



ŠKODA Style

№4 (57) 2021



Новинка

ŠKODA KAROQ:
що змінилось після
першого рестайлінгу

Виробництво

Штучний інтелект прийшов
на допомогу виробничим
процесам

Технології

Як влаштовані та як
працюють амортизатори
у сучасних ŠKODA

Історія

З чим ŠKODA увійшла
до нового тисячоліття
та що з цього вийшло

ŠKODA KAMIQ КОЛИ ВИ ЗНАЄТЕ, ЩО ПІДХОДИТЬ ВАМ



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

Коефіцієнт задоволення

Технічна еволюція не може відбуватись сама собою. Поки ми спостерігали зменшення робочих об'ємів двигунів, народження та розвиток альтернативних джерел енергії, мікси класів та форм, за лаштунками цих видимих трендів автомобілебудування відбувалась менш помітна споживацька революція. Клієнт, власник, водій змінився разом зі швидкоплинним світом технологій.

І ось вже провідні творці машин беруть до уваги чільну вимогу: автомобіль має не тільки відповідати звичкам та потребам водія, але й поділяти його цінності. Впливати на якість життя та рівень щастя, на баланс між буденністю й релаксом, напругою і комфортним ритмом.

У цій призмі інтелектуально-го та технологічного підходу до

автомобіля стратегія розвитку ŠKODA кришталево прозора.

Весь сучасний модельний ряд чеської марки транлює емоційний код бренду, що здатний відчувати, розуміти та звучати в унісон.

Кожне оновлення, комунікативна функція, кожна додаткова опція нових ŠKODA націлені на те, аби підіймати планку емоційного інтелекту. Про це розкажуть творці нового покоління міського сіті-кару ŠKODA FABIA, про це свідчить сучасна історія бізнес-седана з сімейними цінностями ŠKODA SUPERB, про це знають мільйони водіїв ŠKODA OCTAVIA, що святкує черговий ювілей.

Стратегія не існує без мети. Найрозумніші інновації не мають сенсу без людського підходу. А історія викарбовується вдячними клієнтами — перевірте і ви.

«Шкода Стайл»
№4 (57), 14.12.21

Засновник:
ТОВ «Сврокар», 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:
Зоя Українська

Редакційна рада:
Марина Яковлева
Олена Кубишина
Олеся Мартиненко
Дмитро Гайовий

Головний редактор:
Євген Гудушан

Дизайн та верстка:
Тамара Алексеичук
Аліна Михайлова-Зінченко
Людмила Шокотько

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

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 й ліцензії, за отримання прав і всіх необхідних дозволів для публікації. Рекламодавець передає редакції рекламні матеріали та 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 інформгентств 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 «Сврокар» і охороняються законом. Передрук чи інше використання без письмового дозволу редакції неприпустимі й тягнуть за собою відповідальність, передбачену законодавством.



- 6 НОВИНИ**
Сім цікавих фактів з життя ŠKODA у світі
- 8 ОНОВЛЕНИЙ ŠKODA KAROQ**
Представлено офіційно
- 12 ŠKODA SUPERB**
Флагман святкує ювілей
- 16 ТЕСТ-ДРАЙВ**
ŠKODA KAROQ випробування порівнянням
- 22 ŠKODA KODIAQ**
Використали як посадковий майданчик
- 24 НОВА ŠKODA FABIA**
Що про неї кажуть творці
- 28 ВІДДАЛЕНИЙ ДОСТУП**
Як керувати автомобілем за допомогою смартфона
- 30 ЛАБОРАТОРІЯ ШТУЧНОГО ІНТЕЛЕКТУ**
Як розробляються та використовуються технології штучного інтелекту
- 32 25 РОКІВ ŠKODA OCTAVIA**
Історія успіху найпопулярнішої моделі бренду





22



40

34 АМОРТИЗАТОРИ

Як влаштовані сучасні системи амортизації та у чому полягає їхня функція

36 ІСТОРІЯ

Як ŠKODA зустріла нове тисячоліття

40 СПОРТ

Легенди автоспорту на крижаному озері

42 ПОРАДИ

Безпечні способи перевезення багажу

44 ПОДОРОЖ

За снігом – до Норвегії

50 ДОЗВІЛЛЯ

Зимова мандрівка:
як зігрітись в автомобілі

8



7

ФАКТІВ
ІЗ ЖИТТЯ
ŠKODA В УКРАЇНІ
ТА СВІТІ

Приваблива ŠKODA FABIA

1 / Best Design Innovation 2021 — з таким титулом закінчує цей рік ŠKODA FABIA. Вона отримала почесне звання за оцінками читачів одного з найвідоміших автомобільних видань світу. Німецький журнал Auto motor und sport щорічно проводить власний рейтинг, у якому беруть участь понад 14 000 читачів. Престижність конкурсу полягає в суворому підході до вибору кандидатів. На думку німецьких водіїв, ŠKODA FABIA четвертого покоління може з гордістю носити титул найпривабливішого автомобіля компактного класу



завдяки своєму стильному дизайну, що став візитною картою моделі. Атлетичні пропорції, скульптурні лінії кузова, виразні задні вогні з діодними лампами — це тільки головні сильні риси переможниці, що їх відзначили читачі журналу. До важливих переваг увійшов також просторий салон та інноваційний інтер'єр.



Один автомобіль, одне дерево!

2 / У 2007 році ŠKODA AUTO започаткувала програму висадки дерев із продажів нових автомобілів. Кожне нове авто, яке відправлено клієнтам у Чеській Республіці, перетворюється на посаджене силами компанії дерево. На сьогодні кількість нових дерев навколо Млада-Болеслава сягнула рекордного мільйона — це 227 гектарів лісу, що дорівнює площі приблизно 374 футбольних стадіонів. Так соціальна та екологічна відповідальність чеського виробника поєднується з програмою розвитку етичного виробництва Green Future.

Наші профі завжди в топі



3 / У ювілейному 10-му конкурсі професійної майстерності ŠKODA Challenge українці посіли перше місце в номінації «Найкраща команда» й третє — у номінації «Електрик-діагност». Мотиваційні професійні змагання для спеціалістів дилерських центрів і сервісних станцій — традиція ŠKODA в усіх країнах, де діють офіційні автосалони бренду. Міжнародні зустрічі дають змогу майстрам продажів і сервісного обслугову-

вання проявити свої таланти, підсумувати здобутий досвід та поділитись ним із колегами. Спочатку найкращі спеціалісти автосправи проходять кілька турів відборів: онлайн-тестування, за результатами якого найсильніші можуть випробувати себе на національному рівні. Міжнародний фінал ŠKODA Challenge відбувся цього року в онлайн-форматі. 99 учасників із 17 країн зустрілися у віртуальному світі, який було створено спеціально для цієї події.

Новий седан ŠKODA назвуть SLAVIA

4 / У родині ŠKODA AUTO поповнення — спеціально для ринку Індії було розроблено модель середньорозмірного седана. У реалізації цього проєкту було враховано традиції та смаки місцевих водіїв, які із задоволенням віддають перевагу такому типу кузова. OCTAVIA та SUPERB зустріли на ринку Індії надзвичайно тепло. Обидві моделі показали переконливі фінансові результати продажів та проклали шлях третьому



автомобілю родини ŠKODA. Ім'я SLAVIA відсилає нас в історичну подорож, адже так називалася модель велосипеду, яку розробили Вацлав Лаурін та Вацлав Клемент у 1895 році.



Учнівська ŠKODA номер 8

5 / Молодіжна академія ŠKODA розробила черговий проєкт.

З початку роботи цієї освітньої програми для молоді у 2014 році було створено вже 7 прототипів — з різними типами кузова, з різним цільовим призначенням. Тож цьогорічний проєкт став 8-м на креативному шляху всієї учнівської команди. Головною пере-

вагою академії є тісна співпраця молоді зі справжніми технічними спеціалістами ŠKODA, тож усі їхні роботи базуються на реальних виробничих процесах, вимогах до безпеки використаних матеріалів і конструкцій. У такий спосіб майбутні професіонали набувають практичних навичок, що стануть їм у пригоді в майбутній кар'єрі в команді ŠKODA AUTO.

ŠKODA SPIDER, легенда треку

6 / У музеї марки представлені два легендарні прототипи 70-х років минулого століття: ŠKODA SPIDER B5 та SPIDER II.

Вони й до сьогодні є шедеврами інженерної майстерності та прикладом технічної геніальності в кільцевих перерегонах. Вони були побудовані на базі ŠKODA 110 L, але 150-сильний двигун був запозичений із моделі ŠKODA 720. Лише одному з цих прототипів судилося піти у виробництво — SPIDER B5.



ŠKODA AUTO працює над біооздобленням салону

7 / Технічно-дослідницький відділ ŠKODA AUTO в співробітництві з чеськими науковцями працює над патентом принципово нового матеріалу для оздоблення інтер'єрів. Йдеться

про жмихи цукрових буряків, з яких згодом буде виготовлений схожий на сучасні синтетичні вироби матеріал, який інженери зможуть використовувати у внутрішньому оздобленні салонів нових чеських автомобілів.

Сьогодні дизайнери та техніки вже готові запропонувати кілька біоматеріалів для внутрішнього декору дверей та центральної консолі. У майбутньому науковці хочуть також переробляти рисову соломку та кокосові волокна.

ŠKODA ОФІЦІЙНО ПРЕДСТАВИЛА ОНОВЛЕНИЙ KAROQ

Через чотири роки після виходу на ринок ŠKODA KAROQ отримав перше оновлення. Зміни торкнулися дизайну, оптики, деталей інтер'єру та колісних дисків. Модель представлена в новому для неї кольорі Phoenix Orange.



Дизайн оновленого ŠKODA KAROQ містить відомі риси останніх моделей ŠKODA: динамічні, різко окреслені лінії, широку шестикутну решітку радіатора, а також вужчі фари головного світла і задні ліхтарі. Оновлений рельєфний бампер пофарбований у колір кузова, а широкий повітрязабірник виконаний у вигляді кристалічної решітки.

Значно тонші фари доходять до решітки радіатора. Оновлені денні ходові вогні, які розділені на дві частини, ще більше підкреслюють динамічний вигляд автомобіля.

Як топові фари для цієї моделі ŠKODA вперше пропонує повністю світлодіодну матричну технологію. Тут два світлодіодні модулі розташовані

один над одним. Вони забезпечують ближнє і дальнє світло та створюють чітку групу із чотирьох джерел світла, особливо в режимі водіння у темряві. Навіть у стандартній комплектації модель оснащується LED-оптикою та окремими протитуманними ліхтарями.

Модель представлена з аеродинамічними легкосплавними дисками та подовженим заднім спойлером, що створюють нові візуальні акценти та знижують викиди CO₂. У комплексі з аеродинамічними елементами бампера та оптимізованим захистом днища це дозволяє знизити коефіцієнт аеродинамічного опору автомобіля більш ніж на 9% — до 0,30. Таким чином, за цим параметром KAROQ входить до числа лідерів у своєму сегменті.

Оновлений рельєфний бампер пофарбовано в колір кузова, а широкий повітрязабірник виконаний у вигляді кристалічної решітки





Нові декоративні елементи салону

Для KAROQ тепер доступна оббивка сидінь з екологічно чистих матеріалів та спеціальне оздоблення карт дверей мікрозамшею в кольорі Мосса Brown.

