



ŠKODA Style

№2 (51) 2020



Тест-драйв

ŠKODA SCALA в українських умовах почувається наче риба у воді

Виробництво

Виробництво моделі OCTAVIA почалось у 1959 році й продовжується досі

Технології

Лабораторія з випробувань на безпеку виявилась майже секретним об'єктом

Майбутнє

Електричні скутери для суспільного користування як один із варіантів мобільності

КЕРУЙ ЖИТТЯМ. ЯК ŠKODA ŠKODA OCTAVIA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



LIKE ŠKODA

SKODA-AUTO.UA

«Гаряча» інформаційна лінія:

Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.
ТОВ «Бендер» — офіційний дистрибутор автомобілів марок ŠKODA в Україні.

0 800 500 023

За принципами відповідальності

Уміти змінюватись, адаптуватися до вимог світу, випереджувати тренди, створювати тенденції та очолювати менштрими — це непроста робота. Відповідальна. Здебільшого без гарантій. Але тільки так можна зламати ліміти й вийти на якісно нові рівні, насправді змінити стандарти — саме тому ŠKODA входить у другий квартал цього року в статусі інноваційного лідера та сміливого експериментатора.

Чеські інженери обладнали легендарну RS гібридним двигуном, поєднавши спортивність і сучасне розуміння екологічності, й отримали унікальний культовий автомобіль, що дарує своїм шанувальникам не тільки радість водіння, але й екологічну відповідальність.

Про відповідальність йдеться також і в проєкті каршерингу електроскутерів для міста Брно —

одному з найдинамічніших і найінноваційніших проєктів чеського бренду в запровадженні нових форм мобільності у мегаполісах.

Зміцнення марки — справа багатьох десятиліть. І жодна історія успіху не відбувається без особистих внесків і самовідданої праці. ŠKODA багато років інвестує в розвиток та навчання молоді, і на сьогодні ŠKODA Academy готує спеціалістів різних профілів, які після років навчання зможуть з усією наснагою і відповідальністю взятися за найскладніші виклики.

Сьогоднішня історія бренду — це рухливий симбіоз із традицій, сталого авторитету, перспективних напрямків і сміливих кроків. А ми долучаємося до цих змін із захватом першопрохідців — ми вже стали тим поколінням, яке побачило перші гібридні ŠKODA!

«Шкода Стайл»
№2 (51), 15.05.20

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 Гудуцян

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 № 19587

Редакція не несе відповідальності за якість рекламованої 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

ŠKODA OCTAVIA RS
обладнана бензиновим
1.4 TSI та електромотором,
які в сумі видають 245 к.с.!



- 6** **НОВИНИ**
Сім цікавих фактів із життя ŠKODA
- 8** **ŠKODA OCTAVIA RS**
Гібридні технології швидкості
- 14** **ŠKODA G-TEC**
Газове обладнання для екології
- 16** **ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA SCALA**
Чи до вподоби європейському авто українські реалії?
- 20** **ІНТЕРВ'Ю**
з керівником академії ŠKODA

- 24** **ЯК ВЛАШТОВАНА**
Лабораторія з випробувань на безпеку
- 26** **СПІЛЬНЕ ВИКОРИСТАННЯ**
електроскутерів
- 28** **ŠKODA OCTAVIA**
Розійшлася по світу тиражем у 7 мільйонів
- 30** **РОЗРОБКИ СТУДЕНТІВ**
та їхня роль у створенні реальних
автомобілів
- 32** **ŠKODA SUPERB SCOUT**
Універсал з колосальними можливостями



34 ІСТОРІЯ

Оксамитова революція та її наслідки для ŠKODA

40 СПОРТ

У чемпіонаті світу з ралі змінилася класифікація

42 ПЕРШІ ДВИГУНИ ŠKODA

Якими вони були

44 ПОДОРОЖ

Словенія: уся Європа в мініатюрі

50 ДОЗВІЛЛЯ

34



16

ŠKODA SCALA

Новий рівень європейського автомобіля для українських умов





Віртуальна Лаура стала найкращою у цифровому світі

1/ Члени команди ŠKODA можуть бути різними, але вони завжди на висоті: віртуальний помічник Лаура, що використовується ŠKODA AUTO з минулого року, отримав нагороду на фестивалі цифрових технологій SMARTBEST 2019 у Німеччині. Інноваційна стратегія ŠKODA з впровадження діджитал-помічника Лаури



в бортове обладнання нових моделей прекрасно відповідає сучасним трендам в автомобілебудуванні, що відстежуються європейською організацією AUTOBEST. Технології, що розглядаються міжнародним журі та отримують високі нагороди, мають бути простими у використанні, відповідати вимогам безпеки та підвищувати загальний «інтелект» автомобіля.



ENYAQ — перший електричний SUV ŠKODA

2/ ŠKODA оприлюднила назву своєї майбутньої сенсації, першого в історії марки електричного SUV, що буде побудований на модульній електричній платформі концерну Volkswagen. Таке мелодійне ім'я ENYAQ отримав від ірландського імені Енуа, що означає «джерело життя» та сягає лінгвістичним корінням кельтської мови, де співзвучним словом позначають «дух», «суть» або «принцип». Цей подвійний символізм в імені новинки від ŠKODA чудово відображає базові ідеї стратегічної електрифікації модельного ряду чеської марки.

3/ Нинішній рік має стати роком глобалізації для ŠKODA AUTO — попри тимчасові несприятливі обставини, чеський виробник планує й надалі зміцнювати свої міжнародні позиції. За словами голови правління ŠKODA AUTO пана Бернхарда Майєра, такий підхід є надзвичайно важливим для бренду: «Завойовуючи нові ринки та відкриваючи для себе міжнародні горизонти, ŠKODA виконує головні завдання у своєму стратегічному плані — 2025». Зазначимо, що ринок Шрі-Ланки не можна назвати абсолютно новим для ŠKODA AUTO — колись марка була там представлена, і ось після 17-річної перерви чехи повертаються з новими пропозиціями. Початкова модельна лінійка ŠKODA складатиметься з чотирьох моделей: маленької FABIA, представника бізнескласу SUPERB, великого SUV KODIAQ та його молодшого брата, компактного KAROQ. Пізніше до цієї зіркової компанії приєднається OCTAVIA, беззаперечний бест-

ŠKODA планує повторний вихід на ринок Шрі-Ланки

селер бренду. Повернення на ринок Шрі-Ланки стало можливе завдяки проєкту INDIA 2.0, ŠKODA зможе таким чином пропонувати новому ринку ті моделі, які будуть розроблятися в рамках майбутніх кампаній на індійських виробничих потужностях. Це розширення підвищить авторитет ŠKODA.





На допомогу: ŠKODA AUTO виходить із соціальними ініціативами

4/ Усебічно поділяючи важливість боротьби з пандемією, ŠKODA AUTO приєднується до численних волонтерських та соціальних ініціатив. Чеський автовиробник надав міським організаціям та добровольцям 200 автомобілів та 150 електричних скутерів. Усі ці транспортні засоби працюватимуть для доставки ліків, матеріалів та продовольчих товарів туди, де вони найбільш потрібні.

Вимушені рішення

5/ Чеський виробник був змушений призупинити роботу своїх головних підприємств у Чеській Республіці — заводів у Млада-Болеславі, Врхлабі та Квашні. Враховуючи епідеміологічну загрозу та дотримуючись вимог безпеки працівників, партнерів та клієнтів, ŠKODA AUTO в середині березня пішла на цей вимушений крок, зупинивши на кілька тижнів свої головні заводи. Працівники отримали близько 75 % своєї звичайної зарплати, а головними виробничими центрами ŠKODA на цей непростий період стали підприємства Індії. Усе це зроблено з метою зберегти якомога більше професіоналів усіх рівнів.

Готується новий концепт ŠKODA SCALA

6/ Щорічний студентський проєкт ŠKODA отримує все більше конкретики — 20 молодих стажерів працюють над створенням кабриолета на базі моделі ŠKODA SCALA. Протягом кількох місяців студенти будуть перетворювати компактний хетчбек на вражаючий концепт-кар. Базова модель — SCALA, що була представлена у 2018 році, грає важливу роль у стратегічному та маркетинговому планах чеського виробника, тому кілька сміливих ідей проєкту не завадять! До того ж учні працюють під наглядом



спеціалістів ŠKODA, аби виконати всі вимоги до технологічності, екологічності й дизайнерської актуальності. Публіці покажуть фінальну роботу в другому півріччі поточного року.

ŠKODA KODIAQ — один із кращих рятівників у світі

7/ Спираючись на свій багаторічний досвід у виробництві автомобілів для медиків, ŠKODA створила спеціально обладнаний KODIAQ, що призначений саме для рятувальників. За законодавчими

вимогами цей автомобіль уже із заводу обладнаний діодними підсвітками та додатковими світловими вогнями, а також надійними та практичними боксами для зберігання численного обладнання.



ŠKODA OCTAVIA RS IV

нова сторінка
улюбленої книги

ŠKODA виходить на новий рівень розуміння спортивності та сучасного автомобілебудування — вперше у своїй історії сімейство RS поповнюється гібридом. Нова ŠKODA OCTAVIA RS iV, обладнана популярним бензиновим 1.4 TSI та 85-кіловатним електромотором, видає 245 к.с. та перетворюється на мрію фанатів літер RS.

Ми ще можемо пригадати ті часи, коли мобільний зв'язок нам здавався унікальним привілеєм вищих верств населення, а електрокари — привітом із майбутнього. Сьогодні ŠKODA OCTAVIA RS iV, перший спортивний гібрид марки, нагадує нам, що світ обертається швидше за наші переконання.

Привіт із сьогодні

Серійне народження ŠKODA OCTAVIA RS iV, її трансформація з ідеї в маркетингове рішення та її вихід на світові ринки викликані черговим посиленням контролю за рівнем шкідливих викидів. З початку наступного року всі нові автомобілі будуть змушені не перевищувати ще «зеленіший» рівень CO₂, тому вже сьогодні чеський автовиробник робить випереджувальний удар та оприлюднює технічну інформацію про свою спортивну й екологічну новинку.

Для ŠKODA це революція. Чому так, адже гібридні технології в моторобудуванні не новина? Так! Але концепція електродвигуна частіше має приставку «еко» — чи то екологічний, чи то економічний. А от спортивний, потужний, нестримний, яскравий...







Гібридна силова установка у 245 к.с.

Якщо уважніше придивитись до вибору агрегатів, то можна погодитись з інженерами: так, компактний чотирьохциліндровий бензиновий турбодвигун — це найкраще рішення. Це надійний та ефективний мотор марки, що відповідає сучасним трендам, адже downsizing або зменшення робочого об'єму на сьогодні вже без варіантів входить в обов'язкову програму моторобудування всіх провідних автовиробників світу.

Відшліфоване управління

Система так званого прогресивного рульового керування входить до списку базової комплектації. Додайте до цього ще можливість адаптувати налаштування підвіски під спортивні настрої водія та отримайте унікальний драйв характер, що з покоління в покоління є фірмовою рисою всіх RS. Завдяки колосальному досвіду марки у створенні спортивних автомобілів для ралі новий гібрид RS наслідував весь спадок.

OCTAVIA iV plug-in гідрид та всі інші

Інженери доклали всіх зусиль, аби зберегти в OCTAVIA RS iV сімейні риси OCTAVIA та її базові цінності. Зокрема, гібридна версія отримала ті самі рішення Simply Clever, що й класичні моделі, а її практичність та корисний простір лишилися незмінними. Навіть паливний бак складає 40 л — це лише на 5 л менше класичної версії, що абсолютно не стає на заваді щоденному комфорту водія та не змінює його звички в обслуговуванні й використанні свого авто.



