



ŠKODA Style

№3 (52) 2020



Тест-драйв

ŠKODA KAMIQ виявився ідеальним кросвером для мегаполіса

Виробництво

Які технології найшвидше долають шлях від винаходу до виробництва

Технології

Повторна переробка пластику дозволяє зберегти нашу планету чистішою

Майбутнє

Маховики у вакуумі допомагають дуже швидко заряджати електромобілі

**ŠKODA SCALA.
НІКОЛИ НЕ ПІЗНО
ЩОСЬ ЗРОБИТИ ВПЕРШЕ.**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



SKODA-AUTO.UA

«Гаряча» інформаційна лінія:*

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України
ТОВ «Єврокар» — офіційний дистриб'ютор автомобілів марки ŠKODA в Україні.

0 800 500 023

Ера технологій: перезавантаження

Прагнення ŠKODA надати своїм автомобілям сучасного інноваційного присмаку скеровані на досягнення двох важливих цілей. З одного боку, інтелектуальні технології дозволяють «споріднювати» автомобілі з базовими гаджетами та надавати водіям можливість не переривати свого онлайн-життя навіть під час поїздки. З іншого — підвищуючи загальний рівень «розумності» автомобіля, можна досягти якісно вищого рівня безпеки та взаєморозуміння на дорогах.

Тому інженери ŠKODA зосереджені на глобальній задачі — інтегрувати автомобіль у той швидкоплинний світ, в якому ми всі живемо зараз.

Рекуперация електричної енергії, її ефективне використання та оптимізація інфраструктури при-

звели до створення інноваційних зарядних станцій на базі маховиків. А зусилля науковців центру ŠKODA DigiLab відкрили нові обрії для швидкісних та екологічних станцій для електрокарів.

Інтеграція в нові моделі марки систем дистанційної комунікації авто із сервером сервісу та різних мультимедійних функцій вже досягла всіх рівнів модельного ряду ŠKODA, а всі подальші прем'єри чеської родини будуть тільки нарощувати темпи диджиталізації.

І на думку мільйонів користувачів у всьому світі, IT-присмак тільки підкреслює базові цінності ŠKODA — практичність, раціональність, родинність, безпеку. Тому що кожна інновація, яку залучають творці ŠKODA в автомобілі з крилатою стрілою на капоті, продиктована єдиною метою — підвищити рівень щастя за кермом.

«Шкода Стайл»
№3 (52), 02.09.20

Засновник:
ТОВ «Єврокар», 03062, Україна,
м. Київ, пр-т Перемоги, 67,
тел.: (044) 490-10-71,
www.skoda-auto.ua,
info@eurocar.com.ua,
гаряча лінія: 0-800-500-023

Керівник проєкту:
Олеся Мартиненко

Редакційна рада:
Марина Яковлева,
Олена Кубишина,
Олеся Мартиненко,
Дмитро Гайовий

Головний редактор:
Євген Гудуцан

Дизайн та верстка:
Аліна Михайлова-Зінченко

Над номером працювали:
Лариса Міщанчук,
Сергій Іванов

Адреса редакції:
03124, м. Київ, вул. Радищева,
10/14, корп. Ю, 3-й поверх
Телефон: (044) 490-83-63

Надруковано
у друкарні PrintStore Group,
м. Київ, вул. Д. Щербаківського, 4,
тираж 4000 екз.,
замовлення № 20120

Редакція не несе відповідальності за якість рекламної продукції (послуг), за неточність, недостовірність або некоректність матеріалів, наданих рекламодавцем. Рекламодавець несе повну відповідальність за зміст наданих матеріалів, за дотримання авторських прав і прав третіх осіб, за наявність інформації про відповідні сертифікати і ліцензії, за отримання прав і всіх необхідних дозволів для публікації. Рекламодавець передає редакції рекламні

матеріали і право на виготовлення, тиражування та розповсюдження реклами. Претензії щодо термінів публікації і якості реклами приймаються протягом 10 днів з моменту виходу матеріалів з друку. Кредити та послуги зі страхування надаються організаціями, які мають відповідні ліцензії. Редакція не несе відповідальності за зміст повідомлень інформантів і може публікувати статті, не розділяючи точку зору автора. Ціни, наведені в редакційних статтях,

є орієнтовними, уточнюйте їх у салонах дилерів. Матеріали не рецензуються і не повертаються. Листування з читачами ведеться тільки на сторінках журналу. Стиль, оформлення, дизайн і весь зміст є об'єктом авторського права ТОВ «Єврокар» і охороняються законом. Передрук чи інше їх використання без письмового дозволу редакції неприпустимі й тягнуть за собою відповідальність, передбачену законодавством.

8

**НЕЙМОВІРНЕ
Відчуття свободи**
як у місті, так і за його
межами



- 6** **НОВИНИ**
Сім цікавих фактів із життя ŠKODA у світі
- 8** **ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE**
Версія KAMIQ, що обожнює свободу
- 14** **СЕКРЕТНЕ ЖИТТЯ**
в камуфляжі: як ховають прототипи ŠKODA
- 16** **ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA KAMIQ**
Ідеальне рішення для мегаполіса
- 20** **ДВС ЖИТИМЕ ДОВГО**
Втілення яких технічних рішень варто
очікувати найближчим часом
- 24** **СЕКРЕТ ХАРИЗМИ:**
Головний дизайнер розповідає, як зробити
привабливий автомобіль
- 26** **ЕЛЕКТРИКА В МАХОВИКУ** Новий
принцип роботи швидких зарядок для
електромобілів





- 28 СПА ДЛЯ ВАШОГО АВТО:**
Як зробити вашу ŠKODA бездоганно чистою
- 30 ІСТОРІЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ**
клієнтів: що змінилося за останні 100 років
- 32 ПОВТОРНА ПЕРЕРОБКА**
пластику: ŠKODA рятує нашу планету
- 34 ІСТОРІЯ**
Один із найбухливіших періодів розвитку марки

- 40 СПОРТ**
Нові здобутки спортивної команди
- 42 ВИМУШЕНИЙ ШУМ**
Як звучать електромобілі ŠKODA
- 44 ПОДОРОЖ**
Торрес-дель-Пайне: з іншого боку землі
- 50 ДОЗВІЛЛЯ**
Музичні додатки для водіїв і не тільки



24 **СЕКРЕТ харизми**
Чому нова ŠKODA OCTAVIA така приваблива



Замаскований ŠKODA ENYAQ iV в Ірландії

1 / ŠKODA ENYAQ iV, новий кросовер чеської марки, пройшов серію дорожніх тестів в Ірландії. Звісно, аби не розкривати сенсацію занадто рано, автомобіль вкритий камуфляжною плівкою, що приховує його дизайн. Виробник запросив журналістів, аби показати їм приховану новинку. Тест-драйв у камуфляжі — неабиякий виклик для компанії ŠKODA, але яскравий і водночас суворий пейзаж Ірландії якомога краще відповідають характе-



ру нового ENYAQ iV, що побудований на модульній платформі концерну Volkswagen, призначеній ексклюзивно для автомобілів з електричними силовими установками. Навіть у камуфляжному дизайні ŠKODA ENYAQ iV привернув увагу журналістів, надавши можливість електрикам, інженерам та технічним спеціалістам розкрити свої секрети міжнародній пресі.

ŠKODA AUTO змінює лідера



2 / Колишній голова ради директорів ŠKODA AUTO, пан Бернхард Майєр, після багатьох років успішної кар'єри на теренах чеської марки залишає свій пост. Він очолював ŠKODA AUTO протягом останніх п'яти років, і за час його роботи марка здійснила багато важливих ринкових та репутаційних досягнень, пережила період епідеміологічної кризи 2020 року та поверну-

лась до активної діяльності. Бернхард Майєр прийшов у ŠKODA AUTO, маючи великий досвід роботи з міжнародними ринками, що втілювалось у розвиток глобальної стратегії чеського бренду на його активне позиціонування. За 125-річну історію бренду саме роки під управлінням пана Майєра стали для ŠKODA AUTO найбільш успішними. Наступника пана Майєра буде обрано голосуванням відповідно до законодавства Чеської Республіки та оголошено під час наступного засідання ради директорів у серпні 2020 року.

ŠKODA святкує ювілей свого єдиного старту в Ле-Мані

3 / Рівно 70 років тому чеський виробник взяв участь у відомому 24-годинному марафоні у Ле-Мані.

Автомобіль було побудовано на базі серійної успішної моделі T101/T102 Tudor. Болід отримав легкий алюмінієвий кузов та передові технічні рішення. Екіпаж у складі Вацлава Бобека та Ярослава Нетушіля змагався за першість у своєму класі, аж доки технічна несправність не перервала їхню гонку на 13-й годині змагань. Спортивна слава спонукає на нові досягнення. Сьогодні ŠKODA розглядає можливість повернутись до легендарних перего-



24 Heures du Mans, 1950

нів — цьогорічний марафон у Ле-Мані було скасовано, але на майбутній 2021 рік у чеських інженерів є амбітні задуми підкорити славетний Ле-Ман.

Черговий виробничий рекорд ŠKODA AUTO — € три мільйони!



4 / Завод компанії ŠKODA AUTO у Млада-Болеславі досяг рекордного рівня: три мільйони двигунів типу EA211. Ці силові агрегати використовуються на багатьох моделях концерну Volkswagen, вони мають трьох- або чотирьохциліндрову будову і робочий об'єм від 1,0 до 1,6 літра. Аби встановити цей рекорд, виробництву знадобилось близько восьми років. На виробництві двигунів працюють близько 800 спеціалістів високого класу, і вони могли б встановити рекордний рівень раніше, але події призупинення виробництва внесли певні корективи. Відзначимо, що ŠKODA AUTO виробляє свої власні двигуни з 1899 року.

ŠKODA KAMIQ вже на наших дорогах



5 / На український ринок виходить новий гравець — найкомпактніший представник сімейства SUV ŠKODA KAMIQ.

Зберігаючи традиції неймінгу лінійки позашляховиків, назва кросовера починається на букву K і закінчується на Q. Назва моделі запозичена з мови північних народів Канади і означає те, що ідеально підходить його власнику, як друга шкіра. Новий кросовер отри-

має багатий список додаткових систем та базових асистентів, мультимедійну оболонку з сучасними можливостями диджиталізації та широкий вибір силових агрегатів. В Україні KAMIQ доступний з бензиновими двигунами 1.0 TSI, 1.5 TSI, 1.6 MPI, а також дизелем 1.6 TDI, які можуть працювати в парі з механічною, автоматичною і роботизованою коробкою передач. Вітчизняні ціни на новинку починаються з 463 245 грн.

Виробнича площа у Врхлабі стане першим екозаводом марки

6 / Завод ŠKODA AUTO у Чеській Республіці, підприємство міста Врхлабі, здійснило

екологічний рекорд. На сьогодні кількість шкідливих викидів CO₂ знизилась з 45 000 щорічних тонн до 3000 тонн! Завдяки цьому підприємство отримало титул CO₂-нейтрального виробництва. Керівництво заводу невпинно впроваджувало комплекс заходів зі збереження енергії та розробило системи її відновлення, працюючи з біологічним

паливом, сонячною енергією. Газ метан буде поступово виведено з використання, у 2021 році виробництво буде використовувати газ рослинного походження. Підприємство систематично висаджує дерева — їхня кількість вже сягла 40 000 одиниць. ŠKODA AUTO має намір йти у своїх екологічних ініціативах далі й втілити передові енергетичні заходи й на інших виробництвах.



ŠKODA KAROQ, KODIAQ та SUPERB отримали нову бортову систему

7 / З наступного року ŠKODA вводить до списку обладнання SUPERB, KAROQ та KODIAQ інтернет-радіо та безпроводну технологію SmartLink. Це підвищить якість персональних налаштувань, які зберігатимуться в акаунті водія в системі ŠKODACONNECT та зможуть бути передані іншим сервісам ŠKODA.



ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE:

**ДЛЯ МЕГАПОЛІСА ТА
ПРИГОД ЗА ЙОГО МЕЖАМИ**

Коли ти — найкомпактніший кросовер зі своєї родини ŠKODA, харизма стає частиною твого резюме. Зустрічайте нового «скаута» KAMIQ SCOUTLINE.





