



ŠKODA Style

№1 (50) 2020



Тест-драйв

ŠKODA SCALA продемонструвала зручність усіх сучасних технологій

Виробництво

Найпотужніший комп'ютер у Східній Європі задіяний у виробництві ŠKODA

Технології

Коробки DSG: шлях від автоспорту до повсякденного використання

Майбутнє

Як цифрові технології охоплюють усі сфери автомобільного життя

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 «Єврокар» — офіційний дистрибутор автомобілів марки ŠKODA в Україні.

0 800 500 023



8

ДОСЯГНЕННЯ року

Шостий рік поспіль ŠKODA AUTO вдається виробити й продати більше мільйона екземплярів своїх моделей

6 НОВИНИ

Сім цікавих фактів з життя ŠKODA у світі

8 РІК, ЯКИЙ ЗМІНИВ УСЕ

Новий етап розвитку ŠKODA почався в 2020 році

12 РОЗУМНИЙ ПІДХІД

Корисні лайфхаки від ŠKODA

14 ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA SCALA

Та, що біжить кар'єрними сходами

18 ГОЛОСОВИЙ ПОМІЧНИК LAURA

Для чого створений, що вміє та чому навчиться

22 МЕХАНІКА ЧИ АВТОМАТ:

вибір без упереджень

26 ЩО ВМІЄ Найпотужніший комп'ютер ŠKODA

28 RS: ДВІ БУКВИ, що РОБЛЯТЬ ŠKODA дуже швидкими





44 ПОДОРОЖ
Політ на повітряній кулі



- 30 ЗА ЛАШТУНКАМИ**
Як перевіряють токсичність вихлопу
- 32 ЦИФРОВЕ МАЙБУТНЄ**
Куди рухається прогрес
- 34 ІСТОРІЯ**
ФАВОРИТ від БЕРТОНЕ
- 40 СПОРТ**
30 чемпіонських кубків
- 42 125 РОКІВ**
Як розвивалась марка ŠKODA
- 50 ДОЗВІЛЛЯ**



ŠKODA VISION IN: перші скетчі відкривають завісу



1/ Надійний та могутній: перші дизайнерські малюнки відкривають публіці зовнішність нового ŠKODA VISION IN. Родина могутніх SUV поповнюється — поки що тільки у формі концепт-кара, але загальна тенденція очевидна. Концепт ŠKODA отримав брутальний вигляд: широкий капот, виразна решітка радіатора, агресивні повітрозабірники

посилують могутній імідж новинки. Передня частина автомобіля ніби навмисно підкреслює наполегливий та активний характер концепт-кара. Для сучасних SUV позашляхові можливості не менш важливі, ніж комфорт і стиль, тому для нового концепт-кара ŠKODA актуальні всі чинники. Чи отримає VISION IN втілення у серійній моделі — поки не повідомляється.



ŠKODA KAMIQ та SCALA отримали новий ефективний двигун 1.5 TSI

2/ Міський SUV ŠKODA KAMIQ розширяє лінійку двигунів. Бензиновий 4-циліндровий двигун 1.5 TSI надає новому автомобілю всі переваги сучасних турбованих двигунів. Потужність у 150 к.с.

додає до резюме ŠKODA KAMIQ емоційність і динамічність. Для європейського ринку новий SUV буде також незабаром обладнаний 1,0-літровим двигуном на природному газі G-TEC, який видає 90 к.с. Економічність та екологічність — актуальні потреби великого міста та пріоритети свідомих водіїв. Завдяки такому широкому моторному ряду SUV отримує безліч можливостей та пропонує своїм водіям багатий вибір та сучасні техноло-

гії. Система Stop/Start та рекуперация енергії під час гальмування дозволяє підвищити екологічність двигуна до рівня сучасних норм Euro 6d. Для оптимізації роботи двигуна було також застосовано систему Active Cylinder Technology, що за потреби відключає циліндри задля економії палива. Для нового двигуна 1.5 TSI ŠKODA пропонує класичну механічну КПП із шістьма ступенями та опціональну 7-ступеневу DSG.

Велика річниця

3/ Новий рік приносить для марки ŠKODA великий ювілей — 125 років з моменту, як перший велосипед SLAVIA вийшов з виробництва у 1895 році.



Від першого велосипеда до найсучаснішої генерації бестселера моделі OCTAVIA завод у Млада-Болеславі

пройшов величезний шлях розвитку. Інвестиції та постійний пошук нестандартних рішень привели компанію LAURIN & KLEMENT до створення одного з найвідоміших автомобільних брендів у світі — і сьогодні ŠKODA готується пройти ще одне успішне століття.



ŠKODA AUTO підкоряє сонце Індії

4/ На одному з іноземних підприємств ŠKODA AUTO встановлено величезну станцію сонячних батарей. В індійському місті Пуне, де розташовано один із заводів ŠKODA AUTO, розпочато масштабний проект: підприємство заявило, що до 2030 року всі його виробничі потужності будуть видавати нульовий рівень викидів оксидів. Власна система рекуперації сонячної енергії складається з 25 770 потужних сонячних батарей, що вкрили площу в 63 000 м² — це дозволяє генерувати 12,2 млн кВт на рік, зменшуючи вже зараз викиди CO₂ на 9000 тонн щорічно. ŠKODA AUTO має глобальні задуми щодо підвищення рівня екологічної свідомості водіїв усього світу.

ŠKODA JOYSTER — радість кольору



5/ Радість — головна ідея, що лягла в основу цікавого концепт-кара JOYSTER (у перекладі з англійської «той, що радує»). Уперше цей концепт ŠKODA показала ще у 2006 році на міжнародному автошоу в Парижі. Сьогодні концепт став експонатом ŠKODA MUSEUM у Млада-Болеславі. Автомобіль для життя й заради життя — таким бачили JOYSTER його розробники. Головний дизайнер марки того часу, пан Йенс

Манске, хотів зробити машину власне під стиль Парижа: модель, що випромінює любов, щастя та позитив. Попри передбачувану долю шоу-кара, який ніколи так і не побачив серійного виробництва, невеличкий радісний JOYSTER подарував кілька ідей для оновлення інтер'єру моделі FABIA у 2018 році. І саме JOYSTER дав поштовх та натхнення дизайнерам та інженерам, що пізніше працювали над проектом ŠKODA YETI.