Такі епітети здебільшого були притаманні великокубатурним класичним двигунам. А відтепер ŠKODA OCTAVIA RS iV береться грати відразу на двох фронтах: тут тобі й еко, тут тобі й спорт.

Аби краще зрозуміти звитягу розробників новинки, згадайте, що родина ŠKODA RS — це свого роду старовинний фамільний клан. У нього не потрапляють просто так. У ньому немає «колишніх членів». Кожен автомобіль, що виходить із заводу з логотипом RS, потрапляє до приватного автопарку якогось фаната, для якого музика спортивного двигуна солодша за Віденську оперу.

Він до мене говорив

Силова установка ŠKODA OCTAVIA RS iV складається з відомого поціновувачам марки бензинового турбодвигуна 1.4 TSI потужністю у 150 сил та 85-кіловатного електродвигуна. Сумарно ця парочка гарантує водієві 245 к.с. та 400 Нм чистого задоволення та

приблизно 30 г/км CO₂, що можна вважати рекордним показником для цього сегмента.

Звісно, для того, аби ефективно використати всі можливості цього силового агрегату, його доповнили найсучаснішою коробкою передач DSG із 6 ступенями. Водієві доступні кілька режимів руху, що відрізняються як за особливостями використання силових агрегатів, так і за цільовим призначенням. Так, наприклад, завдяки ємній літій-іонній батареї ŠKODA OCTAVIA RS iV може подолати до 60 км на одній лише електричній тязі.

У нормальному режимі бензиновий двигун отримує підтримку електромотора кожного разу, коли водієві знадобляться додаткова потужність та динамічний прорив. Весь потенціал крутного моменту електродвигуна (а це майже 330 Нм) доступний з першої секунди натиску на педаль, що додає цій моделі неповторного

Двигуни e-TEC у черзі на запуск

Після гібридної RS чеська марка планує до випуску дві гібридні версії моделі OCTAVIA e-TEC. Вони стануть першими серійними гібридами марки, що отримають поєднання 7-ступеневої коробки DSG, трьохциліндрового двигуна 1.0 TSI (він видає 110 к.с.) та 48-вольтової літій-іонної батареї. З цими новинками чехи розраховують найближчим часом запровадити масову електрифікацію свого модельного ряду та призвичаїти своїх клієнтів до гібридних технологій.



^ Гібридна силова установка нової RS надає водієві можливість розіграти одразу дві козирні карти: по-перше, вся потужність крутного моменту електродвигуна доступна в ту ж саму секунду, як водій натисне на педаль, і по-друге, економічність та екологічність цієї моделі дають власнику змогу ще чимало років не хвилюватися про паливні витрати.

присмаку справжнього драйвер-кару. До сотні км/год новенька ŠKODA OCTAVIA RS iV розганяється за 7,3 секунди, а її максимальна швидкість обмежена 225 км/год.

До речі, літій-іонна батарея може підзаряджатись як від спеціальних зарядних станцій, так і від домашньої мережі. Порт зарядки розташували в передньому бампері з водійської сторони, а власне батарею вклали в багажне відділення. Для класичної версії його об'єм складає 450 л, а в кузові універсал водій може користуватись 490 л корисного об'єму.

Ти мене впізнаєш

Фанати цієї моделі підтвердять: зовнішній вигляд сімейства OCTAVIA RS був одним із факторів, який завжди грав на користь її продажів. Це й не дивно — для марки з таким багатим спортивним минулим і сьогоднішнім спортивна стилістика записана в ДНК.

Гібридна ŠKODA OCTAVIA RS iV має специфічні діодні протитуманні фари та 18-дюймові колісні диски чорного кольору вже в стандартному обладнанні, а червоні гальмівні супорти обіцяють гарячу вечірку з першого ж віражу. Виразний аеродинамічний обвіс із чорними елементами по всьому кузову відокремлює ŠKODA OCTAVIA RS iV від інших версій цього бестселера. «Нова OCTAVIA вже сама по собі має сильний та енергійний дизайн, — зазначає Олівер Стефані, голова дизайнерського підрозділу марки, — а спортивні стилістичні елементи, без жодного сумніву, відносять новинку до сімейства RS». До речі, універсальний кузов «вагон» не стане на заводі водійським амбіціям — модель доступна в Європі й у такому виконанні.

В інтер'єрі новинка традиційно дотримується чорно-червоної комбінації кольорів із вкрапленнями



Класичне чорно-червоне оздоблення інтер'єру для цього покоління RS отримало також нові матеріали та стилістичні рішення в дусі автоспорту.



Максимальна швидкість сягає 225 км/год

Максимальний крутний момент — 400 Нм

Бензиновий двигун об'ємом 1,4 л та електромотор потужністю 85 кВт разом видають 245 к.с.

Прогресивне рульове керування та спортивні налаштування підвіски гарантують задоволення від водіння





Точних даних про час зарядки «до повного» для нової OCTAVIA RS iV наразі не повідомляється, але її сусіди по концерну VW, як гібридна версія Golf, обладнана тим самим двигуном, витрачають на поповнення заряду батареї до 6 годин від побутової мережі й до 3 годин від турбозарядки. Електродвигун виконує роль «асистента на вимогу», впорскуючи додатковий крутний момент саме тоді, коли потрібно водієві.



Виключно на електротязі можна проїхати 60 км

Викиди CO₂ — усього 30 г/км

Прискорення від 0 до 100 км/год займає 7,2 секунди

Високовольтна літій-іонна батарея має ємність 13 кВт

Фірмові чорні диски на 18 дюймів

металевих деталей. Мінімалістичний і водночас вишуканий салон — ось та схема, за якою OCTAVIA RS iV зваблює своїх майбутніх власників. У стратегії ŠKODA спортивні моделі посідають топові позиції та статуси, отже якість матеріалів і старанність виконання є правилами хорошого тону для такого елітного бійця.

Що нас чекає?

А що зі справжніми привітани з майбутнього? Електрифікація модельного ряду ŠKODA — це першочергове питання найближчих кількох років для чеського бренду. Разом з OCTAVIA RS iV побачити світ планують OCTAVIA iV та дві специфікації OCTAVIA e-TEC. Завдяки всім технологічним експериментам, що їх відпрацьовано, зокрема, й на цій спортивній моделі, ŠKODA зможе гарантувати відчутну економію пального для своїх версій e-TEC — близько 0,4 л на 100 км. І це без жодних компромісів у насолоді від драйву! Однак це вже інша — проте не менш цікава — історія.

ŠKODA G-TEC

Технології, що дозволяють зменшити шкідливі викиди та економити на пальному



Використання стисненого газу у якості пального — ідея не нова. У сучасному світі та за існуючих технологій газ виявляється дуже привабливим не лише з точки зору економії коштів. Екологічний ефект від використання технології G-TEC також дуже привабливий. Докладніше про сучасні технології та версії ŠKODA G-TEC розповість експерт з CNG і керівник відділу маркетингу продуктів у компанії ŠKODA Філіп Пол.

На даному етапі версії G-TEC на європейському ринку доступні для двох моделей: SCALA і KAMIQ. У другій половині 2020 року з'явиться нова OCTAVIA, здатна працювати на стисненому газі. Ця технологія має гарні шанси для розвитку, оскільки автомобілі, що працюють на CNG, практично не виробляють оксидів азоту і дозволяють миттєво знизити викиди CO₂ приблизно на 25% або навіть значно більше в порівнянні з автомобілями зі звичайними двигунами внутрішнього згоряння.

— Яку роль природний газ буде грати в паливно-енергетичній структурі ŠKODA в найближчі роки?

— Незважаючи на те, що в найближчі кілька років електрична

мобільність буде провідною ланкою, технологія CNG повинна зробити важливий додатковий внесок в зниження шкідливих викидів. Вона має великі переваги з точки зору екології. До того ж при її застосуванні витрати на пальне значно менші, ніж при використанні звичайних двигунів внутрішнього згоряння.

Але найголовніше, що ця технологія вже доступна сьогодні і у версіях G-TEC можна використовувати газ різного походження, як синтетичний, так і природний. Навіть при використанні газу з природних родовищ зниження викидів на 25% менше, ніж при використанні бензину. Додавання 20 відсотків біометану, як, наприклад, нині робиться в Німеччині, призводить до ще більшого скорочення

викидів CO₂ — на 35–40 відсотків. Щойно ви почнете використовувати 100-відсотковий біометан з рослинної сировини або навіть синтетичний метан, вироблений з поновлюваних джерел енергії, моделі ŠKODA G-TEC можуть реально досягти вуглецевої нейтральності.

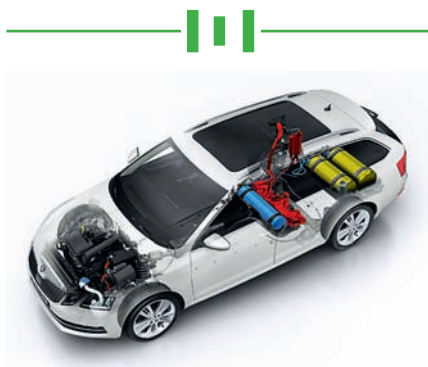
— Члени ради директорів Volkswagen нещодавно заявили, що хочуть відмовитися від двигунів, що працюють на зрідженому природному газі, і припинять розробку цієї технології. Як можна узгодити ці два погляди?

— Немає ніякого протиріччя між поточним діапазоном моделей і цими заявами по довгостроковому розвитку. Автомобільна промисловість

займається плануванням на дуже далекі періоди зі стратегіями, розрахованими на цілі десятиліття. Таким чином, в найближчі роки двигуни CNG залишаться частиною асортименту.

— Автомобіль може працювати на природному газі, біометані або синтетичному метані. Які відмінності у видах такого пального?

— Для автомобіля або водія це не має ніякого значення, але є велике значення для навколишнього середовища. Існує природний метан, біометан і синтетичний метан. Є так звані рослинні джерела енергії, які можна додавати в природний газ в будь-якій комбінації. Немає необхідності в технічних модифікаціях двигуна або транспортного засобу. Біометан, вироблений повністю з рослинних залишків або біологічних відходів із використанням поновлюваної енергії, вже доступний сьогодні і пропонується на автозаправних станціях. Це дозволяє водіям значно скоротити викиди CO₂. Синтетичний метан, що отримується з сонячної або вітрової енергії, володіє аналогічним потенціалом. Проте кінцевий продукт ще не можна назвати комерційно життєздатним, тож він доступний в менших кількостях.



Бензин використовується головним чином для холодного старту

— На відміну від бензину або дизельного пального, СПГ повинен зберігатися в автомобілі під високим тиском. Як це впливає на безпеку?

— Автомобілі, що працюють на природному газі, такі ж безпечні, як і моделі зі звичайними двигунами внутрішнього згоряння. Встановлені в моделях ŠKODA G-TEC резервуари спроектовані, виготовлені і сертифіковані у відповідності з найвищими галузевими стандартами. Вони оснащені запобіжним клапаном, який, в малоймовірному випадку технічної проблеми, забезпечує контрольоване

виділення газу. CNG нетоксичний і легший за повітря, тому швидко розсіюється. Крім того, всі компоненти резервуара спроектовані таким чином, щоб витримувати екстремальні умови. Тиск всередині бака складає близько 200 бар. Однак ці резервуари спроектовані і схвалені для тиску до 600 бар, що в три рази більше, ніж максимальне значення тиску на практиці.

