным, 190-сильным 2.0 TDI. Есть варианты с «механикой», с 6- или 7-ступенчатым «роботом» DSG, моно- и полноприводные. А вот Kia

ŠKODA Superb



- 1. Superb внутри производит классическое впечатление, а эргономика — образцовая.
- 2. Картина с камеры заднего вида — ясная и четкая. Впрочем, водителю помогают еще и парктроники.
- 3, 4. Диван в ŠKODA удобнее, чем в Kia. У него лучше отформованы посадочные места и удачнее спроектирована спинка.



Кузов лифтбек, просторный задний ряд, большой багажник, экономичный мотор, отточенные ездовые повадки.



Высокий трансмиссионный тоннель во втором пассажирском ряду.

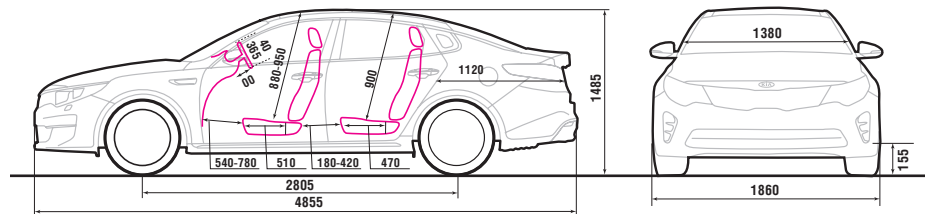
Optima у нас продается с одним-единственным 1,7-литровым турбодизелем мощностью 141 л.с. и 7-ступенчатым «роботом» DCT. Расход в смешанном цикле 5,1 л/100 км — это, конечно, здорово, но этот мотор все-таки слабоват для столь солидного автомобиля. Superb достался нам в стартовой бензиновой версии, но и этот лифтбек первую «сотню» набирает за 8 с и вообще выступает очень активно. Оптимально было бы противопоставить Optima дизельный Superb, но и тут вряд ли у «корейца» были бы шансы на победу. ŠKODA с 2.0 TDI и вовсе обещает расход на уровне 4,1 л/100 км, а до «сотни» машина разгоняется за все те же 8 с, тогда как Kia для этого требуется 11. Неудивительно: крутящий момент у Superb — 400 Нм, доступные при 1750 об/мин, а у Optima пик на той же отметке, но это лишь 340 Нм. Но дело не только в крутящем моменте — свой вклад делают и коробки передач. Несмотря на то что они очень близки конструктивно (обе машины оснащены 7-ступенчатыми «роботами»), по части эффективности среди них есть явный лидер — и это ŠKODA. «Корейцы» все еще позволяют вязнуть мощности, хотя скорость и логичность переключений агрегатов нареканий не вызывают. Что касается шасси, то у обеих моделей инженеры нашли неплохой баланс



Kia Optima



- 1. Optima теперь предлагает клиентам не только модный дизайн, но и добротную отделку.
- 2. В Optima камера заднего вида доступна в двух комплектациях, но комплектации отличаются размерами диагонали.
- 3. По запасу пространства «кореец» все-таки проигрывает «чеху». Эта разница заметна и после измерений, и в ощущениях.



Тяговый мотор, комфортный ход, необычный интерьер, богатое оснащение.



Руль со слабой обратной связью, отсутствие выбора силовых агрегатов.



между комфортом и управляемостью. В каких-то ситуациях ŠKODA кажется более собранной на ходу, а крупные неровности без зазрения совести сглатывает подвеска Kia. Рулевое управление нам больше понравилось на Superb. Механизмы обеих машин с электроусилителями, но на чешском лифтбеке он откалиброван удачнее. Руль не тяжелый, а реакции быстры и точны. Да и обратная связь здесь прозрачная. В итоге Optima немного уступает Superb по каждому из ключевых параметров. «Чех» шустрее, просторнее и комфортнее. С учетом этих факторов, помноженных на солидную внешность, Superb был и остается лидером в своем классе.

ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ	ŠKODA Superb 1.8 TSI	ŠKODA Superb 2.0 TSI	ŠKODA Superb 2.0 TDI	Kia Optima 1.7 Comfort	Kia Optima 1.7 Business	Kia Optima 1.7 Luxury
Двигатель, число цилиндров	R4	R4	R4	R4	R4	R4
Объем двигателя, см³	1798	1984	1968	1685	1685	1685
Максимальная мощность, л.с. (кВт)	180 (4000–6200)	220 (4500–6200)	190 (3500–4000)	141 (4000)	141 (6300)	141 (6300)
Максимальный момент, Нм (об/мин)	320/1450–3900	350/1500–4400	400/1750–3250	340/1750–2500	340/1750–2500	340/1750–2500
Габариты, длина x ширина x высота, мм	4861x1864x1468			4855x1860x1465		
Колесная база, мм	2841			2805		
Разгон 0–100 км/ч, с	8,1	7,0	8,0	11	11	11
Максимальная скорость, км/ч	232	245	237	203	203	203
Расход (смешанный), л/100 км	5,9	6,2	5,9	5,1	5,1	5,1

Самая ожидаемая новинка года — большой кроссовер ŠKODA Kodiaq уже утюжит дороги Европы. Весной 2017 года автомобиль доберется и в Украину, а пока мы отправились в теплую Испанию для личного знакомства с этой инновационной моделью



Для марки ŠKODA выпуск полноразмерного кроссовера Kodiaq — это настоящий вызов. Ведь компания открывает для себя другие рынки и поборется за новых клиентов в пока неизведанном для себя сегменте. Перспективно? Бесспорно! А вот насколько удачным вышел кроссовер, мы проверили лично. Автомобиль всегда встречают по

«одежке», и с дизайном у Kodiaq полный порядок. К тому же именно в таком стиле будут выглядеть будущие модели марки в сегменте SUV.

Впервые в ŠKODA

Внутреннее убранство кроссовера сочетает фирменный стиль ŠKODA с невероятной практичностью и удобством. Есть и безусловные новинки, которые ранее никогда не встречались в автомобилях марки. Одной

из них стали выдвижные «чехлы», защищающие кромки дверей. Простая, но полезная конструкция убережет двери при возможных случайных контактах. Хватает и новинок, влияющих на безопасность движения, причем часть из них входит в базовую комплектацию. Например, функция автоматического торможения при возникновении препятствия сзади или контроль дистанции спереди.



ŠKODA Kodiaq ВЫЗОВ ПРИНЯТ

1. Приборная панель новинки нарисована в фирменном стиле, характерном для всего концерна
2. Передовая коробка передач DSG отлично дополняет полный привод
3. Ощущение основательности, стабильности, уверенности в себе — вот что должен чувствовать водитель Kodiaq
4. Многофункциональная мультимедиа-система поддерживает и навигацию



лее самостоятельных драйверов есть и ручной режим. Но наибольшее удовольствие доставил турбодизельный Kodiaq с трансмиссией 4x4, а все потому, что был с «механикой». Ход рычага МКП и четкость включения, как всегда, в ŠKODA образцовые. Тяга тут заметно больше — 340 Нм, да и, активно работая рычагом коробки передач, можно оставаться на ее пике, ведь диапазон максимума в TDI меньше — с 1750 до 3000 об/мин. А вот в расходе топлива обе версии ŠKODA Kodiaq показали умеренный аппетит. Горы и серпантины Пальмы-де-Майорки ничем не напоминали идеальные условия для подтверждения заводских показателей, но бензиновый Kodiaq при спокойной езде потреблял чуть более 7 л на 100 км. Турбодизельному Kodiaq при умеренной езде хватало чуть более 5 л на «сотню». Для такого большого кроссовера, да на горных дорогах, показатели очень скромны.

За круговой обзор отвечают в том числе и небольшие камеры в корпусах наружных зеркал



Но об этих помощниках можно прочитать и в официальных релизах. Нас же больше интересуют впечатления от езды за рулем новинки.

Моторные сюрпризы

В ходе теста мы успели опробовать две версии: с бензиновым двигателем TSI объемом 1,4 л и 2-литровым турбодизелем TDI. Оба мотора развивают 150 л.с., но это, пожалуй, все, что их объединяет. Первым в тесте стал бензиновый Kodiaq: хватит ли большому SUV весом в 1625 кг 1,4-литрового двигателя? После первых же километров можно с уверенностью сказать, что хватит. Имея в своем распоряжении роботизированную трансмиссию DSG и полный привод, можно с ветерком мчаться по горным серпантинам. Мотор выдает свой максимум тяги в 250 Нм уже с 1500 об/мин и раньше, чем турбодизель. Более того, диапазон максимальной тяги доступен тут до 3500 об/мин. 6-ступенчатая DSG угадывает желание водителя, удерживая мотор в нужном диапазоне оборотов. Для бо-



БОЛЕЕ ДВУХ КУБОМЕТРОВ ГРУЗА МОЖНО ПЕРЕВЕЗТИ В БАГАЖНИКЕ НОВОГО KODIAQ

Как по рельсам

Нужно отдать должное и управляемости Kodiaq. На тех же серпантинах при очень агрессивной езде не было и намека на недостаточную поворачиваемость: автомобиль под газ буквально занывирал в вираж. При этом работа ESP была настолько деликатной, что ее беспокойство выдавало лишь мигание индикатора на приборной панели. Безусловно,

огромная заслуга в этом системы полного привода, которая в поворотах перебрасывала большую часть крутящего момента на заднее наружное колесо, помогая вписаться в вираж. Испытать упругость подвески на испанских дорогах непросто, уж больно они ровные. В Украине ходовая автомобилей, конечно же, подвергается гораздо большим нагрузкам, так что локальный вызов Kodiaq примет уже в виде украинских версий. Когда же это случится? Совсем скоро! А если совсем точно — весной 2017 года, когда первые экземпляры кроссовера сойдут с конвейера завода «Еврокар» и отправятся в салоны официальных дилеров марки. Тогда же станут известны и украинские цены на самую ожидаемую модель ŠKODA. Ждем!

Второй ряд сидений в Kodiaq вместит троих пассажиров со всем причитающимся комфортом



ŠKODA Kodiaq	
Тип кузова/кол-во дверей/мест	Универсал 5/5
Длина/ширина/высота, мм	4697/1882/1655
База, мм	2791
Дорожный просвет, мм	187
Снаряженная масса, кг	1625
Объем топливного бака, л	60
Объем багажника, л	720/2065
Тип привода	Полный
Трансмиссия	DSG, 6-ст.
Тип двигателя	Бензин, R4, турбо
Рабочий объем, см³	1395
Макс. мощность, л.с. при об/мин	150 при 5000-6000
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	250 при 1500-3500
Макс. скорость, км/ч	194
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,7
Расход топлива, л/100 км	7,1

Интерьер

В КРУГУ СЕМЬИ

■ В салоне ŠKODA Kodiaq поклонники марки найдут множество знакомых деталей и решений из глобальной стратегии Simply Clever. Не выбивается из фирменного стиля и оформление интерьера. Но на первом месте у Kodiaq все же практичность и удобство: очевидно, что над этим потрудились даже в мелочах.

Вместимость

РЕКОРДСМЕН

■ Безусловно, на сегодня Kodiaq — самый вместительный автомобиль марки. Это утверждение справедливо не только для интерьера, но и для багажника. Он тут поистине огромен — 720 л в пятиместной конфигурации салона и 2065 л при сложенных спинках второго ряда сидений. Это не просто много, по этому показателю новинка бьет рекорды в классе!