Рекордний рік для чеських підприємств



6/ Заводи ŠKODA AUTO у Чеській Республіці закінчили 2019 рік з рекордними показниками виробництва. Два провідних заводи марки вперше за всю історію випустили більше 900 000 автомобілів. Це на 2,25 % більше, ніж за аналогічний період минулого року. А тепер починається нова ера — серійне виробництво у Чехії першого електрокара ŠKODA, створеного на модульній платформі MEB, що її використовують для різних моделей Volkswagen Group.



Велична краса майстерності

7/ ŠKODA — партнер унікального шоу Cirque du Soleil в Україні. У лютому в столицю України завітав всесвітньовідомий акробатичний цирк. ŠKODA і Cirque du Soleil

об'єдналися заради творчого розквіту цього проекту. Креативність і прагнення до інновацій об'єднують ŠKODA і Cirque du Soleil — всесвітньовідомі бренди, потенціал яких здатний розширити будь-які обрії. Винахідницький дух ŠKODA і завзятий характер Cirque du Soleil зачарують українських глядачів і подарують їм дивовижний світ пригод.



РІК, ЯКИЙ ЗМІНИВ УСЕ: ТАК ТРИМАТИ! НОВИЙ ВІРАЖ

Часом корпоративна історія будь-якого бізнесу або бренда не просто передбачувано вписується у черговий проєкт. Буває, що марка робить карколомний еволюційний стрибок, і настає час захоплюватись!



SKODA CITIGOe iV став першим серійним електрокаром марки, відкривши нову еру для мегаполісів.

ŠKODA AUTO з першого півріччя 2019 року підвищила продажі автомобілів на більшості ринків.



ŠKODA SCALA стала втіленням нової концепції компактного міського автомобіля.



ŠKODA постійно розвиває власне виробництво двигунів та КПП на потреби усього концерну VW Group.



ŠKODA Motorsport завершила найуспішніший рік у своїй історії, зібравши 30 чемпіонських титулів.



ŠKODA представила нове покоління флагмана **SUPERB** у форматі plug-in-гібриду без компромісів у комфорті та люксі.



ŠKODA взяла участь у провідних міжнародних автосалонах й вивела в люди революційні моделі.



ŠKODA DigiLab отримала ізраїльську прописку, відкривши там один з філіалів науково-дослідного центру.



Родина SUV ŠKODA отримала нових членів — моделі **KAROQ** та **KAMIQ**, підтвердивши репутацію марки у створенні автомобілів з підвищеними можливостями.



ŠKODA інвестувала у розвиток автоматизованого виробництва на своїх головних заводах та у підвищення контролю якості кінцевої продукції.



**1959**

Зірка виходить в люди

1996

Авто-мобіль для родини

2000

Всесвітній успіх та продажі

2004

Втілення цінностей марки

2008

Статус, рівень, якість, комфорт

2012

Стрімкий дизайн та технології

2017

Останній проєкт шеф-дизайнера Йозефа Кабана

11/11/2019

Нове покоління стало втіленням майбутнього

Минулого року ŠKODA відправила своїм клієнтам у всьому світі понад 1,24 млн новеньких автомобілів. Це шостий рік поспіль, коли ŠKODA AUTO вдається виробити й продати понад мільйона екземплярів своїх моделей. У 2019 році для такого успіху були створені усі умови: на користь чеського виробника грала ціла низка економічних факторів.

Золота стабільність

Четверте покоління ŠKODA OCTAVIA вкотре зіграло роль надійного фундаменту для всіх результатів продажів і принесло автовиробнику чималий успіх та численні нагороди: від дизайнерських до призів глядацьких симпатій за унікальну комбінацію практичності, технологічності, якості та ціни. За загальними цифрами

ŠKODA OCTAVIA розійшлася світом у кількості 363 700 екземплярів.

Найбільшого успіху у цифрах продажів досягли кросовери — їм навіть вдалося перетягти частину ринкової ковдри, відкрывши частку у седанів, універсалів та хетчбеків.

Так ŠKODA KODIAQ був проданий у кількості 171 800 екземплярів, що складає приріст у 15,1 % у по-



рівнянні з минулим роком, а його молодший побратим KAROQ став улюбленцем молоді й отримав 152 700 одиниць продажів та +32,0 % у статистиці. Справжнім героєм минулого року можна вважати компактний міський SUV ŠKODA KAMIQ, що його було представлено наприкінці позаминулого року: 64 600 екземплярів та 131,8 % позитивної динаміки говорять самі за себе.

У минулому році ŠKODA перетнула ліміт у 22 мільйони нових автомобілів (з моменту створення марки до сьогодні). 22-мільйонним автомобілем став ŠKODA KODIAQ GT яскраво-червоного кольору, кольору перемоги.

Дорожні знаки

Розвиток майбутніх великих міст та їхньої інфраструктури залежить також і від технологій, якими користуватимуться автовиробники. На сьогодні у ŠKODA є багато амбітних планів щодо електрифікації автомобільного руху в містах задля зниження екологічного забруднення та інших шкідливих чинників — наслідків використання персонального автотранспорту.

Вже згадані вище електричні та гібридні моделі — частина «обов'язкової програми» ŠKODA на 2020 рік, де моделі з екологічними силовими агрегатами вже не будуть проектами, а стануть частиною планів продажів та здобуття частини ринку.



Автовиробник не може існувати поза глобальним баченням мобільності. Поділяти спільні цінності й розвиватись у гармонії з потребами — ось мета ŠKODA.

7 кроків на шляху розвитку бренда



1864
Карети та сидіння
Компанія Ігнаца Теодора Петера «Петер та сини» виробляє сидіння для карет переважно з дерева зі шкіряним оздобленням.



1908
Кузовні роботи
Завдяки розвитку автомобільної промисловості у регіоні з'являються кузовні ательє.



1946
Перша ŠKODA з Врхлябі
ŠKODA 1101/1102 TUDOR стала першою офіційною серійною моделлю чеського виробника.



1968
Легендарна ŠKODA 1203
Серійне виробництво ŠKODA 1203 почалося на відновленому заводі.



2008
Мільйонник
Ним стала OCTAVIA COMBI 2.0 TDI — марка почала рахувати свої успіхи шестизначними числами.



2018
Цифровий підхід до процесів
виробництва призвів до численного використання роботів на заводах марки.