М'яка декоративна накладка на дверях поєднується з розширеним світлодіодним підсвічуванням, яке тепер освітлює передню і задню дверні панелі в одному з десяти варіантів кольору, а простір для ніг — у білому кольорі.

Підвищений комфорт

Оновлена ŠKODA KAROQ пропонує підвищений комфорт для пасажирів. Електричне регулювання сидіння з функцією пам'яті вперше доступне як опція для переднього пасажирського сидіння. Ця функція зберігає особисті налаштування та відновлює їх одним натисканням кнопки.

Опціонально також пропонується електрично регульована поперекова опора, що дозволяє адаптувати передні сидіння відповідно до уподобань водія і пасажирів.



Діджитал-інструменти

Починаючи з комплектації Ambition і вище доступна цифрова панель приладів (або, як її ще називають, Virtual Cockpit) з 10,25-дюймовим дисплеєм. Він пропонує п'ять основних варіантів оформлення, які можна індивідуально налаштувати.

KAROQ забезпечує доступ до широкого спектра мобільних онлайн-сервісів ŠKODA Connect. Інтернет-сервіси інформаційно-розважальної системи, наприклад, забезпечують віддалений доступ до автомобіля через програму MyŠKODA. Це дозволяє водієві блокувати та розблокувати автомобіль через смартфон, бачити його розташування на карті або активувати світловий та звуковий сигнал, щоб спростити пошук автомобіля на парковці. Смартфони можуть бути підключені до автомобіля за допомогою бездротової технології Wireless SmartLink (Android Auto або Apple CarPlay).

Два нові кольори кузова та оптимізована аеродинаміка

Для оновленого ŠKODA KAROQ пропонується вибір з дев'яти кольорів кузова: два кольори металік — Phoenix Orange та Graphite Grey — дебютують для цієї моделі. Аеродинаміка покращена за рахунок нових колісних дисків 17–19" із пластиком оздобленням Aero, що зменшує турбулентність.

Щодо очікувань

Дебютувавши у 2017 році, KAROQ став другим у лінійці кросоверів чеського автовиробника. Модель виробляється у Чехії, Словаччині, Україні, Росії, Китаї та доступна на ринках 60 країн.

В Україні ŠKODA KAROQ очікується в комплектаціях Active, Ambition та Style з уже знайомою лінійкою двигунів та коробок передач: 1.4 TSI (110 кВт) 8AT; 2.0 TDI (85 кВт) 6MT; 2.0 TDI (85 кВт) 7DSG, а також 2.0 TDI (110 кВт) 7DSG.



KAROQ забезпечує доступ до широкого спектра мобільних онлайн-сервісів ŠKODA Connect





ФЛАГМАН СВЯТКУЄ ЮВІЛЕЙ:

ПЕРШОМУ ПОКОЛІННЮ СУЧАСНОГО
ŠKODA SUPERB
20 РОКІВ

**За 20 років
ŠKODA SUPERB
розійшовся по світу
тиражем близько
1,5 мільйона
екземплярів.**

Зараз пропонується вже третє покоління моделі у двох типах кузова — ліфтбек та універсал. Моторна лінійка складається з потужних та економічних бензинових і дизельних двигунів. А ще можна обрати повноприводну версію.

Маючи давні традиції виробництва довершених моделей, ŠKODA у 1907 році, через 12 років після заснування Laurin & Klement у Млада-Болеславі, випустила Type FF — автомобіль, який став справжнім утіленням розкоші для свого часу. Восьмициліндровий рядний двигун був розроблений власними силами та мав відмінні технічні характеристики.

У період з 1925 по 1936 рік лімузином ŠKODA Hispano-Suiza користувався тодішній президент республіки Томаш Гарріг Масарик, а також багато інших видатних діячів того часу. На початку 1930-х років виробник автомобілів з Млада-Болеслава пропонував широкий асортимент моделей із шестициліндровими (ŠKODA 633, 645 та 650) або восьмициліндровими двигунами (ŠKODA 860). Однак саме нова модель з позначенням SUPERB стала флагманом чеського виробника.

Ця назва вперше з'явилася у внутрішніх документах компанії 22 жовтня 1934 року. Серійне виробництво почалося навесні 1935-го, а до 1949 року з конвеєра зійшло майже 900 одиниць ŠKODA SUPERB. Більшість із них мали індивідуальні кузови, виготовлені відповідно до специфікацій замовників.

Вдале повернення

У 2001 році ŠKODA презентувала перше покоління сучасного ŠKODA SUPERB. Цим запуском чеський автовиробник підкреслив свій динамічний розвиток після вдалого приєднання до Volkswagen Group. Після прем'єри успішної та популярної OCTAVIA у 1996 році це ознаменувало повернення ŠKODA в сегмент великих комфортних автомобілів.

На початку вересня 2001 року, ще до офіційної презентації на виставці, SUPERB був перевезений до замку Лани в Центральній Богемії, де тодішній президент Чехії Вацлав Гавел, відомий як пристрасний автолюбитель, особисто випробував нову модель.

11 вересня 2001 року ŠKODA SUPERB був офіційно представлений на автосалоні у Франкфурті-на-Майні. Модель завдовжки 4803 мм, з переднім приводом мала колісну базу в 2803 мм. Такі розміри дозволили зробити дуже просторий та комфортний салон. Лінійка двигунів включала три бензинових і два дизельних мотори. Базовий 2,0-літровий чотирициліндровий двигун розвивав потужність 115 к.с., наступна версія



ПЕРШЕ ПОКОЛІННЯ ŠKODA SUPERB ПРИЙШЛО ДО СМАКУ СПОЖИВАЧАМ ТА МАЛО КОМЕРЦІЙНИЙ УСПІХ

Солідна зовнішність, просторий салон, якісні матеріали оздоблення, багате оснащення, широка моторна лінійка та, зрештою, адекватна ціна. Сукупність усіх цих факторів забезпечила першому поколінню ŠKODA SUPERB величезну кількість шанувальників.

Значна кількість передових технічних рішень і якісне виконання сприяли становленню іміджу марки ŠKODA як виробника надійних автомобілів. Багато SUPERB першого покоління, незважаючи на почесний вік, досі перебувають у гарному технічному стані та служать своїм господарям.



Третє покоління SUPERB випускається з 2015 року. Флагман ŠKODA має виразний дизайн, низку передових технологічних рішень і дуже просторий салон

пропонувалася з 1,8-літровим чотирициліндровим турбодвигуном потужністю 150 к.с., а топовим мотором був 2,8-літровий V6 з віддачею в 193 к.с. Із цим двигуном SUPERB міг досягти максимальної швидкості 237 км/год.

Для клієнтів, які прагнули низьких витрат на експлуатацію, пропонувалися дизельні 1,9-літрові двигуни, які споживали менше шести літрів пального на сотню кілометрів пробігу. На вибір пропонувалася шестиступінчаста механічна коробка або класичний п'ятидіапазонний автомат з можливістю ручного перемикачання.

На додачу до найсучаснішого для свого часу дизайну ŠKODA SUPERB першого покоління також міг похвалитися численними інноваційними

функціями безпеки: гальмівна система з ABS і EDS у всіх комплектаціях, ASR (система, що не дозволяє ведучим колесам автомобіля пробуксовувати під час інтенсивного прискорення та рушення з місця) також була частиною пакета. Високопродуктивні шестициліндрові версії також оснащувалися електронною системою стабілізації ESP, котра включала в себе гальмівний помічник, який на той час не використовувався широко.

За пасивну безпеку відповідали дві передні подушки безпеки і дві бічні подушки безпеки на передніх сидіннях, по одній для водія і пасажира на передньому сидінні. Додаткові подушки безпеки для голови для захисту передніх і задніх пасажирів були доступні як опція.

Серед інших деталей обладнання, які свідчили про багате оснащення моделі, були біксенонові фари з вбудованими омивачами, передні сидіння з електричним регулюванням і підігрівом, автоматичний кондиціонер Climatronic і кольорова навігаційна система.

Серійне виробництво першого покоління ŠKODA SUPERB розпочалося на заводі в Квасінах 1 жовтня 2001 року після повної модернізації заводу вартістю у 200 млн євро. Успішна кар'єра першого покоління SUPERB завершилася у 2008 році.

Понад 136 000 автомобілів було випущено на виробничих майданчиках у Чехії, а також у Китаї, Україні та Казахстані.



Гібридна версія SUPERB iV може проїхати більше 60 км, не спаливши жодної краплі пального.



Друге покоління

У березні 2008 року на Женевському автосалоні ŠKODA презентувала друге покоління SUPERB. Через рік після виходу на ринок версії з інноваційною конструкцією задніх дверей TwinDoor, у 2009 році з'явився ще один варіант кузова — SUPERB COMBI. До 2015 року чеський автовиробник випустив 618 000 автомобілів SUPERB другого покоління, які отримали нагороду «Розкішний автомобіль року» від британського журналу Top Gear.

Сучасний SUPERB

Третє покоління SUPERB викликало фурор під час світової прем'єри у Празі у 2015 році. І справа була не тільки в інноваційному дизайні. Новий SUPERB запропонував ще більше простору в салоні. Широкий спектр сучасних допоміжних систем і високоефективних двигунів добре сприйняли як журналісти, так і клієнти. SUPERB третього покоління ввів у модельний ряд чеського автовиробника кілька важливих технічних новацій: крім адаптивного

шасі Dynamic Chassis Control (DCC) уперше стали доступні система допомоги під час паркування та тризонний клімат-контроль.

У тому ж році до асортименту було додано просторий SUPERB COMBI, а восени 2019-го ŠKODA AUTO зробила наступний крок, запустивши виробництво SUPERB iV з гібридним приводом, який можна заряджати від розетки. Загальна потужність моделі становить 160 кВт (218 к.с.). Запас ходу лише на електриці сягає 62 км.



Розкішні автомобілі ŠKODA почала виробляти понад 100 років тому, а назва SUPERB уперше з'явилась у 1934 році

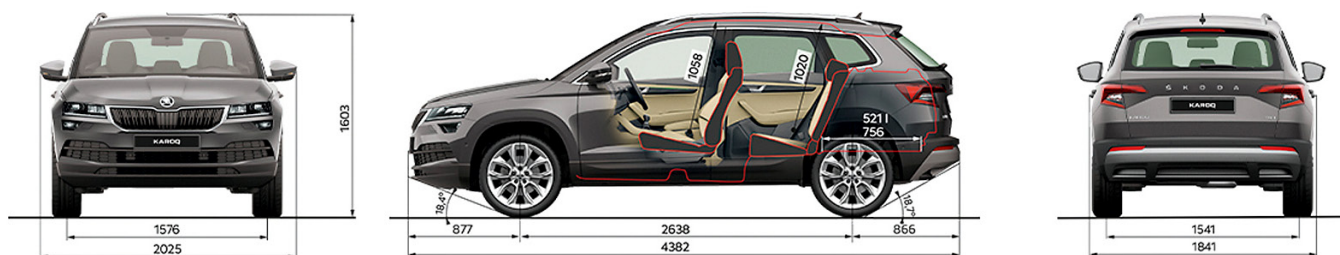




ŠKODA KAROQ

ВИПРОБУВАННЯ ПОРІВНЯННЯМ

Ми майже звикли до того, що мало не всі сучасні автомобілі всіх серйозних виробників майже однаково намагаються надати клієнту майже ідентичний пакет, що складається з економічності, технологій, бортового обладнання та безпеки. Проте обираємо ми, спираючись на... На що? Погляньмо, чим може взяти вибагливого водія ŠKODA KAROQ із 1,4 TSI.



