

автопилот

В музее SKODA в небольшом чешском городке Млада-Болеслав можно наглядно проследить эволюцию автомобилестроения. За 100 лет мирные безлошадные экипажи, которые без труда мог обогнать любой пешеход в хорошей физической форме, превратились в урчащие от нетерпения спортивные болиды, укротить которые могут только радары автополиции. Но, как показывает пример новой SKODA Octavia Combi, для того чтобы предложить рынку достойный автомобиль, совсем необязательно пытаться приблизить его скорость к скорости света. Достаточно наполнить его самыми современными техническими средствами для максимальной функциональности.

Восьмерка удачи

—миссия—

На заслуженном отдыхе в музее находится первая модель SKODA Octavia, запущенная в серийное производство в начале 60-х годов. Octavia (от лат. «Осто» — «восемь») стала восьмым по счету автомобилем, выпущенным компанией после Второй мировой войны. Спортивная версия Octavia позднее приобрела название Felicia — «удача» на латыни.

Это название давно не используется, однако удача, кажется, не покинула Octavia до сих пор. Представители SKODA уверяют, что Octavia относится к числу самых продаваемых в линейке чешского автопроизводителя. Популярности автомобилю добавило и вхождение SKODA в концерн Volkswagen AG, после чего марка получила доступ к самым передовым разработкам в сфере автомобилестроения. Начиная с 1996 года в мире было продано около 3,8 млн автомобилей Octavia. А в 2012 году более 44% мировых продаж автомобилей SKODA пришлось именно на Octavia.

Храбрая сердцем

По словам Председателя совета директоров SKODA Винфрида Фаланда, Octavia — это «сердце и бестселлер марки». Отношение к ней у производителя соответствующее. По всем законам любовного жанра, поклонники не дают заскучать: на рынок выводятся все новые и новые модификации.

В 2013 году мир увидел сразу несколько премьер от SKODA. Весной был представлен лифтбэк Octavia, а всего несколько недель спустя — обновленная модель в кузове универсал SKODA Octavia Combi. В июне на рынок была выведена также SKODA Octavia Combi 4x4, с усовершенствованной системой полного привода на основе муфты Haldex пятого поколения.

На универсал Octavia Combi (как в переднеприводном, так и в полноприводном варианте) чешский автоконцерн возлагает особые надежды. Показной шик сегодня в Европе явно не в моде: легкомысленные каб-



риолеты и двухместные купе, в которые можно впахнуть разве что сумку с клюшками для гольфа, остаются в почете в основном у необремененной заботами «золотой молодежи». Кривая спроса постепенно смещается к просторным и функциональным семейным автомобилям. Например, в Германии SKODA Octavia Combi заняла первое место по объему продаж среди импортируемых автомобилей.

Просторности Octavia Combi и Octavia Combi 4x4 действительно не занимать. Автомобиль существенно вырос в размерах: на 90 мм в длину (теперь длина составляет 4,66 м) и на 45 мм в ширину (до 1,81 м без учета зеркал). Колесная база была увеличена на 108 мм (почти 2,8 м). Разработчики усилили и одно из главных конкурентных преимуществ универсалов — емкость багажного отделения. Объем багажника — 610 л (на 20 л больше, чем в седане), а при сложенных задних сиденьях — 1 740 л (раньше было лишь 1 655 л). Среди рекордных показателей также — самый длинный салон среди одноклассников и самое большое пространство для ног в переднем ряду. Предполагается, что это будет выгодно отличать Octavia Combi от конкурентов, которыми в SKODA считают универсалы Kia Ceed, Ford Focus, Opel Astra, Chevrolet Cruze и Hyundai i30.

ТЕХПАСПОРТ	SKODA OCTAVIA COMBI
Двигатель бензиновый	1.8 TSI
Максимальная мощность, л.с. при об./мин	180 л.с. при 5100 — 6200 об./мин
Максимальный крутящий момент, Нм при об./мин	250 Нм в диапазоне 1 250—5 000 об./мин
Трансмиссия	7-ступенчатая DSG
Привод	передний
Расход топлива в смешанном цикле	6,1 л/100 км
Выброс CO2	141 г/км

Не наезжай!