— Чому для комплектацій G-TEC все ще доводиться використовувати бензин в певних ситуаціях?

— Зазвичай це потрібно тільки протягом дуже короткого часу при холодних запусках і відразу після заправки. Нашим головним пріоритетом в розробці завжди було те, що двигун повинен працювати виключно на природному газі. Навіть коли температура зовнішнього середовища падає до -10 °C, теплий двигун можна запустити в режимі CNG. Існує міф, що дуже низькі температури можуть викликати проблеми для газового обладнання. Але щоб скраплений природний газ зріджувався, температура повинна була б опуститися нижче -160 °C відповідно до законів фізики. Іншими словами, навіть в зимовий сезон природний газ є відмінним універсальним паливом.



Використання технології CNG дозволяє зменшити шкідливі викиди в атмосферу та економить кошти власника транспортного засобу. На даному етапі це одна з найкращих альтернатив автомобілям зі звичайними двигунами внутрішнього згоряння.

ФІЛІП ПОЛ,
експерт з CNG і керівник відділу маркетингу продуктів у компанії ŠKODA

ŠKODA SCALA Я ЙДУ НА НОВИЙ РІВЕНЬ

Для чеського автовиробника створення компактної моделі, що зайняла нішу між FABIA та OCTAVIA, було продиктовано ринковою необхідністю — користувачі шукали оригінальний, практичний та сучасний автомобіль зі «стайні» улюбленого бренда, що гарантував би якість у кожній деталі. А от що керуватиме нами, українськими водіями, які обиратимуть для власного автопарку революційну ŠKODA SCALA?





ŠKODA SCALA — це автомобіль, який знається на драйверському задоволенні так само, як і на сучасних IT-трендах. Для ŠKODA SCALA стала змогою висловити бажання марки бути серед перших на всіх значущих ринках, до яких входить й Україна з тим авторитетом, що його напрацювала марка серед споживачів.



ŠKODA SCALA отримала люкс від старших моделей, традиції сімейного дизайну, витончену керованість та новітні технології.

Насправді ŠKODA SCALA — це шах і мат конкурентам з інших марок у компактному міському сегменті. І дуже виважене рішення з погляду модельного ряду. Адже це не просто «підрощена» на кілька габаритних сантиметрів королева корпоративних автопарків FABIA і не зменшена в масштабі OCTAVIA. SCALA — це принципово новий проєкт для ŠKODA, що спирається на вимоги споживачів. Та їхні звички, що змінюються з калейдоскопічною швидкістю.

Перші в черзі

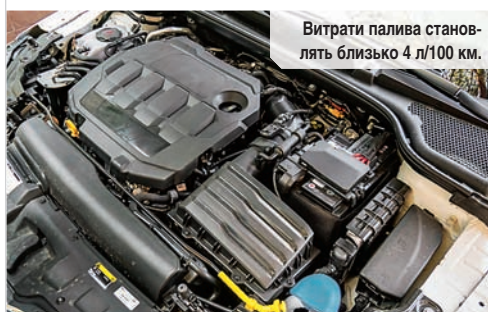
Українські водії — новатори й поціновувачі традицій водночас. До вибору силових агрегатів ми ставимось надзвичайно прискіпливо — і тут SCALA вміє задовольнити.

На нашому ринку вибір силових агрегатів зведено до 1,5-літрового 150-сильного бензинового TSI та



Панорамний дах додає унікальної атмосфери.

Для нашого ринку також представлений сучасний вибір коробок передач — для 1,5 TSI українцям пропонується передова 7-ступенева DSG, а для 1,6 TDI ще можна обрати як DSG, так і класичну 6-ступеневу механіку.



Витрати палива становлять близько 4 л/100 км.



Якість матеріалів інтер'єру доповнюється витонченим дизайном.



Завжди під рукою, завжди у пригоді.



Місткість таких ніш — таємна сила SCALA.



Хочете невеличке вітання з вищого класу? Тримайте парасольку.



ТЕХНІЧНІ ДАНІ

Довжина/ширина/висота, мм	4362/1793/1471
Колісна база, мм	2636
Споряджена маса, кг	1339
Об'єм багажника, л	467/1410
Дорожній просвіт, мм	149
Об'єм двигуна, см ³	1598
Макс. потужність, к.с.	116
Макс. момент, Нм (об/хв)	250 (1500–3250)
Тип привода	передній
Коробка передач	7-ст DSG
0–100 км/год, с	10
Макс. швидкість, км/год	200
Розхід (змішаний), л/100 км	4,1
Шини	195/60 R16

116-сильного 1,6-літрового дизельного TDI. До кінця року з'явиться й літровий двигун за більш доступною ціною. Ми піддалися чарам насиченого переліку опцій, а також європейському стилю економічного водіння та обрали на тест ŠKODA SCALA з роботизованою трансмісією та бензиновим турбодвигуном — такий собі достатній люкс.

Базове обладнання SCALA — достойний вибір. Версія Ambition передбачає протитуманні фари, відділення для зберігання парасолі (разом із парасолею ŠKODA), відділення для зберігання сонцезахисних окулярів, сітки на боковинах спинок передніх сидінь, двозонну систему Climatronic, передні сидіння з підігрівом та регулюванням висоти й поперекової опори, передні бокові подушки безпеки, круїз-контроль, інформаційно-розважальну систему Volero з 8-дюймовим екраном, шкіряне оздоблення керма.

Турбодвигун із родини TSI — це одна з констант, яку всі шанувальники ŠKODA не бажали б змінювати, настільки збалансованим, економічним та потужним є цей мотор. Підсилена й адаптована до українських реалій підвіска гарантує впевненість, а традиційний «шкодівський» характер новинки на дорозі дарує водієві задоволення від кожного віражу, в які SCALA заїжджає з легкістю експерта з драйверських законів.

Майбутнє сьогодні

Нова платформа, нові можливості, нове розуміння «автомобіля на зв'язку», нова філософія комфорту в середньому класі — це далеко не всі козири ŠKODA SCALA. Маючи у своєму репертуарі потужні активи, а в планах — увійти до плеяди найкращих моделей ŠKODA, SCALA має всі шанси підкорити українського водія.

АЛОЇЗ КАУЕР,

ГОЛОВА ŠKODA ACADEMY ТА КЕРІВНИК НАВЧАЛЬНИХ ПРОЄКТІВ

Пан Алоїз Кауер очолює навчальний центр ŠKODA Academy і сьогодні готовий поділитися своїм досвідом у цій відповідальній роботі. Роль виховання молодих спеціалістів, які після навчання зможуть очолювати провідні напрямки роботи компанії, на сьогодні є однією з ключових у кадровій політиці чеського автовиробника.

Вже не перший рік поспіль студенти Академії представляють світові власні концепт-кари, і щороку якість цих продуктів доводить, що рівень молодих спеціалістів невпинно зростає.

— Пане Кауер, яка роль студентів-практикантів у роботі всієї компанії ŠKODA Academy?

— Модель, яка на сто відсотків створена нашими учнями, — це унікальний досвід для автомобільної промисловості Чеської Республіки. Щороку це доводять високі стандарти нашого навчання та ступінь відповідальності





наших студентів. З 2013 року наші студенти розробляли свої концептери на базі вже існуючих серійних автомобілів, а цього року в наших планах — сім нових моделей, одна з яких буде представлена пресі вже влітку.

Це проєкт, який надає надзвичайно широкі можливості для майбутніх дизайнерів, техніків та інженерів: вони можуть мріяти й втілювати свої мрії в реальність. Вони також мають унікальний привілей весь час підглядати за роботою старших професіоналів, орієнтуючись на реальні виробничі процеси. Все це дуже важливо для молоді, і щороку ми переконуємося у правильності нашої стратегії.

— Яка мета проєкту?

— Учні-стажери працюють з нами протягом академічного року, більшість з них вже завершує третій рік навчання. Під час роботи над проєктом концепт-кара вони об'єднують свої навички та досвід і працюють у команді, аби досягти результатів у найкоротші терміни. Молоді люди надзвичайно креативні та мотивовані, їхній досвід, точка зору та їхні коментарі надзвичайно важливі для ŠKODA Academy. У довгостроковій перспективі ŠKODA отримує мотивованих та досвідчених командних гравців для компанії.

— Як ви оцінюєте власну роль у керівництві ŠKODA Academy?

— Мені дуже пощастило — я мав змогу швидко й ефективно опанувати основні принципи управління у ŠKODA Academy та зрозуміти базові завдання, які вона вирішує. Я зосереджений на тому, аби перетворити усі свої колишні навички та досвід на ефективну навчальну стратегію, а також я хочу створити міцні робочі та персональні взаємозв'язки між Академією та виробництвом.

Філософія лідерства та лідерські навички вкрай важливі для роботи в на-

шій компанії. В Академії ми навчаємо також і менеджерів й супроводжуємо їх надалі у їхньому професійному розвитку. Наша компанія має дуже амбіційні плани, тому певні принципи управління персоналом потребують адаптації та інноваційного підходу.

— Які з майбутніх викликів вам особисто здаються найцікавішими?

— Я командний гравець. Саме тому завжди шукаю можливість побудувати міцний колектив, я вражений та зачарований тими можливостями, які відкриває перед нами ефективна та натхненна командна робота. Я вважаю, що ми маємо мислити не лише категоріями тих завдань, які стоять перед нами сьогодні, але й тими викликами, які нам кидає вже найближче майбутнє.

Для мене навчання — це процес, який не можна формалізувати на сто відсотків, адже у ньому велика складова натхнення, емоцій та мрій. Ми можемо бути впевненими у тому, що подолаємо всі майбутні виклики, тільки якщо матимемо сильну команду. А могутня марка потребує сильних спеціалістів — тому я працюю не тільки над створенням програм для сьогоденних спеціалістів, але й намагаюся дати їм такі базові знання, що допоможуть їм у майбутньому.

— А що, на вашу думку, є найскладнішим у процесі навчання?

— Для ŠKODA Academy навчання — це найперша задача, ми повинні опрацювати безліч способів та методів, як ми можемо підтримувати молоді таланти. Ми повинні не тільки відшукати достойну молодь, але й дати цим юним спеціалістам найвищий та найякісніший рівень навчання. Тільки так ми можемо виховати персонал, який водночас має достатньо впевненості у власних силах і відповідальності за свої рішення. Найкращою нагородою й визнанням для ŠKODA Academy є той момент,



коли наші колишні стажери стають рівноправними працівниками в нашій компанії.

— Які привілеї отримує ŠKODA від роботи з молодими професіоналами та чому?

— Спеціаліст, що знається на своїй роботі, — золотий фонд будь-якої



Завдання ŠKODA Academy — не тільки поповнити професійний склад компанії кадрами вищого рівня, але й надихнути молодих людей на навчання та подальший професійний розвиток.

компанії, а наші сьогоднішні студенти завтра займуть свої робочі місця. Саме тому сьогодні ŠKODA інвестує чимало сил та коштів у розвиток ŠKODA Academy, яку було засновано ще у 2013-му. Не забуваймо також, що навчальні програми відкривають можливості для навчання для вже працюючих спеціалістів та допомагають їм підвищувати кваліфікацію, а ще ми постійно відшукуємо молоді таланти. Це безцінно.

— Чи є цей підхід чимось новим для ŠKODA?

— Насправді ŠKODA Academy — це вже другий крок нашої компанії у розвитку молоді. Першим було створення школи, де молоді люди могли проходити стажування на канікулах — вона працює з 1927 року. І протягом цього часу майже 23 000 молодих спеціалістів пройшли путь від учня до спеціаліста. Практичні заняття й можливість надалі продовжувати навчання є основою кадрової політики ŠKODA.