2012
Модернізація та нова ера
Інвестувавши понад 250 мільйонів євро у розвиток виробничих потужностей, ŠKODA отримала власні КПП.



Сьогодні марка ŠKODA є однією з найвідоміших і при тому найстаріших автовиробників світу — у 2020 році ŠKODA святкуватиме своє 125-річчя. Щаслива буде подорож!

ŠKODA готує до втілення ще один цікавий проект, який вписується у популярну нині концепцію так званої мікромобільності у місті, коли люди обирають прості й екологічні засоби пересування на невеликій

дистанції. Двоколісний транспортний засіб з електричним двигуном отримав назву KLEMENT. Він являє собою дещо середнє між електрокаром, велосипедом та самокатом. На думку інженерів ŠKODA, такий транспортний засіб ідеально відповідає потребам сучасного жителя великого міста: високий рівень безпеки завдяки допоміжним системам на кшталт гальмівної системи з АБС, можливості керувати зарядкою за допомогою смартфона, легкість у пересуванні й індивідуальний підхід.

Якщо минулий рік був для ŠKODA роком великих прем'єр та знакових подій, то початок актуального десятиліття покликаний розвинути й розширити вже обрані обрії.

РОЗУМНИЙ ПІДХІД: КОРИСНІ ЛАЙФХАКИ ВІД ŠKODA



Історія кожного автомобіліста — це безліч маленьких винаходів та власних ноу-хау, що допомагають безпечно та зручно користуватись автомобілем у будь-яку пору року. А давайте збагатимо цей досвід рекомендаціями спеціалістів ŠKODA та корисними рішеннями зі стратегії Simply Clever!

Увага до дрібниць дуже часто робить наше життя значно комфортнішим. Часто низку простих операцій, як, наприклад, підготовка автомобіля до зміни сезону, викладають у чек-листах. Перед початком холодів потрібно перевірити ємність акумулятора, замінити рідину омивача на незамерзаючу, а колеса — на зимові. До теплого сезону краще прибрати з салону гумові коврики, замінивши їх текстильними, переобуться у літню гуму і вийняти з багажника лопату та ланцюги для коліс.

Але це загальні рекомендації, деякі з яких для власників ŠKODA неактуальні. Наприклад, якщо вже так вийшло, що морози заскочили зненацька і увесь автомобіль покритися крижаною кіркою, не переймайтесь.

У вашої ŠKODA в лючку бензобака завжди є скребок для таких випадків. Зовсім не обов'язково використовувати для цього кредитну картку.

Власникам ŠKODA зовсім не обов'язково возити з собою або спеціально визначати місце для дрібного сміття. Так, у переважній більшості сучасних ŠKODA є дуже зручний

смітничок зі спеціальною кришкою. Він ідеально розміщується в кишені водійських дверей.

Раптом дощ

Дощ та мряка — не найкраща погода для автомобіліста. Та якщо опади все ж заскочили вас одразу після поїздки, нічого страшного, у вашої



Парасолька у водійських дверях іноді стає у пригоді



ŠKODA, скоріш за все, є парасолька, що схована в карті водійських дверей. Головне — після використання не забути покласти її на місце.

Після дощу, коли дорога ще мокра, часто доводиться користуватись омивачем скла. І буває так, що саме у цей момент рідина закінчується, а заливати її на холоді не дуже приємно. Щоб спростити цю процедуру, у ŠKODA винайшли спеціальну кришку бачка омивача у вигляді воронки. З її допомогою можна легко та швидко поповнити запас рідини в автомобілі, не проливши ані краплини.

Теплий дотик

Серед додаткових зручностей на борту ŠKODA є також маленька

лінійка-тестер для вимірювання глибини протектора — адже шинам потрібно щонайменше 1,6 мм робочої висоти протектора, аби просто відповідати вимогам українських Правил дорожнього руху. А для гарантії безпечної їзди, особливо на зимових шинах, треба мати бодай 4 мм запасу.

Обігрів керма можна вважати необов'язковою розкішшю... рівно до першої довгої подорожі холодним ранком! У питаннях комфорту та безпеки для ŠKODA дрібниць не існує, тому разом з кермом можна також обігрівати форсунки омивача, зовнішні дзеркала та лобове скло. І навіть встановити систему дистанційного обігріву салону та управляти нею за допомогою смартфона.

А технології LED тепер доступні не лише у фарах ŠKODA — кишеньковий портативний LED-ліхтарик, що постійно зберігається (і заряджається) у багажнику, в потрібний момент може значно полегшити життя водія. Головне правило його використання таке ж, як і в парасольки: не забувати повертати його на місце.

Простір для розвитку

Рішення концепції Simply Clever постійно додаються та вдосконалюються. Переважної більшості тих лайфхаків, з якими зараз продаються новенькі ŠKODA, ще років п'ять тому не було взагалі. Процес втілення простих та зручних рішень вже став однією з особливостей чеської марки.



Дрібниці створюють велику різницю у комфорті та впевненості у кожному кілометрі на зимовій дорозі.



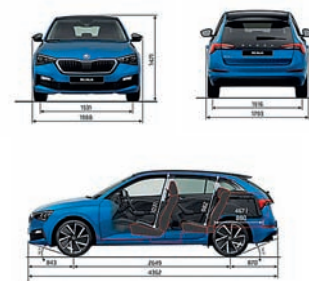
Усі опції з набору Simply Clever покликані полегшити життя водіям і створити особливу атмосферу довіри між автовласником та його автомобілем.

Численні рішення вже стали частиною базового обладнання нових моделей, отже з часом те, що колись вважалось розкішшю, стає необхідністю за межами класу та розміру вашої ŠKODA.



ŠKODA SCALA — ТА, ЩО БІЖИТЬ КАР'ЄРНИМИ СХОДАМИ

Якби у ŠKODA не було такої моделі, як SCALA, її варто було б вигадати: компактний автомобіль середнього класу, який досконало відповідає ідеології достатнього й розумного інвестування у власний щоденний комфорт. Такий автомобіль, який би встав на межі двох сегментів і перетворився б на провідника між «люксовим» та «щоденним»



Навіть за своєю назвою SCALA — втілення амбіцій ŠKODA. З італійської scala перекладається як «сходи», той важливий елемент у конструкції будь-якої будівлі, що забезпечує зміну рівнів. Рвонути вище — це найперша задача, що стоїть перед ŠKODA SCALA. Ви помітили, що навіть творці моделі не порівнюють її ані з RAPID, який став її попередником, ані з OCTAVIA, що кілька десятиліть є іконою бренду? Цій машині вготовано власну долю, яка базуватиметься на інших критеріях, аніж міліметри колісної бази та літри корисного об'єму багажника.