Між кросоверами та суворими позашляховиками насправді ніколи й не було жодних суперечок, бо кожен із цих класів виконує свою роль на ринку та в гаражах у своїх власників. Проте рідинний зв'язок очевидний — сучасні кросовери, озброєні технологіями, можуть запропонувати чимало яскравих вражень як на міських дорогах, так і поза ними. Такий боєць двох фронтів — новий ŠKODA KAMIQ у версії SCOUTLINE. Взнявши за основу концепцію компактного SUV для динамічних водіїв, чеські дизайнери додали цій моделі стилістичних рис, що підкреслили її дослідницький характер.

Зовнішні відмінності — далеко не останній у списку пріоритетів цього SUV. ŠKODA KAMIQ у версії SCOUTLINE призначений для тих водіїв, які цінують важливість кожної деталі. «Деяким клієнтам до вподоби стиль базової версії, вони віддають перевагу класиці. А іншим хочеться бачити той самий автомобіль у більш емоційному та яскравому втіленні. Саме для таких покупців і створено версію SCOUTLINE», — пояснює Далібор Пантюшек, шеф-дизайнер нашого «скаута».

Новий етап

З точки зору команди дизайнерів, зовнішній вигляд, що його отримав

KAMIQ SCOUTLINE, є наступним кроком в еволюційному розвитку моделей із позашляховими ДНК у родоводі. Новинку виділяють із потоку масивні захисні елементи, що обіцяють захищати автомобіль від пошкоджень на складних дорогах, а водія — від зайвих хвилювань через дрібниці. Новинка отримала зовнішні дзеркала в сріблястих корпусах, дифузори та чорні захисні накладки на колісні арки — все це відокремлює її від інших кросоверів та підносить на нову висоту серед конкурентів. Вміння поєднувати практичність з емоційністю, а елегантність із доцільністю кожного з дизайнерських рішень є секретною силою чеської марки, що втілюється



ЦІКАВА ІНФОРМАЦІЯ

Для KAMIQ ŠKODA розробила численні інноваційні рішення, які перетворюють його на витвір ІТ-мистецтва.

ГОВОРИМО
«СКАУТ» —
РОЗУМІЄМО
«СВОБОДА». Це кредо
властиве всім автомобілям
ŠKODA з відповідною
приставкою до імені.
KAMIQ SCOUTLINE став першим
кросверером, що отримав
позашляховий стайлінг та харизму.




у філософії багатьох моделей чеського виробника.

Не дивно, що інноваційний та вибагливий ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE не став винятком із цього правила. Ця модель покликана стати справжнім дарунком для тих клієнтів, які розуміють свої вподобання та прагнуть вийти за межі будь-яких узагальнень й отримати ідеально збалансований мікс між безпекою та індивідуальністю, доцільністю та жагою до пригод.

Водій може обрати спецверсію KAMIQ SCOUTLINE для всіх доступних

СТИЛЬ ВИМАГАЄ ВИВАЖЕНИХ РІШЕНЬ, саме тому в ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE так багато стильного оздоблення та алюмінієвих елементів.



ВОДІЙ МОЖЕ НАСОЛОДИТИСЯ ЯКІСТЮ ТА ВИШУКАНІСТЮ СВОГО ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE завдяки елементам дизайну інтер'єру, що підносять цю модель на нову висоту. Зокрема, тільки йому належить оздоблення кокпіту в стилі відшліфованого натурального дерева, а також саме для «скаута» було розроблено спеціальний матеріал для сидінь, що дозволяє знайти баланс між тактильним комфортом, якістю, красою та витривалістю в довгостроковому використанні. 

ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE виходить на певні ринки Європи вже влітку цього року.



ДАЛІБОР ПАНТЮШЕК, дизайнер екстер'єру

Обрати таку машину означає відчувати сучасні тренди, тому власник SCOUTLINE вже заявив про своє вподобання та смаки. Це машина для водія, який прагне свободи волевиявлення.

двигунів. Автомобіль буде запропоновано у 12 версіях кольору кузова, 9 з яких матимуть колір металік.

Вміння адаптуватись

Зрештою ідея розробити стилістично виразний автомобіль на базі успішної SUV-моделі виявилась надзвичайно логічною. Аби підтримати зовнішній стайлінг, дизайнери вирішили додати індивідуальності й в інтер'єр.

На відміну від класичної версії, KAMIQ SCOUTLINE отримав центральну панель, оздоблену під дерево, хромовані окантовки вентиляційних решіток та алюмінієві педалі, а також адаптивне діодне освітлення салону:

водій може обрати класичний білий, червоний або мідний колір підсвітки. Опційно можна обрати спортивний стиль виконання салону та навіть чорний колір для стелі в салоні, аби додати інтер'єру ще більше вишуканості.

KAMIQ SCOUTLINE також отримав сидіння зі спеціальною інноваційною тканиною, яку краще назвати нанопокриттям, — ThermoFlux. Цей матеріал використовується лише на декількох моделях чеської марки й відрізняється надзвичайно високими абсорбційними властивостями. Розробники переконані — технології мають слугувати людям, а от клієнти вже обов'язково їх оцінять.

Стандартно для ŠKODA KAMIQ SCOUTLINE пропонуються 17-дюймові колісні диски спеціального дизайну з чорним оздобленням, а заради спортивного вигляду можна замовити опційні 18-дюймові колеса.

Місце в родині

ŠKODA створила KAMIQ SCOUTLINE задля тих водіїв, яким необхідно більше свободи в усьому: у щоденних маршрутах, у виборі рівня оздоблення, у стилі та в індивідуалізації своїх вподобань. Окремі європейські ринки вже отримали цю модель, адже літній сезон подорожей якнайкраще відповідає її концепції свободи та волі.



Створення нової моделі в певний момент сягає фази випробувань на дорогах загального використання. Це необхідний етап для автовиробника, адже інженерам потрібно протестувати усі робочі якості новинки в умовах реального трафіку. Але для офіційної прем'єри ще ранувато, отже, дизайнери використовують різноманітні камуфляжні техніки, аби приховати зовнішність машини та основні риси її дизайну.

Найпоширенішою є техніка, коли машину покривають спеціальною плівкою з яскравим контрастним орнаментом, що відволікає увагу від її реальних обрисів. Зазвичай така плівка приховує оптику, радіаторну решітку та інші значущі елементи дизайну, а за допомогою штучних накладок можна навіть змінити загальні риси новинки.

У ŠKODA питаннями камуфляжу опікуються спеціалісти високого класу, які знають, як зберегти головні

СЕКРЕТНЕ ЖИТТЯ В КАМУФЛЯЖІ

Для тих прототипів ŠKODA, яким судилося незабаром піти в серію, передбачено дорожні тести. Аби приховати новинки від сторонніх очей, використовують камуфляж.

таємниці та привернути увагу фанатів, не давши їм жодної суттєвої деталі, яка могла б розкрити суть новинки до її офіційної прем'єри. ŠKODA таким чином розігріває цікавість до своїх майбутніх моделей точнісінько перед їхніми публічними дебютами. Розробити й втілити такий камуфляж — це не просто технічний челендж, це справжнє мистецтво.

Відвести очі

Зустріти на європейських дорогах новинку у камуфляжі — означає доторкнутись до майбутньої прем'єри. І з іншого боку барикади ціла армія професійних фотографів шпигує за новими моделями.

У 2017 році ŠKODA відправила свою сенсаційну новинку, закамуювану модель KAROQ, у тривалу подорож

дорогами Європи. Машину було «вдягнуто» у чорно-білий контрастний камуфляж, проте фанатам вже було відоме ім'я новинки. І ось вона на дорогах! Завдяки цьому прийому увага до офіційної прем'єри ŠKODA KAROQ була надзвичайною.

У 2018 році гра з камуфляжем отримала новий виток на славнозвісному Нюрбургрінзі, де KODIAQ RS у камуфляжній іпостасі та з пілотесою Сабіною Шмітц за кермом встановив рекорд траси для 7-місних великих SUV. У цьому перформансі було одночасно дві ідеї: довести, що навіть повнорозмірні «сімейні» кросвери здатні зберігати спортивну генетику, та розіграти цікавість майбутніх клієнтів.

Пізніше у тому ж році прийшла черга ŠKODA SCALA — нову модель перетворили на полотно для чеського стріт-арт-художника. Не стримуючи польоту своєї фантазії, він перетворив ŠKODA SCALA на частину славетної «Стіни Леннона» у Празі, розмалювавши машину у стилі відомого графіті. Це відбулося за кілька днів до офіційної прем'єри новинки.

Урочиста обіцянка

Може здаватися, що автовиробник навмисно дражнить цікавість своїх шанувальників, випускаючи на дороги загального користування моделі у камуфляжі. Але насправді кожна прем'єра має всі шанси стати незабутньою подією для справжніх фанатів.

Так, для прем'єри актуальної генерації свого бестселера OCTAVIA ŠKODA влаштувала справжнє полювання для своїх фанатів. Три новенькі ŠKODA OCTAVIA їздили Прагою та Млада-Болеславом, тим часом компанія ŠKODA оголосила конкурс у своїх соцмережах на найкращий фотознімок новинки. Автори найбільш вдалих кадрів отримували унікальне персональне запрошення на урочисту вечірку на честь офіційної прем'єри бестселера марки.

Звісно, що такий широкий жест став кращим подарунком для фанатів та чудовою інформаційною подією, що вийшла на перші рядки усіх національних чеських ЗМІ та підвищила інтерес до бренду в цілому.



◀ Навіть якщо камуфляж дуже вдало приховує справжні обриси нової моделі, кожна поява таких автомобілів на дорозі перетворюється на сенсацію.



Завдяки численним заходам у соціальних мережах прем'єра ŠKODA OCTAVIA перетворилась на захопливу гру у стилі «Спіймай мене, якщо зможеш», де всім фанатам марки було надано унікальну можливість побачити новинку раніше за весь світ.

ŠKODA KAMIQ — ІДЕАЛЬНИЙ ВИБІР ДЛЯ УКРАЇНСЬКИХ МІСТ

Винахідливості маркетологів ŠKODA варто аплодувати стоячи. Довгоочікуваний KAMIQ отримав для українського ринку таку моторну лінійку, що став здатен задовольнити потреби дуже широкого кола споживачів. Та й цінове позиціонування виявилось дуже привабливим.

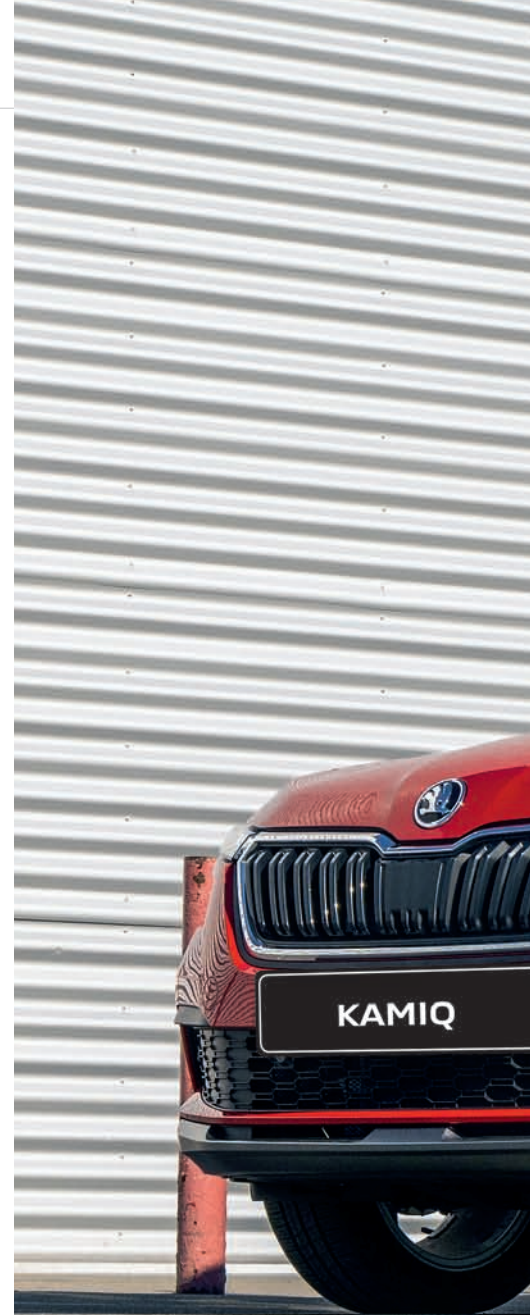


Комплектації, що популярні у Європі, не завжди гарно продаються в Україні. Наші умови диктують свої правила, і, коли імпортер надає їм пріоритет, народжуються пропозиції, які мають величезні шанси на успіх. ŠKODA KAMIQ у цьому сенсі один із найкращих прикладів.