— На чому зосереджені принципи навчання?

— Для нас надзвичайно важливою є комбінація високого професійного рівня наших учнів з їхньою соціалізацією та вмінням працювати разом. Такі навички створюють позитивний бекграунд для подальшої успішної кар'єри наших стажерів.

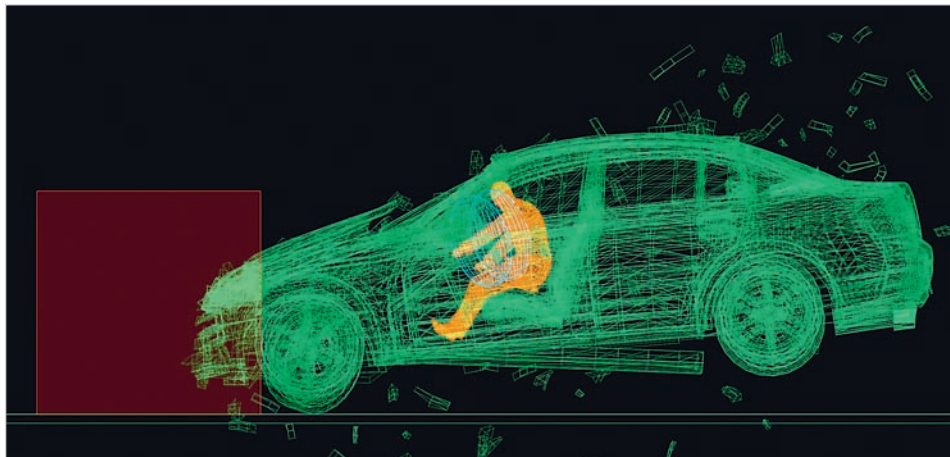
— Як ви розвиваєте таланти?

— Ми обладнані найновішими матеріалами, а наші вчителі володіють передовими методиками викладання та колосальними об'ємами знань. Наші пріоритетні напрямки — сучасні технології, електроніка та класична інженерія, практичні знання. Саме тому учні проходять стажування й певні навчальні класи безпосередньо на виробничих потужностях ŠKODA, на своїх майбутніх робочих місцях.

НОВА **КРАШ-ЛАБОРАТОРІЯ** **ŠKODA AUTO** ЗДАТНА ТЕСТУВАТИ НА БЕЗПЕКУ НАВІТЬ **ЕЛЕКТРОМОБІЛІ**

Випробувальний центр біля міста Млада-Болеслава призначений для всіх відомих сценаріїв краш-тестів, зокрема нових найсучасніших вимог Європейської програми оцінки нових автомобілів (Euro NCAP), яка набрала чинності на початку 2020 року. Він здатен тестувати не тільки звичайні авто, але й електромобілі, які мають суттєві відмінності у конструкції порівняно зі звичними машинами.





Нова лабораторія зможе оцінити пасивну безпеку як моделей ŠKODA, так і інших автомобілів концерну Volkswagen Group.

Нова лабораторія призначена не тільки для автомобілів та електромобілів марки ŠKODA. Тут будуть тестувати й інші продукти концерну Volkswagen Group, адже на даний момент це найсучасніша лабораторія усього концерну.

«Наша нова лабораторія з випробувань на випадок аварії дозволяє нам більш повно і реалістично моделювати можливі аварії, створюючи тим самим важливу технічну передумову для подальшого підвищення високого рівня безпеки наших автомобілів у майбутньому. Більш того, лабораторія також відповідає всім технічним вимогам для випробувань електричних транспортних засобів. Ми будемо продовжувати поступово нарощувати потенціал для краш-тестів у найближчі роки. Відкриваючи нашу нову краш-лабораторію, ми знову беремо на себе трохи більше відповідальності в рамках Volkswagen Group», — пояснив Крістіан Штрубе, член ради директорів ŠKODA AUTO з технічного розвитку.

Нова краш-лабораторія у понад два рази більша за попередній тестовий центр. Довжина самого залу

Для досягнення оптимальної якості зображення ŠKODA AUTO використовує світлодіодні освітлювальні системи потужністю 100 000 люкс для всіх випробувань.

для краш-тестів становить понад 180 метрів. Окремий зал спеціально обладнаний для випробування електромобілів. Цей напрямок буде розвиватися найближчим часом, оскільки попит на електромобілі збільшується.

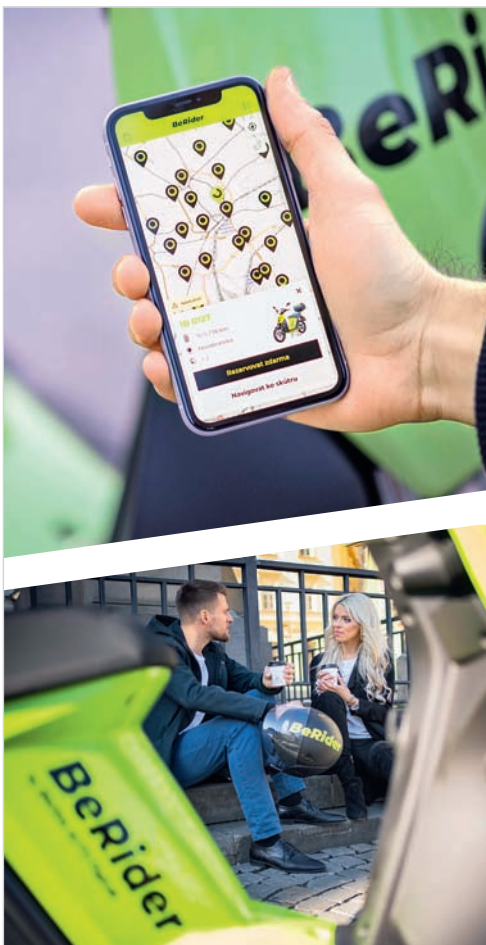
Справа техніки

В основі лабораторії лежить система електроприводу, яка розганяє два автомобіля вагою до 3,5 тон кожний до максимальної швидкості 65 кілометрів на годину. Або одне авто вагою до 3,5 тон до максимальної швидкості 120 кілометрів на годину.

Інше випробувальне обладнання включає в себе ультрасучасні санчата «Літаючий стіл». Вони прискорюють автомобілі, прикріплені до них, для дуже важливого випробування на бічний удар. Крім цього, в лабораторії є симулятор статичного удару, бар'єри для зміщення лобового удару, так звані випробування на невелике перекриття, і бар'єр для випробування на удар ззаду. Також передбачена можливість зіткнення двох тестових автомобілів. Увесь цей арсенал відповідає новим вимогам Euro NCAP та охоплює всі можливі сценарії випробувань на безпеку.

В окремому залі встановлено обладнання для затоплення транспортних засобів у разі непередбачених інцидентів, пов'язаних із пошкодженням акумуляторних батарей після випробувань. Такі випробування актуальні для електромобілів. Досліди проводяться на дев'яти дорослих і чотирьох дитячих манекенах різних видів, що виступають у ролі пасажирів випробувальних машин у новому центрі. За розміщенням манекенів у автомобілях сліdkують високоточні швидкісні камери, здатні робити дуже багато знімків за мізерно короткі проміжки часу. При кожному зіткненні задіяно близько 20 статичних і 30 вбудованих високоточних камер.





Науково-дослідний підрозділ чеської марки DigiLab, що розташований у штаб-квартирі бренду у Млада-Болеславі та займається розробкою і втіленням сучасних ІТ-рішень, запускає новий проєкт у чеському місті Брно. Нещодавно представники компанії та міської адміністрації підписали меморандум про наміри, а наступним кроком стане втілення проєкту в реальність.

ŠKODA ПЕРЕСАДИТЬ ЖИТЕЛІВ ЄВРОПИ НА ЕЛЕКТРИЧНІ СКУТЕРИ

Персональний транспорт становить левову частку трафіку у великих містах — дослідження свідчать, що, попри всі намагання пересадити жителів мегаполісів на громадський транспорт, далеко не всі готові відмовитися від персональних засобів пересування. Так званий принцип інтелектуальної мобільності лежить в основі багатьох науково-дослідних проєктів, що покликані знизити транспортне навантаження

на мегаполіси. Підтримуючи цей всесвітній тренд і поділяючи відповідальне ставлення до сучасної транспортної інфраструктури, ŠKODA AUTO DigiLab підготує та запустить у Брно 250 електричних скутерів. Проєкт отримав назву BeRider, і меморандум про співпрацю вже підписано. Це партнерство між міською владою та чеським автовиробником є надзвичайно цікавим для обох сторін: Брно є одним з найбільш динамічних та



Брно має стати другим містом у Чехії, де жителі зможуть користуватися короткотерміновим прокатом електричних скутерів. На думку міської адміністрації, це прекрасне рішення, яке невдовзі може бути запозичене й іншими містами Європи.

Мер міста Брно пані Маркета Ванкова пояснює: «Не можна недооцінювати той внесок у зменшення загального рівня викидів, що його роблять системи каршерингу, особливо якщо це електричні й екологічно чисті скутери. Усе більше користувачів надають перевагу раціональному використанню власного транспорту, піклуючись не тільки про себе, а й про навколишній світ».

Далі буде

Запуск проєкту BeRider — це лише один із кроків у довгостроковому проєкті, де взаємодія між приватними підприємствами та міськими адміністраціями може суттєво змінити загальну картину транспортних проблем. Науковий підрозділ ŠKODA, компанія DigiLab, супроводжуватиме Брно у запровадженні цього проєкту.

Адже для користувачів ця система є надзвичайно легкою — за допомогою мобільного додатка для iOS чи Android можна відслідковувати мапу міста й доступні скутери, отримати доступ до транспортного засобу, скласти маршрут, а хвилина використання скутера коштуватиме близько 0,19 євро.

активних міст Чеської Республіки, що впроваджує принципи інтелектуальної мобільності у своїй інфраструктурі.

Вагомий крок

Першою ластівкою використання скутерів для системи каршерингу був проєкт у Празі — там скутери на електричних двигунах уже успішно використовуються з минулого року. Такі проєкти можуть значно покращити якість життя міських жителів, полегшити транспортне сполучення та знизити рівень стресу, шкідливих викидів і шумового навантаження, що його викликає щоденний транспортний марафон будь-якого міста.

На думку голови ŠKODA AUTO DigiLab Джарміли Плаши, «Брно — це молоде та прогресивне місто, що миттєво підхоплює нові тренди.

Ми переконані, що завдяки нашій співпраці ми знайдемо чимало спільних точок і можливостей для синергетичної співпраці». Такі багаторівневі проєкти, як BeRider, не можуть існувати без підтримки багатьох партнерів, які забезпечують втілення в життя принципів інтелектуальної мобільності.

Концепція інтелектуального міста та оптимального використання засобів мікромобільності входить до числа найактуальніших на порядку денному для всієї компанії ŠKODA.

ŠKODA випустила 7-МІЛЬЙОННУ OCTAVIA

Нещодавно головне підприємство ŠKODA у Млада-Болеславі відзначило вагомий ювілей — з його конвеєру зійшов 7-мільйонний екземпляр моделі OCTAVIA. Історія цього бестселера починається у 1959 році, отримує славетне продовження у середині 90-х років, коли до неї прийшов всесвітній успіх, і триває до сьогодні. Сучасна OCTAVIA стала першою моделлю ŠKODA, що була розроблена разом із Volkswagen Group, та зміцнила світовий імідж чеського автовиробника.