Вісник ідеології
Спитайте себе, чому саме ŠKODA SCALA першою з моделей

чеського бренду отримала виносний тачскрін розміром в 9,2 дюйма, який відокремлено від центральної консолі? Чому відтепер мобільні додатки Apple Car Play та Android Auto з легкістю функціонують за допомогою бездротового з'єднання? Чому саме ця машина отримала найбільший у своєму класі рівень технологій-асистентів та такі рішення Simply Clever, що досьогодні були доступні лише вищим рівням?

Настали часи змін старого доброго підходу до власне розуміння призначення автомобіля, і саме ŠKODA SCALA — адепт цих змін. Вона пропонує всі рівні інтелектуальних комп'ютерних рішень та додаткових опцій, не змушуючи водія шукати більший комфорт серед старших моделей.

ФАКТИ

↓ 1

SCALA стала першою моделлю ŠKODA в Європі, що позбавилась класичного логотипа на задній кришці багажника, а замість нього з'явився надпис ŠKODA, що візуально робить автомобіль ширшим та спортивнішим.

↓ 2

ŠKODA SCALA — перша з моделей чеського виробника, що побудована на платформі MQB-A0, яку вона поділяє з моделлю VW POLO. Проте SCALA належить до C-сегмента й націлюється позмагатись з іконою, моделлю GOLF.

↓ 3

З огляду на вимоги сучасності SCALA підтримує зв'язок щосекунди: вперше в історії марки ця модель отримала вбудовану eSIM-картку, аби оновлювати карти навігації та бортові функції. Також вона може надсилати push-повідомлення на смартфон водія.



SCALA



Зовнішні акценти підкреслюють нову дизайнерську ідеологію марки — жодних компромісів, жодної невпевненості, жодних сумнівів!



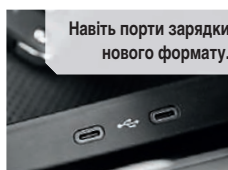
Завдяки технологіям LED головна оптика SCALA не тільки відповідає вимогам найвишуканішого стилю, але й підтримує рівень пасивної безпеки.



Динамічні вказівники поворотів стали візитівкою нової моделі — до SCALA такими опціями нагороджували лише преміальні автомобілі.



Для водія SCALA тільки найкраще.



Навіть порти зарядки нового формату.



Управління бортовим комп'ютером — класика.



ТЕХНІЧНІ ДАНІ

Довжина/ширина/висота, мм	4362/1988/1471
Колісна база, мм	2636
Споряджена маса, кг	1339
Об'єм багажника, л	467
Дорожній просвіт, мм	145
Об'єм двигуна, см ³	1598
Макс. потужність, к.с.	116
Макс. момент, Нм (об/хв)	250
Тип привода	передній
Коробка передач	7-ст DSG
0–100 км/год, с	10,1
Макс. швидкість, км/год	201
Розхід (змішаний), л/100 км	4,2
Шини	215/65 R17



Пасажири заднього ряду отримали достатньо простору.



Інтер'єр SCALA — колекція різноманітних матеріалів.

НАВІТЬ У БАЗОВІЙ КОМПЛЕКТАЦІЇ новинка отримала багато систем-асистентів та адаптивний круїз-контроль, які підтримують стабільність та безпеку руху.

При тому SCALA спирається на незмінні стандарти марки: простір для пасажирів задніх сидінь з легкістю відповідає стандартам OCTAVIA, а завдяки архітектурі кузова корисний об'єм багажника сягає 467 літрів. Профільовані передні сидіння, зручне кермо, інтуїтивне розташування усіх функцій кокпіту, відчуття захищеності й комфорту — все це на місці. До речі, позиція

за кермом — вище усіх компліментів, жодних завад широкому куту огляду, інженери та дизайнери дарують водію фірмову й добре знану ергономічність керма та панелі приладів.

Амбітний вибір

В Європі абсолютним бестселером обіцяє стати ŠKODA SCALA з 1,6-літровим 114-сильним TDI, що його доповнює роботизована трансмісія

DSG. Його крутний момент у 250 Нм та паливна економічність складають ту саму «раціональну достатність» для звичок європейського водія. Звісно, замість автоматичної трансмісії можна обрати й класичну механіку. Ця комплектація обіцяє стати важливим гравцем на нашому ринку.

Для українських поціновувачів SCALA пропонує альтернативу — бензиновий 1,5-літровий двигун у 150 к.с. Але попри більшу потужність такої комплектації недоступний вибір КПП (тільки DGS) та рівнів виконання.

Також цього року для українського ринку буде доступний 1,0-літровий двигун у 115 к.с. на вибір з механічною або автоматичною трансмісією.

На сьогодні у SCALA є чи не найкращі позиції для того, аби змінити стандарти. А у нас — чи не найкраща модель ŠKODA, аби перекопатись у тому на власному досвіді.



Інтуїтивність інтерфейсу інформаційної системи за легкістю управління нагадує смартфон

LAURA — ПРЕКРАСНЕ ДОПОВНЕННЯ ДО РОЗУМНИХ ФУНКЦІЙ ŠKODA

Директор цифрового департаменту ŠKODA AUTO Андре Венер знає всі можливості голосового помічника Laura. Він упевнений, що в майбутньому автомобілі керуватимуться голосом. Можна буде сказати вашій ŠKODA: «Поїхали додому». І вона поїде!

На перший погляд може здатися, що голосовий помічник — це забавка. Але якщо ви вже спробували ним користуватися — дуже важко буде не визнати його зручності. Досвід показує, що користувачі постійно розширюють кількість задіяних команд.

— Містере Венер, чому в ŠKODA вирішили використовувати голосовий помічник?

— Ми знаємо від наших клієнтів, що доступ до функцій з використанням голосових помічників стає все більш популярним. Багато хто воліє розмовляти, а не натискати кнопки. Ось чому ми представили цифрового помічника Laura, який став дуже зручним для наших клієнтів у їхньому повсякденному житті. Laura — прекрасне доповнення до функцій Simply Clever, які ми пропонуємо в наших автомобілях з 1920-х років.