ŠKODA FABIA

У городского бойца ŠKODA Fabia никогда не было проблем с популярностью. Но теперь, после всех апгрейдов, эта модель тянет минимум на чемпиона

Если прислушаться к первому впечатлению, то в новом дизайне Fabia выиграла во всех смыслах. Она стала элегантнее, затейливее, увереннее в своей привлекательности. Помимо практичности и готовности к любым задачам, что прославили эту модель по всему миру, в новой ŠKODA Fabia теперь есть тот шик, который приходит с опытом. Да-да! Самая свежая генерация чешского хэтчбека — это квинтэссенция инженерного опыта и дизайнерских поисков чешской марки.

Именно поэтому Fabia так и осталась надежным и безотказным автомобилем, в арсенале которого теперь куда больше комфорта, качественных материалов, ярких цветов и есть возможность выбрать контрастную крышу, зеркала и цветные диски. Безоговорочная победа в номинации «Индивидуальность». Оптимизация, максимально продуманная архитектура кузова и использование легковесных материалов помогли Fabia скинуть целых 65 кг. Выступающие грани на боках и капоте, геометрически кра-

ŠKODA Fabia		
Тип кузова/кол-во дверей/мест	Хэтчбек/5/4	
Длина/ширина/высота, мм	3992/1732/1467	
База, мм	2470	
Дорожный просвет, мм	141	
Снаряженная масса, кг	1154	
Объем топливного бака, л	45	
Объем багажника, л	330-1150	
Тип привода	Передний	
Трансмиссия	DSG, 7-ст.	
Тип двигателя	Бензин, R4, турбо	
Рабочий объем, см³	1197	
Макс. мощность, л.с. при об/мин	110 при 4500-5600	
Макс. крут. момент, Нм при об/мин	175 при 1400-4000	
Макс. скорость, км/ч	196	
Время разгона 0-100 км/ч, с	9,4	
Расход топлива, л/100 км	5,8/4,1/4,7	

- 1. Интерьер Fabia может преобразаться от классического серого до эксцентричного «под джинсу».
- 2. Багажник на 330 л, увеличивающийся до 1150 л, — лидер в своем сегменте.
- 3. Экран бортового компьютера выглядит лаконично и максимально информативно.

сивая решетка радиатора с новой эмблемой и кристаллическая форма оптики со светодиодными ходовыми огнями — это главные визуальные отличия новинки. А вот в интерьере инженеры и дизайнеры приберегли еще больше сюрпризов. Даже сенсаций.

Мой яркий мир

И пусть размеры салона формально изменились незначительно, но он стал просторнее и вместительнее. Fabia может удивить разнообразием цветовой гаммы обивки и даже передней панели. Но не забыты и семейные ценности: кармашки на боковинах сидений, отделение для бутылки в охлаждаемом бардачке, колодцы в дверных карманах и скребок для льда в лючке для бензобака. Все на благо практичности.

Более того, интеллект у Fabia тянет уже на академический уровень знаний. Simply Clever — это не просто красивые слова. А целый арсенал умных систем, заложенных в компактные размеры. Front Assistant, Driver Activity Assistant, Speedlimiter, MSR, Hill-Hold Control — лишь малая их часть. Есть



Интерьер остался лаконичным, но теперь в нем больше люкса и элегантности. Лицевая накладка панели может быть разного цвета, плюс на нее можно нанести выбранное на свой вкус изображение.

также и гордость производителя — опциональная система Bolero с хитрой функцией MirrorLink, синхронизирующей со смартфонами через USB. И тогда все возможности вашего телефона тут же, на экране. А мобильное приложение ŠKODA Drive поможет всегда оставаться в курсе, насколько эффективно вы ездите.



Кстати, все семейство бензиновых двигателей серьезно модернизировали. Заточенные под стандарты Евро 6, они стали экономичнее: спасибо базовым системам Start/Stop и рекуперации энергии. Да и выбор КП приличный: начиная от 6-ступенчатой «механики» или автомата и заканчивая «роботом» DSG на 7 ступеней. Его предлагают в паре с турбированным 110-сильным 1.2 TSI. Последняя пара и раскрывает весь потенциал, заложенный в скромный формат Fabia. Тут тебе и тонкая обратная связь на руле, и сбитое шасси, и отдача, и разгон. Говорите, всего лишь хэтчбек В-класса? Готовьтесь к большему!



ЗИМНЕЕ ВОЖДЕНИЕ: ВСПОМНИТЬ ВСЕ

О зимнем вождении и коварстве сезонных дорожных ситуаций говорилось уже немало. Но наш эксперт Сергей СКОК, руководитель центра контраварийной и спортивной подготовки «Мастер», уверен: повторение — не просто мать учения, но и спасение в случае чего



1 Подготовка автомобиля

Не забывайте, что простые очевидные вещи зачастую самые важные. А это означает, что к зиме стоит готовиться заранее и даже самый новый автомобиль, только что выкатившийся из дверей автосалона, требует сезонной подготовки. Без лишних разговоров и компромиссов замены в нашем климате требуют шины и омывающие жидкости. Если уже подходит срок очередного ТО, не откладывайте его на весну, лучше сработать на упреждение неприятностей, чем потом иметь дело с их последствиями. Кстати, нелишним будет и заменить салонный воздушный фильтр: от качества обдува зимой зависит видимость. А от нее, в свою очередь, ваша безопасность.

4 Полный привод доминирует

Зима — вот когда владельцы полноприводных автомобилей в полной мере чувствуют целесообразность покупки такой машины. В настоящий момент большая часть полноприводных автомобилей на нашем рынке не позволяют полностью отключить системы-ассистенты, а это означает, что электроника остается на страже и поможет справиться со сложными погодными условиями. В любом случае на скользких покрытиях полноприводная машина лучше разгоняется, лучше тормозит и до какой-то степени лучше держится в повороте. Однако важно помнить: все ведущие — не всемогущие. Законы физики одинаковы для всех и требуют уважительного к себе отношения.

2 Шиповаться или не шиповаться?

Линейки зимних шин у разных производителей создаются и разрабатываются для разной погоды, разных климатических поясов и разных температурных режимов. Поэтому и выбор зимних покрышек зависит не от моды, а от условий, в которых эксплуатируется автомобиль. Даже если вы живете в городе, но вам всегда по дороге встречаются крутые спуски или подъемы, то есть смысл задуматься о шипах. Ведь даже очень хорошие нешипованные шины в добрый снегопад могут не справиться со своими задачами. Ну а более суровые условия (путешествие в горы, например) требуют использования дополнительных средств — цепей.

3 Электронные помощники

Многие водители просто не знают, какими системами оборудованы их автомобили. Перед наступлением зимнего сезона важно знать, на каких ассистентов ты можешь рассчитывать. Например, если машина оборудована АБС, то это означает, что в случае интенсивного торможения на скользком покрытии можно смело пользоваться педалью тормоза — эта система сохранит сцепление колес с дорогой. А система стабилизации ESP также придержит машину на правильной траектории.

5 Внимание: снос и занос

Отдельная опасность на зимней дороге кроется в прохождении поворотов. Подъезжая к повороту, нужно учитывать его сложность и плавность дуги. Крайне важно перед поворотом заранее выбрать безопасную для данных условий скорость. Случается, что скорость на входе в поворот выше допустимой, и тогда машину сносит наружу поворота. Главная ошибка начинающих водителей — пытаться повернуть руль в сторону поворота. А на самом деле нужно уменьшить угол разворота колес, повернув руль в сторону сноса. Но это достаточно сложный навык, который хорошо бы освоить с инструктором.

6 Предугадать опасность

О том, что может случиться с машиной через несколько секунд, нужно думать заранее. Например, на эстакаде важно учитывать длину каждого спуска: они могут быть затяжными, и к концу водитель может ощутить на себе действие центробежного ускорения. А если в этот момент под колесами скользко... Тут правило одно: скорость надо снижать заранее. Еще одна отдельная опасность кроется в местах, где возможен встречный разъезд. Здесь водителю нужно думать не только о своей ситуации, но и анализировать то, что происходит у соседей на встречной полосе.

8 Дистанция равно безопасности

С переходом на зимний режим вождения следует пересмотреть свои привычные подходы к дистанции в дорожном потоке. Ведь скользкое покрытие — это всегда сюрпризы, и часто неприятные. Предугадать поведение автомобиля с большой долей надежности можно только на идеально чистой и сухой дороге, а зимой таких не бывает. Чтобы увеличить свои шансы на безопасный зимний сезон, нужно адекватно оценивать дорожные условия: чем они хуже, тем расстояние между машинами в потоке должно быть больше.



10 Остановить вовремя

Самая сложная задача на скользком покрытии — эффективно замедлить и в случае необходимости полностью остановить автомобиль. Покрытие бывает такое, что даже опытному водителю сделать это непросто. Несколько общих правил помогут в этом. Если автомобиль оборудован механической КПП, следует замедляться, не выжимая сцепления и выбирая передачу, которая соответствует темпу движения. Правильно выбранная передача повышает информативность педали тормоза и помогает дозировать усилие, чтобы не допустить блокировки колес. Если машина не оборудована АБС, прерывистое торможение подойдет, если необходимо экстренное торможение.

9 Выбор скорости

На любом зимнем покрытии необходимо очень плавно и аккуратно действовать педалью тормоза и педалью газа. Разгоняясь, следует добавлять ускорение плавно, чтобы поддерживать ровную тягу крутящего момента и не давать колесам уйти в пробуксовку. Тот же принцип касается и замедления: самое главное — не блокировать колеса и всегда сохранять автомобиль управляемым. Начинающим водителям сложно привыкнуть к более медленным зимним скоростям, но лучше всегда ехать с запасом, чем рисковать и мчаться быстрее, ведь в какой-то момент можно не угадать с покрытием. А зимой под колесами в любой момент может оказаться лед.

В ответе за будущее

Компания ŠKODA вошла в число передовых мировых производителей, которые разработали и пошагово внедряют в жизнь «зеленые» программы развития бренда. А какие выгоды несет этот экокурс для покупателей?



Всегда ориентироваться на конечный результат и глобальную идею — вот главный принцип современного автомобилестроения.

Представьте себе классический современный автомобиль с точки зрения материалов, которые задействованы в его производстве. Различные сплавы металлов, устойчивые к температурам пластики, текстиль, полимеры — не нужно иметь экологическое образование, чтобы понять степень серьезности этих продуктов в загрязнении окружающей

среды. Об этом много лет задумываются лучшие умы чешского производителя ŠKODA, и на сегодняшний день марка уже добилась того, что отработавшие свое автомобили на 85 % поддаются вторичной переработке. А это означает, что каждая новенькая ŠKODA все более и более экологична благодаря внедрению глобальной стратегии по приближению «зеленого» будущего и следованию высоким экологическим стандартам.

Малые большие шаги

За каждым сошедшим с заводских ступеней автомобилем ŠKODA, который по нормам выбросов в атмосферу находится за пределом

Благодаря программам обучения на всех уровнях сотрудников ŠKODA внедряет экостратегии максимально эффективно.

100 г CO₂/км, стоит вдумчивая многолетняя работа специалистов самого разного направления. В частности, инженеры, проектировщики и экологи разрабатывают комплексные подходы к более рациональному потреблению энергии и воды на производственных площадках, рациональные логистические решения, строят энергосберегающие дилерские центры и складские помещения.