Коли кількість SUV, їхніх розмірів та цільових призначень почала зростати зі швидкістю осінніх грибів, водіям, що обирають власне авто, стало непереливки. Окей, SUV — це круто, це досить великий автомобіль, аби надавати екіпажу достатньо комфорту, і досить брутальний, аби не боятись першої ґрунтової дороги. З дебютом ŠKODA у цьому класі для прихильників марки відкрився новий світ. А із появою компактного SUV на ім'я KAROQ відпала потреба переконувати себе, що «це занадто», адже ця модель змогла довести, що в неї якраз всього вдалось.

Міський та заміський

Українські реалії — це челендж для виробників і дилерів, тому що наші автомобільні умови та звички вимагають досить специфічного міксу цінностей. Візьмемо досить стандартну ситуацію: автомобіль має перевозити четверо людей, витримувати щоденні маршрути міськими пробками, вихідні дні у родичів за містом, подекуди подорожі на більш тривалі дистанції та раз на рік реальний dream trip десь у ближньоєвропейське закордоння чи щось на кшталт цього. Впізнали? Правильно! Ми всі такі.



Про ефективність двигунів компактних об'ємів сперечатись вже не доводиться, але раціональність роботи моторів TSI тішить щоразу, як власноручно випробуєш їх на трасі або у щільному міському трафіку

Ми всі обираємо автомобіль з огляду на те, що він може нам гарантувати щодня. Я особисто (як і більшість моїх співвітчизників) готова на компроміси й залюбки поступлюся чимось менш суттєвим заради профіту з іншого боку.

Абсолютна конкурентна перевага ŠKODA KAROQ полягає в тому, що з ним-то й не доводиться йти на компроміси. Ти отримуєш не найгабаритніший, але достатньо просторий автомобіль (для всіх твоїх близьких і друзів) із підвищеним кліренсом

(прощайте, неідеальні рельєфи дорожнього покриття!), в універсальному кузові із модульним салоном (більше не треба обирати між мою другою валізою, дитячим самокатом та його негабаритними ліжками) і повним набором технологій (системи-



асистенти для водія і можливість бездротових з'єднань для пасажирів). А ще ŠKODA KAROQ виглядає впевнено і дозволяє не пасти задніх у дорожньому потоці.

До речі, про зовнішність. Відтоді як ŠKODA перейшла на новий дизайнерський код (згадайте появу моделі SCALA та її успіх в очах професійних журі й клієнтів), чеські моделі стали стрімкішими й виразнішими, скульптурними, а діодні фари й можливість «грати світлом» додали всім ŠKODA сімейної ідентичності. Що ми маємо в результаті із KAROQ: брутальний, стрімкий, емоційний, індивідуаліст — так, нахабний — ні.

З думкою про турбо

Одне із найпоширеніших питань-сумнівів — чи достатньо автомобілю вагою у 1630 кг двигуна у 150 к. с.

з робочим об'ємом 1,4 л? Якби я була інженером концерну Volkswagen, який вже сотні разів відповів на це питання всім, від ради директорів компанії до власної сусідки десь у німецькому передмісті, я б вже точно сягнула вершин нірвани. Проте нам, українським водіям, що звикли покладати всі надії на формулювання «багато машини за небагато грошей», не так вже й просто змінити звички. Але революційних темпів освіченості серед автомобільного населення ніхто й не очікує — на все знайдеться власний досвід та його переконлива сила.

Між водієм та пасажирами не виникає бійок за місце в салоні — кожен щасливий на своєму. Наша особиста оцінка «відмінно» — за дуже зручні крісла, прекрасну панораму та адаптивні головні повністю діодні фари із функцією підсвітки поворотів.



ТЕХНІЧНІ ДАНІ

↻	Довжина/ширина/висота, мм	4382/1841/1607
↻	Колісна база, мм	2630
↻	Споряджена маса, кг	1630
↻	Об'єм багажника, л	521/1630
↻	Дорожній просвіт, мм	171
↻	Об'єм двигуна, см ³	1395
↻	Макс. потужність, к. с.	150
↻	Макс. момент, Нм (об/хв)	250
↻	Тип привода	передній
↻	Коробка передач	8-ст АКПП
↻	0–100 км/год, с	8,4
↻	Макс. швидкість, км/год	198
↻	Розхід (змішаний), л/100 км	6,3
↻	Шини	215/55 R17





^ Кожне із задніх крісел VarioFlex можна зсунути, скласти або демонтувати незалежно від інших: комфорт і простір.

Крутний момент у 250 Нм — це достатньо для стрімкого обгону на трасі, для прискорення із «рейдової» швидкості у 90 км/год до стратегічного прориву. Турбіна і всі налаштування двигуна із гордим бейджиком TSI — це гарантія, що кожен кубічний

сантиметр об'єму буде справді робочим, а не показушим. «Старт-Стоп» зменшить витрати пального на вітер у заторах та покращить серцевий ритм водія при перегляді статистики середнього розходу. Непогані аргументи, як на мене. Правда ж?

А як щодо восьмиступінчастого «автомату»? Чи не поступається він класичному DSG? Чи достатньо він оперативний і адаптивний? Чи еластичні зміни передач? Можна довго й прискіпливо порівнювати ці коробки, але правда полягає

ФАКТИ



↓ 1

ДИЗАЙН

Досить компактний і водночас характерний ŠKODA KAROQ представляє сучасний дизайнерський стандарт ŠKODA для середньорозмірних SUV



↓ 2

КОКПІТ

Сьогодні більше спорту, а завтра черга за лаконічною естетикою: Virtual Cockpit має п'ять різних тем оздоблення панелі

↓ 3

VARIOFLEX

Перетворити кросовер на фургон-перевізник або на бізнес-седан із додатковим простором дозволяє система VarioFlex: кожне з трьох задніх сидінь може складатись та зсуватись



KAROQ СТАВ ВАЖЛИВИМ СТУПЕНЕМ У СТРАТЕГІЧНОМУ ОНОВЛЕННІ модельної лінійки ŠKODA. Разом із появою цього легкого кросовера чеський виробник розпочав експансію високих технологій у щоденному житті водіїв. Ще кілька років тому середньому ціновому сегменту, представником якого є KAROQ, навіть не снилися подібні матеріали та обладнання.



в тому, що... далеко не кожен водій навіть помітить мікроскопічні відмінності в їхній роботі, а технічні таланти «автомата» та його надійність вже давно заслуговують на повагу виробників й душевну рівновагу користувачів.

Найкращі бали

Якби ŠKODA KAROQ змагався із конкурентами в очній ставці, йому б точно «відсипали» вищу оцінку за адаптивні діодні фари, які додають комфорту та безпеки вночі. За модульні змінні сидіння другого

ряду та за відсутність втоми у водія. За лаконічні та інформативні дисплеї. За численні маленькі дрібниці в організації простору в салоні. За логічне розташування всіх органів керування на кермі. За економію пального. За увагу до кожного. За чесність.



↓ 4 ЗАВЖДИ НА З'ЯЗКУ

Система поєднання бортової розважальної системи KAROQ (діагональ дисплея до 9,2 дюйма) із смартфоном дозволяє кросоверу ŠKODA виконувати роль віртуального секретаря для водія під час подорожей



↓ 5 СУЧАСНІ ДВИГУНИ

Для KAROQ було розроблено лінійку потужних двигунів, серед яких особливої уваги заслуговує родина TSI. Для українського ринку серед бензинових моторів доступний 1,4 TSI, а альтернативою йому стали два двохлітрові дизельні двигуни зі 115 та 150 к.с. потужності



KODIAQ ДОДАЛИ ПОСАДКОВИЙ МАЙДАНЧИК

ŠKODA KODIAQ не боїться викликів. Популярний чеський SUV гостинно прийняв на посадку гелікоптер, і все, що знадобилось конструкторам, — встановити платформу.

Під час підготовки до цього надзвичайного проєкту сріблястий KODIAQ пройшов детальну діагностику. І за її результатами конструкторам із департаменту ŠKODA DESIGN довелося внести тільки незначні зміни в конструкцію автомобіля й встановити платформу на дах.

Інженери ŠKODA KODIAQ розробили спеціальний каркас із системи труб, який було під'єднано до структури кузова автомобіля. На їхню думку, він від самого початку був готовий до цього випробування. Сталева конструкція з труб має одну принципову задачу — розподілити вагу гелікоптера рівномірно. Майданчик закріпили там, де зазвичай у штатних ситуаціях ŠKODA KODIAQ пропонує своїм власникам рейлінги.

Другим героєм шоу став легкий гелікоптер Robinson R22, загальна вага якого разом із водієм складає понад 500 кг. Серійний KODIAQ із готовністю прийняв виклик, лише задню підвіску було підсилено, аби елементи змогли надати оптимальний баланс під додатковою вагою.

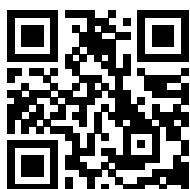
Наступним етапом стала власне посадка гелікоптера на дах ŠKODA

Для чеських інженерів кожен наступний проєкт стає можливістю показати світові «секретні сили» найкращих моделей родини SUV

KODIAQ. Після кількох статичних тестів пілота вдалося ідеально сісти на платформу.

KODIAQ разом із Robinson на даху — це частина цьогорічної кампанії виробника гелікоптерів марки Robinson. До того ж пілоти та власники гелікоптерів отримали можливість дізнатись більше про чеську марку в штаб-квартирі ŠKODA в Млада-Болеславі.

У 2011 році журналісти Top Gear посадили гелікоптер на платформу на даху ŠKODA YETI, але повно-розмірний серійний SUV взяв участь у такому випробуванні вперше.



ПЕРЕГЛЯНЬТЕ ВІДЕО

Дізнайтесь, як популярний SUV перетворюється на посадковий майданчик із платформою для гелікоптера.



НОВА ŠKODA FABIA:

що про неї скажуть спеціалісти виробництва?

Нова ŠKODA FABIA стала більшою, безпечнішою, серйознішою. Якою її бачать ті, хто працював над проєктом від ескізів до конвеєра?

Четверте покоління ŠKODA FABIA зробило серйозний крок до зрілості. Порівняно зі своєю попередницею новинка стала значно більшою завдяки платформі MQB-A0: конструктивно тут передбачено більше внутрішнього простору та оптимальне використання кожного кубічного сантиметра для пасажирів та багажу.

Під час презентації новинки для преси нам пощастило почути думку окремих експертів, які працювали над створенням четвертої генерації ŠKODA FABIA. Вони залюбки поділилися своїми професійними поглядами.



Петр Новосад
Голова проєкту, шеф виробництва

— Якою була ваша роль у роботі над новою FABIA? Що було найскладнішим, що не вдалося зробити з першого разу?