— Які головні переваги голосового асистента Laura?

— Laura пропонує більше комфорту. Як справжній супутник мобільності, вона допомагає водіям ŠKODA на ходу. Наприклад, під час



ŠKODA STYLE





Голосовий помічник — дуже корисна функція для водія. Керувати кліматом у салоні, медіасистемою або навігацією можна, не відриваючи погляду від дороги, а рук від керма.

планування поїздок. З її допомогою можна управляти функціями виклику, навігації та розважально-інформаційної системи. Для водія це дуже зручно, бо дозволяє завжди тримати руки на кермі та спілкуватися з машиною природним чином. За допомогою Laura можна отримати інформацію про стан транспортного засобу, вільні місця на парковці, дані від своїх розумних домашніх помічників, таких як Alexa або Google Home.

— Які переваги голосового асистента для дизайну інтер'єру автомобіля?

— Будь-який користувач нової ŠKODA може вибрати голосове управління або звичайне тактильне управління. Під час проектування наших автомобілів ми враховуємо побажання клієнтів і спостерігаємо, як використовується голосове управління. У багатьох випадках ця функція

також дозволяє нам скоротити кількість кнопок і перемикачів та спрощує роботу.

— Чи здатна Laura вчитися?

— Laura ще молода і на цьому етапі пропонує основні функції, але вона постійно розвивається. У новій OCTAVIA вона розуміє природне мовлення набагато краще, ніж раніше. Laura пропонує користувачам Alexa або Google Home постійно зростаючу кількість функцій.

— Які мови розуміє Laura?

— Laura — справжній поліглот. Вона розуміє датську, голландську, фінську, грецьку, польську, португальську, російську, шведську і турецьку мови. Вона навіть розуміє природне мовлення чеською, англійською, німецькою, французькою, італійською та іспанською мовами — вам більше не потрібно говорити: «Підвищте температуру на 1 градус», натомість можна просто сказати: «Laura, мені холодно». Laura зрозуміє побажання та підвищить температуру в салоні.

— У які автомобілі інтегровано Laura?

— Користувачі ŠKODA можуть спілкуватися з Laura в SCALA, KAMIQ, SUPERB iV і новій OCTAVIA. Вона буде доступна у всіх майбутніх моделях ŠKODA.

— Які мови може використовувати Laura для спілкування з іншими голосовими помічниками?

— Laura може спілкуватися з голосовими помічниками Amazon Alexa і Google Home. Через Amazon Alexa Laura розуміє англійську, німецьку та французьку мови — незабаром будуть запущені іспанська та італійська. Головна сторінка Google зараз доступна англійською мовою. Французька, німецька, іспанська та італійська стануть доступні протягом року.



— Чого можна очікувати від Laura в майбутньому? Як вона розвивається і що ми побачимо найближчим часом?

— Ми постійно розвиваємо Laura, покращуємо та розширюємо можливості голосового помічника. Системою будуть оснащені наступні моделі. Наприклад, у майбутньому Laura зможе налаштувати перші функції транспортного засобу, ще більш гнучко реагувати на завершені усні речення і навіть брати участь у деяких розмовах. У майбутньому розширені додатки для голосового управління також можна буде використовувати поза автомобілем

Розвиток голосового помічника Laura йде дуже швидкими темпами. По суті, це програмний продукт, який можна оновлювати, додавати до нього нові функції та вдосконалювати вже існуючі.

у інших галузях, пов'язаних зі ŠKODA, наприклад у мобільних або веб-додатках, а також в онлайн-конфігураторі. Наприклад, клієнти в Іспанії вже можуть спілкуватися з Laura на сайтах місцевих імпортерів ŠKODA. Laura невдовзі буде доступна на сайтах імпортерів у інших країнах.

— Як ви вирішуєте питання з діалектами?

— Що стосується діалектів, ми визначаємо синоніми для конкретних слів у відповідній мовній моделі. Таким чином, ми гарантуємо, що Laura розуміє наших клієнтів, які говорять повсякденною мовою. Laura вже розуміє деякі діалекти і швидко вчиться.



МЕХАНІКА чи АВТОМАТ? ВИБІР БЕЗ УПЕРЕДЖЕНЬ

Який тип трансмісії обрати? На що звернути увагу? Трансмісія — чи не найважливіший фактор у виборі вашого автомобіля. Можна замислюватися над кількістю кінських сил, але саме коробка насправді може підкреслити характер двигуна та його потужність і додати особливого присмаку щоденному драйву.

Насправді такий важливий вибір треба робити виважено і аж ніяк не під впливом міфів, упереджених думок та стереотипів, що склалися навколо цієї теми.

Цікава картина складається навколо вибору типу трансмісії — для водіїв механічна коробка передач є своєрідним символом їхньої компетенції: «Якщо я вправно володію керуванням машиною з такою трансмісією, то я хороший водій». Для такого водія часто є важливим контроль над автомобілем, чіткі та зрозумілі «механічні» засоби впливу.

У цьому Старий Світ відокремлений від інших країн — США, Китай, Австралія скоріше вбачатимуть у машині просто засіб для безпечної та безтурботної подорожі від пункту «А» до пункту «Б», а драйверські амбіції залишать професійним автогонщикам.

Отже, звідки беруться міфи про автоматичні коробки передач та як з ними боротися, обираючи власний автомобіль?

Автомат, але не такий

По-перше, варто відзначити, що автоматичних трансмісій буває чимало різних видів. Якщо ж говорити про найбільш популярну альтернативу «механіці», то ŠKODA пропонує коробку передач DSG — своєрідне поєднання мануальних та автоматичних технологій.

В основі роботи DSG лежить поєднання двох механічних за своїм принципом коробок передач: одна відповідає за непарні передачі, друга перемикає парні. Зміна ступенів відбувається за допомогою електроніки, тому така трансмісія не має звичайної педалі зчеплення.

Для водія такий алгоритм роботи трансмісії обертається численними перевагами: перемикання передач



Правильний вибір трансмісії може вдало підкреслити характер двигуна, його потужність і віддачу крутного моменту, а також дати водієві справжню насолоду від керування автомобілем.