Ощутимые плюсы

Водитель ŠKODA, который каждое утро запускает двигатель, чтобы отправиться на работу или отвезти свою семью в выбранный пункт назначения, тоже связан с глобальными экологическими целями производителя. Во-первых, это лежащее на поверхности стремление каждого автолюбителя снизить свои расходы. В этом вопросе любая, даже минимальная оптимизация расхода топлива в количественном выражении годового потребления приобретает иную значимость. Во-вторых, снижение агрессивных веществ в системах современных автомобилей увеличивает их рабочий ресурс. И наконец, каждое изменение, направленное на экологичность автомобилей, делает ощутимо чище атмосферу, в которой живут их водители со своими семьями. И пусть пока далеко не во всех странах налоговая нагрузка на владельцев автотранспорта прямо зависит от их экологического класса, все большее число потребителей задумываются о последствиях бесконтрольного использования ресурсов и загрязнения среды. А социальные инициативы компании ŠKODA (например, высадка деревьев) поддерживаются ее клиентами во всем мире.

Будущее близко

Все перечисленные выше выгоды, которые получает конечный потребитель «зеленых» технологий от ŠKODA, вдохновляют водителей все больше и больше обращать внимание на автомобили, которые в буду-



щем будут менее виновны в загрязнении атмосферы вредными выхлопами. На сегодняшний день в модельном ряду ŠKODA, представленном и на украинском, и на мировом рынке, существует достаточно экологически-привлекательных предложений. Это позволяет чешской марке удовлетворить потребности и тех водителей, которые привыкли к традиционным бензиновым двигателям, и поклонников тяговитых дизелей. Таким образом, ближайшие несколько лет станут для ŠKODA очередным технологическим вызовом, результаты которого смогут оценить потребители. Глобальная стратегия Green Future концерна VW рассчитана на взятие определенных вершин уже в 2018–2020 годах. А это означает, что то самое будущее, о котором так много говорили еще пять лет назад, уже практически наступило.



Инвестиции в экологическое производство происходят на самых разных его стадиях. На фото — передовый штамповочный пресс.

Информации о том, чем грозит неуплата штрафа, заработанного в Европе, очень мало. Можно услышать целые легенды о последствиях такой безответственности, от «ничего не будет» до «запрета въезда в страну». Попробуем разобраться



Не пытайтесь спорить с полицейскими в Европе: будет только хуже. Оптимальный вариант — признать свою вину и смиренно просить снисхождения, это иногда срабатывает. Можно отделаться предупреждением или, в худшем случае, минимальным штрафом.

Европейские штрафы: оплачивать или нет?

Как показывает практика, наиболее распространенными нарушениями Правил дорожного движения в Европе (впрочем, как и у нас) являются превышение скоростного режима и несоблюдение правил парковки. Причем во многих случаях о наложении штрафа водитель узнает постфактум. Выйти на минуту из автомобиля, вернуться и увидеть на его лобовом стекле штрафную квитанцию за парковку в запрещенном месте — обычное дело. Превышение скорости и вовсе часто фиксируется в автоматическом режиме. Владелец автомобиля через некоторое время по почте приходит уведомление о необходимости оплатить штраф, причем это предписание приходит уже тогда, когда водитель находится у себя на родине. Сразу следует отметить, что во всех странах Евросоюза сотрудники полиции имеют право брать штрафы

за незначительные нарушения Правил дорожного движения наличными прямо на «месте преступления». Водителю при этом всегда выдается официальная квитанция. По нашему мнению, возможность оплатить штраф на месте является оптимальным вариантом, поскольку во многих странах Европы, если вы оплачиваете штраф в день наложения взыскания, его сумма уменьшается вдвое. В 2011 году общегерманским клубом автомобилистов ADAC была подготовлена информация по основным штрафам за нарушение ПДД в Европе, которая является хоть и приблизительной и общей, но актуальна по сей день (см. таблицу). Официально между Украиной и ЕС нет соглашения о признании административных нарушений. Процедура исполнения решений по делам о нарушении Правил дорожного движения определена Европейской конвенцией

о мерах наказания за нарушение Правил дорожного движения 1964 года. Однако указанная Конвенция Украиной не ратифицирована. То есть реальных рычагов для взимания с вас именно денежных средств нет. Но при неуплате наложенного штрафа вполне реально можно нарваться на проблемы при оформлении визы, при выезде из страны или в процессе аренды автомобиля за границей. Так что, если вы отправились в Европу не в последний раз и собираетесь туда вернуться, однозначно стоит оплатить наложенный на вас штраф. Если квитанция нашла вас дома, сделать это можно в любом банке, осуществляющем международные переводы. Но нужно обязательно поинтересоваться размерами комиссии, потому что она может быть достаточно большой — часто сопоставимой с суммой самого штрафа. Как правило, квитанции по штрафам из Европы долго путешествуют, и в итоге

вы получаете предписание оплатить штраф до даты, давно уже прошедшей. Ничего страшного в этом нет, но на всякий случай, оплатив штраф, напишите электронное письмо в полицию того региона, где вас оштрафовали,

с описанием причин задержки оплаты. Можно оплатить штраф и по Интернету, но это все равно не избавит вас от высокой комиссии. А вот если у вас планируется несколько поездок подряд, то штраф можно оплатить во

время очередного визита в Европу — бюрократическая машина там тоже неповоротливая, быстро вас в базу должников не внесут, так что такой метод оплаты штрафа вполне приемлем. И это дешевле.

СТРАНА	Управление в состоянии алкогольного опьянения	Превышение допустимой скорости на 20 км/ч	Превышение допустимой скорости на 50 км/ч	Проезд на запрещающий сигнал светофора	Нарушение правил обгона	Нарушение правил парковки	Использование мобильного телефона без гарнитуры
Австрия	от 300	от 20	до 2180	от 70	от 70	от 20	от 50
Бельгия	от 140	от 100	от 300	от 150	от 150	от 50	от 100
Болгария	от 100	от 30	от 120	от 30	от 30	от 5	от 25
Босния и Герцеговина	от 200	от 20	от 200	от 150	от 150	20	от 10
Великобритания	до 5820	от 75	до 2900	от 70	от 70	от 35	от 75
Венгрия	от 370	до 110	от 220	до 370	до 370	до 110	от 75
Германия	от 500	до 35	от 240	90–320	30–250	10–70	40
Греция	от 100	от 50	от 175	от 350	от 350	от 40	100
Дания	от 1 ДМ	65–270	от 295	135–200	135	65	65
Ирландия	от 200	от 80	от 80	от 80	от 80	от 40	от 60
Исландия	от 430	от 60	от 90	90	от 90	от 10	от 30
Испания	от 300	от 100	от 600	от 200	от 200	до 200	от 200
Италия	от 160	от 160*	от 500	от 160*	от 80	от 40	от 150
Кипр	ДД	от 10	от 30	от 85	от 25	25	85
Латвия	от 140	от 5	от 110	от 30	от 20	от 5	15
Литва	от 290	от 10	от 290	от 115	от 115	от 10	от 10
Люксембург	от 100	от 50	от 145	145	145	от 25	75
Мальта	от 465	от 25	от 25	от 25	от 10	от 25	от 25
Македония	от 250	от 20	от 45	от 300	от 35	от 45	45
Монenegro	от 60	от 20	ДД	от 20	от 20	от 20	20
Нидерланды	от 290	от 115	от 510	180	180	от 70	180
Норвегия	от 770	от 465	от 1500	670	670	от 65	165
Польша	от 145	от 25	от 100	от 75	от 60	от 25	от 50
Португалия	от 250	от 60	от 300	от 120	от 120	от 30	от 120
Румыния	от 130	от 85	от 130	от 60	от 85	от 30	от 60
Сербия	от 45	от 45	до 140	от 140	от 55	45	45
Словакия	от 150	от 50	от 350	150	150	от 30	от 60
Словения	от 180	от 50	от 300	250	от 500	от 40	120
Турция	от 240	от 40	от 60	от 40	от 60	от 20	неясно
Финляндия	от 15 ДД	от 70	14 ДД	от 10 ДД	от 10 ДД	10–50	до 115
Франция	от 135	от 135	1500	от 135	от 135	от 10	от 35
Хорватия	от 130	от 65	от 400	от 270	от 94	от 40	от 65
Чехия	от 400	от 60	от 200	от 100	от 200	от 60	от 60
Швеция	от 40 ДД	от 270	от 450	от 310	от 310	от 20	можно
Швейцария	от 465	от 140	от 690	190	от 230	от 30	75
Эстония	до 1150	до 115	до 770	от 385	до 385	от 20	от 15

ДМ — соответствует нетто-доходу в месяц. ДД — соответствует нетто-доходу в день. В Финляндии штраф не может превышать 120 ДД
* Указанная цифра обозначает минимальный штраф в течение дня. В ночное время суток (с 22.00 до 07.00) в этой стране штраф за то же самое нарушение увеличивается на одну треть.

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

МОЖНО ЛИ УСКОРИТЬ ВЫПЛАТУ ПО СТРАХОВКЕ?

Моя страховая компания затягивает сроки выплаты по КАСКО, хотя все документы были мной собраны и поданы вовремя. Какие у меня есть рычаги воздействия на страховую? Можно ли куда-то жаловаться, чтобы ускорить процесс?

Игорь К., Луцк

КАСКО, в отличие от ОСАГО, — это добровольный вид страхования, и все моменты, связанные с убытком, регулируются условиями вашего договора страхования. И если страховая затягивает выплату, у вас есть два варианта: подавать в суд на страховую компанию или договариваться с ними мирным путем. Суд — это крайний случай. Для начала точно проверьте условия выплаты возмещения, в течение какого срока после подачи последнего документа вам должны перечислить деньги. Исходя из этого пробуйте вести диалог напрямую со страховой компанией. Предупредите, что в случае затягивания будете вынуждены обратиться в суд. В целом урегулирование убытка начинается с момента подписания договора КАСКО. От того, насколько серьезно вы отнесетесь к выбору страховой компании, зависит качество и оперативность выплаты по страховым событиям.

АКЦЕНТ НА ТОРМОЗ

Объясните, что такое DOT-4? И как определиться среди множества их видов?

Дзюбкин Виталий, Днепетровск

DOT-4 — это обозначение тормозной жидкости, применяемой в гидравлических системах тормозов и сцепления современных автомобилей. На доливку или замену в свой автомобиль рекомендуется использовать только жидкость, указанную производителем в аннотации к автомобилю. Так, тормозные жидкости DOT-3 и DOT-4 сделаны на гликолевой основе, а жидкость DOT-5 — на силиконовой. Следует об-

ратить внимание: из-за разного состава эти жидкости нельзя смешивать между собой. Современные моторы имеют достаточно большую мощность и обладают высокими скоростными характеристиками, что требует более надежных тормозных механизмов и соответствующих тормозных жидкостей. В момент торможения в месте контакта тормозной накладки с тормозным диском температура может превышать 350 градусов, и тормозная жидкость должна сохранять при этом все свои качества. Инженер изначально просчитывает температуру нагрева, и в инструкцию к автомобилю вносится определенный тип тормозной жидкости. Если же DOT по какой-либо причине не будет соответствовать заявленным температурным характеристикам, вполне возможны сбои в работе тормозной системы. Подумайте о безопасности.

ВЫПЛАТЫ ПО ОСАГО ГАРАНТИРОВАНЫ

Я застрахован в страховой компании, которая не прошла так называемый стресс-тест. Насколько это серьезно? Что подразумевают под этим тестом? Может ли это стать поводом для лишения компании лицензии?