— Завжди складно балансувати між усіма вимогами, що висуваються до сучасного автомобіля: законодавчими, конструктивними, дизайнерськими... Усе це разом покликане якнайкраще вдовольнити очікування споживача в кінцевому продукті. І довести до гармонійного ладу цей мікс критеріїв і є моєю роботою. Узяти всі цінності новинки, додати їх до технологій, інноваційних ідей, вислухати всіх колег та знайти спільну мову задля найкращого результату — це водночас і складно, і цікаво, і захопливо.

— З погляду роботи вашого департаменту та команди що у новій FABIA можна вважати найбільш вдалим і чому? Чим ви пишаєтеся найбільше?

— Найважливіші вимоги, які ми висуваємо до автомобіля: безпека, комфорт, функціональність — мають пріоритет як у клієнтів, так і в розробників. Найбільша гордість для команди — це підняти рівень цих критеріїв, створити збалансований автомобіль, що перевищить очікування своїх майбутніх власників. Для мене найкращим у новій ŠKODA FABIA є система Travel Assist, головні фари, усі її рішення Simply Clever, дуже вдало налаштоване шасі, усі заходи пасивної безпеки й особливо бокові подушки безпеки та ейрбег для колін.



Четверте покоління FABIA пропонує до 9 подушок безпеки, а дитячі автокрісла можуть бути встановлені за допомогою системи ISOFIX та TopTether. Усі комплектації для ринків ЄС включають систему дотримання рядності руху, ідентифікації ознак втоми водія, контролем швидкості та протитуманними фарами



Марван К'ят

Координатор групи дизайну інтер'єру

— Над чим ви працювали у проєкті ŠKODA FABIA? Що для вас було найбільшим викликом? Що потребувало надзвичайних зусиль?

— У ролі керівника відділу дизайну я працював разом з командою креативних колег. Вдалих і функціональний дизайн базується на можливостях платформи: ми створили свіжий, динамічний кокпіт, що чудово відображає ДНК інших моделей ŠKODA. У нас вийшов дуже гостинний, людяний та приємний інтер'єр — і це був наш найбільший виклик.

— Коли ви згадуєте роботу над новою FABIA разом з вашими колегами, що спадає на думку найпершим? Про що вам хотілося б розказати?

— Ви здивуєтесь, але — про салон! Про його логічну та ергономічну організацію, про те, щоб ви завжди пам'ятали про головне — про людину за кермом.

— У чому, на вашу думку, можна справді вважати унікальним нове покоління FABIA? У чому вона беззаперечно перемогла свою попередницю?

— Нове покоління FABIA зробило великий крок уперед у численних критеріях оцінювання. Для майбутніх клієнтів важливий просторий салон — і він став більшим, вони шукають практичність — і тут ŠKODA FABIA готова до викликів. Вона пропонує найкращий у класі рівень комунікаційних та розважальних технологій, а моя команда створила дуже гармонійний дизайн, що підкреслює кожне з досягнень новинки. Я переконаний, що інтер'єр може підкреслити унікальність автомобіля та гармонізувати його з індивідуальністю водія. Це як вітальня у вашому домі — і ще ніколи раніше компактна ŠKODA FABIA не була настільки зручною, гостинною до своїх пасажирів.

Геральд Сімпсон

Голова маркетингового відділу проєкту

— Над чим ви працювали під час роботи над новою ŠKODA FABIA?

— Моя роль — представляти наших майбутніх клієнтів під час усього виробничого процесу. Ми слідкуємо за трендами, вивчаємо потреби клієнтів, а потім намагаємося перенести свої спостереження та висновки у виробничий процес. Моєю метою було створити автомобіль, який мав би беззаперечний успіх на різних ринках світу.

— Що було для вас найскладнішим?

— У компактному сегменті всі працюють з огляду на обмежений бюджет та контроль витрат. Складність полягає в тому, що ми маємо створити оптимальний за ціною автомобіль, надавши ще більше опцій та задоволення його власнику. Ідеться про те, що вся команда шукає найоптимальніші шляхи, аби видати більше можливостей за певну ціну, яку заплатить майбутній клієнт. І я переконаний, що нова FABIA це може.

— А що пройшло ідеально?

— Наша робота над четвертою генерацією FABIA вимагала від усіх єдиного погляду на спільну мету. Нам дуже допомагало відкрите та конструктивне

спілкування між усіма департаментами. Подивіться на нову FABIA — і ви побачите, що такий прекрасний автомобіль був би просто неможливий без натхненної роботи команди.

— Чим ви пишаєтеся зараз, випустивши в світ нову ŠKODA FABIA?

— О, тут я міг би довго перераховувати всі переваги FABIA! На мою думку, новинка пропонує ідеально збалансований мікс емоційного дизайну, спортивності, що поєднана з автоспортивною генетикою FABIA, функціональності та практичності. І все це — у компактному В-класі! Залежно від комплектації водію можуть бути запропоновані 43 цікавинки Simply Clever — завдяки їм бути водієм і пасажиром нової FABIA стало ще приємніше.

— У чому, на вашу думку, нова FABIA краща за свою попередницю? У чому ви вбачаєте її найбільший прогрес?

— У роботі над новою ŠKODA FABIA кожен з аспектів був ретельно проаналізований: розмір, технології, комфорт... Ми спиралися на ті цінності, які роблять FABIA улюбленою міською моделлю для водіїв у всьому світі протягом усієї її історії, і при цьому шукали, як їх удосконалити й перекласти мовою сучасних технологій. Якби мені довелося дати визначення FABIA однією фразою, це було б так: «Усе, що вам потрібно, — і трішки більше».



Якою буде ваша ŠKODA FABIA?

Дізнайтесь усе про доступні для українського ринку комплектації на офіційній сторінці постачальника автомобілів ŠKODA в Україні.





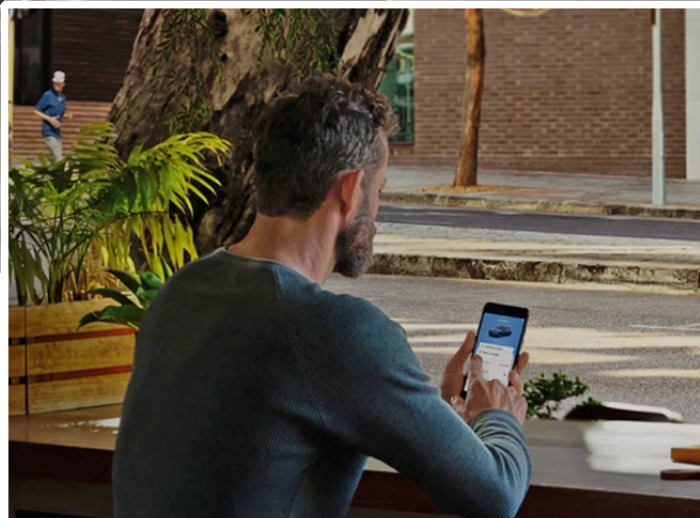
ВІДДАЛЕНИЙ ДОСТУП

ЯК КЕРУВАТИ СВОЄЮ ŠKODA ЗІ СМАРТФОНУ

Можливість віддалено керувати своїм автомобілем зі смартфона дуже часто буває корисною. З кожним оновленням збільшується і кількість функцій, які можна задіяти, перебуваючи на будь-якій відстані від машини. Розповідаємо, чим саме можна керувати зараз і що стане доступним у майбутньому.

Керування функціями автомобіля зі смартфона значно полегшує життя, підвищує комфорт і розширює можливості. Такі системи впроваджує багато авто-виробників, і ŠKODA тут не новатор. Але підхід компанії до вибору функцій, зручність реалізації та пріоритети роблять користування віддаленим доступом ŠKODA дуже приємним і безпечним.

Якщо в автомобілі активована функція віддаленого доступу, то, встановивши застосунок MyŠKODA (доступний для iOS та Android), можна отримати повний спектр доступних зараз послуг.



Відкрити-закрити

Найпопулярнішою функцією є віддалене керування центральним замком. Це корисно, коли потрібно передати комусь свій автомобіль — залишає ключі та техпаспорт у бардачку, закриває машину зі смартфона і йде у своїх справах. Коли людина, яка має отримати автомобіль, опиняється біля нього, ви зі свого смартфона просто відкриваєте машину.

Ще таку функцію можна використовувати у разі кур'єрської доставки. Коли кур'єр уже біля вашого будинку, а вас ще немає вдома, можна віддалено відкрити багажник машини і попросити його залишити замовлення там.



Віддалене керування відкриває перед користувачами нові можливості.

БЕЗПЕКА ПОНАД УСЕ

На нинішньому етапі віддалений доступ через застосунок MyŠKODA не передбачає можливості запуску двигуна. Зроблено це з метою безпеки, адже автомобіль, у якого працює двигун, може стати дуже легким здобутком для крадіїв. Звісно, існують сторонні (неоригінальні) сигналізації, які дають можливість віддалено запускати двигун, але використання таких систем знижує захищеність автомобіля, і технічні спеціалісти українського представництва ŠKODA не рекомендують використовувати ці пристрої.

Загалом же, за словами фахівців, найкращим захистом від викрадення автомобіля є страховий поліс КАСКО, оформлений у надійній та стабільній страховій компанії.

Сигнальні вогні

З мобільного телефону можна активувати світло фар, «аварійку» або звуковий сигнал. Це може бути корисно для того, аби знайти автомобіль на великій парковці або побачити його у темряві після тривалої прогулянки на природі.

Цією функцією зручно користуватись і в темному дворі: виходячи з квартири чи спускаючись на ліфті, можна увімкнути світло фар, аби з комфортом підійти до автомобіля.

Знайти на карті

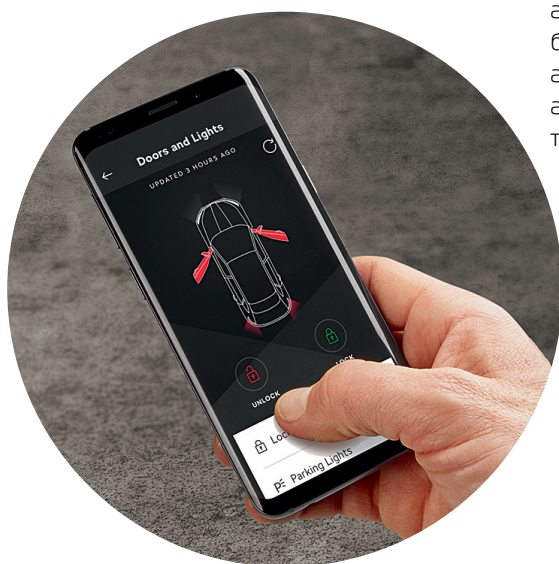
Свою машину завжди можна знайти на карті. Це може бути актуально, наприклад, коли ви заблукали в чужому місті або просто забули, де залишили свій автомобіль.

Також ця функція може стати у пригоді, якщо вашою машиною користується хтось із членів сім'ї — завжди можна бачити на карті, де перебуває автомобіль, та прогнозувати, коли близька людина повернеться додому, чи не застрягне в заторі тощо.

Швидкість та інші дані

Установивши в застосунку обмеження швидкості автомобіля, ви завжди будете отримувати повідомлення у разі перевищення заданого ліміту. Це може бути зручно як для корпоративних парків, аби перевіряти дотримання правил водія, так і для контролю інших членів родини, які користуються вашим автомобілем.