відбуваються точно тоді, коли треба, не виникає провалів та безглузких втрат крутного моменту, двигун працює більш еластично й не витрачає зайвого палива на компенсацію втрати потужності при невдалому пере-

миканні. Такий інтелектуальний підхід у перемиканні передач досягається завдяки подвійному зчепленню.

У той час, коли автомобіль рухається на певній обраній передачі, електроніка заздалегідь обирає

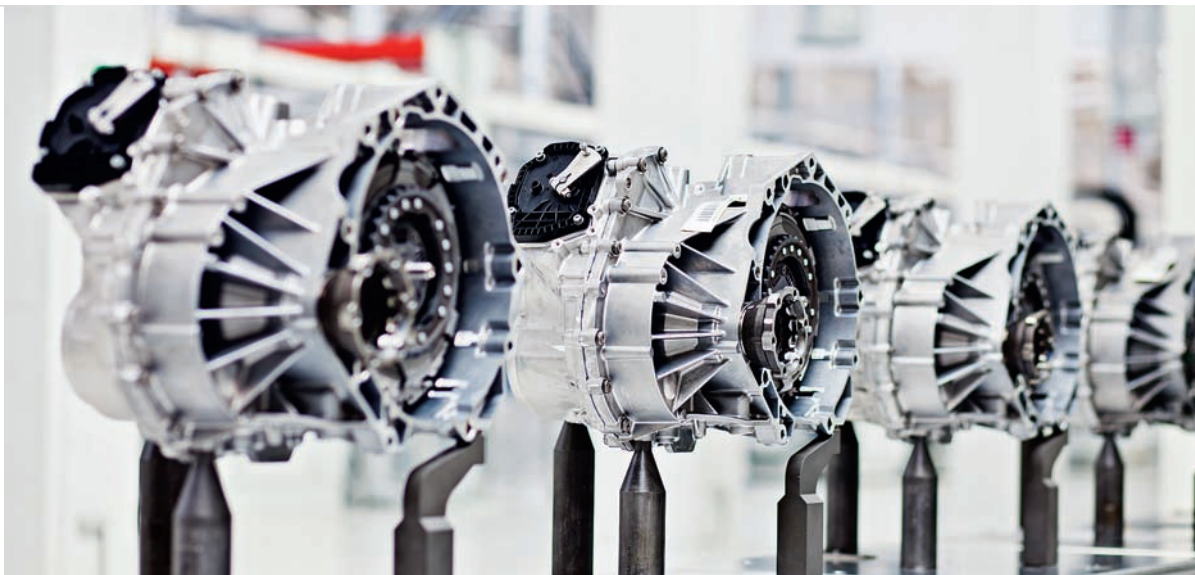


Переваги коробки передач DSG

- ✓ Економічна
- ✓ Швидка
- ✓ Комфортна й проста
- ✓ Не припускається помилок

Переваги механічної коробки передач

- ✓ Дешевша
- ✓ Легша
- ✓ Прямий зв'язок із двигуном
- ✓ Витончене задоволення



>
Завдяки двом
коробкам передач
із двома зчеплен-
нями зміна ступенів
у DSG відбувається
справді з блиска-
вичною швидкістю.

наступну передачу й тримає її
напоготові, аби увімкнути, щойно
зміниться швидкість авто. Ця над-
звичайна чутливість DSG до педалі
акселератора дає водієві змогу не
замислюватися над перемиканнями
й насолоджуватися драйвом.

Скільки бере?

Один з найпоширеніших міфів про
автоматичні коробки передач гово-
рить про збільшені витрати палива.
Механічна трансмісія може виграти
кілька мілілітрів у DSG-коробки тільки
за умови, що перша буде в руках

справді висококласного водія.
А таких — попри нашу ілюзорну
самовпевненість — не так і багато.
Для широкого загалу принципи DSG
тільки вигрануть в економічності.
Сучасні коробки з двома зчеплен-
нями мають більше передач (для



**Моделі
ŠKODA**
з механічною
та DSG-
трансмісіями





ŠKODA постійно інвестує великі кошти у розробку виробничих потужностей для створення коробок передач DSG. Сучасне покоління використовує сім ступенів і встановлюється у численні моделі марки — як компактні, так і більших класів.

Твердість робочих поверхонь валів та шестерень контролюється за допомогою спеціального обладнання.

Інтелектуальна КПП

Прихильники механічних трансмісій наголошують на тому, що жоден автомат не дасть водієві тих сенсорних відчуттів, як самостійне перемикачання важеля під час водіння. Важко сперечатися з емоційним фактором у цих твердженнях, але з точки зору чистих статистичних даних людина поступається потужному комп'ютеру у швидкості прийняття рішень.

Дискусії про доцільність DSG та одвічні переваги «механіки» триватимуть стільки ж, скільки точаться дебати навколо питання «бензин VS дизель».

Тим часом сучасні DSG-трансмісії дозволяють водієві по-справжньому зосередитися на самому водінні, дорожній ситуації, погодних умовах і не відволікатися на суто механічні дії.

Тому поступово світ наближається до автоматизації перемикачання передач. Глобальний тренд такий, що великі автомобілі люкс- та бізнес-класу частіше отримують автоматичні коробки передач, ніж їхні компактні «родичі». Одним з факторів стає різниця в ціні — автоматичні версії хай не набагато, але дорожчі за механічні. Але рівень комфорту — це теж свобода вибору.

ŠKODA пропонуються 7-ступеневі DSG), електроніка не припускається помилок і набагато швидше пристосовується до дорожніх умов.

Унаслідок цього двигун легше втримується в оптимальній зоні крутного моменту і його робота не потребує надмірного споживання пального. Інакше кажучи, коробка DSG не лінується зайвий раз перемикачати передачі й робить це дуже швидко, виграючи в економії.

Різні рівні комфорту

Насправді коробка передач DSG виграє не тільки в економічності, але й в акустичному комфорті — двигун працює легше в різних режимах руху, на високих швидкостях на магістралях включно.

Для виробничих планів ŠKODA мануальні й DSG-трансмісії є однаково важливими. Значна частина моделей компактних класів сходиться з конвеєрів з ручними коробками передач. Так, за статистичними даними

виробника, у минулому році заводи ŠKODA у Чеській Республіці виробили приблизно 155 000 одиниць моделі FABIA з механічними КПП, що складає близько 87 %.