В Україні не дуже люблять слабкі двигуни маленького об'єму, тому від літрового мотора на 95 сил відмовились повністю. Натомість, спеціально для нашого ринку, KAMIQ доступний

із меганадійним двигуном 1,6 MPI на 110 к.с. Він уже кілька десятиліть поспіль приводить у рух більшу частину модельного ряду ŠKODA і по праву вважається одним із найкращих моторів усього концерну.

Літровий двигун для України доступний лише в 115-сильній версії. Також для нашого ринку передбачені дизельні модифікації з двигуном 1,6 TDI на 115 к.с. Всі вищеперераховані мотори можуть комплектуватись як механічними, так і автоматичними



ФАКТИ

↓ 1

ДИЗАЙН

Зовнішність ŠKODA KAMIQ дуже точно відображає його поведінку на дорозі. Врівноважений характер не проковкує на активний драйв, але швидко їздити KAMIQ уміє.



↓ 2

ТЕХНОЛОГІЧНІСТЬ

Інформаційно-розважальні системи мають декілька режимів роботи. Ними можна керувати голосом або жестами. За рівнем оснащення KAMIQ можна вважати одним із найкращих у класі.

↓ 3

БЕЗПЕКА

Окрім дев'яти подушок безпеки KAMIQ обладнаний багатьма системами, які здатні запобігти аварії. Наприклад, Side Assist здатна попереджувати про інші машини, що знаходяться в сліпій зоні.

↓ 4

СПОРТ

Опціональна система Sport Chassis Control робить автомобіль ще більш спортивним. На додаток до звичайного режиму спортивне шасі — яке на 10 мм нижче — пропонує режим Sport із більш жорстким електронним керуванням амортизацією.

Збалансований та врівноважений зовнішній вигляд повністю відповідає характеру автомобіля.



На вибір пропонується 12 різноманітних варіантів колісних дисків розмірністю від 16 до 18 дюймів.



^ Вузькі фари та випираючі вертикальні «вуса» радіаторної решітки надають автомобілю дуже солідний вигляд.



^ Опціонально для KAMIQ доступний навіть електропривід двері багажника.



ТЕХНІЧНІ ДАНІ

Довжина/ширина/висота, мм	4241/1793/1531
Колісна база, мм	2651
Споряджена маса, кг	1277
Об'єм багажника, л	400/1395
Дорожній просвіт, мм	188
Об'єм двигуна, см ³	1498
Макс. потужність, к. с.	150
Макс. момент, Нм (об/хв)	250
Тип привода	передній
Коробка передач	7-ст DSG
0–100 км/год, с	8,4
Макс. швидкість, км/год	210
Розхід (змішаний), л/100 км	н. д.
Шини	215/65 R17

трансмісіями. Єдине виключення — наша тестова версія з найпотужнішим та найтехнологічнішим 150-сильним мотором 1,5 TSI. Вона пропонується лише у «двопедальному» виконанні.

Найпотужніший

Двигун 1,5 TSI — найтехнологічніший з усіх. Окрім того що він видає багато потужності та крутного моменту в дуже широкому діапазоні обертів, він здатен відключати два циліндри заради економії пального. Це корисно, наприклад, у місті під час рівномірного руху з невисокою (до 60–70 км/год) швидкістю. У не самому ощадливому режимі тест-драйву KAMIQ із таким



Топовий двигун наділяє KAMIQ дуже гарною динамікою. Прискорення до першої сотні займає трохи більше 8 секунд.

У салоні зручно та затишно, а матеріали оздоблення не викликають сумнівів у міцності та довговічності.



Зручна воронка для заливання рідини омивача.



Штатний скребок для льоду на кришці бака.



двигуном споживає трохи більше 6 літрів пального на 100 кілометрів пробігу.

Автоматична трансмісія може працювати як дуже плавно та комфортно, так і жорстко та агресивно. Щоправда, переходи між цими режимами займають якийсь час — декілька хвилин активного драйву налаштовують коробку на зовсім інші алгоритми. Спокійний та врівноважений темп руху повертає трансмісії комфортні налаштування. При цьому змінити

налаштування силового агрегату можна й самостійно, вибравши один із чотирьох режимів роботи. Підвіску важко назвати надто м'якою або сильно жорсткою. Скоріше, це золота середина, що здатна легко брати на себе всі особливості українських доріг і водночас дозволяє їздити активно, швидко долаючи повороти.

Загалом KAMIQ із топовим мотором справляє враження дуже збалансованого та достатньо динамічного автомобіля.



ОПТИКА МАЄ ДУЖЕ СУЧАСНИЙ ВИГЛЯД

Фари сконструйовані таким чином, що обидві обочини дороги дуже гарно освітлені в режимі ближнього світла, і при цьому KAMIQ не сліпить зустрічних водіїв. Дальнє світло дуже потужне.

КРИСТІАН ШТРУБЕ: ДВС ЩЕ ДОСІ НА ЧАСІ

Член ради директорів, відповідальний за технічний розвиток марки ŠKODA, розказав про стратегічний погляд чеського виробника на подальшу еволюцію екологічних рішень у нових моделях бренду.

Екологічні виклики стоять сьогодні абсолютно перед усіма автовиробниками. Для певних марок інвестиції в збереження кліматичної рівноваги ще тільки в стадії проєктів, але для ŠKODA положення Паризької кліматичної конвенції вже перетворилися на базову лінію розвитку бренду. Електрифікація модельного ряду на сьогодні є найбільш радикальним й ефективним засобом у боротьбі з кліматичними змінами, але це не єдиний шлях. Про альтернативи електрокарам, актуальні тренди в автобудівництві та важливість взаємодії автомобіля з мережею Інтернет розказує Крістіан Штрубе.

— Чи готова марка ŠKODA до сучасних екологічних челенджів?

— Абсолютно. Ми спираємося на електричні моделі, але також тримаємо в активі plug-in-гібриди та інші гібридні агрегати, що прекрасно проявили себе у рівні викидів CO₂. Крок за кроком ми адаптуємо наш модельний ряд до сучасних вимог екологічності та економічності. Але водночас ми активно розвиваємо й вдосконалюємо нашу лінійку бензинових та дизельних агрегатів, яка буде актуальною ще певний час та має стати основою гібридних установок.

— Як цей тренд поєднується з викликами часу сьогодення та попитом на електричні двигуни в майбутньому?

— Тут грають свою роль кілька різних факторів. По-перше, клієнтський попит — ось хто замовляє музику. Попри стійкий ріст долі ринку для електричних автомобілів численні водії ще й досі віддають перевагу класичним

двигунам ДВЗ. До того ж кожен автомобіль має свою споживацьку нішу. Уявімо, що мені потрібний повнопривідний позашляховик із великим запасом автономії та високим крутним моментом, а ще я часто вожу за собою причеп. Оберіть для мене найкращий двигун! Звісно, це дизель. У місті маленький бензиновий агрегат з інтегрованою гібридною установкою стане ідеальним рішенням для водія, який не має постійного доступу до зарядних станцій. А ще ми ніколи не забуваємо, що саме автомобілі з ДВС приносять компанії той необхідний фінансовий запас, який потім буде витрачено на розробку, тести та виробництво електричних силових установок.



ŠKODA SUPERB L&K стала першим люксовим автомобілем марки, яка отримала еволюційний дизельний двигун, що вражає своїми низькими показниками в загальній вазі та споживанні пального. Для флагманської моделі інженери передбачили найактуальніші екологічні рішення, отже для нової генерації SUPERB екологія стала викликом номер один.



— Які виклики це ставить перед вами особисто та перед вашою командою інженерів?

— Електрифікація автомобільного світу, або як її ще називають — eMobility, вимагає глибоких технічних знань із багатьох дисциплін. Припустимо, пасивна безпека.

На сьогодні існує багато суперечок із приводу рівня безпеки для пасажирів електрокарів проти класичних автомобілів, але мова не про ці міфи.

Йдеться про те, що автомобіль з електричною батареєю вимагає принципово інакшого конструкторського підходу. Ми знаємо, що розташування батареї завжди впливає на розвиток подій під час зіткнення, тому ми вивчаємо різні випадки, різні швидкості та обставини. Спираючись на здобуті дані, ми розробляємо принципово нові вимоги з безпеки для електрокарів і постійно підвищуємо рівень якості та безпеки.

— А що ви скажете про акустичний комфорт нових автомобілів?

— Все, що стосується акустики електричного двигуна, — це окрема велика царина досліджень, адже водій опиняється в салоні автомобіля, сповненого нових звуків, яких раніше він ніколи не помічав через роботу ДВЗ. Для певної категорії водіїв це може стати дратівливим чинником, тому ми працюємо, аби зовнішній та внутрішній акустичний комфорт електрокарів поєднувались в якісно новий досвід для наших клієнтів.

— Озираючись на 15 років назад, який із трендів, окрім вже згаданого курсу на впровадження eMobility, приніс ŠKODA найбільший поштовх до революційного розвитку?

— Діджиталізація наших автомобілів — це найбільший ривок, жодних сумнівів. На сьогодні ми вийшли на новий рівень у розробці салонів автомобілів та особливо панелей

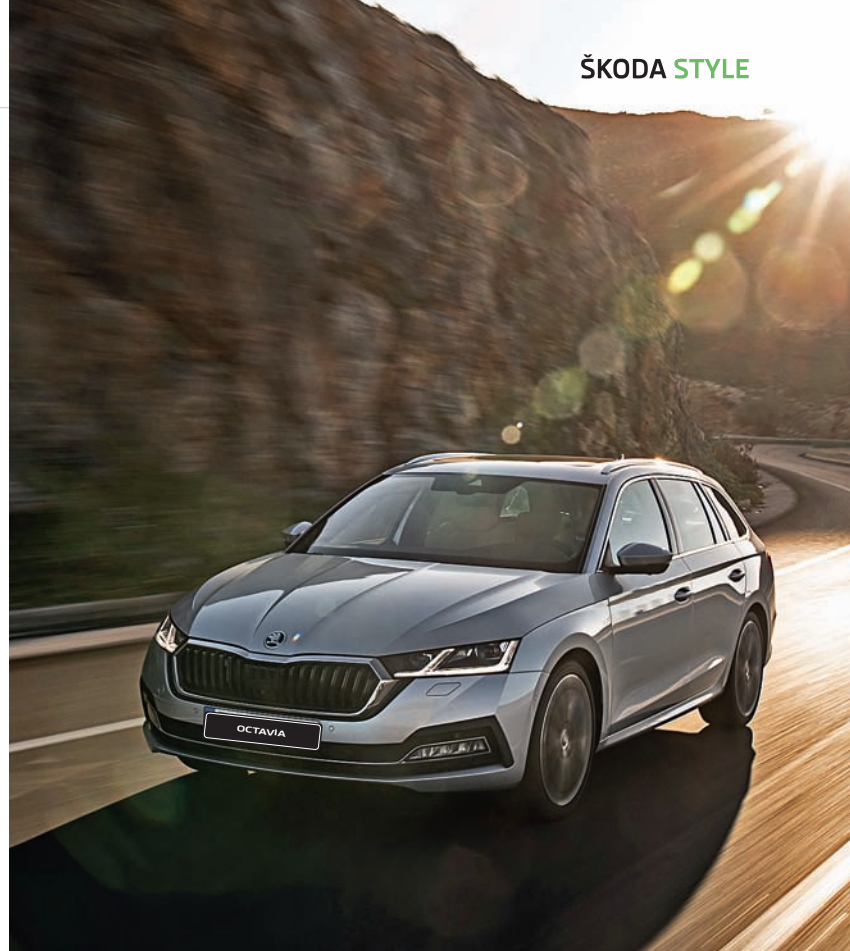
приладів, попри те що базові функції автомобілів лишаються без змін. Проте додаткові можливості, що їх надає сучасний автомобіль ŠKODA, докорінно змінились. Сьогодні автомобіль неможливий без концепції діджиталізації та HMI, що означає «зв'язок машини з людиною», human-machine interface. Як водій має спілкуватись зі своїм автомобілем, як автомобілю краще зрозуміти свого водія? Саме ці питання лежать в основі роботи спеціалістів ŠKODA — аби не просто запровадити у своїх новинках щось інноваційне лише тому, що технічно ми здатні це зробити, але для того, аби щодня гарантувати своїм клієнтам той рівень цифрових технологій, який їм потрібний і на який вони розраховують.