Також можна віддалено отримати інформацію про витрату палива, середню швидкість, час у дорозі та пройдену відстань. Це може бути корисно для планування майбутніх витрат на паливо, часу поїздки та оптимізації маршрутів.



Кількість функцій, якими можна керувати за допомогою смартфона, постійно зростає. У більшості випадків з оновленням застосунку активуються нові можливості

ŠKODA AUTO ВІДКРИВАЄ AIM.LAB

разом з Технічним університетом VŠB-TUO у місті Острава



Чеський бренд відкриває ще одну сторінку технічних інновацій в автомобільній промисловості. ŠKODA AUTO запускає дослідницький центр AIM.Lab разом зі спеціалістами одного з провідних технічних університетів. Центр буде розташований безпосередньо на території кампусу.

Співпраця автовиробника з навчальним закладом — символічне рішення, адже аббревіатура AIM.Lab походить від англійської назви Artificial Intelligence in Manufacturing Laboratory — Лабораторія штучного інтелекту у виробництві. Для ŠKODA AUTO та Технічного університету міста Острава така співпраця забезпечує численні обопільні переваги. На думку представників марки, гармонійне поєднання теорії та практики створює надзвичайну додану вартість для проєктів університету та завдань автовиробника.



Мета навчання

Для ŠKODA робота з вищими навчальними закладами Чеської Республіки — стратегічна мета розвитку інтелектуального потенціалу своєї країни. На сьогодні виробник підтримує освітні програми у 20 навчальних закладах Чехії та за її межами. Спеціалісти чеського бренду працюють консультантами різноманітних проєктів, заводи надають технічне оснащення та автомобілі для навчальних процесів, розвиваючи також власну програму ŠKODA для молодих інженерів.

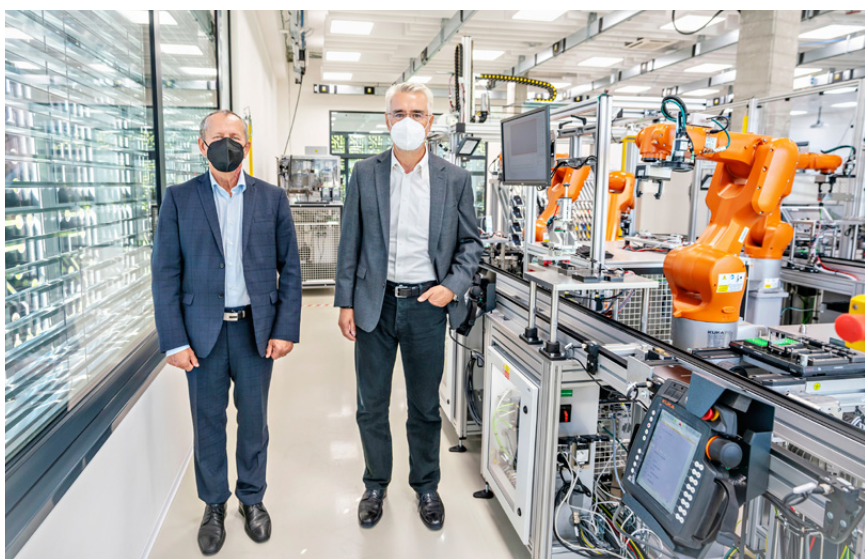


Професор Вацлав Сназель, ректор Технічного університету Острави, так сказав про цей проєкт: «Штучний інтелект грає все більшу вагомую роль у нашому житті не тільки для кінцевого споживача, але й у процесі виробництва автомобілів. Це — ідеальна галузь для розвитку штучного інтелекту. Саме тому інфраструктура лабораторії AIM.Lab буде використовуватися задля розробки та поглибленого вивчення виробничих процесів та аналізу даних».

У програмі співпраці — спеціальні курси для спеціалістів та магістрів. На початку 2022 року ŠKODA AUTO та Технічний університет також планують розробити програму для докторських дисертацій, яка буде побудована на аналізі великих обсягів даних. Таким чином, студенти та випускники університету зможуть у своїй подальшій професійній діяльності зосередитися на найперспективніших та найскладніших проєктах в автомобільній галузі.

Створення такого масштабного дослідницького центру AIM.Lab — унікальна ініціатива в автомобільній промисловості та освітній галузі Чехії. Проте сьогодні ŠKODA AUTO обрала університет VŠB-TUO не випадково — кілька років тому Відділ цифрового розвитку ŠKODA AUTO та факультет електроніки та комп'ютерних наук VŠB-TUO працювали разом над програмою грантів для талановитих студентів. Завдяки глибоким теоретичним знанням та широкому практичному досвіду студенти програми закінчили курс висококласними спеціалістами.

План сьогоденної освітньої програми — продовжити цю традицію, поєднати теорію та практику, підвищити якість інженерного та інформаційного навчання у Чехії, а також надати чеським жінкам більше можливостей побудувати кар'єру в ІТ.



Принцип тандему

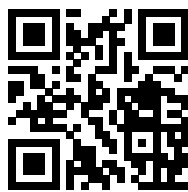
Співробітництво з технічними університетами для ŠKODA AUTO почалося ще у 2019 році. Разом з найкращими представниками Національного центру підвищення кваліфікації та Технологічним агентством Чеської Республіки ŠKODA AUTO розробляла проєкт, що отримав назву «За автомобілем» (Follow the Vehicle). Його метою було створення напівавтономного руху в колоні, що пересувається за принципом «два автомобілі — один водій». Перша, головна машина, керована людиною, задає маршрут, обирає полосу на дорозі, швидкість та інші параметри руху. Усі дані, що включають рухи керма, прискорення, гальмування тощо, передаються за допомогою бездротового зв'язку на бортовий комп'ютер другого автомобіля, що може утримувати синхронізацію на відстані до 10 метрів.





ЛЕГЕНДА СВЯТКУЄ 25-ТУ РІЧНИЦЮ: ЧЕТВЕРТА ГЕНЕРАЦІЯ СВІТОВОГО БЕСТСЕЛERA **ŠKODA OCTAVIA**

ŠKODA AUTO розпочала нову сторінку своєї історії 3 вересня 1996 року — у Млада-Болеславі запрацював один із найновітніших автомобільних заводів Європи свого часу. Було випущено перше покоління ŠKODA OCTAVIA, що стала найважливішою моделлю марки.



ŠKODA OCTAVIA: ЯК ВСЕ ПОЧИНАЛОСЬ

Більше про історію світового бестселера



Модель OCTAVIA відіграла визначну роль у розвитку ŠKODA AUTO. Від початку серійного виробництва моделі минуло 25 років, і за цей час майже 7 мільйонів водіїв обрали «чеську зірку». ŠKODA OCTAVIA завжди була на крок попереду конкурентів за внутрішнім простором, рівнем бортового обладнання та ідеальним балансом «ціна — якість».

Конструктори кожного нового покоління ставили за мету підвищення технологічного оснащення та якості всіх деталей. ŠKODA OCTAVIA встановлювала нові, революційні стандарти компактного класу. У 1996 році ŠKODA AUTO увійшла до складу концерну Volkswagen і розпочала серйозну роботу над ідеальним автомобілем компактного класу. Надати моделі історичне ім'я OCTAVIA було найкращим рішенням, аби поєднати базові цінності марки та її сучасні амбіції.

З 1959 по 1971 рік було продано понад 280 000 одиниць моделі, й набула

популярності версія OCTAVIA COMBI. З латини «octavia» означає «вісім» — модель стала восьмою серійною ŠKODA у період після завершення Другої світової війни.

У чеської марки є ще одна славетна сторінка в історичному минулому — автоспортивна. Протягом 120 років участі ŠKODA у різноманітних спортивних змаганнях найвідомішими можна вважати перемоги у ралі Монте-Карло з 1961 по 1963 рік та виїздову першість ŠKODA OCTAVIA у канадському марафоні від Монреалю до Ванкувера у 1962 році та перше місце у Shell 4000 Rally у 1963-му.

Нове життя OCTAVIA

Попит на OCTAVIA надихнув керівництво ŠKODA модернізувати не тільки конструкцію автомобіля, але й переглянути весь процес виробництва. На ключовому заводі марки у Млада-Болеславі відбулися суттєві зміни, аби найкращим чином

відповідати вимогам кінцевої якості продукту та оптимізації процесів. У вересні 1996-го завод пройшов через глобальну реновацію, і річна кількість нових автомобілів зросла від 90 000 до 350 000 екземплярів.

Проривом у питаннях безпеки стало використання більшої кількості подушок безпеки, а місткий багажник (одна з візитних карток ліфтбеку) отримав рекордні показники від 528 до 1328 літрів корисного об'єму.

Історія моделі — це також шлях розробки та виробництва власних двигунів, серед яких особливу любов клієнтів заслужили бензиновий 1.6 MPI та дизельний 1.9 TDI, а спеціальні версії від COMBI до SCOUT надали водіям можливість підкреслити свій стиль та характер.

Сьогодні ŠKODA OCTAVIA — це всесвітньо відома модель, що може пишати своєю історією, іменем, спадщиною та нагородами у престижних конкурсах.

Сучасна елегантність OCTAVIA

Сучасна історія ŠKODA OCTAVIA почалася із другої генерації моделі, з 2004 по 2013 рік. У цей період OCTAVIA отримала славнозвісну DSG-трансмісію із подвійним зчепленням. Третє покоління OCTAVIA зійшло з конвеєра у 2012 році, а 11 листопада 2019-го у Млада-Болеславі було представлено актуальну, четверту генерацію світового бестселера.

На сьогодні у ŠKODA AUTO грандіозні плани на розвиток OCTAVIA. Клієнти можуть обирати різні типи кузова, передній чи повний привод, передові бензинові та дизельні двигуни. На окремих ринках OCTAVIA вже пропонується з альтернативними типами палива та гібридними силовими установками. У порівнянні з попередніми генераціями нова OCTAVIA пропонує більше внутрішнього простору, інноваційні технології та надзвичайний рівень безпеки.





АМОРТИЗАТОРИ: ЯК ЦЕ ПРАЦЮЄ

Амортизатори — це важлива деталь підвіски, яку ми бачимо дуже нечасто, лише коли машина на підйомнику або на ямі чи на шиномонтажі зі знятими колесами. Ми просто очікуємо, що вони забезпечать нам комфорт, безпеку та насолоду від водіння.

Функція амортизаторів полягає в тому, щоб поглинати та рівномірно гасити ударні імпульси, які отримує підвіска, коли автомобіль їде по нерівних поверхнях. «Окрім цього вони повинні забезпечити постійний контакт коліс із дорожнім покриттям. Спосіб їхнього налаштування впливає не тільки на ваш комфорт, але й на керуваність, безпеку та стабільність автомобіля», — пояснює Філіп Черні з відділу розробки шасі ŠKODA.

До чого тут газ

У переважній більшості сучасних автомобілів встановлені амортизатори з газовим зарядом, у яких розміщується циліндр з маслом, а амортизаційний ефект забезпечується рухомих поршнем, закріпленим на штоку, і набором клапанів. Але є ще один дуже важливий конструктивний момент.

«Крім масла газові амортизатори також заповнюються під певним тиском інертним газом, зазвичай азотом, який має кращі властивості, ніж повітря, і який також запобігає спіненню масла, покращуючи тим самим функцію амортизатора», — пояснює Філіп Черні.