Схожу статистику має у себе на батьківщині й модель ŠKODA OCTAVIA — 72 % усіх автомобілів вийшли із заводу з механічними коробками. Для KAROQ автоматичні КПП переважають над механічними у співвідношенні 57 до 43 %. Це співвідношення сягає 78 % АКПП для SUPERB та 85 % для всіх KODIAQ, які були вироблені на заводі у Квашні у 2018 році.

Міфічна «перевитрата» палива часом заважає зробити вибір на користь DSG, але сучасні КПП економлять краще за справжнього бухгалтера!



ŠKODA AUTO

ЗАПУСКАЄ НАЙПОТУЖНІШИЙ СУПЕРКОМП'ЮТЕР У ШТАБ-КВАРТИРІ

У компанії ŠKODA AUTO статус не тільки найбільш могутнього виробника у Чеській Республіці, але й провідного й інноваційного підприємства у галузі високих технологій. Нещодавно у Млада-Болеславі ŠKODA AUTO запустила в роботу потужний комп'ютер, який дозволить інженерам досягти кращих результатів у щоденному розвитку новинок модельного ряду автомобілів ŠKODA. Розташований у IT-відділі штаб-квартири виробника, цей комп'ютер відкриває нові обрії.



Сучасний автомобільний світ вже кілька десятиліть існує на межі автови-робництва, інженерних вина-ходів та комп'ютерних технологій. Прагнення компанії ŠKODA AUTO посісти чільне місце серед інших чеських ІТ-компаній базується на бажанні значно підвищити рівень технологічного оснащення як власне автомобілів ŠKODA AUTO, так і самого процесу виробництва. «На сьогодні у ŠKODA AUTO є най-потужніший комп'ютер, який тільки доступний комерційному підпри-ємству у Чеській Республіці, — про-коментував глава департаменту ІТ пан Клаус Блум. — Отже, ми й на-далі продовжуватимемо розвивати технології майбутнього, аби зроби-ти процес розвитку автомобільної галузі Чехії якомога ефективнішим та економічно вигідним».

Постійний рух

У 1969 році перший аналітичний сервер IBM було встановлено на заводі ŠKODA. Але минуло якихось 50 років, і от сучасний комп'ютер ŠKODA AUTO змінює майбутнє. Супермашина поєднує два комп'ютерні кластери, які сумарно складають 24 192 процесорні ядра. А це означає, що сучасний

Чеський авто-виробник вже понад 50 років використовує високі комп'ютерні технології задля вдосконалення якості свого модельного ряду.



комп'ютер у 67 мільярдів разів швид-ший та ефективніший за перший комп'ютер ŠKODA AUTO.

Сьогодні машина здатна виконувати 15 квадрильйонів операцій за секунду, що збільшує швидкість обробки будь-якого за обсягом та складністю даних процесу приблизно у десять разів. Завдяки цьому центр обробки даних ŠKODA може передавати центру технічних розробок більше точних відомостей для подальшої візуалізації та здійснення віртуальних процесів. Перед комп'ютером на сьогодні стоїть багато різноманітних завдань, які було б важко виконувати в реальних умовах. Однією з найважливіших є, зокрема, симуляція різних дорожніх ситуацій у захисті пішоходів під час ДТП. Також завдяки комп'ютерним симуляціям спеціалісти зможуть значно покращити рівень акустичних

досліджень, аеродинамічних випробу-вань та розвитку конструкції двигунів.

На сьогодні і на завтра

Вже сьогодні завдяки супер-комп'ютеру ŠKODA створила багато нових робочих місць у різноманітних галузях ІТ. У недалекому майбутньому автомобілі з можливістю двосторон-ньої комунікації також будуть викорис-товувати величезні обсяги даних — для їхньої обробки та зберігання знадобляться величезні комп'ютерні потужності. І вже сьогодні ŠKODA AUTO готова до цього виклику. В по-дальшому автомобілі ŠKODA мають стати частиною «розумного міста», яке використовує комп'ютерні технології задля створення нової транспортної ідеології: більш екологічної, більш раціональної та більш орієнтованої на потреби людей.

RS ДВІ БУКВИ, ЩО РОБЛЯТЬ ŠKODA ДУЖЕ ШВИДКИМИ



Комбінація букв RS має чарівний вплив на моделі ŠKODA. Аббревіатура RS розшифровується як Rally Sport. Вона прикрашає собою найшвидші версії серійних моделей чеського автовиробника.

Уже понад 45 років ŠKODA підкорює ралійні траси автомобілями з емблемою RS. Історія поєднання букв RS відносить нас до 1974 року, коли виробник уперше використав цю аббревіатуру як скорочення для Rally Sport. Це позначення стосувалося двох прототипів ŠKODA 180 RS і 200 RS, створених у той час. Відтоді завдяки досягненням ŠKODA 130 RS у 70-х і 80-х роках

ця аббревіатура набула легендарного статусу і стала синонімом автоспорту. З 2000 року серійні моделі RS додали до цієї історії успіху та продовжують це робити досі.

ŠKODA 130 RS

У 1975 році ŠKODA презентує перший автомобіль, призначений для регулярного використання на гоночній трасі. Спортивний автомобіль із заднім при-

водом має 1,3-літровий двигун потужністю 140 к.с. і важить усього 720 кг. Він забезпечував заводській команді численні перемоги аж до 1983 року. У 1977 році 130 RS завоював перші два місця в своєму класі на легендарній Ралі Монте-Карло, а також зайняв перше місце на Ралі Акрополіс. У 1981 році він стає абсолютним переможцем на чемпіонаті Європи серед легкових автомобілів.

ŠKODA OCTAVIA RS

У 2000 році компанія ŠKODA презентує потужну серійну OCTAVIA RS. Відтоді ця аббревіатура ідентифікує автомобіль, який поєднує в собі задоволення від водіння з традиційними прагматичними перевагами ŠKODA. OCTAVIA RS з 1,8-літровим турбомотором мала потужність 180 к.с. і була дуже динамічним автомобілем для свого часу.

OCTAVIA RS другого покоління вже була обладнана бензиновим двигуном 2.0 TFSI потужністю 200 к.с. або 2-літровим дизелем, що видавав 170 к.с. У перших двох поколіннях продажі OCTAVIA RS сягли загальної позначки в 100 000 автомобілів.