Машины в кузове универсал редко можно назвать по-настоящему элегантными из-за слишком вытянутых в длину пропорций. Однако седебристая SKODA Octavia Combi на фоне осеннего леса вокруг замка Збирог, тестового промежуточного пункта тест-драйва новых моделей SKODA по дорогам Чехии, смотрелась очень выразительно. «Чтобы создать привлекательный автомобиль, не нужны всякие уловки или чрезмерное украшательство, напротив, требуется понятный и вневременной стиль, который останется интересным и через много лет», — так охарактеризовал концепцию новой Octavia Combi главный дизайнер компании Йозеф Кабан.

По сравнению с предыдущими версиями, в обновленной модели по-другому расположена радиатор-

ная решетка, полностью изменена форма фар, немного приподнят капот. Еще одна новинка — капот в Octavia оборудован дополнительной функцией защиты от пешеходов: разработчики SKODA обещают, что в случае наезда на пешехода он способен за несколько миллисекунд приподняться на 5 см. Риск получения травм станет меньше, так как увеличенное расстояние до массивных компонентов двигателя создаст своего рода «защитную зону». К сожалению или к радости, во время тест-драйва ни один пешеход не пожелал задержаться перед капотом Octavia, чтобы на практике проверить эффективность этой функции.

Одиночество и скорость

Ходовые качества Octavia Combi удалось протестировать на все 100%. Дорога до замка Збирог оказалась весь-

ма колоритной. Сперва пришлось проехать несколько десятков километров по обычной трассе, обгоняя на удивление редкие автомобили, — складывалось ощущение, что автолюбители Чехии уже впали в зимнюю спячку. Допустимой скорости в 90 км/ч для двигателя 1.8 TSI со 180 «лошадьми» было маловато — автомобиль шел легко и уверенно, явно рассчитывая показать все свои возможности в более подходящем месте. А вот привыкнуть к крайне чуткому рулю оказалось непросто: за таким «острым» рулем даже чихать без необходимости не рекомендуется, так как риск улететь со своей полосы движения достаточно высок.

Затем навигатор повернул нас на проселочную дорогу. Дальнейший путь до замка пришлось преодолевать в гордом одиночестве среди все еще зеленых полей, холмов и перелесков. Угрызения совести по поводу того, что мы нарушаем режим мотора тишину окружающей природы, удалось успокоить мыслью о том, что в новой Octavia Combi потребление топлива и показатели выбросов снижены на 17%, а в Octavia Combi 4x4 — на 14%.

В попадающихся на пути небольших деревеньках Octavia Combi пришлось показать чудеса маневренности, пытаясь протиснуться на тесных улочках и не зацепить «пришварто-

гие параметры. Например, на расход топлива. В Octavia Combi он колеблется от 5,1 до 6,7 в зависимости от объема двигателя (помимо 1,8-литрового мотора в линейке доступны также двигатели объемом 1,2 и 1,4, а также 2-литровый дизель). Имеет значение и безопасность. Octavia Combi по этому показателю завоевала 5 звезд по результатам краш-тестов EuroNCAP. Одни только девять подушек безопасности чего стоят, а ведь есть еще и впервые устанавливаемая в этой модели система распознавания усталости водителя. Сточки зрения современных электронных устройств Octavia Combi может предложить многое — от парковочного автопилота, автоматической электронной системы идентификации водителя и пуска двигателя, до электроприводного панорамного подъемно-сдвижного люка и мультимедийных систем. Кроме того, в новой SKODA Octavia Combi и Octavia Combi 4x4 можно найти целый ряд решений в духе «SimplyClever». Это, к примеру, трансформируемый двойной пол багажника, грузовое крепление Cargo, держатели для мультимедийных устройств и т.д.

Несмотря на достойную «начинку», спрогнозировать, насколько очередная «восьмерка» будет успешной на российском рынке, можно будет только после объявления цен. Пока стоимость для российских покупа-



ванный» у стены дома велосипед или таявшащую на незнакомый автомобиль собачонку. Разогнать автомобиль появилась возможность только на автомагистрали на обратном пути из замка Збирог в Прагу. Что сказать: набирает скорость быстро, идет ровно. Наверное, сказалося то, что новая Octavia Combi значительно «похудела» — минус 102 кг по сравнению с предыдущей версией.

Триумф функциональности

Впрочем, скорость сегодня далеко не главное в автомобиле. Зачастую покупатели ориентируются совсем на дру-

телей производитель не разглашает, обещая озвучить цифры ближе к старту продаж в феврале 2014 года. При этом ставка будет сделана не только на частных лиц, но и на бизнес-сегмент. Возможно, такая стратегия полностью оправдана, ведь именно бизнес чаще всего разделяет эмоции и дело. Возможно, новая Octavia Combi слишком скромна внешне, чтобы поразить сердце с первого взгляда, однако, один раз сев за руль, есть шанс увлечься ею всерьез и надолго.

Наталья Гордеева, фото SKODA

Глаз-алмаз

—западные ценности—

Не сказать, что ингольштадтский флагман обновился кардинально — это даже не рестайлинг, а так, легкий фэйслифт. Вряд ли вы заметите, что капот, радиаторная решетка и передний бампер стали более рельефными, если вам на это не укажут. Но есть одна уникальная штука в облике, которую, как в старой песне поется: «Раз увидел — так это навеки, а забудешь — так это не скоро».

Смотреть желательно... в темноте. «Черной-черной ночью, в черной-черной комнате»... Короче, дело было так. Всех приглашенных на презентацию обновленной модели загнали скопом в какой-то бетонный бункер и вырубил свет. Помариновали так минуток несколько и, когда народ уже начал было роптать, бункер вдруг снова осветили. Но не штатными лампами, а фарами стоявшей в углу машины. Это было неожиданно, все зажмурились, и тут какой-то человек зажег карманный фонарик и направил луч «навстречу» фарам. И сразу же... оказался в тени. Затем второй, чуть сбоку, но тоже в освещаемой зоне, включает фонарик, потом третий... И все тут же, мгновенно, затеняются. Пытаются выйти из тени, но почему-то не получается. Пучок дальнего света фар упорно избегает тех и только тех, кто с волшебным фонарем...

Именно так. Люди с фонариками оказались «засланными казачками», изображавшими из себя встречные и впередиидущие автомобили. На их фонарики должна была реагировать — и реагировала — новейшая матричная светотехническая система Matix LED. Блок ее дальнего света состоит из 25 отдельных светодиодных модулей, независимо друг от друга реагирующих на появление светящихся объектов в зоне «обзора». Причем реакция эта не тупо-однозначная, типа «вкл./выкл.», а чуть более гибкая — в зависимости от конкретной ситуации свет от каждого модуля может быть не только включен или выключен,

но и притушен. Такая фара позволяет избежать ослепления водителей встречных автомобилей.

Это и есть главное блюдо обновленного меню. Оно, кстати, идет аж с двумя гарнирами. Во-первых, помимо сказанного, эта светотехническая система может инфракрасными датчиками отслеживать в темноте отдельных пешеходов и животных и указывать на них водителю специальным подсветочным прожектором. Во-вторых, поворотники теперь не просто мигают, а выдают «бегущую строку» из светодиодов, указывая направление поворота — куда огоньки бегут, туда и сворачиваем.

Надо сказать, что вся эта «светомызыка» смотрится просто космически красиво. Работает тоже в целом нормально, но все-таки чуть похуже, чем выглядит. На тест-драйве были отмечены отдельные случаи запаздывания срабатывания умных модулей — встречные иногда мигали фарами, требуя не спать их.



ТЕХПАСПОРТ	AUDI A8
Двигатель бензиновый	V8 битурбо
Рабочий объем, куб. см	3993
Мощность, л.с. при об/мин	435 при 5100–6000
Крутящий момент, Нм при об/мин	800 при 1500–5000
Трансмиссия	8АТ
Привод	полный
Максимальная скорость, км/ч	250
Разгон до 100 км/ч	4,5
Расход топлива (смешанный цикл), л на 100 км	9,1

В общем, матрица нуждается если не в перезагрузке, то просто в добавке скорости реакции.

Разумеется, программа обновления «восьмерки» не исчерпывалась всякими «теневыми» делами. Как водится, приободрились моторы — они, разумеется, стали слегка мощнее, тяговитее, экономичнее и экологичнее.