Така поважна цифра — дуже важливий крок у розвитку чеської марки і самої моделі, яка завдяки своєму успіху отримала титул «Серце бренду». Той факт, що OCTAVIA змогла підняти стандарти компактного класу на нову висоту, відзначився також і на репутації ŠKODA AUTO: компанія пройшла шлях від місцевого автовиробника до правомочного гравця світового автомобільного ринку. На сьогодні чеська марка розвиває чимало власних продуктів і науково-дослідницьких напрямків, аби підтримати та продовжити свій шлях до успіху.

Шана традиціям

Навіть перше покоління OCTAVIA, що вийшло на ринок у 1959 році, вражало покупців рівнем опцій та технологій. На той час вона була

ŠKODA OCTAVIA стала відповіддю чеської марки на очікування клієнтів: доступний середньорозмірний автомобіль для сім'ї. Вона неначе втілювала цінності післявоєнного часу, задовольняючи потребу у стабільності, надійності та якості.



Завдяки якості, практичності та інноваціям OCTAVIA здобула величезну кількість блискучих перемог у численних світових конкурсах та рейтингах популярності.

восьмою в модельному ряду ŠKODA, що отримала сучасну незалежну підвіску для всіх коліс, а також це була восьма модель марки з часів Другої світової війни. Таким чином латинський корінь осто, що позначає числівник «вісім», став основою імені OCTAVIA. За перші 12 років серійного виробництва ŠKODA побудувала приблизно 400 000 екземплярів цієї популярної моделі.

Визнана світом

На світовому автошоу Mondial de l'Automobile у Парижі у 1996 році ŠKODA презентувала свою першу колаборацію з Volkswagen Group, що втілилась у оновленій OCTAVIA. Модель остаточно визначилася зі своєю концепцією — ŠKODA запропонувала ринку доступний та практичний автомобіль середнього цінового сегменту.

Чехи стовідсотково поцілили у смаки своїх майбутніх клієнтів: лаконічний та універсальний дизайн і просторий інтер'єр були високо оцінені водіями. Тож вже наступного 1997 року майже 61 000 новесеньких OCTAVIA зішло з виробничих конвеєрів.

І почалося! У 1998 році ŠKODA виробила майже 117 500 одиниць, а до 2010 року кількість автомобілів першої генерації перевищила за 1 440 000 екземплярів!

Розумний вибір

ŠKODA вийшла на світовий рівень із другою генерацією OCTAVIA після Женевського автошоу в 2004-му: елегантна, красива, практична, з містким багажником і просторим салоном, цього разу вона також запропонувала лінійку передових двигунів та коробок передач (з DSG включно). Здавалося, що світ тільки того й чекав: новенька ŠKODA подвоїла успіх своєї попередниці й розлетілась світом у кількості 2 500 000 одиниць.

Саме OCTAVIA вивела марку на світовий рівень: чехи почали відкривати дочірні виробничі підприємства у багатьох країнах світу (включно з Індією, Китаєм та Україною).

Та настав час зміни іміджу, і сучасна OCTAVIA вже не робить ставку на скромність і доступність. Це впевнена у своїх силах героїня глобального автомобільного ринку, яка готова надати своїм власникам достойний набір опцій та технологій. Отримавши привілеї онлайн-сервісів ŠKODA Connect, OCTAVIA стала першою моделлю бренду, що «вийшла в мережу».

Сьогодні OCTAVIA може виконувати різні ролі: бути практичною, стильною, витонченою, спортивною, сімейною... І залишатися при тому ŠKODA, нести базові цінності марки, давати водіям та пасажиром відчуття захищеності, безпеки, комфорту та щоденної турботи.



ЩО МОЖУТЬ І ВМІЮТЬ СТАЖЕРИ: ŠKODA AUTO ОПРИЛЮДНИЛА ДВА «СТУДЕНТСЬКІ» КОНЦЕПТ-КАРИ

Куди може сягнути фантазія, підкріплена досвідом і теоретичними знаннями? Далеко! Завдяки талановитим студентам ŠKODA Academy відвідувачі автомобільної виставки у Вольфсбурзі мали змогу в тому переконатися! У власному павільйоні ŠKODA представила дві концептуальні моделі, MOUNTIAQ та SUNROQ, які були від А до Я придумані, розроблені та побудовані учнями різних спеціальностей та стажерами Академії.

Навчальна програма може бути дуже далекою від формальних процесів, а дипломні проекти можуть з легкістю перетворитись на справжню пристрасть: за це готові поручитись студенти ŠKODA Academy. На постійно діючій автомобільній виставці у Вольфсбурзі ŠKODA винесла на суд громадськості дві машини, що вийшли з-під пера молодих спеціалістів. MOUNTIAQ та SUNROQ (за основу нових назв було взято добре знані імена актуальних моделей марки) — перші машини,



Для молодих спеціалістів надзвичайно важлива сама можливість розробити, реалізувати та презентувати свій автомобільний проєкт — і зробити це за підтримкою старших колег.

побудовані стажерами, молодими спеціалістами, що незабаром будуть працювати на підприємствах ŠKODA в статусі повноцінних професіоналів.

Над актуальними проєктами ŠKODA працювало близько 20 молодих спеціалістів.

Вільні мрії

Перша модель, ŠKODA MOUNTIAQ, була спроектована і представлена в минулому році. Це дуже емоційна, виразна й стильна машина, яка виконана у кузові пікап. За базову платформу було взято ŠKODA KODIAQ, але концепт-кар пішов значно далі свого серійного прасура. Студентська розробка ŠKODA отримала кабінку з двома дверцятами, додаткові лампи на даху, великий багажний простір у кузові з підвіткою та додатковим подвійним дном. Яскравий оранжевий колір кузова було обрано з метою підкреслити неординарність цієї машини, помаранчеві вставки в інтер'єрі гармонізують дизайнерський концепт MOUNTIAQ.

Над створенням другої моделі, ŠKODA SUNROQ, працювали 23 студенти. Вони взяли за основу ŠKODA KAROQ і, позбавивши твердого даху, перетворили його на кабріолет SUNROQ. Спочатку вони зрізали дах та підсилили структуру кузова SUV. Через те що задня частина автомобіля була повністю доопрацьована, SUNROQ отримав ще більший за корисним об'ємом багажник, аніж серійний KAROQ. Студенти приділили особливу увагу всьому, що стосується світлових рішень: тепер SUNROQ буквально сяє! Дверні ручки та колісні арки отримали численні LED-лампочки, а на бампери та двері нанесли логотип ŠKODA з підвіткою.



Ініціатива, змагання, перемога

Починаючи з 2014 року ŠKODA Academy спонукає своїх студентів розробляти один концепт-кар на рік. Таким чином вже шість надзвичайно цікавих та оригінальних моделей було явлено світу. Головні принципи роботи над будь-яким концептом — дотримуватись ідеології Simply Clever, використовувати актуальні знання, досвід колег та технологічні можливості марки.

Команда великих звершень

Для студентів ŠKODA Academy доступні різні професійні напрямки, проте саме дизайнерські та інженерні класи грають вагомую роль у створенні концепт-карів. Середній вік молодих людей, що працювали над створенням SUNROQ, становить від 17 до 20 років — це молодь, що не боїться викликів і не керується визначеними рамками та лімітами.

Принцип базової свободи

Кожен зі «студентських» концепт-карів ŠKODA побудований під наглядом вчителів і професіоналів марки, але учні мають майже необмежену свободу задумів і дій. Так, аби реалізувати кабріолет на базі SUV, довелося змінити структуру всіх 4 дверцят та намалювати і сконструювати «з чистого листа» корму концептуального автомобіля.

ŠKODA SUPERB SCOUT:



ЗАВЖДИ ГОТОВИЙ ДО НАЙСКЛАДНІШИХ ВИПРОБУВАНЬ

Коли йдеться про поєднання практичності та комфорту, то уявити собі щось більш гармонійне, ніж ŠKODA SUPERB SCOUT, майже неможливо. Чеський флагман у версії SCOUT є втіленням активного способу життя та впевненості у власних силах за будь-яких дорожніх і погодних умов.

Флагман модельного ряду ŠKODA у версії SCOUT створений, аби викликати нечуване відчуття свободи. SUPERB SCOUT комплектується лише найпотужнішими двигунами, має відмінну систему повного приводу та збільшений дорожній просвіт. Найбільший попит на версії SCOUT у країнах Північної Європи, зокрема у Швеції та Норвегії. Люди, що живуть у доволі суворих кліматичних умовах, знають толк у надійності та комфорті.

Старший брат

У ŠKODA існує традиція пропонувати міцні моделі SCOUT з прицілом на бездоріжжя. У 2006 році компанія ŠKODA вперше представила OCTAVIA другого покоління зі сміливим зовнішнім виглядом. З того часу моделі

SCOUT стали невід'ємною частиною асортименту OCTAVIA. У 2017 році ŠKODA розширила своє сімейство SCOUT, включивши у нього сегмент позашляховиків: спочатку з KODIAQ, а рік потому — з KAROQ SCOUT. Актуальна версія SUPERB SCOUT з'явилася в середині 2019 року. Звісно, всі моделі сімейства SCOUT мають багато спільного та призначені головним чином для людей активних.

SUPERB SCOUT пропонується виключно в кузові універсал. Однією з головних його переваг є здатність пересуватися по поганих дорогах. Така можливість забезпечується жорсткішим кузовом, збільшеним на 15 мм дорожнім просвітом та вельми просунутою системою повного приводу, яка здатна забезпечити не лише високу прохідність, але й

відмінну стійкість і керуваність на високих швидкостях та слизькій дорозі.

SUPERB SCOUT має найбільший у своєму сегменті багажний відсік. Його об'єм варіюється від 660 до 1950 л. Чеський флагман може легко перевозити обладнання для активного відпочинку, таке як гірські велосипеди або інше спортивне спорядження, в найбільш віддалені місця. Крім того, передбачена можливість буксировки причепа з заводу.

Розподіл моменту

Повний привід SUPERB SCOUT, який входить у стандартну комплектацію, дає величезні переваги не тільки під час руху по дорогах із поганим покриттям. Перерозподіл крутного моменту між заднім і переднім мостами забезпечує чудову тягу і стійкість при русі навіть на сухому асфальті. Якщо передні колеса втрачають зчеплення, наприклад, при інтенсивному розгоні, гідравлічна багатодискова муфта п'ятого покоління з електронним управлінням автоматично передає частину крутного моменту на задні колеса протягом мілісекунд. Це гарантує, що крутний момент завжди направляє туди, де він потрібен. У разі потреби до 90 % потужності може передаватися на задню вісь, а до 85 % крутного моменту можна направити на одне колесо.

Електронний блок управління дозволяє здійснювати це автоматичне втручання миттєво. Для розрахунку використовується наступна інформація: частота обертання двигуна, положення педалі акселератора, частота обертання кожного колеса, кут повороту керма, а також поздовжнє прискорення. При русі по ухилу, при низькому навантаженні або при русі по прямій потужність переважно передається на передню вісь. Але у разі зміни дорожніх умов або потреб водія розподіл крутного моменту миттєво змінюється.

Відповідна зовнішність

Зовнішній вигляд ŠKODA SUPERB SCOUT найкращим чином відображає можливості цього автомобілю. На додаток до міцних бамперів спереду і ззаду версія SCOUT характеризується алюмінієвим захистом днища, а також додатковими пластиковими панелями, які захищають колісні арки, бічні пороги та нижні секції дверей. Рейлінги на даху і рамки бічних вікон хромовані, а бічні дзеркала мають алюмінієві накладки корпусу. Двоколірні 18-дюймові легкосплавні диски Vraga або нові комбіновані 19-дюймові легкосплавні диски Manaslu підкреслюють міцний зовнішній вигляд автомобіля.