Григорий Т., Киев

Неважно, какой вид страхования у вас, КАСКО или ГО, обновляться в этой страховой компании я бы не советовал. Переживать имеет смысл, если вы застрахованы там по КАСКО: проблемы с выплатой возмещения действительно могут возникнуть, особенно при крупных суммах. Другое дело, если вы застрахованы по ОСАГО. Тут ситуация не так критична. Даже если у страховой компании заберут лицензию, ваш полис будет актуален до конца срока действия, но возмещение потерпевшему будет выплачивать Моторное (транспортное) страховое бюро Украины — МТСБУ.

ОПЛАТА ЧАСТЯМИ — ПАНАЦЕЯ ИЛИ ПЕРСПЕКТИВА?

Сейчас все пытаются сэкономить, кто-то вообще не страхует свою машину, но я уверен, что без страховки никуда. Слышал, некоторые компании предлагают так называемые тарифы-конструкторы, когда клиенту кроме классического КАСКО предлагается полис с телематикой. Правда ли это? Выгодно ли? И в чем заключается экономия?

Кирилл С., Киев

Стоимость КАСКО зависит от многих факторов: перечень застрахованных рисков, размер франшизы, количество допущенных к управлению водителей, порядок выплаты возмещения и так далее. Телематика — это отдельное направление детализации факторов, влияющих на рискость КАСКО и напрямую связанных с условиями эксплуатации автомобиля (манера езды, интенсивность использования автомобиля и так далее). Страхователь заключает со страховщиком договор страхования с поквартальным пересмотром тарифа. В первый квартал действия договора страхования на застрахованное ТС устанавливается электронный прибор, который считывает технику езды страхователя. При оплате за следующий квартал специалисты рассматривают основные показатели прибора и выдают новый тариф со скидкой, размер которой зависит от характера езды застрахованного. В последнее время это направление активно обсуждается страховщиками. Но как это будет работать на практике, можно будет понять только тогда, когда большинство СК введут такой продукт.

НЕ ЖДИТЕ ВЕСНЫ

У меня на кузове появилась легкая коррозия (вздутие краски). Есть ли смысл ремонтировать и красить поврежденные детали осенью, если впереди зима, или лучше подождать до весны и тогда решить проблему?

Артур Семенов, Киев

Если у вас появились незначительные очаги коррозии, то я бы порекомендовал не затягивать с решением данной проблемы до весны, так как в осенне-зимнее время преобладает погода с повышенной влажностью, на дорогах появляются разного рода антигололедные реагенты и процесс разрушения металла только ускорится. В итоге вместо ремонта поврежденного участка с последующей покраской детали вы можете попасть на ее замену, что обойдется гораздо дороже.

СЛЕДИТЕ ЗА ЯМАМИ

Как часто необходимо делать проверку и регулировку углов установки колес (развал/схождение), если я езжу очень аккуратно?

Артем Михин, Львов

Если вы думаете, что за 10–15 тыс. пробега ни разу не попали в крупную яму, ездили только по хорошим дорогам, поэтому нет необходимости делать проверку углов установки колес, вы ошибаетесь! Подвеска автомобиля — это сложная конструкция, рассчитанная на большие нагрузки как при преодолении препятствий, так и при прохождении поворотов, торможении, наборе скорости и так далее. Многие факторы имеют прямое влияние на элементы подвески через колеса. И именно они и страдают в первую очередь при нарушении развал/схождения. Потому я рекомендую проверять углы минимум каждые 10–15 тыс. км и 25–30 — максимум. А если вы угодили в крупную яму и, как говорится, «аж подвеску прорбило», то не откладывайте визит к специалистам.

НЕ ОБЯЗАТЕЛЬНО

Нужно ли уступать дорогу полицейским автомобилям, которые постоянно ездят с включенными синими мигалками? Одни говорят, что нужно, а другие — что это не обязательно.

Максим М., по e-mail

Ответ на данный вопрос легко найти в ПДД. Там, в частности, сказано, что в случае приближения транспортного средства с включенным синим проблесковым маячком и (или) специальным звуковым сигналом, водители других транспортных средств, которые могут создавать ему помехи для движения, обязаны уступить ему дорогу и обеспечить беспрепятственный проезд данного транспортного средства. То есть дорогу нужно уступать только тем транспортным средствам, на которых включен специальный звуковой сигнал, а кроме того, могут быть включены и мигалки. В реальной жизни полицейским автомобилям лучше уступать дорогу во всех случаях, особенно учитывая тот факт, что мы не можем наверняка знать, какую задачу получит полицейский экипаж в следующую секунду.

ГДЕ ПОСМОТРЕТЬ

Сейчас наличие полиса ОСАГО полиция может проверить только при нарушении водителем ПДД, но я слышал, что и здесь планируется автоматическая фиксация нарушений, а информацию полицейские будут брать из общей базы. Как взаимосвязаны страховые компании с полицией? Что это за база? Как происходит регистрация?

Антон Кириченко, Кривой Рог

На сегодняшний момент существует Единый реестр полисов ОСАГО, в который страховщик вносит информацию о договоре и страхователе на момент продажи. Речь идет о базе МТСБУ, в которую все страховщики Украины обязаны отправлять информацию о заключенных полисах ОСАГО. Она полезна тем, что доступ к данной базе имеет любой автовладелец, который, просто зайдя на сайт МТСБУ, может проверить наличие в ней своего номера. Соответственно, и сотрудники полиции тоже имеют такую возможность. Тем более что на полисах ОСАГО нового образца размещен QR-код, который легко считывается с помощью специальной программы и автоматически выдает информацию про действие договора.

НА СКИДКУ НЕ РАССЧИТЫВАЙТЕ — НЕАКТУАЛЬНО

Мне выписали постановление о взыскании штрафа за нарушение ПДД. Я слышал о скидке в 50% при условии оплаты штрафа в течение трех дней. Актуально ли это для постановлений, составленных полицейскими, или это касается только автоматической фиксации? На всякий случай 50% штрафа я уже уплатил.

Николай М., Житомир

По закону штраф должен быть уплачен нарушителем в полном объеме в 15-дневный срок со дня вручения ему постановления, а в случае обжалования — не позже чем через 15 дней со дня сообщения об отказе удовлетворить соответствующую жалобу.

Да, действительно, существует и льготный порядок уплаты штрафа, предусмотренный Административным кодексом, но эта статья регламентирует только порядок уплаты за нарушения, зафиксированные в автоматическом режиме. И тогда, в случае уплаты 50% на протяжении 5 банковских дней со дня вручения соответствующего постановления, оно считается оплаченным. Правда, в настоящее время автоматическая фиксация нарушений в Украине не действует, и когда она заработает — никому неизвестно.

НЕ НАДО СПЕШИТЬ

Появилась возможность приобрести автомобиль, льготно полученный инвалидом в 2007 году. Но в техпаспорте указано, что отчуждение этой машины запрещено. Может быть, имеет смысл приобрести ее по доверенности?

Сергей К., Ивано-Франковск

Даже если купить такую машину по доверенности (что вряд ли получится), ее потом не удастся ни переоформить на себя, ни перепродать. В то же время в соответствии с постановлением Кабмина, утверждающим «Порядок обеспечения инвалидов автомобилями», машина, выданная инвалиду бесплатно или на льготных условиях, после окончания 10-летнего срока эксплуатации может быть бесплатно передана в собственность данному лицу. И только после этого льготный автомобиль может быть продан либо законно передан по доверенности другим лицам. Учитывая, что эта машина была выдана в 2007 году, ждать осталось совсем немного. Попытка же обойти закон чревата неприятностями.

С приближением зимы все актуальнее становится вопрос: переживет ли старый аккумулятор еще один год суровой зимней эксплуатации?



По батареям!

Случается, что мощность аккумуляторной батареи падает постепенно: заметно ухудшается холодный старт, меркнет свет фар и слабеет звуковой сигнал. Но нередко аккумулятор подводит и без предварительных симптомов — окончательное падение напряжения происходит только перед полной разрядкой. Неисправности АКБ — болезнь не только подержанных автомобилей со старыми батареями, но и совсем новых машин. В автомобилях возрастом от одного до шести лет, несмотря на еще свежие аккумуляторы, неисправность чаще всего вызвана обилием бортовой электроники. Системы старт-стоп или рекуперации сами по себе потребляют много энергии. К этому добавляется

большое количество систем обеспечения комфорта (обогрев сидений, стекла, предпусковые подогреватели, кондиционер). Аккумулятор попросту не справляется с нагрузкой, а городские короткие поездки и простой в пробках не обеспечивают заряда. Статистика немецкого автоклуба ADAC говорит, что неисправность АКБ является причиной поломок в 30 % случаев.

Профилактика

Оптимальный срок службы и гарантия на стартерную аккумуляторную батарею рассчитаны из нормального режима эксплуатации, в котором она получает необходимую дозарядку от генератора. Повышенный и пониженный ток одинаково вредны для аккумулятора, поэтому важно уделять внимание инспекции работы стартера и генератора. Например, неполадки стартера увеличивают силу потребляемого им тока,

а неисправное реле генератора может давать повышенный или пониженный заряд батареи. Неправильную работу электрики могут вызвать окисление клемм, а также недозаряд гарантирован при слабом натяжении приводного ремня. Постоянный недозаряд может привести к полному или глубокому разряду — критическому состоянию, после которого батарея может уже не восстановиться. Глубокий разряд выводит из строя АКБ и опасен тем, что водитель не замечает, как разряд накапливается. Это происходит при недостатке или отсутствии заряда — например, при коротких непродолжительных поездках, долгом простое автомобиля или эксплуатации в лютые морозы. Далее происходит так называемая сульфатация пластин — крупные кристаллы свинца закрывают поры активной массы, и емкость аккумуля-

лятора понижается. Устранить незначительную сульфатацию можно с помощью длительного заряда током, равным 10 % от номинальной емкости. Еще правильнее регулярно проводить контрольно-тренировочные циклы, позволяющие полностью разрядить и зарядить батарею несколько раз. Это помогает раскатать батарею, увеличить ее емкость и повысить ресурс. Такие циклы рекомендованы даже новым аккумуляторам в качестве профилактики. Но не стоит надеяться на чудо, если вы вдруг решились на подобные процедуры на пятом году жизни аккумулятора: ожидаемого увеличения емкости не произойдет. Проведение полного контрольно-тренировочного цикла потребует нескольких дней (каждый этап не менее 10 часов) и применения специального оборудования.

Недолили?

Еще одной важной причиной неисправности батареи является низкий уровень электролита. В процессе работы батареи вода понемногу испаряется из емкостей. Особенно активно эти процессы происходят летом, когда температура воздуха и подкапотного пространства повышается. Кстати, превышение уровня так же критично, как и его понижение. Предостережение касается также желающих долить или поменять электролит. Низкая плотность или недостаток электролита не повод его добавлять. Уровень электролита может падать из-за выкипания воды, но количество серы в банках остается прежним. Доливать электролит стоит только в случае, если он пролился из банки или загрязнен. В остальных случаях решение стоит принимать на основании замеров плотности электролита и проверки АКБ нагрузочной вилкой, так как неоднородность и чрезмерная плотность электролита могут ухудшить показатели аккумулятора. Разряд при долгом простое происходит из-за присущего всем батареям эффек-

4. Ток заряженной батареи без нагрузки должен составлять не менее 12,6 вольт, под нагрузкой — не менее 10,2 вольт.
5. Батареи AGM дороже обычных, но обеспечивают исключительные показатели в автомобилях с системами старт-стоп.
6. Гелевые батареи породили множество мифов, но их применение в автомобиле не оправдано: AGM-аккумуляторы имеют более высокие показатели.