— Сучасний водій уже не уявляє собі свій автомобіль без цілої низки систем-асистентів. А без чого особисто ви відчуваєте себе не у своїй тарілці за кермом?



Один із найпотужніших автовиробників світу, ŠKODA вже сьогодні працює над втіленням у серійне виробництво автомобілів із різними ступенями автономного водіння.

ŠKODA ПРОПОНУЄ НА СЬОГОДНІ ОДНУ З НАЙКРАЩИХ ІНТЕРАКТИВНИХ СИСТЕМ з інтелектуальним «бортовим помічником». Робота над системами-асистентами та їхнім симбіозом із сучасними інтернет-технологіями дає чеському бренду той високий рівень якості, якого прагне сучасний водій.



— Я ніколи не починаю свою подорож без онлайн-навігації. Всі мешканці великих міст прекрасно розуміють, про що я — онлайн-сервіси вчасно попереджають нас про затори на дорогах та пропонують альтернативні шляхи об'їзду, і такий сервіс є водночас і надзвичайно корисним, і суперактуальним. Я добре пам'ятаю часи, коли така функція бортової системи була нам не доступною, але не маю жодного бажання повертатися туди.

— На які інноваційні кроки в діджиталізації автомобілів ми можемо розраховувати в найближчому майбутньому?

— У майбутньому наші клієнти зможуть проводити певні апгрейди своїх автомобілів дистанційно, «з повітря» через онлайн-служби й без візитів на сервіс. А також ми зможемо запропонувати ще

більше персоналізованих сервісів, надавши водіям можливість «купити» онлайн певні опції, приміром, для навігації.

— А ви могли б виділити якийсь один напрям діджиталізації, в якому ŠKODA посідає передові позиції?

— Ми пропонуємо своїм клієнтам лише те, що їм насправді необхідно. Ми вирішили не гнатися за технологіями лише заради гонити за технологіями й не намагатися вскочити в останній вагон.

Всі наші інновації — прості та зрозумілі для наших клієнтів, і ми ніколи не пропонуємо «глєвкий» продукт. Наприклад, ŠKODA пропонує бездротову зарядку для смартфонів та інтегровану бортову систему — така технологія доступна вже для молодших класів нашої лінійки.

— Чи є в планах інженерів ŠKODA автономне водіння?

— Я думаю, що не тільки ŠKODA, але й інші світові виробники тримаються цього напрямку. Проте автономні автомобілі з'являться ще не завтра. Переваги таких автомобілів очевидні, особливо якщо йдеться про водіїв з обмеженими фізичними можливостями.

— Які ключові навички необхідні для інженера?

— Я б сказав, талановитий інженер має бути креативним, цікавим до життя та прагнути змінити сучасне й майбутнє. Коли я дивлюся на свою команду, що ставить багато запитань, я вже бачу їхній креативний потенціал. Для мене кожен спеціаліст, який прагне розвиватись, має отримувати відповідну освіту й мати можливість постійно розвивати свої практичні знання та вміння.



ШЕФ-ДИЗАЙНЕР ВІДКРИВАЄ МАГІЧНІ СЕКРЕТИ НОВОЇ ГЕНЕРАЦІЇ ŠKODA OCTAVIA

Якщо в родині ŠKODA колись і була «модель всіх часів і націй», то це, беззаперечно, OCTAVIA. Сьогоднішнє покоління бестселера має дуже динамічний та стрімкий дизайн. Як творці моделі досягли цього? Головний дизайнер ŠKODA знає як.

Четверте покоління ŠKODA OCTAVIA — це втілення першокласної динаміки та витончених ліній. Сьогодні OCTAVIA має статут найбільш ефективного автомобіля з точки зору аеродинаміки, але не тільки: практична частина її філософії завжди на часі. Впевнена в собі, спортивна ззовні та простора зсередини, ŠKODA OCTAVIA вражає з першого погляду. Шеф-дизайнер марки, пан Олівер Штефані, знає про дизайн цієї моделі все і навіть більше. Тому саме він і може розкрити секрети привабливості свого найкращого творіння.

Знати собі ціну

Якщо ŠKODA OCTAVIA сьогодні викликає ще більше емоцій, притягує ще більше уваги та створює ще численніші фан-клуби, то це відбувається завдяки її стильній зовнішності. «Ми вдосконалили пропорції кузова нової OCTAVIA, — говорить Олівер Стефані, — аби підкреслити її маскулінність, серйозність. Візуальна ідентичність бренду для нас дуже важлива, але ми не забуваємо також про індивідуальний характер кожної моделі. Саме тому нове покоління нашої OCTAVIA відбиває дизайнерську



Не розраховуйте на те, що цей автомобіль буде поступатися першими рядками топових рейтингів своїм конкурентам! ŠKODA OCTAVIA багато років будувала свій імідж і сьогодні готова захищати своє право називатись найкращою.

еволюцію її найбільш визначних фірмових рис. Наша данина ДНК ŠKODA — типова радіаторна решітка з вертикальними ламелями, задні фари у формі літери С і, звісно, подвійні передні фари, що надають автомобілю певної агресивності». Скульптурність та тривимірний дизайн елементів — ось головні ознаки зовнішності найновішої OCTAVIA.

Симбіоз технологій

Інтер'єр новинки повністю побудований навколо водія та його потреб і зберігає зв'язок з екстер'єром. Панель приладів повторює ідею радіаторної решітки, а новий дизайн підлокітника робить легшими всі маніпуляції з центральним дисплеєм високотехнологічної розважальної системи. Також OCTAVIA отримала нове кермо

та автоматичну трансмісію з перемиканням передач за допомогою електроніки і без механічного зв'язку селектора з коробкою. Це дало можливість зробити центральну консоль ще більш лаконічною та стильною.



«Цей автомобіль, а особливо його задня частина, виглядає маскулінно та скульптурно.»

ОЛІВЕР СТЕФАНИ,
шеф-дизайнер ŠKODA





ЕЛЕКТРИЧНА ТАЄМНИЦЯ МАХОВИКА

Попри те що кількість швидкісних зарядних станцій для електрокарів постійно зростає, їх усе ще недостатньо. Уявіть собі, що ви можете зарядити свій автомобіль будь-де, навіть там, де немає відповідної інфраструктури. Науковий центр ŠKODA AUTO DigiLab в Ізраїлі знає, як втілити цю ідею в життя.

Невпинне зростання кількості електрокарів вимагає від інфраструктури зарядних станцій відповідної «гонитви озброєнь». Уявімо, що нам потрібно зарядити 10 електрокарів за 10 хвилин. Аби зробити це, нам потрібна система, що здатна виробити стільки електроенергії, що її вистачило б на величезний хмарочос. Вдосконалювати та розширяти чинну інфра-



Літійонна батарея ŠKODA CITIGO e-IV має місткість у 36,8 кВт, або 60 А



Для зарядки такої батареї на 80% за допомогою 7,2-кіловатної зарядної станції достатньо близько 4 годин

4:15



Це означає, що для її повної зарядки від побутової мережі знадобиться 12 годин і 43 хвилини

12:43

40-кіловатна станція з прямим струмом здатна зарядити невеликий електрокар на 80% протягом години. А у Празі встановлено станцію на основі маховика, що працює у два з половиною рази швидше

1:00



80%
годину

Скільки часу потребує зарядка ŠKODA CITIGO e-IV за допомогою різних зарядних мереж?

структуру дуже дорого, а кожен з таких процесів вимагає багато часу.

Перші у Чехії, треті у світі

Ізраїльські інженери та винахідники з наукового центру ŠKODA AUTO DigiLab запропонували визначну ідею. Кінетичний акумулятор, що побудований на базі маховика, не потребує жодних хімічних складових, як інші батареї. Ця технологія дозволяє заряджати електрокари вдвічі швидше, аніж базова система зарядок. Більш того, кінетичний акумулятор може заряджати одночасно два електрокари без втрат енергії, в той час як стандартна система була б змушена «ділити на два» свою потужність.

Минулого року науковий центр ŠKODA AUTO DigiLab втілює у життя перший у Чехії проєкт такої зарядної станції — на сьогодні їх всього три у світі.

Кінетичні акумулятори можуть ефективно працювати навіть там, де електрична мережа не має достатньої потужності. Система використовує струм для того, щоби розігнати маховики до максимальної швидкості, перетворюючи електричну енергію в кінетичну. Як тільки електрокар під'єднано, маховики починають знижувати швидкість, аж доки цикл не розпочнеться знову.

Механіка, а не хімія

Одним з недоліків актуальних зарядних станцій на класичних акумуляторах є поступове зниження



Як працює маховик?

Аби забезпечити маховику якомога менші втрати на тертя, інженери розмістили маховики у спеціальні сталеві кейси, де вони можуть обертатись у вакуумі. Ізраїльські спеціалісти змогли досягти майже ідеальних умов герметизації таких кейсів. Вакуум забезпечують потужні насоси, але задля економії енергії вони працюють лише тоді, коли показники починають змінюватися. Це дозволяє підтримувати в системі постійний рівень тиску.

Коли вся система працює в режимі повної зарядної готовності, маховики обертаються зі швидкістю в 18 000 об/хв. Коли ж відбувається зарядка автомобіля, ця швидкість поступово знижується до 7000 об/хв — і через певний час зарядний потенціал системи вичерпується. Далі триває фаза перезарядження маховиків — тобто вони починають знову набирати первинну швидкість, і для мережі на 50 кВт системі потрібно приблизно 45 хвилин на повне відновлення зарядного потенціалу.

Що станеться, якщо раптом під час роботи маховиків електричний струм буде вимкнено? Системі знадобиться приблизно 4 дні для повної зупинки маховиків.

їх потужності. А от система, що використовує маховик, підтримує стабільний рівень потужності — тому що система базується цілком на механіці, а не на хімічних процесах. І вона може працювати десятки років: виробник гарантує приблизно 200 000 циклів перезарядження протягом щонайменше двадцяти років.

Ізраїльські спеціалісти розробили систему з десяти маховиків, кожен з яких важить 150 кілограмів і працює у вакуумному контейнері. Спочатку струм в електричній мережі використовується для того, щоби

розігнати маховики до максимальної швидкості, а під час зарядження електрокара маховики перетворюють свою кінетичну енергію на електричну, своєю чергою, поступово знижує швидкість їхніх обертань.

Для порівняння ефективності нової системи з її класичними аналогами варто знати, що цей інноваційний кінетичний акумулятор, заряджений на повну потужність, дозволяє протягом однієї години одночасно зарядити два ідентичні електрокари ŠKODA CITIGO iV на 80 % місткості їхніх батарей. А для перезарядження потужності маховиків їм знадобиться близько 45 хвилин, аби підготувати систему до стовідсоткового робочого стану.

◀ **ТЕСТУВАННЯ РІШЕНЬ** та пошук ідеального вимагають від інженерів ŠKODA міжнародної співпраці та консолідації зусиль на всіх рівнях.



СПА ДЛЯ ВАШОГО АВТО

Коли вам потрібно помити автомобіль, як ви вирішуєте цю проблему? Обираєте найближчу «швидкомийку» з покриттям воском? Але ж ви можете піклуватись про вашу машину як справжній експерт, і ми з радістю розкажемо, як це зробити.

Маємо зізнатись чесно — рідко хто з нас приділяє стільки уваги своїй машині, скільки професійний детейлер (спеціаліст із догляду за автомобілем) Яромір Драхокупіл. Але, можливо, ми можемо навчитись чомусь з його багатого досвіду?

Погані звички

Якщо ви не дуже замислюєтесь, як саме треба мити автомобіль, ваші уявлення про якісну мийку можуть звестися до відра води з автомобільним шампунем та губки. «І тут

ви припускаєтесь першої помилки — губки не підходять, адже вони пошкоджують верхні шари лакового покриття. А деякі старі шампуні мають агресивний хімічний склад. Сучасна автомобільна хімія має нейтральний рівень рН і такий склад, що дозволяє піні легко змиватись без жодного абразивного ефекту», — каже пан Драхокупіл, відкриваючи нам першу професійну таємницю.