В СУЧАСНИХ АВТОМОБІЛЯХ ŠKODA ВИКОРИСТОВУЮТЬСЯ АМОРТИЗАТОРИ ТРЬОХ ТИПІВ:

1 У переважній більшості моделей встановлені двотрубні амортизатори. Однотрубна конструкція використовується лише у новій ŠKODA FABIA у підвісці задніх коліс.

2 Для ŠKODA SCALA і KAMIQ опційно доступні амортизатори, які мають два режими: комфортний і спортивний. Вони відрізняються від звичайних наявністю додаткового клапана, який у відкритому положенні пропускає масло через додатковий канал, а в закритому — ні. Залежно від того, закритий клапан чи відкритий, амортизатор змінює характеристики.

3 Адаптивна система амортизації DCC є найсучаснішою технологією, доступною для клієнтів ŠKODA. Ця система складається не тільки з керованих амортизаторів, але і з трьох акселерометрів, датчиків підйому коліс і блоку управління, який також отримує інформацію та сигнали від інших

вузлів автомобіля. Кожен з амортизаторів DCC має швидкий електромагнітний клапан, який відкривається і закривається на мілісекунди на основі параметрів, встановлених розробником, зменшуючи або збільшуючи потік масла в амортизаторі залежно від поточної ситуації та вибраного режиму водіння. Таким чином, параметри амортизатора швидко змінюються і залежать від вхідних сигналів, таких як швидкість, прискорення, крен, загальне навантаження автомобіля, положення дросельної заслінки, обертання керма тощо.

Схожі, але різні

Кожна нова модель ŠKODA має різні габарити, розподіл ваги, різну жорсткість кузова, все це має значення при проектуванні та налаштуванні амортизаторів. Розробка та регулювання амортизаторів завжди здійснюється у співпраці з постачальником. Найскладніша робота відбувається з налаштуванням системи клапанів, яка дозує потік масла і змінює характеристики амортизації. Налаштування клапанних систем відбуваються у ході дорожніх тестів на передсерійних прототипах.

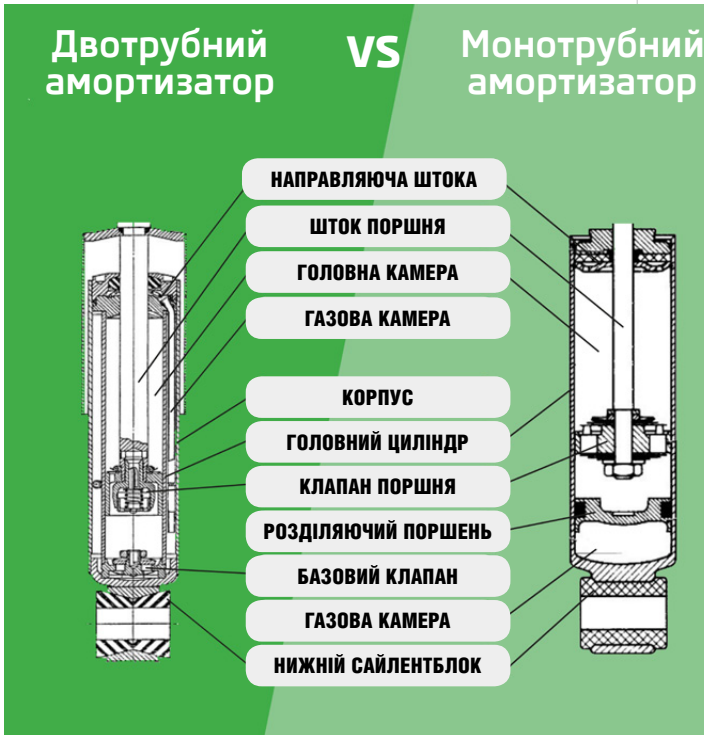
Дорожні тести дають розробникам найбільше інформації, бо саме під час серії тест-драйвів відбувається остаточне налаштування. «Постачальник приїжджає на випробувальний полігон з цілим причепом обладнання. На додаток до цього обладнання компанія також

надає команду експертів, які створюють різні комбінації комплектів клапанів амортизаторів для інженерів-розробників шасі ŠKODA відповідно до їхніх вимог», — говорить фахівець з шасі, описуючи, як проходять дні випробувань.

Щоб відрегулювати шасі однієї моделі для всіх типів кузова і силових агрегатів, потрібно від 20 до 30 тижнів роботи. Наприклад, ŠKODA OCTAVIA наразі має 12 різних налаштувань передніх і 35 налаштувань задніх амортизаторів.

Налаштування амортизаторів DCC, які мають вбудований електромагнітний клапан, для розробників на перший погляд значно простіші. Їх можна налаштувати безпосередньо під час поїздки. Складність з такими амортизаторами полягає у тому, що необхідно забезпечити збалансовану поведінку автомобіля для кожного з режимів (наприклад, нормальний, спортивний, комфортний).

Параметри для кожного режиму налаштовуються розробником за допомогою програмного забезпечення на комп'ютері — і це робиться прямо під час руху. У реальному часі можна змінити конфігурацію для кожного колеса, зважаючи на показання датчиків. Отриманий таким чином набір даних потім завантажується в блоки керування серійних автомобілів.



Амортизатори не потребують обслуговування. Термін їхньої служби залежить від стилю водіння та якості поверхонь, по яких їздить автомобіль. Але через якийсь час амортизатори все ж потребують заміни



ŠKODA ВХОДИТЬ ДО НОВОГО ТИСЯЧОЛІТТЯ

Перші роки нового тисячоліття компанія ŠKODA зустріла з великою наснагою. Всебічна підтримка материнського концерну Volkswagen допомогла посилити позиції бренду як на внутрішньому, так і світовому ринку.

Економічна криза початку «нульових» обійшла компанію стороною завдяки тому, що продукція бренду була розрахована на покупців з помірними доходами. Локомотивом продажів стала компактна модель Fabia, на яку припадала лівова частка всіх продажів. Окрім успішних продажів у рідній Чехії, де на продукцію ŠKODA припадало 50 % ринку, автомобілі добре продавалися в Німеччині, Великій Британії, Польщі та Словаччині. Загалом продукція чеського бренду вирушала на експорт до 79 країн світу на чотирьох континентах. Але найголовніше, що компанії вдалося збільшити свій прибуток. Зростанню популярності автомобілів марки сприяли також успіхи в автоспорті.

Розширення асортименту

У 2003 році робота на виробництві велася в напрямі розширення асортименту продукції, що випускається. Так, з конвеєра почала сходити нова версія моделі Octavia з турбованим дизелем 1.9 TDI потужністю 130 к.с., яка зайняла верхню сходинку в ієрархії дизельних модифікацій. Це була нова версія добре відомого двигуна концерну VAG. Її головною відмінністю від попередника стало використання насосів-форсунок замість традиційних ПНВТ. Така конструкція дозволила точно дозувати кількість палива та забезпечити його найкраще згоряння. При цьому двигун став потужнішим, виріс крутний момент, а витрата палива зменшилася. Спочатку 130-мотор 1.9 TDI був доступним для версії Octavia з повним приводом, але незабаром став пропонуватися й для моноприводних модифікацій. Автомобіль із таким двигуном і 6-ступневою механічною коробкою передач міг розвивати швидкість до 207 км/год, набирив першу сотню за 9,7 секунди й при цьому витрачав у змішаному циклі всього 5,2 л дизпалива на 100 км пробігу.

Ще однією новинкою 2003 року, що «приміряла» двигун 1.9 TDI, стала спортивна версія ŠKODA Fabia RS. Крім того, з'явилася нова модифікація Fabia з двигуном 1.2 12 V HTP. Добре відомий сьогодні 3-циліндровий силовий агрегат був створений



> Добре відомий сьогодні 3-циліндровий силовий агрегат був створений спільними зусиллями спеціалістів ŠKODA та Volkswagen.

спільними зусиллями спеціалістів ŠKODA та Volkswagen. Внаслідок використання чотирьох клапанів на циліндр компактний і легкий двигун міг розвивати 64 к.с. при 5400 об/хв. З таким «серцем» під капотом Fabia легко розганялася до 160 км/год, а витрата бензину в комбінованому циклі становила всього 5,9 л/100 км.

Ще одна дизельна модифікація поповнила асортименти моделі Fabia. Це був 75-сильний двигун 1.4 TDI. Він був створений на основі двигуна 1.4 TDI, але мав три циліндри замість чотирьох у «донора». Він зберіг усі основні параметри, включно з робочим об'ємом камер згоряння, діаметром та ходом поршня. Крім того, він отримав проміжний охолоджувач повітря, що нагнітається. Він розвивав потужність 75 к.с., а крутний момент досягав значного для 3-циліндрового двигуна показника в 195 Нм, який був доступним при 2200 об/хв. При цьому витрата дизпалива становила лише 4,5 л/100 км.

На традиційному автошоу в чеському місті Брно зіркою експозиції ŠKODA став флагманський седан Superb VIP. Це був справжній офіс на колесах, і призначався він для використання найвищими урядовцями. Він був створений на основі топової модифікації із 6-циліндровим 2,8-літровим двигуном потужністю 193 к.с. Автомобіль був забарвлений у строгий чорний колір, а салон виконали у світлих тонах. Відвідувачів автошоу вражав розкішний салон з обробкою зі шкіри та дерев'яними вставками. Задніх пасажирів поділяв широкий відкидний підлокітник та високий трансмісійний тунель, у який було вбудовано відкидний столик. Крім того, у спинки передніх крісел були вмонтовані кольорові 7-дюймові рідкокристалічні екрани.

У стандартне оснащення входили ноутбук із доступом в Інтернет,



^ Superb VIP — це був справжній офіс на колесах і призначався для використання найвищими урядовцями.

мобільний телефон, додаткове підсвічування, підігрів задніх сидінь та інші опції.

2003-й ознаменувався також припиненням виробництва 1,4-літрового бензинового двигуна потужністю 68 к.с. Його спадкоємцем став 1,2-літровий мотор 1.2 HTP, який у 2003 році отримав нагороду PTC Award 2003.

Щоденні обсяги виробництва у 2003 році на головному підприємстві в Млада-Болеславі становили 1180 Fabia та 515 Octavia, ще 182 Octavia сходили з конвеєра заводу у Врхлабі та Квасінах. А 2 серпня 2003 року на заводі компанії відбулася урочиста церемонія, присвячена випуску 4-мільйонного автомобіля, виготовленого після переходу компанії під контроль німецького концерну Volkswagen. Ювілейним екземпляром став універсал Fabia Combi.



^ Урочиста церемонія присвячена випуску 4-мільйонного автомобіля.

Молодіжний «Привіт!»

У ŠKODA активно працювали над створенням перспективних моделей. Одним із проєктів був компактний автомобіль, який використовував агрегати Fabia, але мав менші розміри. Концепт отримав ім'я Ahoj!, що з чеської означало «привіт». За задумом творців цей «малюк» мав стати моделлю для людей зі скромним доходом, молоді та студентів. Поява такої машини дозволила б суттєво розширити купівельну аудиторію.