та саморазряда. Нормальным считается потеря 10 % заряда за 14 дней, но этот показатель существенно увеличивается при загрязнении и попадании влаги на батарею. Чем ниже температура, тем хуже зарядка батареи генератором. Например, при -30 °C за бортом зарядка генератором практически не осуществляется, поэтому при суровых морозах стоит заносить аккумулятор в отапливаемое помещение и подзарядить с помощью стационарного зарядного устройства. Непосредственно на батареи отрицательные температуры влияют двояко. Холода позволяют уменьшить саморазряд, но неполная зарядка отзовется плохой работой или даже отказом аккумулятора в мороз. Например, замерзание стандартного электролита с плотностью 1,28 г/см³ предусмотрено при -65 °C, но понижение его плотности до 1,2 г/см³ (разряд АКБ 60 %) приводит к замерзанию уже при -20 °C. Дальнейший разряд и, следовательно, понижение плотности электролита приведут к температуре замерзания -7 °C. Чтобы избежать кристаллизации электролита, разряженные

батареи нельзя оставлять в машине, а следует заносить в тепло.

Типы батарей

Порой никакие способы воздействия на аккумулятор не дают должного эффекта. А чтобы заменить батарею, нужно ориентироваться в типах современных стартовых АКБ. Среди них на сегодняшний день встречаются обслуживаемые или малообслуживаемые, необслуживаемые и гибридные. Гибридные аккумуляторные батареи (CA+) — самые передовые. Они имеют стойкость к глубокому разряду, а также улучшенные показатели высоких пусковых токов, виброустойчивости и саморазряда. Технология применяется большинством именитых производителей и остается относительно доступной по цене. Такая батарея обладает надежностью и долгим сроком эксплуатации — то, что нужно для безбедной зимовки.



1. Это необслуживаемая батарея, но под наклейкой можно различить контуры пробок. Потери воды должны быть незначительны, однако при жестких режимах эксплуатации они все же случаются. Долить воду можно, если пробки предусмотрены конструкцией.



2, 3. Правый «плюс» говорит об обратной (или европейской) полярности. Прямая полярность присуща большинству отечественных и китайских авто. Токовыводы азиатских машин расположены сверху АКБ, а на европейских утоплены в корпус.



Экспериментальная
заднемоторная
модель ŠKODA 932
дебютировала
в октябре 1932 года

Смелость ГОРОДА БЕРЕТ

Тяжелый экономический кризис, охвативший весь мир в конце 20-х годов прошлого века, оказал сильное влияние на автомобильную промышленность. К счастью, смелые конструкторские идеи и правильный маркетинг позволили компании ŠKODA сохранить приверженность покупателей

К началу 1930 года в Чехословакии насчитывалось порядка 100 тысяч автомобилей, включая 41 тысячу легковых машин. Таким образом, на 1000 жителей приходилось 147 автомобилей. Для сравнения: в 2014 году в Чехии этот показатель составлял 528, а в Словакии — 413 авто. Компания ŠKODA занимала второе место по объемам продаж, уступая лишь компании Praga. Но и другие конкуренты не дремали. Буквально след в след шла компания Tatra, а за ней — иностранные бренды Fiat, Chevrolet



1

1. ŠKODA 932 оснащалась хребтовой рамой, а 30-сильный двигатель располагался сзади
2. За период с 1931 по 1934 год было реализовано 504 экземпляра ŠKODA 633



2

и Ford. Необходимо было предпринять решительные меры, чтобы вернуть себе лидирующую позицию на рынке. С этой целью в 1931 году публике была представлена инновационная модель ŠKODA 633 с 6-цилиндровым бензиновым мотором. Новинка быстро снискала популярность у покупателей, заслужив звание самого успешного компактного чешского авто с 6-цилиндровым двигателем. Диаметр и ход поршня нового мотора остались теми же, что и на

4-цилиндровой модели ŠKODA 422, но объем вырос до 1,8 литра, а мощность увеличилась до 33 «лошадок». Автомобиль получился очень скоростным и комфортабельным. Инженерам удалось создать элегантный облик машины, сохранив классическую рамную конструкцию. Цена автомобиля с двухдверным кузовом седан составляла 45,5 тыс. крон, а 4-дверная версия стоила на 2 тысячи дороже. Для сравнения: тремя годами ранее покупателям предлагалась 4-цилиндровая модель ŠKODA 430 за 55 тыс. крон. Правда, до кризиса покупательская способность населения была значительно выше. За период с 1931 по 1934 год было реализовано 504 экземпляра ŠKODA 633. Для привлечения клиентов в 1932 году появилась более мощная модификация ŠKODA 637. Для этого объем мотора увеличили до 2 литров, что обеспечило

**КРИЗИСНОЕ ВРЕМЯ
ЗАСТАВИЛО ЧЕШ-
СКУЮ МАРКУ ПЕРЕ-
СМОТРЕТЬ СВОЮ
ПРОИЗВОДСТВЕН-
НУЮ ПОЛИТИКУ**

1. Презентация новой ŠKODA 420 Standard состоялась в апреле 1933 года. Это была самая компактная модель марки, а ее 4-цилиндровый мотор развивал 20 л.с. мощности.

2. В 1934 году появилась ŠKODA 421 Rapid, которая отличалась от Standard более мощным 26-сильным двигателем объемом 1,2 л.

3. В феврале 1934 года дебютировала ŠKODA 418 Popular с новым 18-сильным мотором объемом 903 «кубика»



и увеличенной колесной базой. Покупателям предлагались различные типы кузова, включая кабриолет и фэзтон. Часть машин использовалась в качестве карет «скорой помощи».

Ассортимент моделей в 1932 году пополнила еще одна новинка под индексом 650. От выпускавшейся с 1929 года ŠKODA 645 она отличалась новым 50-сильным двигателем, объем которого увеличили с 2,5 до 2,7 литра. Автомобиль предлагался исключительно с кузовом лимузин, а его тираж за 5 лет составил 58 экземпляров.

Помимо легковых моделей модернизации подверглась и коммерческая линейка. Так, на модели 304, 306, 504 и 506 установили более мощные двигатели увеличенного рабочего объема. Кроме того, в 1930 году на рынок вывели новый двухтонный грузовик ŠKODA 206 с 2,7-литровым мотором, аналогичным устанавливаемому на легковую модель ŠKODA 650. В том же году в гамме грузовиков впервые появились дизельные модели. Четырехтонная ŠKODA 404 D оснащалась 4-цилиндровым 5,7-литровым мото-

прибавку в 4 л.с. Однако эксперимент не увенчался успехом — удалось реализовать всего лишь 11 таких машин.

В 1930 году чехи провели модернизацию и 4-цилиндровой модели ŠKODA 430. Обновленная версия под индексом 430 D получила в свое распоряжение форсированный до 32 «сил» мотор объемом 1,8 литра. Она выпускалась одновременно с базовой моделью 430, но помимо мотора отличалась еще

КОМПАНИЯ ŠKODA ПРОДОЛЖАЛА ИСКАТЬ ОПТИМАЛЬНЫЙ БАЛАНС МЕЖДУ МОЩНОСТЬЮ И ДОСТУПНОСТЬЮ

ром, а 6-тонная ŠKODA 606 D — рядной «шестеркой» объемом 8554 см³. Решение проблемы равномерного впрыска топлива в камеру сгорания повысило интерес к экономичным дизельным моторам.

Несмотря на экономический кризис, в конструкторском бюро ŠKODA кипела работа по созданию новых моделей. Такой подход позволил компании постоянно совершенствовать продукцию и быть готовой к изменениям и улучшениям на рынке.

Смелые эксперименты

Руководство компании отдавало себе отчет в том, что будущее отрасли — за массовыми недорогими компактными автомобилями. После депрессии всегда наступает период возрождения экономики, а значит, покупатели вновь отправятся в салоны за новыми авто. Компания, которая стремится выжить на рынке, должна быть готова предложить клиентам удобную, экономичную и неприхотливую в эксплуатации малолитражку. С другой стороны, стоило помнить, что резкое снижение цен могло привести предприятие к непредсказуемым результатам, а иногда и к краху. В любом случае компании вновь была нужна совершенно новая модель.



Главной задачей, которую поставили перед собой конструкторы ŠKODA, было максимальное снижение веса. Ведь чем легче машина, тем менее мощный мотор ей нужен, чтобы обеспечить приемлемую динамику и скоростные характеристики. В поисках оптимального решения этой непростой задачи конструкторы ŠKODA опробовали немало различных инженерных решений, в том числе использование двухтактного мотора.

Главным инициатором и генератором идей в компании стал талантливый инженер Карл Хрдличка. По его мнению, новый автомобиль должен быть двухдверным, 4-местным и с двигателем, расположенным за задней осью. Опытный образец получил заводское обозначение ŠKODA 932. В основу конструкции легла стальная хребтовая рама из двух спрессованных балок, а колеса подвешивались к ней с помощью полуэллиптических рессор. Оппозитный 4-цилиндровый мотор объемом 1,5 литра имел воздушное охлаждение и выдавал 30 лошадиных сил мощности. Привод к задним колесам осуществлялся через 3-ступенчатую механическую коробку передач, установленную в блоке с главной передачей.

Дебют модели состоялся 26 октября 1932 года. Машина получила оригинальный двухдверный кузов на деревянном каркасе, обшитом металлическими панелями. Несмотря на перспективность такой конструкции, ее производство потребовало бы слишком много инвестиций, к которым в компании не были готовы. В результате уникальная заднемоторная ŠKODA 932 так и не пошла дальше единственного прототипа. Все, что осталось от смелого проекта, — несколько профессиональных фотографий и ряд любительских снимков самого Хрдлички. Интересно, что идея создания автомобиля подобной конструкции посещала умы и других



От прототипа ŠKODA 932 семейство 420–421 унаследовало хребтовую раму и ряд других конструктивных особенностей

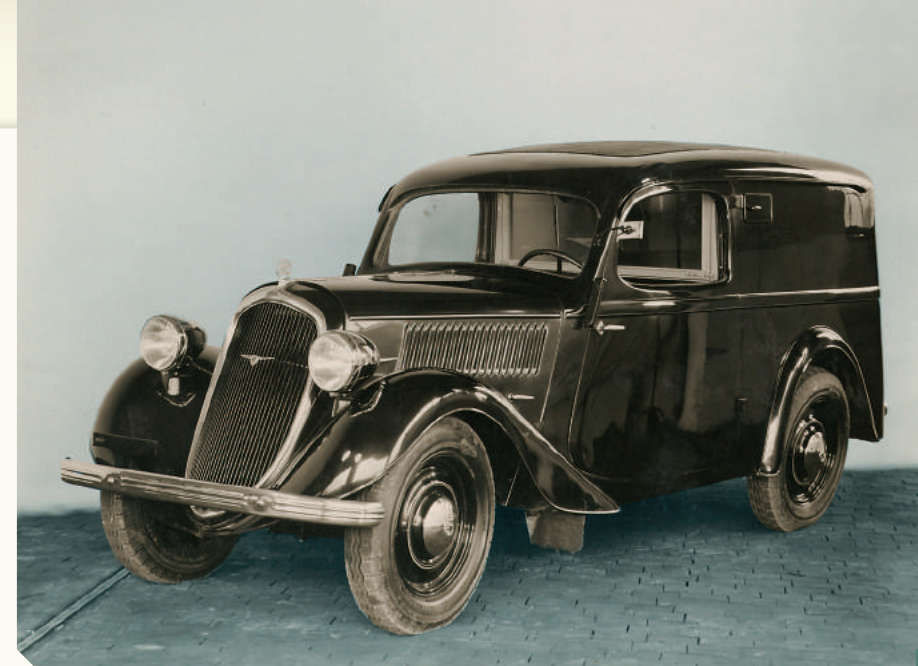
НЕ ВСЕ ЭКСПЕРИМЕНТЫ ŠKODA СРАЗУ ШЛИ В СЕРИЮ, НО ВСЕ ОНИ НЕСЛИ В СЕБЕ НОВАТОРСКОЕ ЗЕРНО БУДУЩЕГО МОДЕЛЬНОГО РЯДА

конструкторов. Над аналогичной машиной с заднемоторной компоновкой работали в то время в конструкторских бюро компаний Tatra и Mercedes-Benz.