Одним відерцем тут не обійтись — знадобиться два. А також спеціальна рукавиця: позбудьтеся ваших спонжів і губок, вони неефективні та



^
ЯКІСНЕ КУЗОВНЕ ПОКРИТТЯ АВТОМОБІЛІВ ŠKODA можна зберегти яскравим та ідеальним довгий час — достатньо регулярно приділяти увагу догляду за ним.



Зробимо все професійно



1 Починайте з душу: сполосніть кузов піною, а потім змийте шар забруднень водою під тиском. Починайте знизу й поступово просувайте вище.



2 Візьміть два відра води. Одне залиште з чистою водою, в друге додайте нейтральний за рівнем pH шампунь.



3 Змочіть спеціальну ганчірку з мікрофібри у воді, потім у розчині автошампуня та промийте кожну частину кузова легкими рухами.



4 Почекайте трішки, змочіть знову ганчірку, пройдіть усі поверхні, добре вимийте ганчірку й повторіть усю процедуру.



5 Змийте кузов у напрямку зверху вниз. Якщо ви професіонал, у вас буде три ганчірки: для верхньої частини кузова, нижньої та колісних дисків.



6 Не мийте автомобіль під прямими сонячними променями, уникайте також ситуацій, коли незмитий шампунь висихає на кузові.



7 Не змивайте шампунь водою з високим тиском — звичайний шланг робить це краще та якісніше.



8 Висушіть машину за допомогою фена (можна навіть для волосся) або рушником. Не тисніть надто сильно, витирайте кузов легенько.



9 Для коліс використовуйте спеціальні продукти, що прибирають із дисків дрібні залишки роботи гальмівних колодок. Інакше цих часточок не позбавитись.



10 Можна нанести спеціальну рідину й пройтись по дисках щіткою — так ви гарантовано отримаєте очікуваний результат.



11 Мийте колеса по черзі одне за одним, не давайте очисній рідині висихати на дисках.



12 Якщо ви маєте таку можливість, нанесіть на поверхню кузова віск.

Фінальна порада: регулярність зробить догляд за авто легшим та ефективнішим.

шкідливі. Спеціальна тканина мікрофібра — єдиний надійний інструмент.

Друга поширена помилка — починати терти автомобіль, не змивши перед тим мильну піну з кузова. Спочатку треба пройтись по кузову

водою під тиском, аби прибрати найбільші забруднення. Миючи автомобіль знизу вгору, ми залишаємо піні більше часу для «роботи» із забрудненнями, і подальший процес миття кузова стає ефективнішим.



ЯРОМІР ДРАХОКУПІЛ, професіонал із догляду за автомобілем

Не так уже й важко підтримувати автомобіль у прекрасній формі завдяки регулярному догляду. Тут важливо обрати правильне обладнання та вміти їм користуватись.

Надхнення й результат

Звички водіїв змінюються разом із розумінням ролі автомобіля в щоденному житті. Все більше автовласників починають турбуватися про цілісність та якість покриття кузова свого авто з першого дня його використання.

Для того, аби зовнішній вигляд автомобіля довгий час тішив серце його власника, потрібний системний підхід і відповідальність. На думку пана Драхокупіла, абсолютно немає значення, володієте ви раритетним кабріолетом, ординарним седаном чи люксовим бізнес-каром. Турбота потрібна кожному автомобілю.



ІСТОРІЯ ОБСЛУГОВУВАННЯ КЛІЄНТІВ: ПОНАД СТО РОКІВ УСПІХУ

Турбота про продані автомобілі завжди була сильною стороною ŠKODA. Сервіс розвивався паралельно з виробництвом та дозволяв тримати машини в належному стані. Репутацію надійних автомобілів ŠKODA має, зокрема, через багаті сервісні традиції.

Купівля нового автомобіля — важлива й радісна подія. Але володіння автомобілем накладає певну відповідальність як на власника, так і на продавця — про це вже було відомо Laurin & Klement, засновникам ŠKODA AUTO. Для післяпродажного обслу-

говування вже в 1920 році було створено спеціальну компанію. Дуже швидко, у червні 1920 року, окрім основних виробничих потужностей у Млада-Болеславі компанія відкрила авторемонтну майстерню в дуже незвичному місці: у школі їзди Валленштейна в Празькому меншому кварталі, який сьогодні використовується для виставки Національної галереї. Крім обслуговування автомобілів ELKA продавала шини, запчастини або вживані автомобілі.

Сьогодні цю традицію, що триває понад сто років, продовжують інші департаменти ŠKODA, які керують продажем оригінальних запчастин, вживаних авто та сервісом. І тоді, і зараз є можливість продати свою вживану ŠKODA автосалону та купити замість неї нову. Сервіс і продаж запчастин та аксесуарів також актуальні й розвиваються в ногу з часом.

Виробник автомобілів, зі свого боку, забезпечує підтримку цього широкого спектра послуг. Наприклад, він

прописує стандарти для використання обладнання сервісними центрами, розробляє сервісні посібники та організовує навчання для техніків, що працюють з авто марки ŠKODA. Він також забезпечує підтримку складування запасних частин, здійснює

Вимоги до обладнання для ремонтних майстерень прописує безпосередньо виробник автомобілів.



Власники автомобілів ŠKODA з можливістю підключення можуть скористатися послугами пакетів послуг ŠKODA CONNECT — сам акт їх продажу — це послуга післяпродажного обслуговування. Потім клієнти можуть скористатися ŠKODA CONNECT для контролю певних функцій свого автомобіля та управління контактами із сервісним центром.



Відділи післяпродажного обслуговування займаються гарантійним та післягарантійним ремонтом транспортних засобів. Вони також продають запчастини та аксесуари.

КАРЕЛ СТАРІ, голова відділу післяпродажного обслуговування в Чехії



маркетинг послуг та вживає багато інших заходів. Нарешті, виробник контролює задоволення клієнтів через спеціальний відділ.

Вимоги часу

Хоча в принципі робіт із ремонту автомобілів мало що змінилося, пропонувані послуги останнім часом зазнали динамічного розвитку. Оцифрування відіграло головну роль у цьому. Наприклад, власники автомобілів ŠKODA з можливістю підключення можуть скористатися послугами пакетів послуг ŠKODA CONNECT — сам акт їх продажу — це послуга післяпродажного обслуговування. Потім клієнти можуть

скористатися ŠKODA CONNECT для контролю певних функцій свого автомобіля та управління контактами із сервісним центром.

У разі несправності або наближення інтервалу обслуговування автомобілі можуть надіслати інформацію до сервісного центру, який потім пропонує клієнту дату обслуговування автомобіля. Тому більше не потрібно телефонувати дилеру, щоб замовити послугу, про яку власник міг і забути.

Ще одна тенденція — це перехід до електромобілів. Він вимагає від сервісних центрів специфічного обладнання та персоналу відповідної кваліфікації.



ПОВТОРНЕ ВИКОРИСТАННЯ ПЛАСТИКУ: РОЗУМНА ТУРБОТА ПРО ДОВКІЛЛЯ

Використання перероблених матеріалів — не проста справа. Річ у тім, що до якості таких деталей висуваються такі ж самі вимоги, як і до запчастин, зроблених із первинної сировини.

Повторне використання матеріалів дозволяє не тільки покращити екологічну ситуацію у світі, але й зекономити ресурси. Щоправда, до деталей, які виготовлені з переробленого пластику, висуваються такі самі технічні умови. «Ми повинні чітко переконатися, що наш вибір матеріалів не обмежує

функціональність будь-якої частини автомобіля», — каже Радка Кубінова, співробітник відділу технічного розвитку. Тому перероблені матеріали використовуються переважно в місцях, де до деталі пред'являються менш жорсткі технічні вимоги. Наприклад, у колісних арках або елементах захисту шасі.

Де використовують

Перероблений пластик також може використовуватись і в більш відповідальних деталях автомобіля. Наприклад, дренажні канали під лобовим склом, обшивка багажного відділення, декоративна кришка двигуна та інші подібні деталі.

Як сировина для повторної переробки ідеально підходять продукти, що залишаються під час виробництва інших пластикових деталей. Вони мають стабільну структуру та гарні однорідні властивості. Також як сировина використовуються пластикові предмети, що були в користуванні, але вони, як правило, не переробляються на 100 %. У багатьох випадках оптимальним варіантом є комбіноване використання пластику з обох джерел.

У втіленні технологій переробки виникають і перепони. Включення вторинних матеріалів у деталі салону автомобіля є складнішим кроком через суворі вимоги до викидів та