Ініціатором проєкту був шеф-дизайнер компанії ŠKODA Томас Інгенлат. Тридверний хетчбек мав досить простий та утилітарний вигляд. У концепті було реалізовано чимало нетривіальних дизайнерських та конструктивних рішень. Наприклад, капот мав ребра жорсткості по всій довжині капота та даху, оригінальні ручки дверей і поворотні багажні рейлінги,

які можна було зафіксувати як уздовж, так і поперек даху. Завдяки великій колісній базі та практично вертикальним бічним панелям кузова салон вийшов дуже просторим, а велика площа скління зробила його неймовірно світлим. На жаль, концепт так і залишився у вигляді єдиного досвідченого зразка, який сьогодні знаходиться в колекції заводського музею.

Все своє беру із собою

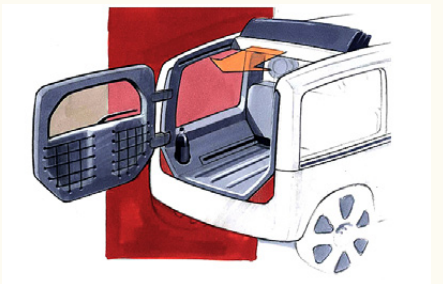
Ідеї, випробувані в концепті Ahoj!, знайшли своє продовження в іншому автомобілі, який представили на версневому автошоу у Франкфурті у 2003 році. Концепт отримав незвичайну назву Roomster, утворену шляхом з'єднання англійського слова room («кімната») із суфіксом ster (за аналогією з roadster, speedster).

На відміну від Ahoj! це був прообраз сімейного автомобіля з асиметричним

кузовом без лівих задніх дверей. Автомобіль мав такий вигляд, ніби був виконаний із двох частин — носа літака та «будиночка» равлика. «Драйверська» передня частина виконана за аналогією з літаковою кабіною — передні бічні вікна були значно меншими за задні, а тонкі чорні стійки створювали відчуття великого панорамного скла. Roomster використовував вузли та агрегати моделі Fabia, але при цьому був більшим і мав збільшену на 248 мм колісну базу (2710 мм).

Доступ у просторий салон забезпечували широкі зсувні двері праворуч. Два індивідуальні крісла другого ряду могли зрушуватися по салону, а передні крісла можна було розгорнути на 180 градусів, щоб на стоянці створити затишну атмосферу вітальні. Крім великої площі скління додаткове світло в салоні забезпечували два панорамні скла в даху. Концепт викликав величезний інтерес та позитивну реакцію відвідувачів автошоу, що послужило поштовхом до створення серійної моделі з аналогічним ім'ям. Перші екземпляри Roomster зійшли з конвеєра вже 2006 року.

Тридверний хетчбек мав досить простий та утилітарний вигляд





ROOMSTER — прообраз сімейного автомобіля з асиметричним кузовом без лівих задніх дверей



ДАТИ ВОГНЮ Й РОЗТОПИТИ КРИГУ!

ЛЕГЕНДИ АВТОСПОРТУ НА КРИЖАНОМУ ОЗЕРІ



Три легендарні автогонщики, три славетні спортивні боліди від ŠKODA, одне вкрите кригою озеро в Альпах, один сонячний день, сповнений драйверського натхнення, і 120 років історії чеської марки в автоспорті. Чудове шоу!

Міжнародний автоспорт сьогодні визнає ŠKODA як виробника FABIA Rally 2 Evo, одного з найкращих, найнадійніших та найбільш конкурентоспроможних ралійних болідів у світі. З нагоди 120-річчя своєї автоспортивної історії команда ŠKODA Motorsport провела видовищне драйв-шоу — на вкрите кригою гірське озеро в Альпах вийшли вже згадувана ралійна ŠKODA FABIA Rally 2 Evo, автомобіль-ветеран ŠKODA 130 RS та електричний спорткар FABIA RE-X1,

експериментальний проєкт за підтримки ŠKODA.

Найкращі герої

Сьогодні ŠKODA Motorsport збирає під своїми кольорами найкращих пілотів у різноманітних категоріях. Тому випробувати спортивні ŠKODA різних епох зібralись справжні легенди автоспорту: Ханс-Йоахім Штук, відомий пілот Формули-1, марафону в Ле-Мані й кільцевих перегонів серії DTM, і чинні ралійні зірки Ян Колецький та Андреас Мікельсен.

Коли опиняєшся за кермом легенди, неможливо не помітити, який надзвичайний крок уперед зробив наш автоспорт! І яку чисту насолоду зберігає кожна спортивна ŠKODA у своїх генах.

АНДРЕАС МІККЕЛЬСЕН



Для кожного з них автоспорт — найрідніша стихія, проте відкрити його нову сторінку цікаво, навіть якщо ти експерт! Тому кожен із пілотів у специфічних умовах випробував по черзі всі з представлених автомобілів.

Генетика переможців

На думку гонщиків, снігове та крижане покриття — найкраще, що може запропонувати пілотам спортивна траса. Тому дрефт і «вільний політ» на потужних та ідеально керованих

автомобілях стали яскравим досвідом для всіх трьох. А захоплюватись було чим! 291 к.с. запропонувала пілотам ралійна ŠKODA FABIA, 115 сил за умови надзвичайно легкої ваги видала ŠKODA 130 RS, а електричний прототип видав майже захмарні 670 к.с. зі свого електричного мотора. Кожен з автомобілів, що вийшов на старт цього імпровізованого дрефту, видатний по-своєму.

«За кермом ŠKODA 130 RS я ніби повертаюсь до тих часів, коли короб-

ку передач я часто-густо був змушений міняти власноруч, — поділився своїми враженнями Ханс-Йоахім Штук. — Ми не мали ані підсилювачів керма, ані систем-асистентів, а наші автомобілі могли похвалитися чудовими надійними атмосферними двигунами».

«Мене часто питають, яку найбільшу різницю я бачу між автоспортом минулих часів і сьогодні. Я завжди кажу, що задоволення лишається незмінним», — додав легендарний пілот.



Порада

Для перевезення тварин, велосипедів або інших специфічних вантажів варто використовувати спеціальні аксесуари. Накладка на задні сидіння дозволить безпечно перевозити великого собаку. А спеціальні кріплення для велосипедів дозволять не перейматись за безпечне перевезення двоколісного транспорту.



ЯК БЕЗПЕЧНО ПЕРЕВОЗИТИ БАГАЖ

Майже всі водії періодично стикаються з необхідністю перевезення значної кількості вантажу. Розповімо, як робити це максимально безпечно.

Перевезення вантажу в автомобілі не така вже й проста задача, як здається на перший погляд. Дотримання певних правил допоможе збільшити кількість речей, які можна перевезти, та при цьому підвищити рівень безпеки, адже неправильне розташування вантажу може завдати значної шкоди. Про золоті правила безпечного транспортування різних видів вантажів розповів член команди ŠKODA Traffic Safety Research Роберт Штjастний.

Порядок речей

Розкладаючи речі в багажнику, слід пам'ятати, що тиск на спинку заднього сидіння в разі зіткнення повинен бути якомога меншим. Найважчі предмети повинні лежати на підлозі багажного відділення й відразу за спинками (щоб вони не набирали швидкість і не ставали тараном). Більш легкі речі можуть бути вище й ближче до заднього бампера.

Ремінь безпеки

Під час перевезення дуже важкого предмета, скажімо будівельних матеріалів чи газового балона, його потрібно закріпити. Для цього варто використовувати лише міцні, якісні та сертифіковані реміні, які здатні безпечно фіксувати важкі предмети.

Ще одна корисна порада: якщо у вас немає пасажирів на задніх сидіннях і ви маєте великий вантаж у багажнику — скористайтеся ременями безпеки та пристебніть задні сидіння, коли вони порожні. Ця додаткова страховка може допомогти в разі аварії. В автомобілях, де середній ремінь прикріплений до стелі, використовуйте також і його.

Полиця багажника

Будьте дуже обережні під час перевезення чогось на задній полиці. Під час сильного гальмування або, не дай боже, під час зіткнення з чимось будь-які предмети, які там зберігаються, будуть вільно летіти вперед через салон автомобіля. Тому не використовуйте полицю для важких предметів. «Подушка, невелика ковдра, килимок для йоги й тому подібне можуть бути. Тут варто уявити, що, якщо ми натрапимо на тверду перешкоду зі швидкістю, скажімо, 50 км/год, все, що не закріплено на місці, полетить уперед із цією ж швидкістю. І є різниця, буде це светр чи пляшка з водою, що проноситься повз вухо», — зазначає Штястний.

Бокс на дах

За умови закріплення боксів на даху також слід пам'ятати про безпеку. Порада Роберта Штястного така: «Шукайте бокси на дах, які пройшли краш-тести. Перевірте документи транспортного засобу на максимальне навантаження на дах і пам'ятайте, що слід враховувати вагу не тільки вантажу, але й самого боксу».

Під час розміщення багажу в боксі половина загальної ваги повинна бути посередині, між рейками даху, чверть спереду й чверть іззаду.

Під час завантаження переконайтеся, що бокс не буде пробитий, якщо різко зменшити швидкість. «Бажано вистелити передню частину коробки чимось м'яким. Наприклад, рушниками чи ковдрою, які поглинають кінетичну енергію більш важких предметів», — пропонує Роберт Штястний.

ЯК БЕЗПЕЧНО РОЗМІСТИТИ РЕЧІ В АВТОМОБІЛІ?



ЗАДНЯ ПОЛИЦЯ

Не кладіть на задню полицю тверді, гострі та важкі речі, такі як пляшки, фотоапарати, парасольки.



СПЕЦІАЛЬНЕ КРІПЛЕННЯ

Для транспортування лиж, велосипедів тощо потрібно використовувати спеціальні аксесуари. Важливо переконаватися в тому, що все добре закріплено та захищено.



ЗАВЖДИ ДОСТУПНО

Світловідбивні жилети, аптечка, знак аварійної зупинки та вогнегасник — всі ці речі повинні бути легкодоступними.



РОЗТАШУВАННЯ В БАГАЖНИКУ

Розташуйте важкі речі якомога ближче до задніх сидінь. Легкі предмети можна покласти зверху, а м'які — на полицю багажного відділення. Стежте за тим, аби все було надійно закріплено.



У САЛОНІ

Всередині салону є сенс тримати тільки те, що може знадобитися в дорозі: їжа, напої, іграшки, маленька сумочка або невеличкий рюкзак.

ЗА СНІГОМ — ДО НОРВЕГІЇ!

Затяжна осінь змушує українців перейматися наявністю снігу в лижному сезоні. Зате в Норвегії його цілком достатньо! Чи не вирушити туди на тиждень-другий?..







Зі снігом у Норвегії ніколи не буває проблем. Ця країна практично повністю розташована в помірному кліматичному поясі, але завдяки Норвезькій течії тут тепліше, ніж в інших схожих регіонах, і вищий рівень вологості. Тут багато опадів, що випадають у Скандинавських горах, які не пускають снігові хмари на схід країни. Тому кататися на лижах у Норвегії можна 150 днів на рік.

Витяг біля порога

Найбільш відвідуваний гірськолижний курорт Норвегії Трюсіль одночасно приймає до 12 тисяч гостей. Гірськолижний сезон тут триває з 1 листопада до 21 квітня. Причому це гарантовані дати — у виняткових випадках, коли снігу в горах мало, тут запускається найпередовіша система штучного осніження в Норвегії.