Народный Popular

В конструкторском бюро компании ŠKODA всегда было немало интересных экспериментальных моделей, но автомобили создаются в первую очередь на продажу. И всем была нужна новая модель, которая позволила бы утереть нос конкурентам. К тому же экономическая ситуация складывалась не лучшим образом. В 1933 году компания произвела всего 1607 автомобилей всех моделей, что

было вдвое меньше, чем годом ранее. Презентация новой ŠKODA 420 Standard состоялась в апреле 1933 года. Это была самая компактная модель марки, а ее 4-цилиндровый бензиновый двигатель развивал 20 лошадиных сил мощности. Но даже не это было главным. Революционные изменения скрывались под кузовом. До сих пор автомобили ŠKODA строились на классической лонжеронной раме лестничного типа, которая обеспечивала необходимую жесткость машине на плохих дорогах. Но подобная конструкция имела и свои недостатки, в том числе большой вес и недолговечность. Поэтому требовалась иная



1. Семейство ŠKODA 420–421 послужило основой для создания легких коммерческих модификаций
2. Двухдверный седан ŠKODA 421 Rapid из коллекции заводского музея

конструкция, более легкая и надежная. И вот тут-то и вспомнили о хребтовой раме, преимущества которой хорошо продемонстрировал прототип ŠKODA 932. Его задняя подвеска представляла собой инновационную для марки конструкцию с поперечной полуэллиптической рессорой и качающимися полуосями. Передний мост остался неразрезным, но подвешивался на двух четвертьэллиптических рессорах. Инженеры остались верны переднему расположению компактного литрового мотора, который работал в паре с трехступенчатой механической коробкой передач. 20-сильного двигателя вполне хватало, чтобы разогнать автомобиль весом всего 750 кг до 60 км/ч, а средний расход топлива не превышал 8 л/100 км. Базовая версия оснащалась двухдверным четырехместным кузовом седан и стоила 29 800 крон. За год удалось реализовать 421 экземпляр новинки.

В 1934 году появилась модель ŠKODA 421 Rapid, имевшая незначительные отличия от Standard. В частности, более мощный 26-сильный двигатель объемом 1,2 литра. В феврале того же года компания представила модель ŠKODA 418 Popular. Авто-

мобиль получил новый, 18-сильный мотор объемом 903 «кубика». Для лучшей развесовки по осям трехступенчатую «механику» установили в блоке с главной передачей в задней части кузова. Хребтовая рама представляла собой стальную трубу, а передняя подвеска имела новую конструкцию с верхними поперечными рычагами и нижнюю с поперечной рессорой. При весе всего 650 кг машина могла разогнаться до 80 км/ч, расходуя около 7 л топлива на «сотню». Элегантный двухместный родстер стоил 17 800 крон, а за четырехместный кабриолет просили

всего на 1000 крон больше. Вполне приемлемо! Модели ŠKODA 418 Popular, 420 Standard и 421 Rapid стали первыми автомобилями марки, получившими помимо цифрового индекса еще и имя собственное. Дабы убедить потенциальных покупателей, что стоимость модели Popular никак не отражается на высоком качестве и надежности машины, компания ŠKODA выступила инициатором трансконтинентального автопробега, стартовавшего 12 мая 1934 года. Четыре экипажа спустя четыре месяца финишировали в Праге, преодолев в общей сложности 14 800 км. Неудивительно, что модель Popular вскоре стала самым продаваемым автомобилем чешского бренда. Благодаря революционному семейству компания ŠKODA вернула себе первое место по продажам в Чехословакии, опередив всех конкурентов.



SKODA-2016:

БЕЗ КОМПРОМИССОВ

Борьба в зачете WRC 2 чемпионата мира по ралли образца 2016 года складывалась захватывающе. Перед стартом осенней части сезона в лидерах находился Элфин Эванс на Ford Fiesta R5, в активе которого было 95 очков, тогда как у его главных конкурентов, Теему Сунинена и Эсапекки Лаппи, 93 и 82 балла соответственно. Но в пользу двух финнов, которые проводили сезон на ŠKODA Fabia R5, было то, что у них оставалось по две зачетные гонки в активе, а британец мог провести лишь гонку во Франции

Чешская команда взялась покорять и асфальтовые трассы — по доброй памяти и по следам яркого успеха бренда в европейском зачете ERC.

Особое значение имели итоги сезона для Лаппи, поскольку он представлял заводскую команду. Сунинен выступал на клиентской Skoda, поэтому его возможный титул мог бы стать целью номер два. Так что нужно было выбрать правильные зачетные гонки для увеличения шансов Лаппи. В осенней части календаря WRC было пять этапов, но после отказа китайцев от гонки их осталось лишь четыре: Франция, Испания, Уэльс и Австралия.

Для Эсапекки Лаппи были выбраны два последних этапа, а вот Эванс поехал на Корсику. ŠKODA отправила на эту гонку мастера езды по асфальту Яна Копецки, чтобы тот попытался отобрать очки у британского соперника, Эванса. Впрочем, тактика чехов не сработала. Несмотря на то что Копецки пытался атаковать гонщика на Fiesta R5, тот постоянно отрывался. Британцу оставалось лишь не допустить ошибок на коварной извилистой трассе и... победить. Эванс заработал еще 25 очков и оторвался от преследователей на ŠKODA... Теперь дело стало за Суниненом и Лаппи.

Тактика и атаки

Первым ход сделал клиент ŠKODA: Сунинен отправился в Испанию, а «завод» следом за ним отправил на охоту Копецки и Понтуса Тидеманда. На первых двух спецучастках Теему Сунинен оказался лучшим и оторвался от пары Копецки/Тидеманд, но затем приватный гонщик на Fabia R5 вынужден был сойти. Финский пилот схлопотал огромный штраф и теперь молился хотя бы о нескольких очках в гонке...



И Ян Копецки (на фото слева), и Эсапекка Лаппи сделали в минувшем сезоне все, чтобы принести своей команде титул в WRC 2.



А Копецки и Тидеманд обеспечили дубль заводской команде ŠKODA, в то время как Сунинен финишировал четвертым с отставанием в 29 минут от лидера! Чтобы стать чемпионом всего 2016 года, Сунинену достаточно было победить в Великобритании — тогда заключительный этап превращался бы в формальность. Но в Уэльсе среди соперников уже был опасный Эсапекка Лаппи...

Борьба гигантов

У Лаппи после пропущенных двух этапов так и оставалось 82 очка, но у него была очень простая задача с математической точки зрения: две победы в Уэльсе и Австралии гарантировали ему первое место по итогам чемпионата. Заводская команда ŠKODA делала все возможное для титула своего лидера. В Уэльсе главными соперниками Сунинена были сразу три пилота: Тидеманд, Копецки и, собственно, Лаппи. Напарни-

ки Эсапекки должны были придержать Сунинена и не дать ему набрать массив очков в Великобритании. Но первый спецучасток британской гонки встряхнул чешскую команду. Эсапекка Лаппи не удержался на скользкой трассе и задел задней частью автомобиля дерево... Благо лидер ŠKODA потерял на допе всего 15 секунд и тут же пошел в атаку. До конца первого дня он не только догнал Сунинена, но и обошел его на 46 секунд! Сунинену пришлось несладко! Во второй части гонки Тидеманд блестяще выполнил установки ŠKODA и опередил Теему на 1,1 секунды! Это был очень важный момент: в такой ситуации Лаппи получал прекрасный шанс на титул в финальной гонке в Австралии. По итогам Ралли Уэльса у Сунинена и Эванса было по 120 очков. Что интересно, между ними было практически полное равенство по дополнительным

показателям: равное количество побед, вторых мест, третьих и четвертых! Финн был выше в таблице лишь потому, что набрал очки в последней гонке. Впрочем, лучшему пилоту ŠKODA, Эсапекке Лаппи, достаточно было финишировать вторым на Ралли Австралии. И он — чемпион мира! К тому же толковых оппонентов на Зеленом континенте у Эсапекки не было. Из всех пилотов Топ-5 зачета WRC 2 лишь Лаппи поехал на дальний этап. Эта тактика выжидания до последнего этапа заставила соперников ŠKODA сцепиться на предыдущих гонках, разыграть свои дуэли и освободить арену для главной схватки всего сезона.

Завершить с честью

Свою чемпионскую гонку Эсапекка Лаппи провел безукоризненно. Он ехал в разумном темпе и при этом постоянно наращивал преимущество: в итоге оно составило досадные для соперников четыре с половиной минуты! Победа принесла титул ŠKODA: Лаппи выиграл свою четвертую зачетную гонку подряд, и этот блестящий финишный спурт, несмотря на все напряжение, стал золотым итогом сезона WRC 2.

У ŠKODA было сразу несколько перспективных пилотов в заводской команде, но Эсапекка Лаппи оказался тем самым тузом в рукаве.



СПЕШКА — НЕ ГАРАНТИЯ УСПЕХА

Более года назад на рынке раллийной техники класса R5 ярко засияла ŠKODA Fabia. Несмотря на то что новый класс появился еще в 2013 году, чешский автопроизводитель решил не изменять себе и скрупулезно готовил машину, которая в короткие сроки стала очень популярной

Что примечательно, ŠKODA мало было сделать просто хороший автомобиль. Конкуренты чехов уже работали в этой области пару лет и заработали какую-никакую репутацию, поэтому переманить к себе клиентов было сложнее. Одно дело прийти на зеленый рынок — и твою продукцию купят в любом случае, а совсем другое, когда уже есть широкий выбор. Соперники у ŠKODA были настоящими монстрами ралли: M-Sport, Citroen и Peugeot... Именно они выпустили свои машины класса R5 раньше ŠKODA. Безусловно, главным из них был коллектив Малкольма Уилсона M-Sport, который работал с Ford Fiesta. Британцы презентовали свой автомобиль в июле 2013 года. И это была очень хорошая машина! Клиентоориентированная программа сразу же набрала обороты. Fiesta R5 появилась даже в Украине, где за рулем чешского автомобиля выступал многократный чемпион страны Александр Салюк — младший и, несмотря на неудачный старт сезона, выиграл несколько

гонок на новой машине и сохранял шансы на титул до последнего этапа. Украиной M-Sport не ограничился. Опытный штаб в Англии быстро готовил машины и качественно их обслуживал: по всему миру побед с каждым месяцем становилось все больше и больше. А на международном уровне большое внимание было приковано к участию «фордовцев» в зачете WRC 2. Успеха ждать пришлось совсем недолго: в начале августа Яри Кетомая выиграл в своем зачете легендарное Ралли Финляндии — лучше рекламы не придумаешь! Конечно, уже в следующем сезоне сразу несколько пилотов чемпионата мира решили стартовать на Ford Fiesta R5. Среди них был и украинец Юрий Протасов, который выиграл в WRC 2 Ралли Монте-Карло и Ралли Мексики. На Fiesta R5 в рамках чемпионата мира 2014 года побеждали еще Яри Кетомая, Отт Тянак, Лоренцо Бертелли, Понтус Тидеманд и Квентин Жильбер. Не плохой список, но праздник им немного подпортил свой же Нассер Аль-Аттия,



Citroen попытался было ввязаться в борьбу в классе WRC 2 в полную силу, но... 2016 год не назовешь удачным.