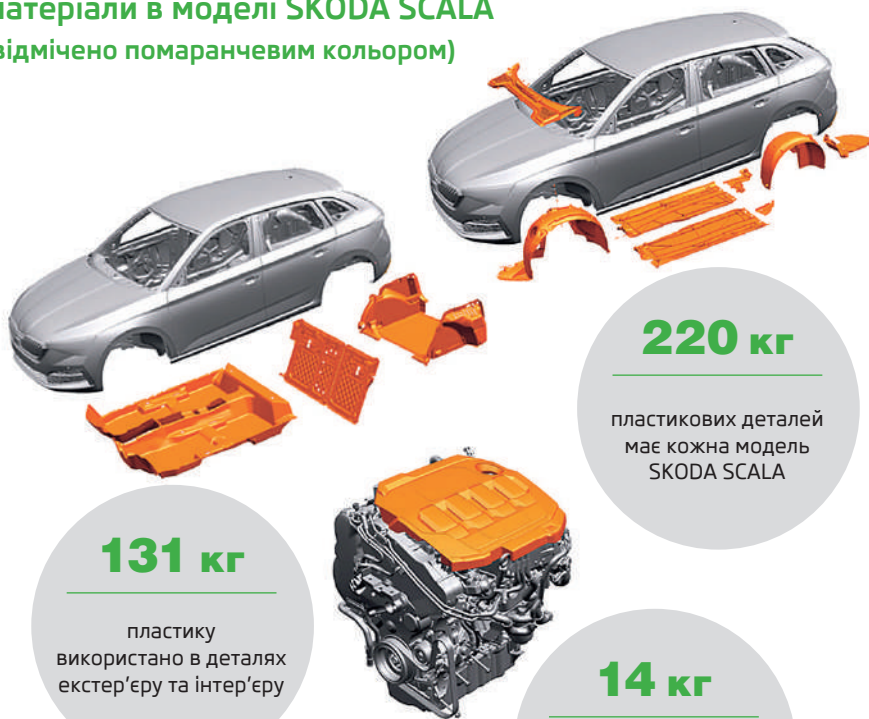


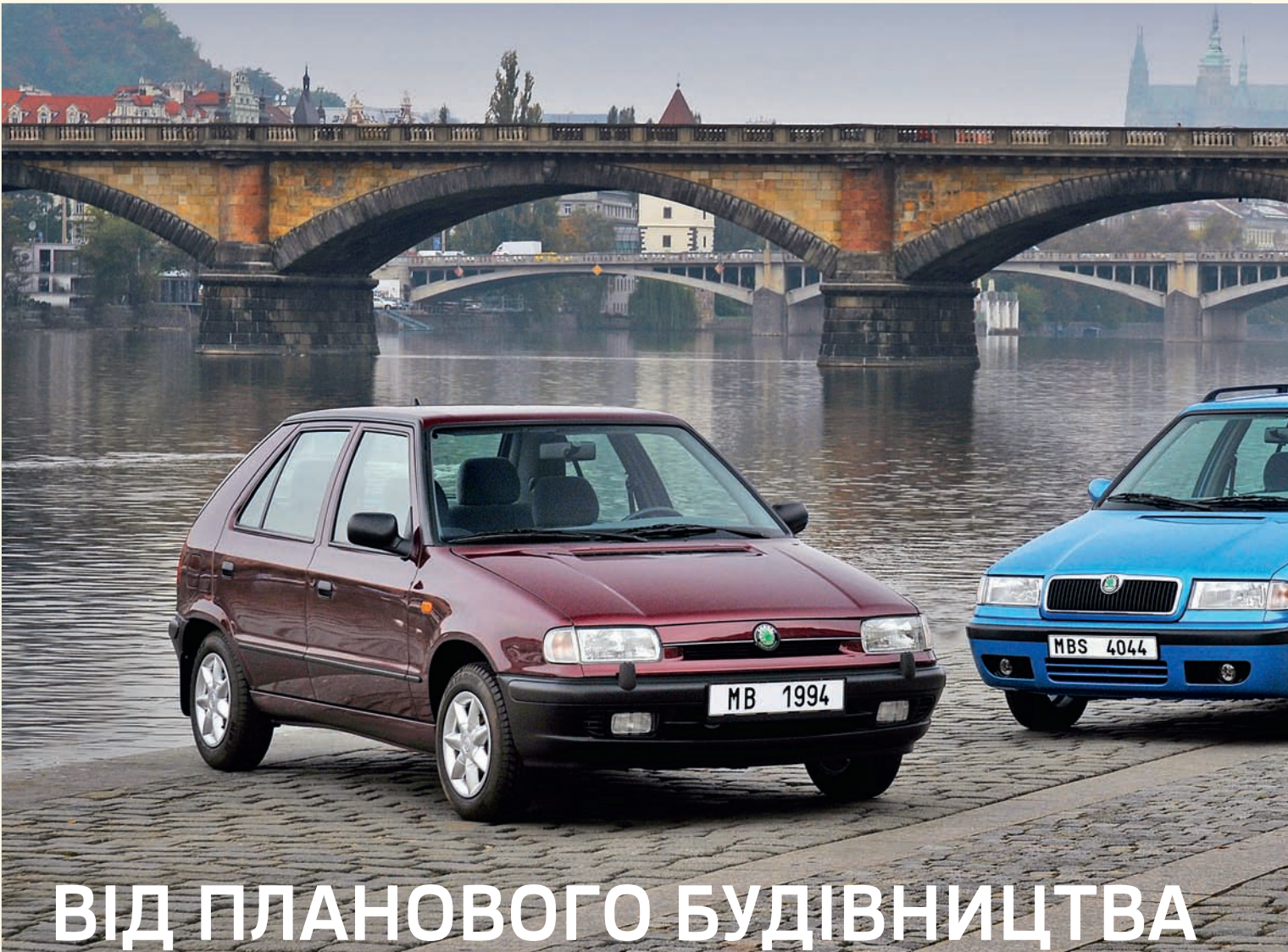
запаху. Технології переробки пластикових пляшок виявилися успішними у виробництві килимових покриттів та підлоги для багажників. Перероблений текстиль використовується для демпфування підлоги.

Зараз триває розробка методів переробки м'яких матеріалів. «У випадку з поліпропіленом використання вторинних матеріалів складніше, оскільки матеріали руйнуються під час їхньої подальшої обробки. Ми повинні або мати джерело достатньої якості, або застосовувати, наприклад, метод хімічної переробки», — говорить Кубінова, додаючи, що нові проблеми охоплюють розробку способів збільшення частки цих матеріалів у салоні автомобіля.

Тепер розглядаються й інші можливості використання відходів. Перспективними є волокна, отримані з невикористаних порцій кокосового горіха, льону, буряка або кавової гущі, які будуть служити наповнювачами. Все це відбувається з метою збереження природних ресурсів та використання відходів.

Де саме і в якій кількості використовуються перероблені матеріали в моделі SKODA SCALA (відмічено помаранчевим кольором)





ВІД ПЛАНОВОГО БУДІВНИЦТВА ДО СВІТЛОГО МАЙБУТНЬОГО

Середина 90-х років минулого століття відкрила нові горизонти для країн колишнього радянського табору. Завдяки близькості вільного світу дух підприємництва все глибше проникав у Східну Європу. Так було і в Чеській Республіці, яка, здобувши незалежність, почала активно розвивати цивілізований бізнес з використанням закордонних інвестицій.

Для компанії ŠKODA це полягало у всебічній співпраці з німецьким концерном Volkswagen, який зробив дуже багато, щоб вивести своїх нових партнерів на якісно новий рівень. Завдяки досвіду і напрацюванням колег з Volkswagen спеціалісти ŠKODA змогли в короткий час впровадити нові технології та суттєво підвищити якість продукції,



перший камінь у створення нового заводу з випуску перспективної новинки, що отримала внутрішній індекс «А4». Виробничий комплекс повного циклу складався зі штампувального, зварювального, фарбувального і складального цехів. Новий завод повинен був стати найсучаснішим підприємством концерну Volkswagen.

Тендер на архітектурні роботи виграло бюро Гюнтера Хенна з Мюнхена. В основі проєкту лежала концепція «модульної структури», головним елементом якої був головний конвеєр. Всі

необхідні для виробництва компоненти повинні надходити на конвеєр вже в зібраному вигляді. Система «точно в строк» передбачала, що деталі і вузли потраплять саме туди, де вони необхідні в цей час. Всі процеси чітко прописувалися і повинні були неухильно виконуватися для забезпечення безперебійної роботи головного конвеєра. «Модульна структура» передбачала також, що постачальники компонентів організовують поблизу свої складальні підрозділи, щоб мінімізувати час на логістику.

Поки будувався новий завод, компанія продовжувала випуск моделі FELICIA, що полюбилася покупцям.



^
Основу модельної гами складали хетчбек FELICIA та універсал FELICIA COMBI.

що випускається. Але це був лише початок. Наступним етапом стратегії розвитку була організація випуску абсолютно нової моделі, яка б відповідала потребам покупців у всьому світі. Нарешті в компанії ŠKODA могли реалізувати свої давні мрії.

Завод для А4

Для реалізації амбітних планів у лютому 1995 року був закладений

Наступним кроком у розвитку і розширенні виробництва автомобілів марки ŠKODA повинен був стати новий сучасний завод.

Наприклад, компанія VDO створила в безпосередній близькості від заводу своє виробництво приладових панелей і електронних компонентів. Аналогічним чином вчинила компанія Johnson Controls, яка побудувала в Млада-Болеславі свій завод із виробництва сидень.

Крім того, на зміну колишньому конвеєру на етапі складання прийшла нова технологія. Завдяки їй автомобілі рухаються по складальній лінії на спеціальних платформах. Це не тільки істотно полегшує роботу персоналу, але і дозволяє йому переміщатися разом з авто.

Також між конвеєрними лініями були організовані додаткові робочі зони, майданчики для компонентів і місця для відпочинку персоналу. Це дозволило не тільки оптимізувати процес виробництва, але і зробити більш комфортною роботу для співробітників.

Після складання кожен автомобіль відправлявся в тестовий центр, де проводилася перевірка кута розвалу-сходження, роботи гальм, регулювання світлотехніки та інші технологічні операції, необхідні для забезпечення повної працездатності машини. Далі автомобіль відправлявся на полігон, а потім повертався на завод, де в спеціальній «дощовій» камері проводилася перевірка машини на герметичність. І лише після всіх цих процедур новенька ŠKODA відправлялася на майданчик готової продукції.

Музей до сторіччя

Будівництво нового сучасного заводу стало символічним подарунком до 100-річчя компанії, заснованої у 1895 році двома Вацлавами — Лауріном і Клементом. Ще одним подарунком стало відкриття фірмового музею компанії в будівлі старої фабрики L & K, яка до Першої світової війни використовувалася для виробництва

стаціонарних моторів за ліцензією голландської фірми Vrons. На створення музею було потрібно два роки, а його урочисте відкриття відбулося 22 вересня 1995 року. Вже на наступний день за 8 годин роботи його відвідали близько 25 тисяч осіб! Спочатку експозиція налічувала 55 експонатів, включаючи один з примірників першого автомобіля — L & K VOITURETTE TYPE A. А ще 130 автомобілів були

розташовані у сховищі музею. До відкриття музею присвятили ще одну подію — презентацію повнокольорового 8-сторінкового журналу Škoda Mobil, який прийшов на зміну чорнобілій газеті Ventil, що видавалася 49 років.

Пікап та інші новинки

Поки будувався новий завод, компанія продовжувала випуск моделі



Подарунком до 100-річчя компанії стало відкриття фірмового музею. Крім виставкових площ він отримав велику реставраційну майстерню.



До появи нового заводу на підприємстві використовувався конвеєр традиційного підвісного типу.



За 4 роки в Квасинах було виготовлено 70 894 пікапи. Завод також випускав невеликими серіями комерційні версії FAVORIT, FORMAN

FELICIA, яка настільки полюбилася покупцям. Зокрема, з конвеєра почали сходити нові версії з атмосферним 1,6-літровим 75-сильним бензиновим мотором Volkswagen EA111. Двигун приходив у частково зібраному вигляді, в Млада-Болеславі він оснащувався ще 138 деталями. Він мав алюмінієву головку блоку циліндрів і колінвал на п'яти опорних підшипниках. Систему розподіленого уприскування пального поставляла італійська компанія Magneti Marelli.

На заводі у Квасинах 30 червня 1995 року завершилося виробництво ŠKODA PICK-UP. За повних 4 роки компанія виготовила 70 894 пікапи. Крім того, на цьому підприємстві

випускалися невеликими серіями моделі FAVORIT і FORMAN, а також різні комерційні версії: FORMAN VAN, FORMAN PLUS, FORMAN PLUS SANITA. Автомобілі з заводу у Квасинах відправлялися до покупців у Чехії та 12 інших країнах.

За період з 1991 по 1995 рік тут було зведено і запущено в експлуатацію фарбувальний цех і складальну лінію, а також ряд інших важливих об'єктів, необхідних для збільшення виробничих потужностей і підвищення якості продукції, що виробляється.

На автошоу у Франкфурті дебютував прототип нового пікапа FELICIA FUN. Автомобіль отримав простору вантажну платформу і міг перевозити

до 605 кг вантажів завдяки посиленому задньому мосту. На виставці також дебютувала версія FELICIA з 1,9-літровим 64-сильним мотором, який доповнив бензинові версії об'ємом 1,3 л (54 к.с. і 68 к.с.) і 1,6 л (75 к.с.). Варто відзначити, що всі автомобілі, представлені на Франкфуртському автосалоні, були виготовлені на заводі компанії у Врхлабі. У 1995 році для виставок у 28 країнах світу на цьому підприємстві було виготовлено 170 автомобілів. Всього ж у 1995 році цей завод виготовив близько 32 тисяч авто.

«Жарти в сторону про ŠKODA» — так була затитулована стаття, яка вийшла у британському таблоїді Daily Star 17 жовтня 1995 року. У ній ішлося про нову модель FELICIA COMBI. Опису новинки передували детальні коментарі про глобальні зміни, що відбулися з компанією у Млада-Болеславі за кілька останніх років.

Варто зазначити, що величезний вплив на розвиток компанії створив концерн Volkswagen, який до 1995 року

ПРОТОТИП НОВОГО
ПІКАПА FELICIA FUN
дебютував на автошоу
у Франкфурті. >



довів свою частку у ŠKODA до 70%. Завдяки приходу німецьких інвесторів на підприємство в Чехії та Словаччині відкрили свої філії 40 компаній-підрядників і постачальників компонентів. Фінансовий рік компанія ŠKODA закінчила з доходами у 44,8 млрд крон, що було на 13 млрд більше, ніж роком раніше. На заводах компанії було виготовлено 208 279 автомобілів, що також на 20% перевищувало торішні показники. У компанії працювали 17 тисяч осіб, ще 125 тисяч працювали у субпідрядників.

Крім цього, ŠKODA стала найбільшою в Чехії компанією-експортером

з показником в 5%. Автомобілі марки відправлялися до покупців у різні країни світу. У польському місті Познань у березні 1995 року була організована збірка з машинокомплектів хетчбеків FELICIA. До кінця року було зібрано 7857 авто. Також 5267 FELICIA у вигляді машинокомплектів вирушили до покупців у Китаї, де компанія ŠKODA стала найбільшим експортером автомобілів і зайняла 17% місцевого ринку. Хороших успіхів домоглася компанія на найбільшому ринку Європи — в Німеччині. За автомобілі ŠKODA свої заощадження віддали 18 922 німецькі покупці. Це більш ніж

на 2800 авто перевищило показник 1994 року.