Курорт розташований у самому серці Скандинавії, за 2,5 години

їзди від Осло, біля величної гори Трюсільф'єлет (1132 м). Дістатись курорту нескладно — літаки в Осло літають із Києва та Львова, потім на орендованій машині або туристичному автобусі прямісінько до готелю.

Трюсіль вважається одним із найкращих курортів для відпочинку з маленькими дітьми. Самі норвежці обирають саме Трюсіль для того, щоб поставити малюка на лижі (норвезькі діти починають кататися вже з трьох років). Тут усе продумано до дрібниць, щоб і маленькі лижники, і їхні батьки насолоджувалися катанням та чудовим зимовим відпочинком.

На курорті діють дві добре обладнані дитячі зони з просторими пологими схилами — Eventyr та Gammelgård. Уроки катання для малюків — одна велика гра. Тут є і кумедні плюшеві іграшки, біля яких діти тренують перші повороти, і веселе карусель, де вчаться користуватися

бугелем, і фігурки, що говорять у лісі на трасі, і дитячі ліфти, і кафе, і ігрові хатини.

До того ж завжди поряд буде сніговик Валле, персонаж зі скандинавських казок, який став талісманом усіх лижників. Валле організує спеціальні дитячі обіди та запрошує всіх на свято до свого розважального парку. Заглядає він і до найменших у дитячий садок, і навіть катається на серфі в аквапарку.

До слова! У Трюсіль варто їхати не лише малюкам, а й дорослим, які ніколи не стояли на лижах. Тут є школа, де протягом сезону працює понад сто професійних інструкторів. Вони не лише навчають новачків, а й допомагають удосконалити майстерність навіть дуже досвідченим лижникам.

До речі, у Трюсілі більшість місць розміщення, включно з двома готелями, знаходиться поряд із зоною катання. Вставши на лижі прямо біля

дверей готелю, ви зможете піднятися всією сім'єю на одному підйомнику, а потім вибрати трасу для спуску, що найбільш підходить для вашого рівня катання.

Крім гірських спусків на околицях Трюсіля прокладено понад 500 кілометрів трас для бігових лиж. Трюсіль — ідеальне місце й для сноубордистів. До їхніх послуг найвідоміший сноупарк Норвегії — TrysilTerrainPark, де на любителів дошки чекають хаф-пайпи, рейли та трампліни.

Після насиченого спортивними подіями часу в Трюсілі можна покататися всією сім'єю на собачих упряжках або пронестися з вітерцем сніговими дорогами на санях, пограти в боулінг або вирушити в аквапарк, де є басейн зі штучною хвилею для серфінгу, відпочити в SPA і, звичайно, насолодитися гастрономічними приладами ресторанів.



У Трюсілі на схил можна піднятися прямо з готелю. Тут є навіть спеціальний критий ескалатор, який піднімає вгору.



Після спортивного дня можна покататися всією родиною на собачих упряжках або пронестися з вітерцем по снігових дорогах на санях, запряжених кіньми.





Другий та найкращий

Чимало туристів приїжджає за хорошим снігом і до Хемседала, другого за величиною курорту Норвегії, який називають Скандинавськими Альпами. Він знаходиться в губернії Бускеруд, за 220 кілометрів від столиці країни. Тут, до речі, неодноразово проводились і проводяться етапи Кубка світу з гігантського слалому.

Схили Хемседала, що розташовані на висоті 625–1920 метрів над рівнем моря, у зимовий період славляться чудовим сніговим покривом. А кататись тут можна навіть на початку травня! Курорт має чудові умови для катання і на гірських лижах, і на сноубордах. Хемседал також пишається своїми можливостями позатрасового катання та пропонує спеціальні курси

для тих, хто бажає спробувати свої сили на цілині. Минулого сезону додатково відкрилася нова траса ski in — ski out, яка веде прямо в Хемседал, і тепер навіть новачки, не знімаючи лиж, можуть спуститися прямісінько до ресторанів, кафе та магазинів. Тут же знаходиться фітнес-центр Helselaben із чудовим тренажерним залом. На висоті 1013 метрів





над рівнем моря розташовано центр Skigaarden, під дахом якого розмістилися комфортабельні апартаменти, чотири ресторани та магазин.

Хемседалу вже кілька років поспіль надається професійний титул найкращого гірськолижного курорту Норвегії. Чудові можливості катання тут поєднуються з насиченою програмою розваг. Хемседал дуже популярний

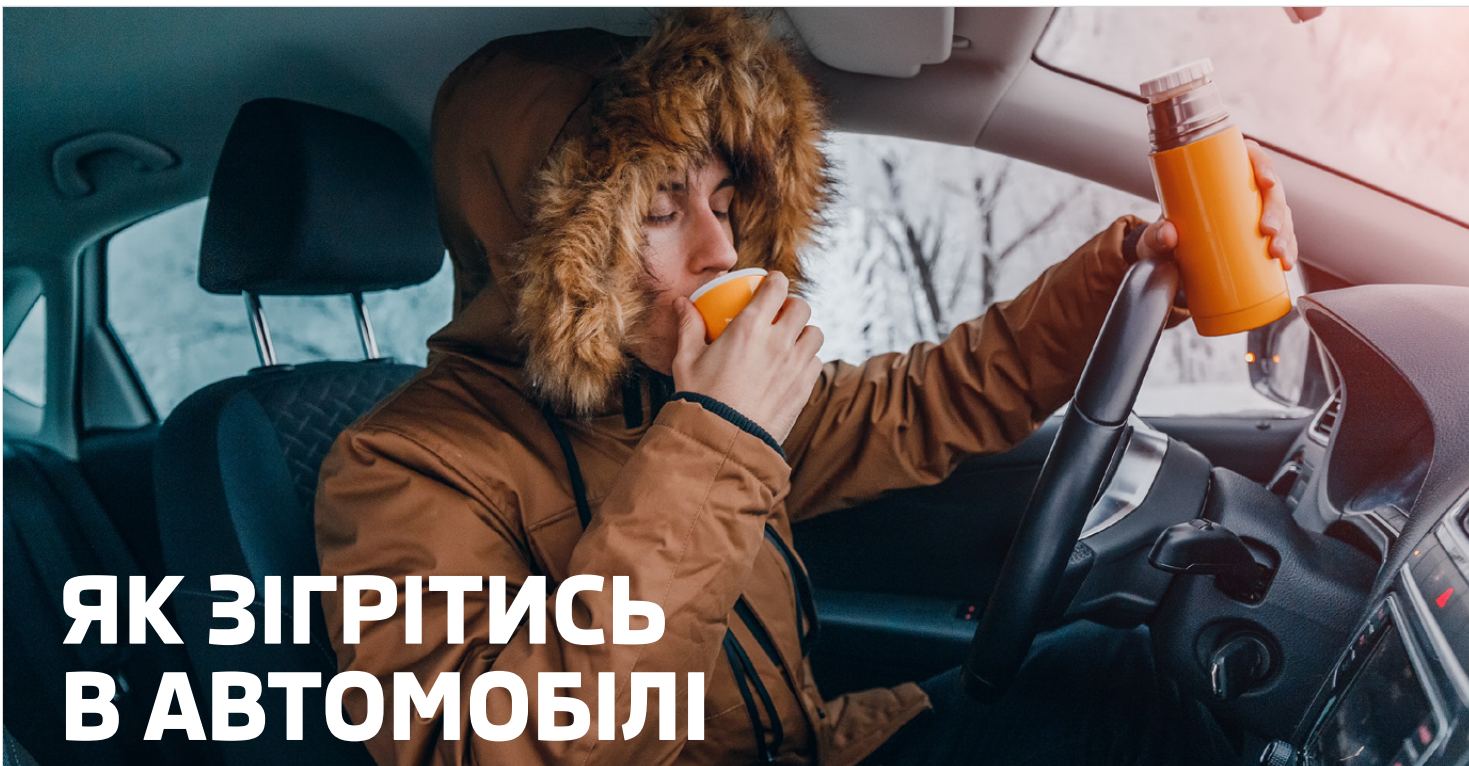
у Скандинавії серед молоді — він славиться своїми нічними клубами, в яких проходять виступи модних діджеїв. На спеціальних майданчиках у Хемседалі регулярно проводяться різноманітні фестивалі та концерти, у зонах après-ski звучить жива музика.

Втім, якщо ви приїхали сюди з дітьми, вони теж не нудьгуватимуть. Інструктори та веселий сніговик Валле

будуть із малюками цілий день, тим паче що в Хемседалі найбільша в Норвегії гірськолижна дитяча зона. Це сім трас, мережа витягів, схил для слалому, парк розваг зі схилом для санок та каруселлю, місця для пікніків, мінісноупарки, схил для скі-кросу, а також зона барбекю з лавами та столами. Тож Хемседал можна вважати ідеальним місцем для сімейного відпочинку.



Хемседал дуже популярний у Скандинавії серед молоді — він славиться своїми нічними клубами, в яких проходять виступи модних діджеїв.



ЯК ЗІГРІТИСЬ В АВТОМОБІЛІ

Зимова подорож на автомобілі зазвичай дуже приємна пригода, особливо коли автомобіль гарний та новий, а дороги розчищені від снігу. Проте негода або значні ускладнення руху можуть застати зненацька, і тоді виникає ризик замерзнути на дорозі. Про те, як вибратись із подібної ситуації або запобігти їй, зараз і розповімо.

1 Повний бак

Під час подорожей бажано мати якнайбільший запас пального. Насамперед у разі виникнення позаштатних ситуацій це дасть можливість дуже тривалий час не турбуватись за температуру та підвищену вологість в автомобілі, особливо коли за бортом випало багато снігу.

До того ж спеціалісти рекомендують тримати достатній запас пального для забезпечення гарної роботи паливного насоса, який знаходиться в баку та охолоджується саме паливом.

Окрім того, у холодну пору року за суттєвих коливань температури в баку може накопичуватись конденсат. Відповідно, чим менше в ньому повітря й більше пального, тим менше конденсату опиниться в паливній системі.

2 Термос

Термос із гарячим чаєм або кавою може стати справжньою паличкою-виручалочкою в скрутній ситуації. Звісно, теплі напої для подорожі краще приготувати заздалегідь, але існують і спеціальні автомобільні термоси, які працюють від штатної 12-вольтової розетки. З їхньою допомогою можна приготувати теплий напій, не виходячи з автомобіля.

4 Одяг

Мати в багажнику теплий одяг, плед або ковдру зовсім не зайве в далеких подорожах в холодну пору року. Вони допоможуть зігрітись, якщо інші ресурси вже вичерпано. Особливо в разі, коли доводиться підтримувати тепло без допомоги двигуна або автономного обігрівача.

3 Фізичні вправи

Якщо навкруги сніг і завірюха, використовуйте їх на власну користь. Можна закидати автомобіль снігом по периметру так, щоб вітер не гуляв під днищем — таким чином тепло в машині збережеться трохи довше. Та й узагалі, будь-яка фізична активність зігріває, проте після неї не варто залишатися на дорозі — краще одразу сісти в машину.



ŠKODA KODIAQ

НОВИЙ РІВЕНЬ КОМФОРТУ



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

ŠKODA OCTAVIA

ЖИВИ НА ПОВНУ



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