У соперников ŠKODA был определенный временной гандикап. Но у чехов была очень сильная машина...



У корейского бренда Hyundai теперь тоже есть машина класса R5. А это означает, что на мировых трассах будет жарко всем производителям.

который решил не менять технику и выиграл чемпионат на Fiesta RRC. Помогла M-Sport и пробуксовка французских конкурентов. Citroen и Peugeot выпустили свои машины R5 практически одновременно — это произошло в начале 2014 года. Первые предоставили своим пилотам модель DS3 R5, а вторые — 208T16 R5. Интересно, что Peugeot пыталось вернуть в ралли легендарное имя T16, но это было сложнее, чем с предшественником новинки из 80-х годов прошлого века.

Французское кольцо

Программы Citroen и Peugeot сильно отличались друг от друга, а от M-Sport — тем более. Активнее других вести себя на рынке пытались «Львы», которые на дебютный сезон пригласили Крейга Брина, с которым пытались покорить чемпионат Европы. Увы, но техника у них оказалась очень сырой. Первые старты 208T16 R5 получились впечатляющими: Брин стал третьим в Латвии и победил на сложнейшем Ралли Акрополис. Но то, что происходило потом, не поддавалось никаким объяснениям — безумное количество сходов из-за технических проблем и ошибок. У Брина была скорость, но его путь к финишу постоянно обрывался. До конца года ирландец сумел проехать полную гонку лишь один раз, в Швейцарии, и стал тогда вторым. В 2015 году дела Брина пошли в гору — он даже сумел выиграть три гонки подряд по ходу чемпионата Европы,



Peugeot удалось заполучить очень успешного пилота Крейга Брина. Но вот построить для него надежную машину оказалось непросто.



но продолжающиеся технические проблемы не позволяли ему на длительной дистанции соперничать с Каetanом Каетановичем на Fiesta R5. Что уже говорить о Citroen, который вместе со Стефаном Лефевром добился лишь малых успехов на всех уровнях.

И снова борьба!

С приходом на рынок ŠKODA Fabia R5 в первой половине 2015 года французы оказались в тени. А вот M-Sport, который продолжал побеждать во многих чемпионатах, отреагировал на появление чешского конкурента существенной модернизацией своей модели — в 2016 году на трассе появилась Fiesta R5 Evo, которую доводил Элфин Эванс. В отличие от ŠKODA Peugeot не удалось удачно перейти с техники S2000 на

R5, а у Citroen ранее вовсе не было опыта в строительстве машин второго раллийного класса. Неудивительно, что в начале 2016 года по сути осталось только два мощных игрока на рынке R5, поскольку французы выпали из борьбы, а на титул в WRC 2 претендовали Элфин Эванс на Fiesta R5 Evo и множество пилотов на Fabia R5. Но расслабляться двум гигантам рано. В 2016 году Hyundai наконец-то выпустил на трассу i20 R5, с которым также не спешил и желал подготовить его как можно лучше к первому старту. Пока Кевин Аббринг проехал свои первые гонки на i20 R5, и есть все основания полагать, что у корейцев уже появились первые заказчики. Hyundai также заявляет о клиентоориентированной программе, но для этого нужны результаты, чтобы убедить молодых пилотов покупать именно корейскую технику. И следующий год будет крайне важен, поскольку уже в 2018 году на рынке должен появиться Volkswagen Polo R5! Немцы свернули программу в основном зачете чемпионата мира, но готовятся покорить второй по значимости класс. А это означает, что у ŠKODA, вполне вероятно, будут новые соперники.

СНЕЖНЫЕ ГОРИЗОНТЫ



Княжество Андорра входит в число самых маленьких, но гордых стран мира: площади у него всего 468 км², ровных мест, пригодных для земледелия или масштабного производства, практически нет. Однако продуманная политика правительства привела Андорру к мировому успеху — сюда едут люди со всех континентов. Что они ищут в этих затерянных остроконечных Пиренеях?

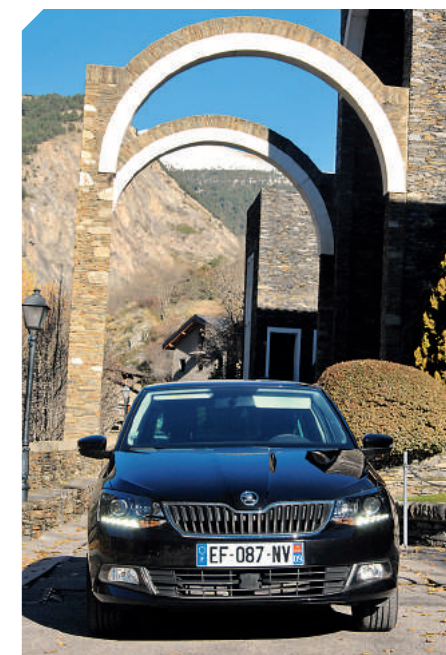
Когда смотришь на карту Европы на стыке Франции и Испании, маленькая Андорра выглядит крохой по сравнению с двумя соседями. Название переводится с баскского языка как «пустошь», и тут история не врет: в Андорре нет практически ничего, кроме горных рек и... самих гор. Казалось бы, радоваться нечему. И гораздо более мощные соседи должны были бы «притеснять» Андорру, но бывшее баскское княжество ловко нашло равновесие в этой геополитической ситуации и извлекло из него максимум выгоды. Так

что сегодня в эту крошечную страну едут сплошным потоком туристы и делают это круглый год — до девяти миллионов человек может принять эта гостеприимная страна. Андорра находится на высоте около тысячи-двух (в зависимости от расположения того или иного города) метров над уровнем моря и является полностью автономным государством. Соседние Франция и Испания обеспечивают Андорре военный протекторат, а взамен пользуются транзитной территорией и дорогами через горы.

Главная ценность

Самый лучший путь в Андорру лежит через автомобильное сообщение, ведь ни порта, ни аэропорта в Андорре нет. Ездят сюда разного рода автобусы из ближайших крупных городов (это Тулуза со стороны Франции или Барселона со стороны Испании), но все-таки местные дороги стоят того, чтобы заправить полный бак, пристегнуться, свериться с навигатором и отправиться в путь. Выезжая в Андорру, убедитесь, что у вас есть шенгенская виза с много-разовым входом. Формально Андорра не входит в Шенгенскую зону, на границе есть контроль, но проверяют не всех. Пограничников больше интересует содержимое вашего багажника, ведь беспощинная торговля

Старинные церкви есть практически в каждом селе. Некоторые из них сохранились, некоторые — уже руины, но все они очень живописны



Духовный центр города Меритчель — не только архитектурное, но и культурное сооружение. Здесь проходят выставки

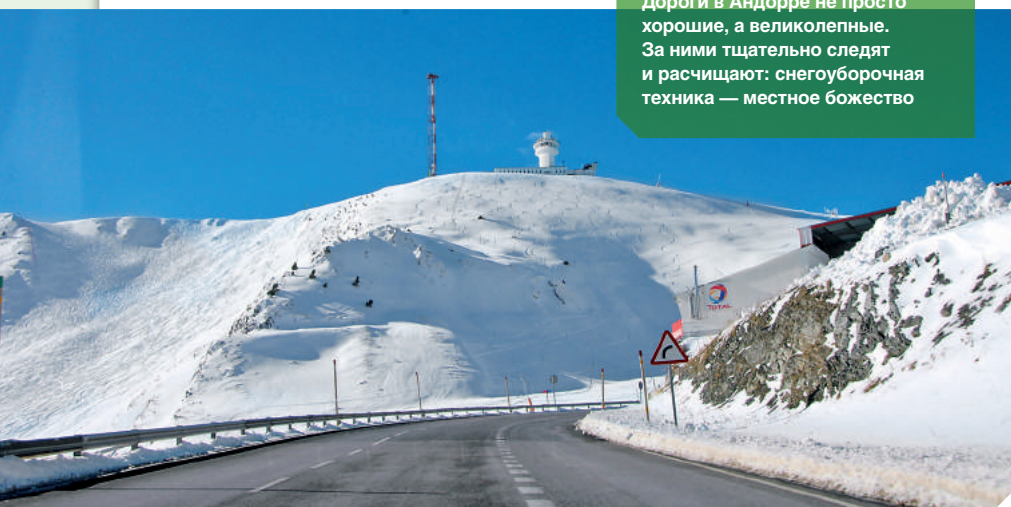


В АНДОРРЕ СТОИТ НЕПРЕМЕННО ЗАБРАТЬСЯ ПО СЕРПАНТИНАМ В КАКОЕ-НИБУДЬ СЕЛО

значительно снижает цены на разные подакцизные товары. В частности, алкоголь и сигареты — на их закупку есть свои нормы. Так что особенно переживать о сложностях контроля стоит только контрабандистам. Для нас же главное — получить удовольствие и от дороги, и от цели путешествия. Самое простое — взять машину на прокат в одном из уже упомянутых аэропортов. Несмотря на то что и Барселона, и Тулуза не имеют недостатка в прокатных компаниях, лучше всего забронировать машину заранее и оплатить через Интернет. Во-первых, это будет дешевле, во-вторых, вы застрахуете себя от неожиданностей. И наконец, обратите внимание, что не все прокатные компании работают после 23.00 — поздний прилет может обернуться проблемой. Ведь и во Франции, и в Испании очень не любят

Преимущество Андорры в том, что здесь подъемники начинаются практически от дверей отелей — места на разьезды все равно нет!





Дороги в Андорре не просто хорошие, а великолепные. За ними тщательно следят и расчищают: снегоуборочная техника — местное божество

ние развлечения. В списке лучших горнолыжных курортов — Ла Массана, Ордино, Канилья, Сольдеу, Энкамп. Да практически каждый склон — это горнолыжный курорт. Ведь предприимчивые жители строят не только большие отели с развитой инфраструктурой, в маленьких апарт-отелях недостатка тоже нет. А добавьте сюда изобилие ресторанов с испанским колоритом — и становится очевидно, что в Андорре есть место для радости!

На любой вкус

Местная кухня состоит из различных сытных и горячих блюд, в основу которых входят говядина и баранина. Несмотря на то что сельское хозяйство отчаянно сражается за каждый клочок плодородной почвы, здесь можно отведать вкусный местный сыр. Его можно и привезти с собой домой в качестве сувенира — такого ваши друзья уж точно не пробовали. Кстати, шопинг в Андорре тоже имеет свои особенности. Самые выгодные периоды — середина лета и окончание зимних каникул, когда повсюду действуют скидки до 70%. Но если уже так вышло, что вы попали в Андорру «мимо» глобальных распродаж, стоит обратить внимание не на большие торговые центры, а на местные не-



Музеи Андорры содержат очень разные экспонаты

работать по ночам. Даже лыжный сезон не вдохновляет местных клерков. Одним словом, о своем перемещении стоит подумать, и тогда путешествие пройдет без сучка и задоринки.