Інтер'єр виконаний у типовому стилі SCOUT: для нього характерні спеціальні декоративні елементи з ефектом дерева, сидіння покриті спеціальною тканиною з контрастною строчкою або, як опція, комбінацією алькантари і шкіри.

Топова потужність

ŠKODA SUPERB SCOUT доступний виключно з найпотужнішим дизельним або бензиновим двигуном модельного ряду. Дизельний двигун 2.0 TDI забезпечує потужність у 190 к.с.

і максимальний крутний момент 400 Нм. Бензиновий двигун 2.0 TSI має потужність 272 к.с. і максимальний крутний момент 350 Нм. На додаток до повного приводу в стандартній комплектації обидва варіанти поставляються з 7-ступінчастим DSG і особливо ефективні завдяки технології Start/Stop і рекуперації енергії гальмування. Додатковий пункт для бездоріжжя в меню вибору режиму руху полегшує водіння по пересіченій місцевості.

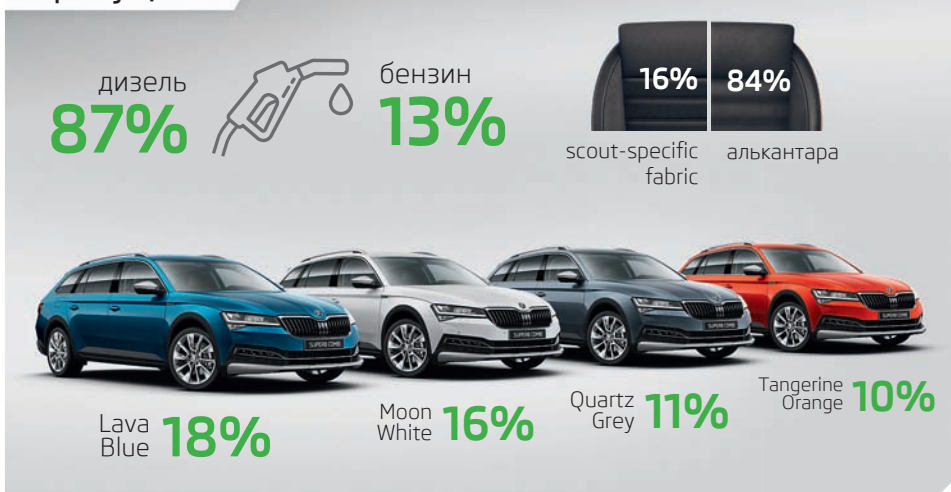
Популярні опції

Світлодіодні матричні фари є найпопулярнішою опцією для власників ŠKODA SUPERB SCOUT. Інтелектуальна система, яка дозволяє постійно рухатися з дальнім світлом, не засліплюючи інших учасників дорожнього руху, встановлюється на 93 % усіх SUPERB SCOUT.

84 % всіх покупців SUPERB SCOUT замовляють комбінований салон зі шкіри та алькантари. Фаркоп встановлюється на 76 % усіх замовлених автомобілів. Найпопулярнішим двигуном цілком очікувано став топовий 2.0 TDI, а бензинову версію вибрали усього 13 % покупців.

З новими 19-дюймовими дисками Manaslu замовлено 48 % SUPERB SCOUT.

Вибір покупців





ПІД КРИЛОМ VOLKSWAGEN

Кінець 90-х років минулого століття ознаменувався повним крахом радянської системи, який почався з масового падіння комуністичних режимів у країнах Східної Європи.

У листопаді 1989 року відбулася так звана Оксамитова революція в Чехословаччині. 29 грудня реорганізований парламент обрав своїм головою Олександра Дубчека, головного ініціатора курсу реформ 1968–1969 років, а президентом ЧССР — письменника, правозахисника, голову «Громадського форуму» Вацлава Гавела. Нове керівництво Чехословаччини взяло курс на утвердження політичного плюралізму і ринкової економіки. 1 січня 1993 року в миру з'явилися дві незалежні держави: Чеська і Словацька республіки.



Пошук потенційного партнера

Зміни, що відбулися в політиці, не могли не відбитися на економічній ситуації у країні. Великі промислові підприємства натрапили на серйозні труднощі, у тому числі й відсутність необхідних коштів на розвиток і модернізацію виробництва. Не стала винятком і компанія Škoda, яка гостро потребувала інвестицій. Потрібно було шукати надійного бізнес-партнера, який зміг би надати компанії необхідну допомогу.

Висока репутація бренду приваблювала багатьох західних інвесторів. Першими в переговорному процесі взяли участь представники BMW, General Motors, Renault і Volkswagen,



Будівля першого заводу Volkswagen у Вольфсбурзі.

а ще 24 компанії висловили свій інтерес до співпраці. Найбільш наполегливими виявилися представники VW, які після переговорів в Млада-Болеславі з керівництвом компанії провели зустріч із керівництвом країни.

Що могла запропонувати компанія Škoda своїм потенційним партнерам? Попри всі складнощі, одне з найстаріших автомобільних підприємств у Європі мало великий потенціал. У тому числі порівняно молода виробнича база, недорога робоча сила і конкурентоспроможна модель Favorit, яку можна було ще деякий час випускати з незначними змінами.

У серпні на державному рівні було відібрано два потенційні партнери для остаточних переговорів — Renault і Volkswagen. Французи пропонували організувати виробництво моделі з використанням платформи Renault 18, а також налагодити випуск перспективної мікролітражки Twingo.

Зі свого боку Volkswagen пропонував продовжити випуск моделі Favorit, однак приділити підвищену увагу якості та внести деякі зміни у конструкцію для підвищення її конкурентоспроможності. Що стосується

перспектив, то німецькі партнери пропонували почекати з новою моделлю до 1994 року. Передбачалося, що вона буде створюватися в Млада-Болеславі за підтримки фахівців VW. Але найбільш вагомим аргументом стала обіцянка інвестувати протягом 10 років 9 млрд німецьких марок.

Ці кошти передбачалося направити на розробку нового двигуна і будівництво заводу для його виробництва в кількості 450-500 тисяч моторів на рік. Цей сучасний двигун планувалося використовувати не тільки на автомобілях Škoda, але й іншими брендами концерну. Зрештою після всіх обговорень і консультацій у грудні 1990 року керівництвом країни було прийнято доленосне рішення на користь концерну Volkswagen.

На узгодження численних питань і процедур пішло кілька місяців. 28 березня 1991 року в полудень було підписано угоду про створення спільного акціонерного підприємства Škoda. Відповідно до нього вже з 16 квітня компанія Škoda формально ставала новим членом багатонаціональної родини Volkswagen. Процедура переходу компанії під повний контроль німецького концерну передбачала планомірний викуп акцій СП у держави. З урахуванням боргів компанію оцінили у 800 мільйонів німецьких марок. За чотири роки VW збільшив свою частку в підприємстві з 30 до 70 %.



10 грудня 1989 року. Вацлав Гавел вітає жителів Праги після обрання нового уряду країни.



Favorit, Forman та інші

Наприкінці 1990 року на заводі у Врхлабі почалося виробництво універсала Škoda Forman. До кінця року було виготовлено 250 машин. Виробничі потужності підприємства дозволяли випускати до 16 тисяч машин на рік, і завдяки високому попиту завод дуже швидко вийшов на проектну потужність.

У жовтні 1991 року на заводі у Квасинах стартувало виробництво пікапів на базі моделі Favorit. Це була дуже потрібна модифікація, особливо з урахуванням приватного бізнесу, що швидко розвивався у країні. У 1992 році було виготовлено 17 тисяч пікапів, а через рік обсяг виробництва зріс до 20 тисяч машин.

У 1993 році важливою інновацією стало впровадження на автомобілях Škoda двигунів із центральним уприскуванням палива та трикомпонентного каталітичного нейтралізатора. Всього в процесі модернізації в конструкцію Favorit було внесено 548 різних змін. Ця цифра навіть обігрувалася в рекламній кампанії моделі в 1993 році. На щастя, модернізація ніяк не вплинула на ціну машини. Проте за три роки вартість Favorit зросла вдвічі: з 90 310

до 210 000 чеських крон. Виною тому стала лібералізація цін унаслідок проведених у країні економічних реформ. Але попри це Škoda, як і раніше, залишалася найдоступнішим новим автомобілем на ринку в порівнянні із закордонними аналогами.



З початку виробництва нового передньопривідного сімейства було виготовлено 762 тисячі хетчбеків Favorit, 190 тисяч універсалів Forman і 48 тисяч пікапів.

ХЕТЧБЕК ŠKODA FAVORIT
став основою для створення нової моделі Felicia.

<

Nova Škoda Felicia

У 1994 році, як і було заплановано, почався процес створення нової моделі. Важливим кроком на шляху реалізації даного проекту став сертифікат якості від німецької TÜV Cert, що підтверджував високі стандарти підприємства і відповідність міжнародним нормам ISO 9002.

У червні компанія відсвяткувала випуск мільйонного екземпляра сімейства Favorit. З початку виробництва було виготовлено 762 тисячі хетчбеків, 190 тисяч універсалів Forman і 48 тисяч пікапів. У середині серпня 6-річне виробництво Favorit було припинено, а пікапи випускалися до 1995 року.

Місце Favorit на виробництві зайняла нова модель, що одержала знайоме багатьом ім'я Felicia. 5 вересня перший екземпляр новинки зійшов із конвеєра заводу у Врхлабі,

ГОНОЧНИЙ ŠKODA FELICIA KIT
CAR заводського екіпажу
Павел Сібера/Петр Гросс. >



а 17 жовтня його випустили завод у Млада-Болеславі. Цікаво, що первістка урочисто вручили родині Ондрачек, у яких 9 місяців тому народилося відразу четверо малюків.

Попри спорідненість з попередником, якого змінила Felicia, це був багато в чому зовсім інший автомобіль. У конструкції Felicia знайшли застосування 1187 нових деталей, а від моделі Favorit залишилася тільки половина всіх компонентів. Дизайн моделі навіть сьогодні виглядає досить привабливо.

Компанія продовжувала активно розвиватися, причому йдеться про глобальні зміни в культурі виробництва та якості продукції, що випускається. Наприклад, на автомобілях Škoda в цей період з'явилися такі елементи, як фронтальні подушки безпеки для водія і пасажера, іммобілайзер, ABS, кондиціонер і підігрів передніх сидінь. Були зміни і під капотом. Так, окрім 1,3-літрового двигуна потужністю 54 к.с. і 68 к.с. у гамі з'явилися нові мотори: 1,6-літровий бензиновий потужністю

75 к.с. і 1,9-літровий 64-сильний дизель. Тож не дивно, що з урахуванням усіх цих нововведень черга на покупку автомобілів Škoda вишикувалася на кілька місяців.

Позитивні відгуки стали з'являтися й у закордонній пресі. На думку журналістів популярного німецького видання Bild, «автомобіль невеликий, але цілком місткий для сім'ї. Його інтер'єр нагадує Volkswagen,

«Попри спорідненість з Favorit, якого змінила Felicia, це був багато в чому зовсім інший автомобіль.»

УНІВЕРСАЛ FELICIA COMBI
(1995–2001), випущений
у кількості 351 905
примірників. >



а приладова панель елегантна і приваблива. Усередині більше простору, ніж в Polo». Крім того, в Німеччині за Felicia просили 15 590 німецьких марок, а VW Polo коштував на 2700 дорожче.