OCTAVIA RS третього покоління, що випускалася з 2013 року, мала під капотом 2.0 TSI потужністю 220 к.с. або 2.0 TDI з віддачею в 184 к.с. Як опція для неї пропонувався повний привід. Пізніше бензиновий двигун форсували до 230 к.с. і випустили версію OCTAVIA RS 245 потужністю 245 к.с.

У Німеччині, Великобританії та Швейцарії на моделі RS припадало понад 20 відсотків продажів у модельному ряду OCTAVIA. Загальні виробничі показники третього покоління ŠKODA OCTAVIA RS складають 172 000 одиниць.



Сімейство моделей RS завжди було особливим. Автомобілі з такою аббревіатурою не сильно виділяються з потоку, але можуть їхати дуже швидко.

ŠKODA FABIA RS

У 2003 році у світ виходить FABIA RS. Вона служить основою для нового ралійного автомобіля FABIA WRC, представленого в той же час. Серійна FABIA RS отримує двигун 1.9 TDI, який розвиває 130 к.с. У 2010 році з'являється RS FABIA другого по-

коління з 1,4-літровим бензиновим двигуном потужністю 180 к.с.

ŠKODA KODIAQ RS

KODIAQ RS, показаний у 2018 році, є першим кросовером з аббревіатурою RS. Під капотом у нього дизельний 2.0 TDI потужністю 240 к.с. Він уже встиг установити рекорд на трасі Нюрбургринг і стати найшвидшим у світі 7-місним кросовером.

ŠKODA OCTAVIA RS iV

Четверте покоління ŠKODA OCTAVIA відкриває наступну главу в історії сімейства RS. Уже відомо, що OCTAVIA RS iV стане першою моделлю ŠKODA з гібридною трансмісією і матиме дві версії кузова. Офіційна прем'єра відбудеться на Женевському автосалоні, який пройде у березні 2020 року.

Крок у майбутнє

Про OCTAVIA RS iV поки що інформації небагато, але вже зрозуміло, що цей автомобіль стане проривом і новою главою в історії швидких ŠKODA. Уже відомо, що автомобіль матиме гібридну силову установку. Тяговий акумулятор можна буде заряджати як від звичайної побутової розетки, так і на спеціальних швидких зарядних станціях. Зрозуміло також, що OCTAVIA RS iV буде найшвидшою серійною ŠKODA за всю історію.



ЗАЗИРНУТИ ЗА ЛАШТУНКИ: як вимірюються шкідливі вихлопи

Про важливість чистоти вихлопних газів та екологічні норми, що висувуються до сучасних автомобілів, сперечатись не доводиться — це одне з чільних питань для автовиробників. Отже, давайте подивимось, як контроль за шкідливими вихлопами відбувається на теренах ŠKODA.





Кожна з камер дозволяє симулювати різні ситуації з урахуванням маси автомобіля, його інерції, супротиву шин, аеродинамічних показників — все це задля того, аби наблизити статичні випробування до реальних дорожніх умов.



ŠKODA почала замислюватись над вимірюванням та контролем шкідливих речовин понад 60 років тому. Такі вимірювання є надзвичайно важливим елементом у всьому процесі конструювання двигунів, і не лише для втілення інженерних рішень, але й з точки зору постійних змін на автомобільному ринку, зростання споживацьких вимог та екологічних нормативів.

У розпорядженні інженерів — три тестові камери, призначені для ДВС, електрокарів та гібридних силових установок. Зазвичай вихлопні гази піддають аналізу при +23, +14 та -7 градусах. Лабораторія також дозволяє проводити вимірювання

за значно ширшого діапазону умов: наприклад, за розбіжності температурного режиму від -40 до +65 градусів або за відносної вологості у 10-95 відсотків. Випробування можуть відбуватися на швидкостях до 250 км/год, а сили супротиву, які діють на автомобіль, можуть бути симульовані для кожної вісі за допомогою спеціальних двигунів.

У рамках процесу вимірювання рівня забрудненості та інших параметрів вихлопних газів всі зразки підпадають під класифікацію та ретельне вивчення. У центрі уваги — загальний рівень окремих шкідливих чинників. Параметри враховують рівень CO, CO₂ водневих сполук

HC та нітрогену NOx, метану CH₄, дрібних часток та їхні маси.

Проте з вересня 2018 року всі статистичні дані щодо рівня забруднення мають бути засновані не лише на лабораторних випробуваннях, але й на тестах у режимі реальних дорожніх умов. Для того щоб задовольнити ці вимоги, у ŠKODA створили мобільні вимірювальні станції, що дозволяють проводити аналіз в умовах реального трафіку.

Наступний крок — аналіз шкідливості використання для гібридних та електричних автомобілів. Адже попри те, що в електрокарів відсутня вихлопна труба, робота їхніх двигунів так само вимагає ретельного вивчення.

ВИПРОБУВАЛЬНИЙ ЦЕНТР У ЦИФРАХ



20 різних професій

105° шкала температурних випробувань

30 камер високого тиску

3633 м² площі

28 600 тестових кілометрів щороку

102 різних ринки кінцевого продукту

500 днів конструкції

300 kw потужність усіх тестових механізмів

3 вимірювальні стенди



ЛАБОРАТОРІЯ ŠKODA AUTO В ІВРАЇЛІ СТВОРЮЄ НАШЕ ЦИФРОВЕ МАЙБУТНЄ

Лабораторія ŠKODA AUTO DigiLab Israel Ltd займається створенням унікальних програмних продуктів та технічних рішень в області сучасних цифрових технологій. Саме цей підрозділ дозволяє ŠKODA займати лідируючі позиції з технологічності в усій автомобільній промисловості світу. Рішення, які тут розробляються, дозволять дуже швидко змінити весь автомобільний світ.

Втому, що еволюція автомобільного світу відбувається у геометричній прогресії, вже ніхто навіть не сумнівається. Швидкість, з якою сучасні цифрові технології увірвались в автомобільний світ, не просто вражає — вона дає впевненість у тому, що через кілька десятиліть автомобіль може стати цілком самодостатнім «організмом» з дуже розвиненим штучним інтелектом.

Рушійна сила

Наближають цей момент досвідчені вчені, стартапери та навіть ентузіасти. ŠKODA AUTO DigiLab Israel Ltd співпрацює з величезним колом

спеціалістів різного рівня. