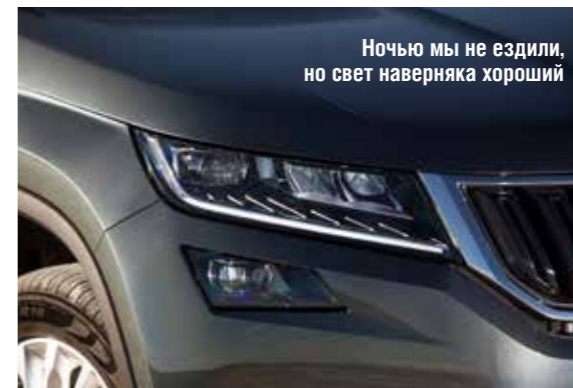


# ДОБРЫЙ «МЕДВЕДЬ»



ТЕКСТ: АНДРЕЙ ФАРОБИН ФОТО: SKODA

МЕДВЕДЬ, КАК ИЗВЕСТНО, ЗВЕРЬ ГРОЗНЫЙ И СИЛЬНЫЙ, НАВЕВАЮЩИЙ СТРАХ НА ЧЕЛОВЕКА. КАДЬЯК – ПОРОДА КОСОЛАПЫХ, ПРОЖИВАЮЩИХ НА ОДНОМ ИЗ ОСТРОВОВ АЛЯСКИ. SKODA KODIAQ – АВТОМОБИЛЬ, ДРУЖЕЛЮБНЫЙ К ВОДИТЕЛЮ И СВОИМ ПАССАЖИРАМ, ПОКЛАДИСТЫЙ, ОБУЧЕННЫЙ ВСЕМ СОВРЕМЕННЫМ ПОВАДКАМ, ЕВРОПЕЙСКИЙ. ТАК ПОЧЕМУ ЖЕ «МЕДВЕДЬ»? ТРУДНО СКАЗАТЬ ОДНОЗНАЧНО, НО ИМЯ ЗВУЧНОЕ. ПОРА ПОЗНАКОМИТЬСЯ С НОВОЙ МОДЕЛЬЮ «ШКОДЫ».



Ночью мы не ездим, но свет наверняка хороший

факта от перехода в ручной режим управления КПП, когда надо медитировать с рычажками-лепестками под рулем, я не почувствовал – куда комфортнее ехать в автоматическом режиме.

Разговоры о том, что скоро автомобили будут ездить сами, практически без участия слабого звена – водителя, рождаются далеко не на пустом месте. Уже сейчас, с некоторой натяжкой, нужно только рулить: разогнаться, переключать передачи и тормозить, чтобы после вновь ускориться, машина умеет самостоятельно. Kodiaq снабжен адаптивным круиз-контролем – удобная штука, когда едешь по ненагруженной загородной трассе, особенно в эру повального распространения камер видеоконтроля за скоростным режимом. Чем все время сверять скорость по спидометру, лучше задать ее в соответствии с текущими ограничениями и довериться машине. Правда, с одной стороны, это вроде как позволяет расслабиться, но с другой – напротив, невольно держишь себя в легком напряже-

**В решетке прячутся радар адаптивного круиз-контроля и камера переднего обзора**

нии: а вдруг электроника даст сбой, когда впереди появится препятствие в виде медленно движущегося попутного транспорта. Но в целом – приятная функция. А вот системы контроля за дорожной разметкой, частично берущей на себя процесс руления, здесь не предусмотрено. Но это и не расстраивает: даже в Прибалтике, частичке цивилизованной Европы, качественная разметка присутствует не везде, что уж говорить о нашем Отечестве.

Разумеется, бортовой компьютер выводит массу информации на дисплей на приборке или на центральный 8.0-дюймовый монитор, способный угадывать желания, – достаточно лишь поднести палец



**SKODA KODIAQ**

**ДВИГАТЕЛЬ**

Тип	1.4 TSI	2.0 TSI	2.0 TDI
Рабочий объем, см³	1395	1984	1968
Макс. мощность, л. с. при об/мин	150/6000	180/6000	150/4000
Макс. крутящий момент, Нм при об/мин	250/1500-3500	320/1600-3940	360/1750-3000

**ТРАНСМИССИЯ**

Тип привода	4WD
КПП	DGG-6 DSG-7 DSG-7

**ПОДВЕСКА**

Передняя / задняя	независимая, McPherson/ независимая, многорычажная
-------------------	--

**ТОРМОЗА**

Передние / задние	дисковые/дисковые
-------------------	-------------------

**МАССА**

Полная масса, кг	2225	2295	2309
Снаряженная масса, кг	1625	1695	1709

**ГЕОМЕТРИЧЕСКИЕ ПАРАМЕТРЫ**

Длина, ширина, высота, мм	4697/1882/1676		
Колесная база, мм	2791		
Колея передняя / задняя, мм	1750/1560		
Дорожный просвет, мм	187		
Угол въезда / съезда, град.	19.1/15.7		

**ДИНАМИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ**

Разгон 0–100 км/ч, с	9.9	8.0	9.9
Максимальная скорость, км/ч	194	207	194

**РАСХОД ТОПЛИВА**

Городской/загородный/смешанный цикл, л/100 км	9.5/6.2/7.5	10.1/6.2/7.7	7.6/5.1/6.1
Топливный бак, л	60		



**Видимо, уровень комфорта у современных автомобилей уже столь высок, что удивить трудно, поэтому придумываются различные «фишки», как например фирменный зонтик в специальном гнезде в дверке**

Н е к чему придаться: красивый получился автомобиль! Первый семейный семиместный SUV в 122-летней истории марки Skoda. Обойдя машину кругом, полюбовавшись на четкие грани кузова, изысканные фары, при создании которых дизайнеры, как рассказывают, черпали вдохновение, разглядывая работы из богемского хрустала, сажусь за руль. «Хлоп», «хлоп» – что-то плохо дверь закрывается, с ощутимым усилием. Опять несоответствие? Но нет – неприятное удивление быстро сменяется восторгом: это ж надо догадаться снабдить все двери механическим устройством, выкидывающим пластиковый щиток защиты

кромки двери (или кузова соседнего припаркованного автомобиля) при ее открытии! При закрытии двери щиток, разумеется, прячется – на эту работу и тратятся дополнительные усилия.

Описанное устройство относится к так называемому пакету Simply Clever. Всего в него входит свыше трех десятков различных решений, но помимо выдвигающихся щитков я воочию оценил еще два, но каких! Компактный зонтик в специальной нише в дверке и отстегивающийся фонарик освещения багажника – можно что-то подсветить вне автомобиля. Стильно!

**ДЛЯ ЛЮДЕЙ**

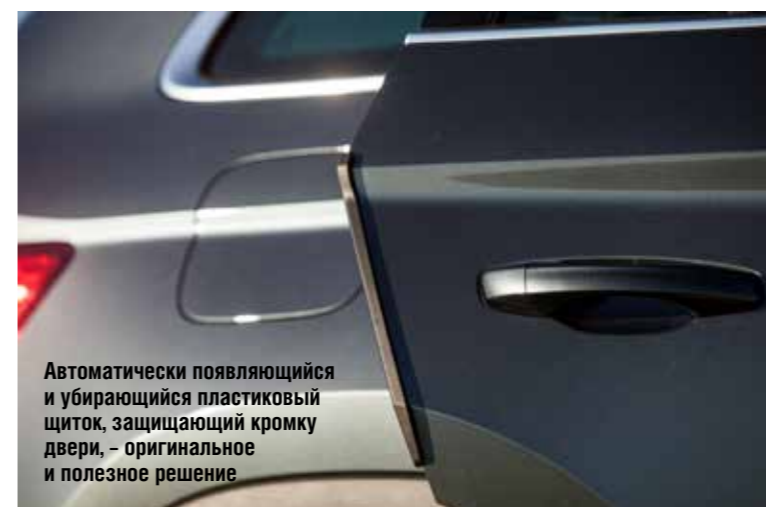
Нет сомнений в том, что нынче главные направления удара по кошелькам покупателей автомобилей – комфорт и безопасность. И «Шкода» ведет наступление по этим фронтам более чем уверенно. Конечно, зонтик можно захватить с собой из дома, а, приехав на работу, внимательно смотреть по сторонам и крутить рулем, втискиваясь между припаркованными автомобилями коллег, вместо того чтобы доверить процесс электронному ассистенту, но раз уж в мировом автомобилестроении «пошла такая пьянка» – надо соответствовать.

Семиместный вариант салона получается, как легко догадаться, за счет третьего дополнительного ряда сидений в багажном отделении. Это, конечно, опция. Мне очень редко приходилось видеть легковые машины, набитые людьми под завязку. Обычно едут поодиночке, вдвоем, максимум – вчетвером. А тут предлагается шесть пассажирских мест! И, разумеется, задние места – номинальные, по-моему, даже детям на них будет не слишком удобно. О поездке на галерке взрослых и вовсе рассуждать смешно, хотя производитель и утверждает, что такое вполне возможно. Ну, не знаю... А еще, если ехать таким кагалом, то и вещей, скорее всего, наберется немало – а класть-то их при таком раскладе (невольный вышел каламбур) особо и некуда. В общем, не вполне мне понятна современная тенденция делать обычные автомобили в стиле «а-ля минивэн», но будем считать, что маркетологи все же не зря свой хлеб едят.

**ПОМОЩЬ ДРУЗЕЙ**

Первые километры по территории Эстонии, где проходит наш тест чешской новинки, делаю на самой «легкой» версии Kodiaq – с 1.4-литровым бензиновым двигателем, развивающим 150 л.с. Под правой

рукой, разумеется, рычаг селектора управления автоматической трансмиссией – старая добрая «механика» усиленными темпами повсеместно сдается на свалку истории. В данном случае речь идет о шестиступенчатой роботизированной КПП типа DSG (с двумя сцеплениями). Все же современным автомобильным инженерам как-то неудобно совсем уж исключить водителя из процесса выбора передачи, пригодной для движения, поэтому все продолжают заигрывать с ручным переключением, по сути отдав дело на откуп «умной» электронике. Вот и здесь какого-то ощутимого эф-



Автоматически появляющийся и убирающийся пластиковый щиток, защищающий кромку двери, – оригинальное и полезное решение

Чтобы найти здесь изьяны, надо быть большим «гурманом»

**1.** В потолочной консоли прячется кнопка активации системы «ЭРА Глонасс»

**2.** Дисплей бортового компьютера запрограммирован так, что есть подсказки о предыдущих и последующих страницах – очень удобно



таких габаритов и с такими динамическими показателями.

«Телепередачу» под названием «Система кругового обзора AreaView» я также смотрел увлеченно. Камеры, установленные спереди и сзади, а также в наружных зеркалах, выводят на экран различные ракурсы автомобиля, komponуют их так, чтобы он выглядел как бы при взгляде сверху – все это, несомненно, облегчит парковку или маневрирование в стесненных условиях.

к экрану, чтобы на нем появились виртуальные кнопки. В Россию будут поставляться машины с 9.2-дюймовыми мониторами. Порадовали показания среднего расхода топлива – в районе 7.5 литров на 100 км, это соотносится с паспортными данными для смешанного цикла движения, похожего на наш. Не плохой показатель для автомобиля



**MORENDI – РОССИЙСКАЯ КОМПАНИЯ, ЗАНИМАЮЩАЯСЯ МОЩНЫМ ТЮНИНГОМ АВТОМОБИЛЕЙ С 2008 ГОДА. ИМЕЕТ СОБСТВЕННЫЙ ДИНАМОМЕТРИЧЕСКИЙ СТЕНД В МОСКВЕ И КОМАНДУ СПЕЦИАЛИСТОВ В ОБЛАСТИ ТЕХНИЧЕСКОГО ТЮНИНГА. МНОГОКРАТНЫЙ ПОБЕДИТЕЛЬ UNLIM 500+. МЫ ПОПРОСИЛИ ТЕХНИЧЕСКОГО ДИРЕКТОРА КОМПАНИИ ЕВГЕНИЯ ВАЛЕРЬЕВИЧА ПУСТОВОЙТОВА ДАТЬ РЕКОМЕНДАЦИИ ПО ЧИП-ТЮНИНГУ ДВИГАТЕЛЯ SKODA KODIAQ.**

Kodiaq – машина свежая, пока сложно сказать, кто будет ее покупать, какие версии будут наиболее популярны. Будущие владельцы машин с мотором 1.4 Турбо вполне могут рассчитывать на дополнительные 20 л.с. и ощутимые 50 Нм. А потенциально самый интересный 2.0TSI 180 л.с. мы пока не можем рекомендовать: компания Bosch внедрила новую за-

**НЕУТОЛЕННЫЙ ГОЛОД**

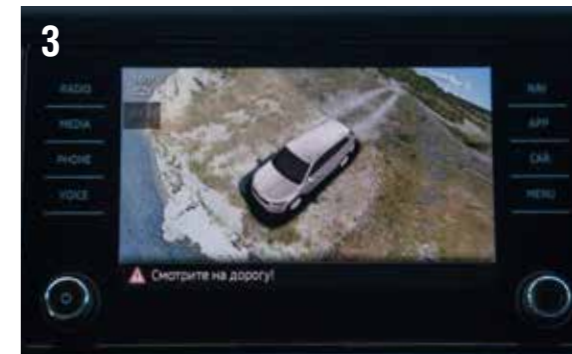
Впечатленный уровнем комфорта, внешностью и внутренним содержанием Kodiaq, тем, как он едет по трассе, невольно покидаю машину – не сидеть же в ней, загнав ее в полутемный трюм морского парома, пока тот переправляет нас на самый большой остров Эстонии, да и всей Прибалтики – Сааремаа. Впрочем, на него мы переезжаем уже по искусственной дамбе, паром доставляет нас на меньший остров – Муху.

Знакомство с достопримечательностями острова начинаю на дизельной версии кроссовера. Под капотом тот же, что и в недавно оставленной мною бензиновой «Шкоде», табун «лошадей», то же поголовье, но с совершенно иным характером, что и неудивительно. Сказывается и иная оправа – вместо 6-ступенчатой КПП здесь установле-

на 7-ступенчатая (также DSG), и передаточные числа другие. Ожидаемой ленцы при резком ускорении не почувствовал – 2.0-литровый дизель (турбированный конечно) тянет отлично.

Дизельный вариант автомобиля, если он 4x4, у многих сразу ассоциируется с ездой по бездорожью. Для занятий серьезным оффроудом «Кодиак», конечно, не предназначен, на что намекает хотя бы величина дорожного просвета, составляющая всего 187 мм, но для так называемого «дачного бездорожья» (впрочем, оно бывает разным) машина, скорее всего, подойдет. К сожалению, в ходе нашей экскурсии по Эстонии в режиме тест-драйва в полной мере осознать возможности

автомобиля вне асфальта у нас не получилось. Во-первых, это, хоть и с ощутимым налетом сравнительно недавнего советского прошлого, но уже Европа – бездорожья особо и нет, во всяком случае, мы его не видели. Многие съезды на «вкусные» на первый взгляд проселки просто перегорожены шлагбаумами. А во-вторых, наш маршрут просто не предусматривал привычный для наших сограждан оффроуд. Мы лишь немного прокатились по грейдеру, направляясь, например, в деревню Когува на острове Муха, где воссоздан уклад эстонского хутора XIX века и еще с советских времен работает дом-музей писателя Юхана Смуула, здесь родившегося. Чуть переборщив со скоростью,



**1.** Это не картинка с квадрокоптера, ее рисует сам автомобиль

**2.** На центральный монитор можно вывести массу различной информации, в том числе и ту, что пригодится на бездорожье

наверстывая время, потраченное на осмотр любопытной экспозиции, в повороте на грейдере почувствовал, как проснулась система курсовой устойчивости, оперативно сняв тягу с начинающих уходить в занос колес.

На другой день навигатор привел нас на берег Балтики, на мыс Ундва, где мы воспользовались холмистым рельефом, чтобы посмотреть, скажем, на хода подвески «Кодиака».



Kodiaq оснащены автоматическими трансмиссиями с коробками DSG, на 6 или 7 ступеней в зависимости от комплектации



щиту ЭБУ, которую вот уже второй год пытаются «сломать» многие компании в мире. И если вы хотите очень быстрый кроссовер от Volkswagen Group – смотрите в сторону Tiguan 2.0TSI 220 л.с., где установлен двигатель от модели GTI. Изменение программы управления двигателем дает 300 л.с.

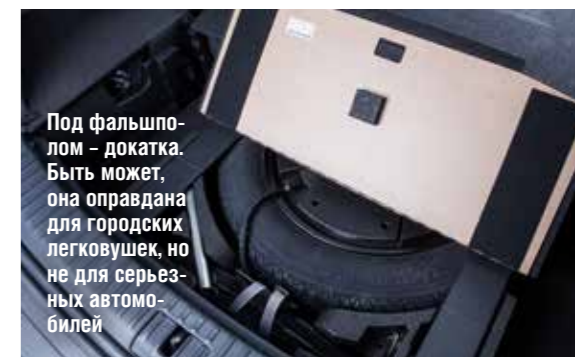


Под занавес нашего пребывания в Эстонии мы опробовали третью версию автомобиля – с бензиновым двухлитровым двигателем на 180 л.с. Как и ожидалось, он оказался самым резвым, быстрым, и добавить что-то по существу тут трудно. Мне вполне было достаточно прыти двух других представителей модели, даже без использования режима «Спорт», который, по личным ощущениям, мало что меняет в поведении автомобиля.



Третий ряд – модная нынче опция, и кому-то, видимо, она реально нужна

Подъезжая к Таллину, начальной и конечной точке нашего небольшого путешествия, коллега, сидевший в тот момент за рулем, высказал сожаление по поводу того, что нет проекции на лобовое стекло. Ну, если подходить к оценке автомобиля с подобных позиций, то, наверное, в новом Skoda Kodiaq можно обнаружить изъяны. На мой же взгляд, дебют «Шкоды» в сегменте больших SUV откровенно удался. **4x4**



Под фальшполом – докатка. Быть может, она оправдана для городских легковушек, но не для серьезных автомобилей

заодно проверив работу ассистента движения на спуске... Но тут теперь зона отдыха, облагороженное место. Так что нам оставалось только наблюдать на центральном мониторе картинку, относящуюся к режиму Off-road и дающую информацию об угле поворота передних колес или высоте над уровнем моря. Более детальное знакомство с возможными режимами движения автомобиля, и на практике, мы прибережем до того момента, когда Kodiaq окажется на тесте в редакции.



Миниатюрный фонарик освещения багажника можно отстегнуть и взять с собой

ного круиз-контроля, а также систем управления двигателем.

Однако нам интереснее утопить кнопку «Off-road», находящуюся под селектором КПП. В теории при этом электроника вносит поправки в работу систем ABS и ESC, систем управления двигателем, а также в работу электронных блокировок межколесных дифференциалов. Полный привод, кстати, на «Кодиаке» реализуется посредством многодисковой муфты с электронным управлением, которая в обычных условиях движения почти всю тягу двигателя (более 90%) передает

к колесам передней оси. Разумеется, даже при незначительной пробуксовке передних колес, процент тяги, уходящей на заднюю ось, увеличивается. По всей видимости, перераспределение крутящего момента между осями происходит и в режиме Off-road, но насколько эффективно, как это сказывается на способности к движению в тяжелых дорожных условиях – это нам пока проверить не удалось. Вот если бы в кратер Каали, образовавшийся от падения гигантского метеорита на остров Сааремаа 3.5 тысячи лет тому назад, удалось спуститься,

Признаться честно – «диагоналку» один из наших экипажей словил моментально, стоило лишь найти интересную ямку. Юбка переднего бампера при этом уперлась в землю – углы въезда и съезда незначительные.

Небольшой канавки хватило, чтобы словить «диагоналку», вне асфальта на этой машине надо быть аккуратным

**И ЛЕТОМ БЫВАЕТ «СНЕГ»**

Надо отметить, что автомобиль располагает различными режимами движения. Нажатием виртуальной кнопки на мониторе можно активировать режимы Normal, Eco, Sport и Individual. Последний, как следует из названия, позволяет подбирать нужные параметры в соответствии со своими пристрастиями. Также доступен режим Snow, причем на любой скорости. Нажав на «снежинку», можно почувствовать, что коробка передач стремится поддерживать передачу «повыше», есть изменения в работе системы ABS, противобуксовочной системы (ASR), адаптив-



**МОДЕЛЬ 2017 ГОДА**  
**TRASER P67**  
**OFFICER PRO GUNMETAL**  
 \* Цена от 23 100 рублей

**traser**  
 swiss watches

[www.traser.ru](http://www.traser.ru)  
 ЭКСКЛЮЗИВНЫЙ ПРЕДСТАВИТЕЛЬ В РОССИИ ООО «ТАЙМЛАЙТ» +7 (495) 788-83-17