Влітку 1995 року на промисловій виставці у Брно був представлений новий представник сімейства — універсал Felicia Combi, а місяцем пізніше почався випуск пікапів. Крім того, в гамі з'явилися нові двигуни від Volkswagen.

Продажі Škoda росли як на дріжджах. У себе на батьківщині Škoda мала мережу з 200 дилерських центрів, а ще понад 2000 були розкидані по всьому світу. Дві третини продукції компанії відправлялися на експорт у 60 країн. Особливим попитом продукція чеського бренду користувалася в Німеччині, Великобританії, Франції, Данії, Італії, Іспанії та Ізраїлі. Щоб задовольнити попит, що зростає, в польському

ŠKODA FELICIA з колекції заводського музею. >



Продажі Felicia росли як на дріжджах. У себе на батьківщині Škoda мала мережу з 200 дилерських центрів, а ще понад 2000 були розкидані по всьому світу.

місті Познань було організовано великовузлове складання автомобілів. У Туреччині за підсумками 1994 року Škoda стала найуспішнішим імпортером, а в Китаї вся партія машин була розпродана за кілька днів.



До нових звершень

За чотири роки з моменту підписання перших документів про співпрацю з концерном Volkswagen була проведена величезна робота. Крім освоєння нового сімейства Felicia були впроваджені нові технології та підвищений рівень якості продукції, що випускається. Завдяки злагоженій роботі всіх співробітників компанії та активній підтримці німецьких партнерів

<
1995 рік.
Вацлав Гавел (другий зліва) і доктор Фердинанд Піх (крайній праворуч) відзначають закладку першого каменя в будівництво нового заводу Škoda.

Пікан Skoda Felicia Fun випускався з 1996 по 2000 рік.
Усього виготовили 4016 екземплярів. >

Хетчбек Skoda Felicia (1994–2001) був виготовлений тиражем 915 843 авто. <



> Екіпаж Павел Сібера/Петр Гросс на Skoda Felicia Kit Car на Ралі Австралії в 1996 році.

< У 1998 році дизайн Felicia оновили: автомобіль отримав нові бампери, інше облицювання радіатора і модифіковану світлотехніку.

автомобілі Škoda зберегли міцні позиції на закордонних ринках.

Наступною знаковою датою в історії співпраці стало 15 лютого 1995 року. У цей день президент Чеської республіки Вацлав Гавел і голова ради директорів Volkswagen Фердінанд Піх взяли участь в урочистій церемонії закладки в Млада-Болеславі першого каменю нового виробничого комплексу з випуску

автомобілів Škoda. Він містив у собі складальний, зварювальний, пресовий і фарбувальний цехи.

Новий завод був призначений для виробництва абсолютно нової моделі автомобіля, який повинен використовувати платформу, розроблену фахівцями концерну Volkswagen.

Дизайн інтер'єру та екстер'єру необхідно було створити самостійно,

а основні вузли та агрегати, включаючи двигун і трансмісію, передбачалося використовувати від уже наявних у портфоліо концерну VW.

До кінця 1995 року загальний обсяг інвестицій концерну Volkswagen склав 1,4 млрд німецьких марок. Продукція компанії Škoda займала більше ніж 4 % від загального обсягу експорту, а в процес виробництва були залучені 3 % жителів країни.



ЗІГРАЄМО ЗА ПРАВИЛАМИ У ЧЕМПІОНАТІ СВІТУ З РАЛІ WRC ЗМІНИЛАСЬ КЛАСИФІКАЦІЯ

Цього року міжнародна автомобільна федерація FIA вводить нову класифікацію для автомобілів, що беруть участь у чемпіонаті світу з ралі. ŠKODA Motorsport, яка минулого року отримала усі ймовірні титули в особистому та командному заліках, готується вразити своїх вболівальників попри несприятливі умови 2020 року.

Метою зміни категорій було підвищення цінності чемпіонату для глядачів та адаптація технічних умов для учасників. Адже серед останніх пре-валюють приватні команди та екіпажі з досить помірними бюджетами,

і для збереження спортивної рівності була потрібна уніфікація технічних регламентів. Тому вже для сезону 2020 року FIA запропонувала учасникам так звану піраміду категорій, поділивши усіх учасників на п'ять різних груп.

Вимоги сьогодення

Для ŠKODA Motorsport, яка представляє FABIA R5 у класі WRC2, актуальні технічні вимоги підкреслюють необхідність адаптувати роботу з численними клієнтськими екіпажами та команда-

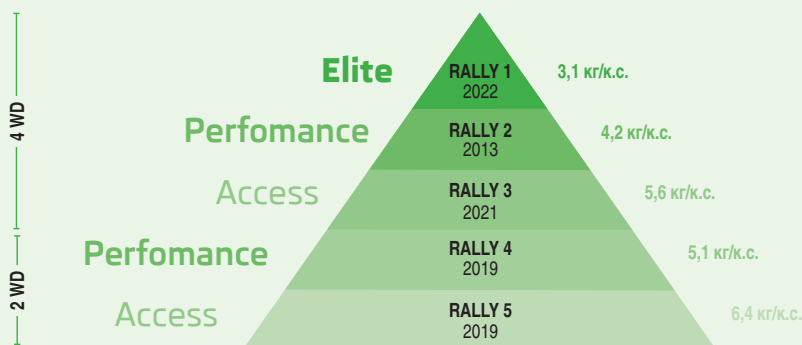


ŠKODA MOTORSPORT дотримується своєї стратегії у виборі пілотів — вкотре команда звертає увагу на молоді таланти. В цьому сезоні за кермом FABIA R5 опинився наймолодший із династії Сольбергів, 18-річний Олівер. На Ралі Швеції він виступив за підтримкою ŠKODA Motorsport разом зі своїм штурманом Аароном Джонстоном. У 2019 році Олівер отримав перемогу на Ралі Лієлая, у свої 17 років ставши наймолодшим гонщиком, що виграв етап чемпіонату Європи у такому юному віці.



ЧИСЛЕННІ АВТОСПОРТИВНІ ЗМАГАННЯ ПОТРАПИЛИ ПІД СКАСУВАННЯ. Проте команда продовжує працювати з новими екіпажами, гарантуючи їм всебічну технічну та консультативну підтримку.

Нова класифікація FIA



ми у національних та міжнародних чемпіонатах, а відома у всьому світі FABIA R5 утримує першість як найнадійніша та найефективніша ралійна машина.

Міжнародна автомобільна федерація турбується і про зацікавленість глядачів безпосередньо на етапах WRC та через трансляції: чим запеклішою й непередбачуванішою буде боротьба, тим гарячішими будуть емоції вболівальників і тим популярнішим буде ралійний спорт. Поточний рік вносить багато змін у календар (і не завжди позитивних), але ŠKODA Motorsport готова боротися за нові титули, як тільки ситуація дійде ладу.

RALLY 1: Топова група «піраміди FIA» залишається зарезервованою за категорією WRC (її ще називають World Rally Cars або RC1, як то було у минулому році). Це автомобілі, що побудовані на специфікаціях 2017 року, мають повний привод, 6-ступінчасту секвентальну коробку передач з можливістю переключати їх на кермі. Вони оснащені 1,6-літровими турбомоторами, які мають потужність у 380 сил та крутний момент у 450 Нм. Такі машини можуть долітати до 100 км/год менше ніж за 4 секунди. Для цієї групи наразі не передбачається суттєвих змін у регламенті, можливо, у 2022 році певні зміни будуть внесені у зв'язку з можливою електрифікацією ралі.

RALLY 2: Друга за популярністю група поділяється на дві підкатегорії: WRC2 для приватних та професійних команд та WRC3 для усіх інших. Технічно ці машини значно відрізняються від вищої групи, зокрема вони обладнані повним приводом, але не мають активного центрального диференціалу, а потужність двигуна штучно обмежена на відмітці 300 сил.

RALLY 3: А це вже серйозні новини — цю групу було створено спеціально для повноприводних автомобілів, але для команд з обмеженим бюджетом. Технічно такі машини дуже близькі до минулорічної категорії R2, але з повним приводом і 200-сильним двигуном. Це початковий рівень категорії 4x4, який чудово підійде молодим та амбіційним талантам.

RALLY 4: Так називатиметься група, що замінить минулорічну моноприводну топову R2. Автомобілі, підготовлені за вимогами категорії Rally 4, матимуть передній привод, трьохциліндровий турбований мотор, 200 сил потужності та гідравлічне ручне гальмо. FIA рекомендує цю категорію для малобюджетних екіпажів.

RALLY 5: Найпростішим квитком у світі WRC стане ця група автомобілів з переднім приводом і трьохциліндровим двигуном, але вже без турбонаддуву. Такий мотор має об'єм не більше 1,4 л та близько 150 к.с. потужності. Проте такі автомобілі будуть обладнані 6-ступінчастою секвентальною КПП та професійними спортивними амортизаторами.

1899 - 2020

**ŠKODA ВЖЕ ПОНАД
120 РОКІВ ПОСПІЛЬ
ВИРОБЛЯЄ ДВИГУНИ
В МІСТІ МЛАДА-
БОЛЕСЛАВ**

Ця історія почалася більш ніж 120 років тому — 18 листопада 1899 року. Засновники компанії ŠKODA показали світу перші велосипеди з одноциліндровими двигунами власної розробки. А за кілька років невеличка компанія в Млада-Болеславі створила унікальний для свого часу двоциліндровий двигун.

Сьогодні ŠKODA AUTO входить до числа найстаріших виробників автомобілів у світі. Напряму розробки двигунів залишив дуже вагомий слід у глобальній еволюції всієї світової автомобільної промисловості. У групі Volkswagen ŠKODA AUTO зараз відіграє ключову роль у розробці й виробництві двигунів. Кожен п'ятий

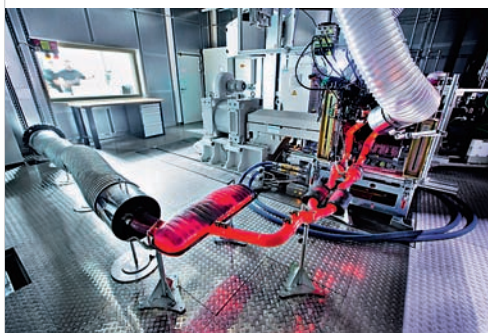


двигун концерну VW Group починав свою історію в лабораторіях міста Млада-Болеслав.

Кікстартер

Після виготовлення першого одноциліндрового велосипедного двигуна минуло всього кілька років, і засновники ŠKODA показали світу двоциліндровий двигун з інноваційною для того часу системою запалювання та карбюратором власної розробки.

У квітні 1905 року в Празі вже був представлений перший автомобільний двигун, виготовлений у Млада-Болеславі, а до осені цей двигун був вбудований у Voiturette A — перший серійний автомобіль марки.



Сучасний центр проєктування двигунів складається з величезної кількості підрозділів. Процес розробки починається з концептуальної стадії, моделювання, розрахунків і побудови прототипів.



Масове виробництво

У 1920-х роках у лінійку ŠKODA були включені клапанні двигуни, а також моделі автомобілів ŠKODA 4R і ŠKODA 6R із камерами згоряння Ricardo. У 1929 році в Млада-Болеславі запустили крупносерійне складальне виробництво двигунів. Основною моделлю стала ŠKODA 860 із восьмициліндровим рядним двигуном і колінчастим валом із дев'ятьма підшипниками.