Лыжи, лыжи, лыжи!

Эти горы созданы для горнолыжников. Сезон здесь начинается очень рано — в ноябре на высоких точках уже стабильно лежит снег и подъемники везут первых нетерпеливых желающих покататься. А их очень много! Примерно 80% ВВП Андорры дает именно туристическая отрасль, и львиная ее доля выпадает на зим-



Узкие улицы и плотная застройка — нормальная ситуация для любого города и села Андорры. Запаситесь терпением: парковку придется поискать. Нарушать не стоит! Это дорого, и полиция не дремлет

В СТОЛИЦЕ СТРАНЫ, АНДОРРА-ЛА-ВЕЛЬЯ, РАСПОЛОЖЕН САМЫЙ КРУПНЫЙ И РОСКОШНЫЙ В ЕВРОПЕ СПА-ЦЕНТР КАЛЬДЕА



Термальный спа-центр в Андорра-ла-Велья — место релакса



У большинства памятников архитектуры оборудованы парковки: можно не спешить и насладиться историей

большие лавочки. Здесь, хорошенько поискав, можно найти уникальные дизайнерские вещи, которые пусть и обойдутся чуть дороже, но точно не оставят равнодушными настоящих модников.

Приверженцы же классических брендов могут попасть в настоящий рай: здесь в одном месте собраны практически все именитые марки одежды, косметики и парфюмерии.

А если вы далеки от мира высокой моды, но зато ездите на мотоцикле или занимаетесь активными видами спорта, то вы тоже попали в правильное место. Здесь вы найдете самую разнообразную экипировку на любой вкус и кошелек.

Релакс для тела и души

Ну а как же без спа? В целом Андорра предлагает не меньше купально-термальных услуг, чем горнолыжных. Помимо подъемников здесь девять месяцев в году работают термальные центры и бассейны.

Что делать в самой Андорре, если не кататься на лыжах, не лежать в приятной ванне-джакузи и не пополнять свои одежные коллекции? Да просто гулять, смотреть на горы, заходить в местные кафешки, пить горячий глинтвейн прямо на улице, устроить себе пешую прогулку по горным пешеходным тропам. Кстати, для пешеходов здесь полно маршрутов, которые будут легки для новичков, понравятся семьям с маленькими детьми и не дадут скучать более опытным



Трассы здесь высокие. Есть места и для фристайла, и для новичков

ТУРИСТИЧЕСКИЕ ВОЗМОЖНОСТИ АНДОРРЫ ПРАКТИЧЕСКИ БЕЗГРАНИЧНЫ. ЭТО — ЦЕННЫЙ РЕСУРС

туристам. В каждом крупном городе Андорры есть специальный информационный центр, где можно получить любые рекомендации, включая карты и брошюры. Надоело смотреть на горы, хочется сменить картинку? Проще всего, ведь в Андорре полно музеев. Можно посмотреть на что угодно: от музеев-мануфактур (например, парфюмерных) до коллекции старинных автомобилей и мотоциклов. Все музеи маленького княжества не отличаются огромными размерами, но, с другой стороны, компактные форматы экспозиций как нельзя лучше подойдут для посещения, когда и времени не очень много, и хочется охватить побольше всего. Стоимость билетов более чем гуманная — около 5 евро для взрослого. Есть скидки для детей, пенсионеров,

групповых посещений и других льготных категорий. Кстати, музейные вывески видны прямо с центральной дороги, которая ведет от границы в Андорру-ла-Велью, столицу страны. И все музеи, которые расположены за пределами города, оборудованы удобными парковками — а это настоящий княжеский подарок по андоррским меркам. Ну а самым близким по духу украинским соотечественникам придется авторский музей-коллекция знаменитого Николая Сядристого — его тончайшие, неповторимые работы признаны лучшими миниатюрами мира. Но все-таки после посещения этой страны вы еще раз убедитесь, что самое главное — это дороги Андорры. Всего их тут не более трех сотен километров, но каждый из виражей местных серпантинных дорог достоин того, чтобы



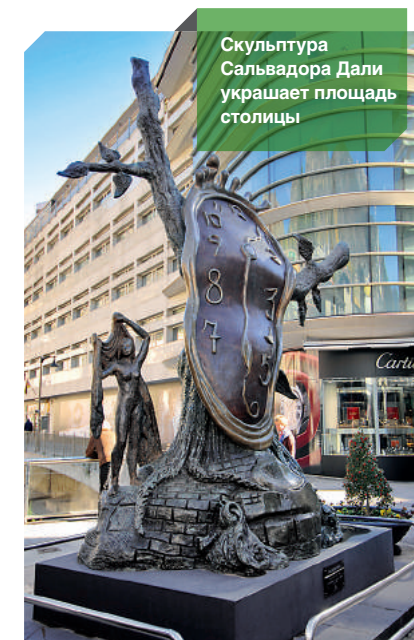
А что вы знаете об электричестве? Загляните в местный музей!

вернуться сюда и еще раз испытать на себе очарование автомобильных путешествий.

На всякий случай

Впрочем, самый хороший экспромт — тот, что подготовлен. Не забывайте, что и выглядит Андорра сурово, и характер у нее несговорчивый. Для автомобилистов, которые отправляются сюда зимой, важно соблюдать несколько железных правил. Во-первых, колеса: не все прокатные компании обеспечивают свои автопарки зимни-

ми шинами и цепями противоскольжения. Если уж вышло так, что в Испании вам выдали машину на всесезонной резине, купите цепи обязательно! Во-вторых, помните общие правила движения в горах: торможения на затяжных спусках, скользкие участки в тени гор, влажность и снег — будьте предельно осторожны, падать тут высоко. И наконец, последнее: дорожные власти тут имеют авторитет, сравнимый с небесной канцелярией. Если дорога закрыта, извольте искать другую. Горы прекрасны! Но они не шутят.



Скульптура Сальвадора Дали украшает площадь столицы

Андорра восхищает своей красотой и разнообразием возможностей





КАК ВЫ УТОЛЯЕТЕ ЖАЖДУ СКОРОСТИ?

Не важно, в какой роли выступает автомобиль в нашей повседневной жизни — важно, что он там прочно обосновался. Кто-то работает на авто, а кто-то не представляет себе отдыха без машины. Железный конь стал нашим надежным помощником, однако по-прежнему для многих водителей машина — это, кроме всего прочего, источник удовольствия. Возможно, вам знакомо это состояние: прилив энергии и драйва от ощущения мощного и быстрого автомобиля? В этом тесте мы определим, насколько важна для вас скорость помимо всех остальных характеристик автомобиля.

1 Основываясь на своем предыдущем опыте и предпочтениях, проанализируйте, на какой параметр вы прежде всего обратите внимание при выборе автомобиля.

- A)** Мощность — главная характеристика машины.
- Б)** Комфорт — приоритет. Жизнь слишком динамична, чтобы отказывать себе в удобстве.
- В)** Скорость. Вам прежде всего интересно, сколько авто может выжать и как управляется.

2 Когда вы думаете о расходе топлива на вашем авто, вы рассуждаете так:

- A)** ...расход топлива важен. И он влияет на ваш бюджет. Поэтому нужно обязательно обращать внимание на этот параметр.
- Б)** ...расход топлива совершенно неважен. Экономить нужно, но мощная машина, которая просто необходима для комфорта, не может «кушать» мало.
- В)** ...машина на повышенных оборотах и высокой скорости, как правило, значительно увеличивает расход. Но это нормально и естественно. Ведь именно в эти моменты она дарит наибольшее удовольствие.

3 Случается, что серийные модели, созданные по мотивам автоспорта, по-настоящему быстрые и точные в управлении, уступают другим машинам в уровне комфорта. Насколько для вас важны спортивные характеристики?

- A)** Прежде всего машина должна быть удобной. Наши дороги неидеальны. Хорошо, когда подвеска «глотает» все.
- Б)** Все хорошо в меру. Во всем, и в автомобиле в том числе, важен разумный баланс между комфортом и приемистостью.
- В)** Важен спортивный характер, ради этого можно пожертвовать комфортом.

4 Вам представилась возможность доработать автомобиль. Это значит, что специальные программы смогут повысить показатели максимальной скорости и лошадиных сил. Но такое вмешательство уменьшает моторесурс. Ваши мысли?

- A)** Категорически нет! Мощности и скорости моего авто хватает с головой, поэтому эти неоднозначные решения и вмешательства ни к чему.
- Б)** Это можно сделать, если надежность двигателя не оставляет сомнений. Тогда такие эксперименты возможны.
- В)** Это очень интересная идея. И пожалуй, стоит рискнуть. Несмотря на то что дело не дешевое, есть шанс получить абсолютно другие впечатления от возросших динамических характеристик.

5 На сегодняшний день машина способна выполнять очень разные задачи и удовлетворять разные потребности: эстетические и прагматические.

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

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ А

В глубине души вам нравится скорость

Но не более чем небольшая и в безопасной обстановке. Вы скорее пойдете за адреналином на американские горки. В повседневной жизни вам важнее безопасность. Дорога — это не место для риска, поэтому вы всегда придерживаетесь скоростного режима.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ Б

Для вас важнее всего комфорт, спорить бесполезно

Вы любите ездить за рулем, и вам, конечно, нравится скорость, но лишь до тех пор, пока она не главенствует

Каждый из нас выделяет нечто свое. Что для вас принципиально важно?

- A)** Машина — это мое личное пространство. Место, где я могу переключиться по дороге с работы домой. Послушать любимую музыку.
- Б)** Машина приносит в мою жизнь удобство и комфорт. В этом ее ценность.
- В)** Автомобиль — источник драйва и позитива.

6 Представьте, что вы отправляетесь в путешествие на авто. Вы давно ждали отпуска, и ближайшие недели пройдут в интересных местах в компании друзей. Выберите утверждение, которое ближе всего вам по духу и настроению.

- A)** Путешествие начинается, когда вы доберетесь до пункта назначения. Поселитесь в гостиницу или кемпинг.
- Б)** Путешествие начинается в тот момент, когда вы садитесь в машину всей вашей компанией.
- В)** Путешествие начинается, когда вы доезжаете до загородного шоссе. Именно здесь удастся забыть о городской суете и по-настоящему насладиться дорогой.

7 А теперь ответьте на вопрос, даже если на первый взгляд он не связан с автомобилями. Принимаясь за дело, что для вас самое главное?

- A)** Результат должен быть, но разумной ценой.
- Б)** Важен конечный результат.
- В)** Сам процесс увлекает очень сильно.

над удобством управления. Тем не менее горячая кровь иногда берет верх. В этом случае вас зовет скоростное шоссе или картинг.

БОЛЬШЕ ВСЕГО ОТВЕТОВ В

Вы самый настоящий фанат скорости

На самом деле вы хорошо понимаете, что ставить рекорды лучше на треке, в специально подготовленном автомобиле, но на практике вам сложно удержаться от того, чтобы показать характер. Для вас это настоящее удовольствие. Важно, чтобы при этом вы не забывали о безопасности: своей и своих близких!

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



СВОБОДА ПОЧУТТІВ



ŠKODA Spaceback.

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

*Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua

SIMPLY CLEVER

ŠKODA



В ЦЕНТРІ УВАГИ!



ŠKODA Fabia

«Гаряча» інформаційна лінія: * 0 800 500 023

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

ЕВРОКАР
eurocar.com.ua