Ім'я Laurin & Klement

У 90-ті роки на тлі процесів, що відбувалися в країні після Оксамитової революції, підприємливі ділки вирішили заробити на історичну спадщину і привласнити собі права на торговельну марку Laurin & Klement. Як не дивно це звучить, але псевдоспадкоємці навіть намагалися через суд заборонити компанії ŠKODA використовувати Laurin & Klement для своїх автомобілів. На щастя, здоровий глузд і команда кваліфікованих адво-

ХЕТЧБЕК FELICIA був виготовлений
накладом 202 736 примірників. ✓





FELICIA VANPLUS випускався на заводі в Квасинах.



катів перемогли, а в Бюлетені 10/1995 Чеського індустріального патентного відомства всі права на торговельну марку у всіх її видах і проявах належать виключно компанії ŠKODA.

Перший ювілей

З моменту заснування спільного підприємства пройшло 5 років. Прийшов час святкувати маленький ювілей і підбивати підсумки діяльності. За цей час компанія ŠKODA домоглася відмінних результатів. З конвеєра зійшов мільйонний автомобіль. Ним став універсал ŠKODA FELICIA COMBI GLX, який передали в правозахисний фонд Charter 77 Foundation. Всього після приходу німецького інвестора компанія виробила 414 066 автомобілів FAVORIT, 221 342 універсали FORMAN, 70 894 примірника моделі PICK-UP (на базі FAVORIT). Крім того, було випущено 202 736 FELICIA, 79 607 FELICIA COMBI, 11 262 пікапи на базі FELICIA, 72 фургони FELICIA VANPLUS і 21 пікап під брендом VW.

Крім стрімкого зростання виробництва важливим досягненням стало істотне підвищення якості виробленої продукції. Наприклад, за підсумками незалежного дослідження якості та купівельної задоволеності продукція заводу у Врхлабі посіла перше місце серед усіх підприємств Volkswagen Group.



У 1998 році у процесі рестайлінгу отримала нову зовнішність.

Ще одним досягненням компанії стала кооперація з іншими підприємствами концерну. Зокрема, в 1996 році був організований випуск гільз циліндрів для двигунів Volkswagen об'ємом 1 л і 1,6-літрового двигуна Audi. До кінця року щомісячний обсяг виробництва склав 175 тисяч гільз, а в 1997 році щомісяця виробляли 225 тисяч гільз. Крім того, асортимент поповнили гільзи для 1,4-літрового мотора VW. Крім того, до 1999 року обсяг виробництва нових алюмінієвих блоків циліндрів на заводі в Млада-Болеславі виріс

до 2000 на день. Для порівняння: в 1977 році проводилися 700 блоків.

Одним з елементів підвищення якості є краш-тести. Компанія ŠKODA не тільки регулярно проводила випробування своїх автомобілів, але і вдосконалювала технологію їх проведення. Наприклад, на відміну від прийнятих нормативів Єврокомісії компанія проводила краш-тести на швидкості не 50, а 80 км/год. При цьому результати повною мірою відповідали необхідним нормам. Тільки за рік в краш-тестах закінчили своє існування 30 новеньких ŠKODA.



ЗАХИСТ ШІЙ
Система додаткової підтримки голови та ший пілота.



ШОЛОМ
кожного пілота — індивідуальна річ. Команда отримує шоломи в базовому дизайні, а художники додають їм особистих рис.



КОМБІНЕЗОН
Яна Колецькі шиють на замовлення в стилі його автомобіля.

ВЗУТТЯ також виготовляється на замовлення кожного драйвера згідно з його звичками.



РУКАВИЦІ
однакові для всіх пілотів команди. Різняться вони тільки розміром.

Ручний вогнегасник

розташований під переднім сидінням штурмана й призначений для боротьби з локальними джерелами вогню.



Автоматична протипожежна система

система спрацює в разі потреби та дає екіпажу необхідний час для виходу з машини.



Інструменти

Екіпаж має необхідний набір інструментів та запчастин, аби подолати невеликі технічні проблеми самотужки.

БЕЗПЕКА НОМЕР 1:

ЩО Є ГАРАНТОМ ЗАХИСТУ ЕКІПАЖУ FABIA RALLY2 EVO?



Скільки метрів труби використовується для повноцінного каркаса ралійного автомобіля? Чим користуються пілоти під час перегонів? Чи безпечна ралійна машина? Чи витримують комбінезони пілотів високі температури? Хто відповідає за непередбачувану поведінку ŠKODA FABIA Rally2 evo? Подивімося.



Каркас

Посилює жорсткість кузова та підвищує шанси екіпажу уникнути травм навіть у серйозних аваріях на великих швидкостях.

Запаска

За правилами їх може бути дві в одному автомобілі. Запасне колесо обов'язкове!



Домкрат

Швидкий та ефективний гідравлічний пристрій швидко піднімає автомобіль для заміни колеса.



ОПТИМАЛЬНА ПОЗИЦІЯ СІДІННЯ

Кожен водій має відчувати машину та її поведінку, що називається, п'ятою точкою, а ралійні пілоти й погонів. Сидіння в машині класу Rally2 підпадають під омологацию та суворий контроль FIA. Початкова форма мушлі потім заливається спеціальною піною, аби остаточно підігнати сидіння під тіло кожного водія.

Відстань сидіння до педального вузла та керма, а також висоту посадки налаштовують індивідуально. Так, високий Ян Копецькі сидить максимально низько, відсунувши педалі та кермо в максимально віддалену позицію.



ФІНАЛЬНИЙ РОЗБІР ПОЛЬОТІВ

Ралійні автомобілі класу Rally2 не передають технічні дані в реальному часі в парк сервісу, як це водиться у Формулі-1. Всі дані під час змагань записуються на USB, який аналізується інженерами, як тільки машина потрапляє в парк сервісу. Всі датчики та складові цієї системи суворо регламентовані. ŠKODA Motorsport може проаналізувати не тільки базові показники (швидкість, гальмування, використання крутного моменту на різних передачах), а також й індивідуальні особливості кожного пілота, як і коли він використовує всі системи.

Без безпеки немає автоспорту, і вся спортивна машина будується навколо цього. Не можна звести до нуля ризик аварій, але можна значно знизити ризик серйозних травм.

У клітці

Перший фактор безпеки в ралі — це каркас. Його структура суворо регламентована вимогами FIA: від товщини та матеріалу труб до самої схеми каркасу.

Важливо, аби каркас був якомога ближчим до пілотів і водночас дозволяв екіпажу в разі аварії вийти через бокові двері. Каркас важить близько

52 кілограмів, а на його конструкцію йде понад 34 метри спеціальної сталі. Мінімальна товщина стінок труб, їхні можливості деформації та ліміти критичних навантажень ретельно розраховуються в комп'ютерних симуляціях і фіксуються в регламентних документах. Після кожної аварії каркас ретельно обстежується: навіть найменше пошкодження стає «квитком на вихід» зі змагань для екіпажу. Замінити каркас у сервісному парку неможливо.

У двері спортивної FABIA заливають спеціальну піну, що також дозволяє поглинути енергію удару в разі аварії.

Ще одним важливим елементом безпеки, що буквально пов'язаний із каркасом, є паски безпеки. Ралійні ремені мають шість точок кріплення, та їхня частина, що проходить через плечі екіпажу, кріпиться на задніх трубах каркасу, приблизно в силових точках задніх амортизаторів.

Позиція, кут, товщина, матеріал, з якого вироблено ремені безпеки, також регламентуються FIA. Саме тому на кожному передстартовому технічному огляді комісар ретельно перевіряє, чи немає навіть мінімальних ушкоджень на ременях і чи не перевищили вони свого п'ятирічного терміну служби.

ШТУЧНИЙ ЗВУК ЕЛЕКТРОМОБІЛІВ ДЛЯ ЗАХИСТУ ПІШОХОДІВ

Пішоходи дуже часто не чують електромобілі, через те що вони працюють майже беззвучно. Аби попередити пішоходів про наближення такого авто, інженери створюють спеціальні бортові генератори шуму.



Електромобілі та гібриди дуже тихі, коли рухаються на низькій швидкості. Це допомагає зменшити рівень шуму в місті, але, з іншого боку, становить небезпеку для пішоходів, які можуть не чути транспортний засіб. Ось чому ці машини видають попереджувальний звук.

Першими автомобілями ŠKODA, які отримали нову звукову систему, відому як E-noise, є гібридні версії ŠKODA SUPERB IV та ŠKODA OCTAVIA IV. Звук, який генерує система, нагадує двигун внутрішнього згоряння з низькими частотами, які підвищуються у міру прискорення автомобіля. Окрім цього, звук ущухає, коли автомобіль знижує швидкість, тому пішоходи можуть не

тільки оцінити швидкість руху автомобіля, але й зрозуміти, уповільнюється він чи прискорюється.

Знайти баланс

Завдання полягало в тому, щоб розробити спосіб установлення аудіо-пристрою, який, по суті, є невеликим динаміком повного діапазону у водонепроникному корпусі, в моторному відсіку автомобіля. «Законодавство вимагає, щоб звук проєктувався вперед, на пішоходів, тому варіантів позиціонування не так багато», — пояснює Павло Орендаш, головний інженер проєкту. «Пішоходи візуально сприймають лише частину дорожньої ситуації й використовують слух, щоб

Динамік розташований біля переднього колеса.

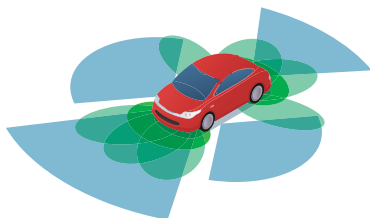


знати, що навколо них», — додає він, пояснюючи, чому звук, призначений для пішоходів, має йти з передньої



Законодавчі вимоги, з одного боку, не дозволяють робити автомобілі надто гучними, а з іншого — встановлюють мінімально необхідний рівень шуму, який повинен генерувати транспортний засіб. Завдання інженерів — укластись у ці нормативи.

Генерування звуку для електромобілів та гібридів є важливою складовою заходів з безпеки пішоходів.



частини авто. Саме тому інженери знайшли місце біля правого переднього колеса. Корпус гучномовця має внутрішній об'єм трохи більше 1 літра.

Законодавство пред'являє ряд вимог до таких систем. Автомобіль повинен бути тихим, і в той же час його має бути чути. «Наша мета — запропонувати клієнтам найтихіший можливий автомобіль. Тому фахівці з автомобільної акустики ŠKODA гарно попрацювали над гучністю і тембром», — говорить Орендаш.

За правилами ЄС повністю електричні машини та гібриди повинні



видавати попереджувальний звук за швидкості до 20 км/год. Рішення ŠKODA полягає в тому, що шум стає гучнішим до швидкості 25 км/год, а потім поступово вщухає, поки машина не досягне швидкості близько 30 км/год, коли звук природно замінюється іншим шумом, який створюється автомобілем у русі.

Звук та закон

Параметри попереджувального звукового сигналу досить суворо регламентуються законодавством ЄС, але інженери все ж мають деякий простір для імітації роботи різноманітних дви-

гунів. Загальний рівень генерованого шуму має бути не менше 56 децибелів. «Гібриди, що підзаряджаються, отримують звук, який імітує двигун внутрішнього згорання», — каже Орендаш, пояснюючи вибір, що був зроблений для гібридів ŠKODA.

Наприклад, спортивна OCTAVIA RS iV матиме такий же звуковий характер, як і стандартні моделі OCTAVIA iV та SUPERB iV. «Однак, враховуючи особливості дизайну моделі, спортивний характер звуку має сенс лише під час динамічного водіння на високих швидкостях», — вважає Орендаш.

ТОРРЕС- ДЕЛЬ- ПАЙНЕ

Це край нескінченних просторів, де стихія демонструє всю свою силу і міць. Унікальне місце, у якому можна зустріти всі пори року майже одночасно.



Торрес-дель-Пайне веде свою історію з 1959 року, коли було засновано Національний парк «Озеро Грей». Своє сучасне ім'я він отримав трохи пізніше, а в 1978-му був оголошений ЮНЕСКО біосферним заповідником. У 2013-му, після чотиримісячного конкурсу, в якому люди вибирали один туристичний напрямок серед 330 різних місць у більш ніж 50 країнах, TripAdvisor кваліфікував парк як восьме чудо світу. Площа його, тільки уявіть, становить 227 тисяч гектарів. А ще Торрес-дель-Пайне потрапив до п'ятірки найкрасивіших у світі місць у категорії «Гори і долини» за версією National Geographic. Отже, не поїхати сюди, опинившись в Ель-Калафате, ми не могли.