Перші алюмінієві

Поява двигуна для ŠKODA 1000 MB стала революційною для чеського автовиробника. Двигун мав блок циліндрів із литого алюмінію, що дозволило отримати дуже низьку загальну вагу двигуна. Передова технологія виробництва добре зарекомендувала себе на гоночній трасі та забезпечила перемогу у своєму класі на ралі Монте-Карло 1977 року. Цей інноваційний двигун і концепція виробництва збереглися навіть після появи в 1987 році нового покоління передньопривідних автомобілів ŠKODA FAVORIT.

Ера VW Group

ŠKODA приєдналася до Volkswagen Group в 1991 році, і до 1997 року виробник автомобілів із Млада-Болеслава вже постачав двигуни іншим брендам Volkswagen Group. Ці двигуни, спроєктовані власними силами, спочатку склалися з 1,0-літрових силових установок потужністю 50 к.с. 2001 рік ознаменувався початком виробництва 1,2-літрового двигуна HTP, який використовувався у VW Fox, VW Polo та Seat Ibiza.

Найсучасніші розробки

Зараз у місті Млада-Болеслав функціонує повний цикл розробки сучасних двигунів. Ця дуже складна та дорога процедура починається з концептуальної стадії, моделю-

Віхи в 120-річній історії розробки й виробництва двигунів у Млада-Болеславі:

- 1895 Заснування компанії
- 1899 Двигун для велосипедів, перший мотоцикл
- 1905 Презентація першого автомобіля Voiturette A з 1,0-літровим V2
- 1907 Перший восьмициліндровий рядний двигун у Центральній Європі
- 1908 Перший гібридний транспортний засіб
- 1910 Перший двигун для літаків
- 1925 Створення промислового конгломерату
- 1937 Перехід на моделі OHV
- 1938 «Мокрі» гільзи циліндрів
- 1964 Чотирициліндровий двигун для автомобіля 1000 MB із блоком циліндрів з алюмінію, початок епохи автомобілів ŠKODA із заднім розташуванням двигуна (1964–1990)
- 1987 1,3-літровий алюмінієвий поперечний двигун для ŠKODA FAVORIT
- 1991 ŠKODA стає частиною Volkswagen Group
- 1997 ŠKODA постачає 1,0-літрові чотирициліндрові алюмінієві двигуни для інших брендів групи
- 2001 Початок виробництва двигунів 1.2 HTP
- 2009 Початок виробництва двигунів 1.2 TSI з турбонадувом
- 2014 Відкриття нового Центру двигунів у Млада-Болеславі

вання, розрахунків і створення прототипів. Потім йде величезна кількість тестів та випробувань і тільки після цього — серійне виробництво. Результатами цієї кропіткої та складної роботи користується не тільки ŠKODA, але й уся величезна родина марок та моделей Volkswagen Group.

УСЯ ЄВРОПА В МІНІАТЮРІ

Словенське узбережжя Адріатики, «Гугл-карти» не брешуть, приблизно в 20 годинах їзди на машині від Києва. Маршрут розкішний, а в самій Словенії на вас чекає маса цікавого.

Вихід до моря у Словенії зовсім крихітний: берег — близько 40 км, а якщо по шосе — лише 32 км. На півночі Словенія межує з Італією, від словенського порту Копер до італійського Трієста не більше 10 км. На сході — Австрія. На півдні — Хорватія. Кордон з перевіркою паспортів і штампами в'їзду-виїзду, тому, можливо, ми і вирішили туди не потикатися.

Отже, що нас привело в країну, яка колись була найбільш благополучною і навіть заможною частиною соціалістичної Югославії? Тут є буквально все, що ми звикли отримувати від проведених у Європі канікул. Тепле і досить чисте море. Мальовничі гори із зимовими гірськолижними курортами. Цілющі джерела й озера зі спа-курортами. Дикі ліси (у Словенії водяться ведмеді) та надзвичайно багаті рибою річки. У деяких з них, до речі, можна зловити харіуса і навіть тайменя. Правда, коштує це задоволення дуже недешево. А ще є багато печер і замків, де можна запросто знімати фільми про хрестоносців. Що вибрати? Що подивитися?

Піщаних пляжів немає




Люблянку по дорозі до моря ми проскочили ввечері. Шкода, що повернутися до столиці, щоб як слід її роздивитися, часу не знайшлося. Центром дислокації було обрано містечко Анкаран поблизу Копера. Привабило воно близькістю моря і доступною ціною — апартаменти на чотирьох обійшлися в 750 євро за 10 днів. І це в сезон! До того ж із такою локацією шинку і сир на сніданок можна було купувати в Італії, до супермаркету кілька хвилин на машині. Перші дні чесно купалися. Піщаних пляжів у цих краях мало. Камінчики або спуск у воду по драбинці з набережної. Але вода від цього не гірше. А потім знову потягнуло в дорогу. І ми рушили в печери...

Постойна-Яма (її ще називають Постойнська), мабуть, головна точка тяжіння туристів.

➤
**НА ОЗЕРІ БЛЕД Є НЕВЕЛИКИЙ,
АЛЕ МАЛЬОВНИЧИЙ ОСТРІВ,
на якому височить старовинна церква.
Ну і легенд навколо неї склалося чимало.**



ВАРТІСТЬ ПОДОРОЖІ, грн.

 Вартість пального Київ — Словенія — Київ	8000
 Апартаменти, 10 днів (4 людини)	22 500
 Їжа, 10 днів (4 людини)	31 000
ЗАГАЛОМ	61 500







Замок над озером Блед сьогодні відомий не тільки своїм поважним віком (XI століття), але й неймовірним рестораном. А ще звідси відкривається приголомшлива панорама озера.

На багатотисячній парковці автомобілі зі всієї Європи. Яма — печера. Причому ще й яка! Ця система карстових печер простягається на 25 км. І тільки 5,3 км з них відкрито для відвідування, хоча це і так найбільша підземна експозиція у світі. У печері прохолодно, а її символом вважається амфібія довжиною до 20 см. Це єдине в Європі хребетне створіння, яке проводить усе життя під землею.

Заощадили на обіді

А після підземних мандрівок пряма дорога в Пред'ямський замок, їзди всього 10 км. Символ словенської незалежності, що веде свою історію з XII століття, майстерно

Перші кілометри під землею гості печери Постойна-Яма долають на електропоїзді.

вбудований у 123-метрову скелю. Сьогодні тут національний музей і центр місцевих народних промислів. Вельми яскраве і мальовниче місце. На печеру і замок можна витратити цілий день. Поки в черзі за квитками постоїш (ми не здогадалися заздалегідь замовити через Інтернет — так набагато швидше), поки обід... До речі, похід під землею на чотирьох нам коштував близько 80 євро, хоча з відвідуванням усіх експозицій можна

викласти і під сотню. Натомість на обіді заощадили. На півдорозі до замку в симпатичній придорожній закуточній нас розкішно нагодували місцевими смаколиками. Плескавиця, чевапчичі, айвар, салат і море смаженої картоплі під щільне розливне пиво, яке варять у сусідньому селі. Ну а наступний день був присвячений поїзду на озеро Блед. І воно було того варте. Спогади про озеро, мабуть, найсильніші.



ЧИМ ВАМ НЕ ІТАЛІЯ? Центральна площа містечка Піран не менш приваблива, ніж аналогічні ландшафти на землях колишніх завойовників. До речі, ціни в місцевих кафе помітно нижче за італійські.

Згадати Італію

Озер у Словенії сотні, але це особливе. Не випадково на його березі розташована резиденція югославського лідера Йосипа Броз Тіто. Словом, дорослим, напевно, навіє неоднозначні емоції сталінський ампір садиби, а діти будуть у захваті від навколишніх парків і атракціонів. І звичайно ж, купання в бурштинових водах озера Блед!

Можна піднятися й у знаменитий Бледський замок, що нависає

над озером з величезної скелі. Шкода, зовсім не залишилося місця на опис приморських міст. Але якщо ви бували в Італії, зможете собі уявити. Венеціанський вплив в архітектурі помітить навіть сліпий. І вся принадність у тому, що, прогулявшись древніми, розжареними від спеки вуличками Старого міста, через хвилину можна зануритися в прозоре море. Гайда всі до Словенії!

📷 Ілля Фішер

ДЕ ЖИТИ & ДЕ ПОЇСТИ



ДЕ ЖИТИ? Якщо йдеться про літній сезон, то вибирати житло має сенс ближче до моря. Тут, однак, є шанс зіткнутися з повним аншлагом, якщо не подбати про житло хоча б за 6 місяців до поїздки. Ціни дуже різні й на будь-який гаманець. Але якщо ви на колесах, то зняти будиночок або апартаменти, скажімо, в декількох кілометрах від моря буде оптимальним. І до пляжу їхати недовго, і сильно переплачувати не доведеться.



ДЕ ПОЇСТИ? Хто бував на Балканах, той добре знає, чим славиться місцева кухня. Багато різного м'яса, яке готують на грилі. У словенських кафе це найдоступніша і, чого вже там, найпопулярніша їжа. Біля моря краще скуштувати морепродукти. Гурмани визнають, що в Італії або Іспанії їх готують смачніше. Погоджуся. Але свіжу рибу, кальмарів або каракатиць на грилі зіпсувати складно. Буде смачно!

РИБАЛЬСЬКИЙ ПОРТ Є В КОЖНОМУ МІСТЕЧКУ на узбережжі. У будь-якому з таких портів є крамниця зі снастями, де можна знайти шкіпера, який за помірну плату покаже вас місцевою акваторією, а то й організує риболовлю.



АВТОМОБІЛЬНІ КІНОТЕАТРИ: ВІДНОВЛЕННЯ



Перші автомобільні кінотеатри з'явились у США в тридцятих роках минулого століття. Найбільшою популярністю вони користувалися в 50-х, після чого інтерес публіки до них почав вщухати.

Поки що частка автомобільних кінотеатрів у прокаті складає кілька відсотків, але, схоже, у зв'язку з пандемією та її наслідками популярність цього виду розваг має усі шанси на відновлення популярності.



Як влаштований кінотеатр

Зазвичай автомобільний кінотеатр — це велика площадка просто неба з великим екраном та розміткою для паркування. У переважній більшості таких кінотеатрів квитки можна купити онлайн. Причому

до конкретних місць вони не прив'язані. Вся справа в тому, що високі кросвери та пікапи зазвичай паркують лише на задніх рядах, аби вони не перекривали огляд решті глядачів.

Сеанси в автомобільних кінотеатрах сприймаються більш романтично, можливо, тому, що глядачі можуть не лише дивитись кіно, а й спостерігати за зоряним небом. Так, автокінотеатри зазвичай працюють лише в темну пору доби, адже при денному світлі зображення на проєкційному екрані розгледіти непросто.

Звук транслюють у FM-діапазоні, і його якість напряму залежить від

бортової аудіоапаратури конкретного авто. На жаль, репертуар автомобільних кінотеатрів трохи поступається звичним «пішохідним» закладам, та найбільш популярні фільми у них транслюють.



Де розташовані

Майже в кожному великому місті України є подібні кінотеатри. Деякі з них мобільні і працюють лише в теплу пору року. Втім, є і стаціонарні, добре облаштовані майданчики, на яких можна «аварійкою» викликати офіціанта та замовити попкорн, напої та інші ласощі.

БУДЬ СОБОЮ. ЯК ŠKODA

ŠKODA KAROQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LIKE ŠKODA



«Гаряча» інформаційна лінія: 0 800 500 023

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

eurocar.com.ua

ЄВРОКАР

БУДЬ ПЕРЕМОЖЦЕМ. ЯК ŠKODA ŠKODA KODIAQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



LIKE ŠKODA

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