На российский рынок модель выходит с двумя бензиновыми и двумя дизельными двигателями. Гамму открывает 310-сильный 3.0 V6 TFSI, а венчает 4.0 V8 TFSI, выдающий 435 «лошадей». В дизельном клане правит бал 385-сильный 4.2 V8 TDI развивающий поистине танковую тягу в 850 Нм, а альтернативой ему идет 3.0 V6 TDI мощностью 258 «лошадей». В конце концов, такие машины придуманы для того, чтобы тебя комфортно везли. А не только затем, чтобы встречных не сплели твои фары.

Сергей Сорокин



Жали, не дожали

—обстоятельства—

То ли белый медведь сдох в дебрях Амазонки, то ли рак на горе свистнул, но это свершилось — Mazda все таки вывела на российский рынок дизельную машину. Собственно, опасались они одного — посредственного качества солярки на наших АЗС. Стало ли упомянутое качество более приемлемым? Едва ли. Скорее японские моторы теперь более всеядные.

Строго говоря, дизель у Mazda в России уже был — на пикапе ВТ-50, но фирма не считала этот автомобиль легковушкой и не делала на него рыночных ставок. А вот на истинно легковую модельную гамму ставки чрезвычайно высоки, поэтому рисковать не хотелось. Много лет специалисты японской компании мониторили топливную ситуацию, беря пробы на АЗС всех городов официального присутствия Mazda в России. Говорят, осталось только три города, где нет солярки стандарта «Евро-4», там продажи дизеля попридержат до поры до времени, а остальным дилерам уже дана отмашка.

CX-5 в маздовской дизелизации России идет локомотивом, за ним придут и другие модели. Выбор вожака не случаен — этот компактный кроссовер только из-за строгих квот не смог в этом году обогнать маздовскую «трешку» по продажам, а в следующем, как пить дать, обгонит. Конечно, у нас дизель не так востребован,

как в Европе, где четыре из пяти проданных CX-5 едят солярку, но есть шанс, что в России его оценит хотя бы каждый десятый покупатель модели, а это уже немало.

Мотор этот, кстати, первый дизельный, построенный по новейшей маздовской технологии SkyActiv, на тест-драйве оставил о себе непривычное впечатление: не к чему придраться. Каких-либо особо выдающихся повадок он не проявляет, просто стопроцентно нормально — то есть приемисто, тяговито и экономно, как и полагается дизелю — делает свою работу. Так что его как бы и не замечаешь. Как сердце, пока не заболит. Наверное, это хорошо. Что может быть лучше для машины массового класса, чем полное отсутствие сюрпризов от нее...

Но это личные ощущения. Что же касается технической сути, то тут все очень кучеряво. Взять хотя бы степень сжатия — она здесь всего лишь 14:1, и это рекордно низко для дизельных моторов, толкающих пассажирские авто. «Недосжатый» дизель более точно выбирает момент для воспламенения топливно-воздушной смеси, да и смесь эта получается более однородной и сгорает ровнее. В конечном итоге это приводит к экономии топлива примерно на 20% по сравнению с традиционными «высокосжатыми» — 16:1 и 18:1 — дизелями, а также к снижению выбросов оксидов азота и серы настолько, что соответствовать экологичным нормам можно и без установки дорожущего модуля оксидной доочистки.



Кроме того, при низкой степени сжатия ниже и нагрузки, а значит можно использовать более легкие поршни и коленвал и лить блоки не из чугуна, а из алюминия, что облегчает конструкцию в целом.

Или, скажем, двойной турбонагнетатель с изменяемой геометрией — что он дает? Да много чего: и тягу улучшает, и время отклика мотора на «низак» и «в середине» снижает, и турбояму «закапывает», и на «верхах» помогает...

Типичный русский вопрос о дизелях: «А что в мороз будет?» — априори не оставлен без ответа. Керамические свечи греют камеру сгорания, и часть горячего выхлопа возвращается в нее сразу после запуска мотора, так что даже самый холодный старт получается достаточно теплым. В общем, все учтено могучим ураганом...

Сергей Сорокин