У високий сезон (із жовтня по квітень) вхідний квиток коштує 21 000 чилійських песо для дорослого (31 долар США) і 6000 песо для дитини. Оплата тільки готівкою. Обміняти валюту можна в будівлі кафе на кордоні: аргентинські песо, долари, євро (найвигідніше — долари). Під час проходження кордону будьте уважні: в Чилі не можна ввозити необроблені фрукти та овочі, насіння, зерно, продукти тваринного походження. Перевіряють ретельно, заборонене забирають і викидають.

Чотири сезони

Однією з головних визначних пам'яток заповідної зони є вершини Вежі Пайне (три голкоподібні «вежі» висотою до 2850 метрів, розташовані на північному сході масиву Пайне, є головними символами парку) і Рогу Пайне, які можна спостерігати з більшості оглядових майданчиків. Знамениті гори часто оповиті хмарами, і така обстановка може тривати кілька днів. Тому обов'язково дивіться заздалегідь прогноз погоди і, що найкраще, приїжджайте в парк на тривалий час, щоб точно побачити всю красу. Погода тут завжди непередбачувана,



Гуанако живуть у Перу, Чилі та Аргентині.
Людей не бояться, але впритул до них краще не підходити.



ДЕ ЖИТИ & ДЕ ПОЇСТИ




ДЕ ЖИТИ: на території Торрес-дель-Пайне є хостели і готелі. Ціни кусаються: двомісний номер коштує від 70 доларів з людини за ніч (зі сніданком), спальне місце в загальному номері — від 60 доларів з людини за ніч (без сніданку). При цьому варіантів усього кілька, так що забронювати житло краще заздалегідь. Також є невеликі «табори» і кемпінг-зони, повну інформацію про них можна знайти на офіційному сайті національного парку (і через нього ж зробити броню). Намети і спальні мішки можна взяти напрокат, але їх теж потрібно резервувати наперед.

ДЕ ПОЇСТИ: якщо ви зголодніли до кордону із Чилі, доведеться зробити невеликий гак, з'їхавши з Ruta 40 на Ruta 5. Вам зустрінеться ресторан і готель La Esperanza (приблизно 150 км від Ель-Калафате). Далі магазин і кафе будуть уже тільки на кордоні. Втім, якщо нікуди не звертати з Ruta 40, це 200 км від міста. На території парку також є кілька кафе.

Глибокий синій колір озера Сарм'єнто захоплює і заворожує.

ВАРТІСТЬ ПОДОРОЖІ, грн.*

	Квиток на літак Київ — Буенос-Айрес — Ель-Калафате — Буенос-Айрес — Київ, ціна від	30 000
	Готель, 1 доба, ціна від	1500
	Харчування, на 1 людину, ціна від	620
	Загалом на одну людину за 5 днів без суми на оренду авто чи екскурсії	40 600

* Ціни вказані на 17.07.2020 та можуть бути змінені.



Каскади Пайне на однойменній річці.
Довжина річки Пайне становить приблизно 30 км, вона з'єднує п'ять озер.



всі чотири сезони можна випробувати на собі за одну добу! Але навіть у ясний день обов'язково візьміть із собою одяг для будь-якої погоди, щоб захиститися від сильних поривів вітру, дощу і навіть снігу. Міцно тримайте кепки, шапки й окуляри, щоб вони не злетіли.

Торрес-дель-Пайне зустрів нас сонцем, божевільними фарбами і, зрозуміло, сильним вітром. Куди не кинь оком, вид — як з листівки. Емоції били через край! Щоб перейнятися чарівністю унікальної незайманої природи, найкраще зробити трекінг територією парку. Тут спеціально прокладена велика мережа піших туристичних стежок (автомобіль на час прогулянки можна залишити на парковці), зручні під'їзди до озер, велика кількість оглядових майданчиків з інформаційними табличками.

З рюкзаком

Крім безлічі одноденних маршрутів є два багатоденних. W-трек не вимагає особливої фізичної підготовки

Тут майже завжди сильний вітер та приголомшливі красиви.



Дороги в Національному парку Торрес-дель-Пайне переважно гравійні. У принципі тут проїде і седан, але краще вибрати вищу машину — на заповненому пасажирами і речами автомобілі є велика ймовірність пошкодити днище на серпантинах.



На орендованому в Аргентині автомобілі можна поїхати до Чилі, Бразилії й Уругваю (а до Парагваю і Болівії — не можна). Для перетину кордону потрібно заздалегідь написати у прокатну компанію, попередивши про свої плани, щоб там підготували необхідні документи.

Краса природи тут просто неймовірна. Милуватися краєвидами можна годинами.

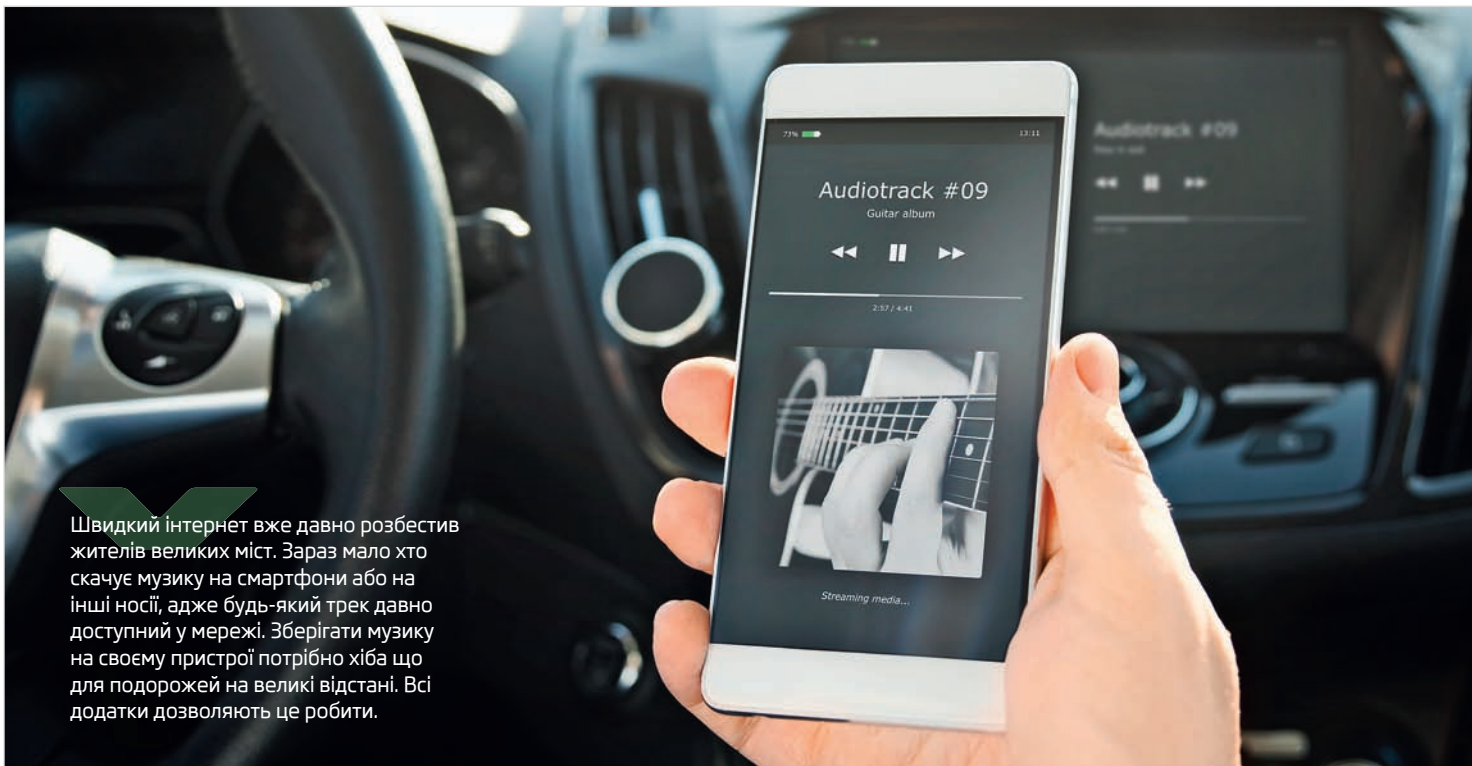
або подібного досвіду, він забере від чотирьох до шести днів. Інфраструктура парку дозволяє мандрівникам приймати душ і ночувати в стаціонарних «таборах». Рекомендується проходити близько восьми годин на день. О-трек — більш складний і довгий 8-денний маршрут (93 кілометри), який включає в себе W-трек. Тут не завжди буде можливість зупинитися під дахом — кілька ночей доведеться провести в наметах. Для проходження О-треку потрібна певна фізична підготовка, іноді доведеться дертися по всипаних камінням схилах, відчувати невеликі перепади висот (до 800 метрів). Усі стежки чітко позначені, тому переходи цілком можливо зробити самостійно, не вдаючись до послуг гіда. Але не

забудьте, що проживання (у тому числі в кемпінг-зонах), оренду наметів і т. ін. потрібно бронювати завчасно.

Велич дивовижного парку важко передати словами. Це місце, де обов'язково потрібно побувати, зарядитися енергією, відчутти захват від творінь природи, що захоплюють дух, і на власні очі переконатися, чому Торрес-дель-Пайне лідирує в списку найбільш мальовничих куточків на землі.

Це місце зовсім не випадково розташоване з іншого боку нашої планети. Воно здатне перевернути уявлення про силу та могутність природи, про сили стихії, про роль людини у цьому світі.

  Світлана Парфенова



Швидкий інтернет вже давно розбестив жителів великих міст. Зараз мало хто скачує музику на смартфони або на інші носії, адже будь-який трек давно доступний у мережі. Зберігати музику на своєму пристрої потрібно хіба що для подорожей на великі відстані. Всі додатки дозволяють це робити.

НАЙКРАЩІ МУЗИЧНІ ДОДАТКИ ДЛЯ АВТО



Один з найстаріших додатків, який працює з 2006 року, але у нашому регіоні він став доступним зовсім недавно. Головна фішка — унікальний алгоритм рекомендацій. Для тих, хто не любить самостійно створювати плейлісти, це справжня знахідка. Щоправда, безкоштовна та вимагає реєстрації.



Яскравий помаранчевий дизайн, величезна кількість сучасної альтернативної музики, реміксів та римейків — вагомі переваги цього застосунку. А ще він цілком безкоштовний і не містить реклами. Але любителів популярної музики він може розчарувати, адже багатьох пісень у ньому немає взагалі.



Мабуть, найзручніший сервіс. Перший місяць повноцінного використання безкоштовний, а далі — за гроші. Але він того вартий. Певно, найбільша у світі фонотека, непоганий механізм рекомендацій, синхронізація з іншими пристроями, знижки при підписці на декілька акаунтів та інші зручності.



Цей додаток підійде тим, хто не любить витратити час на пошуки, налаштування та інші подібні дії. Здається, що розробники з Apple давно знають, яку музику та в якому порядку слухає кожен з клієнтів. Іноді навіть здається, що iPhone має сенсор, який сканує настрої хазяїна. До речі, Apple Music працює і на гаджетах з Android.



Один з найстаріших музичних сервісів. Дуже схоже, що він має багато спільного з YouTube Music. Як мінімум фонотека у них ідентична. Комусь дизайн та алгоритм роботи цього додатку може здатись зручним, незважаючи на деяку консервативність. У будь-якому разі спробувати варто.

**ŠKODA OCTAVIA.
ВОНА ЯК ТИ: ЗМІНИЛАСЬ,
АЛЕ ЗАЛИШИЛАСЬ СОБОЮ.**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



SKODA-AUTO.UA

«Гаряча» інформаційна лінія:*

0 800 500 023

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України
ТОВ «Єврокар» — офіційний дистриб'ютор автомобілів марки ŠKODA в Україні.

**ŠKODA KAMIQ.
ЖОДНИХ КОМПРОМІСІВ.
ВИКЛЮЧНО ІДЕАЛЬНЕ
ПОЄДНАННЯ.**



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



SKODA-AUTO.UA

«Гаряча» інформаційна лінія*

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України
ТОВ «Єврокар» — офіційний дистриб'ютор автомобілів марки ŠKODA в Україні.

0 800 500 023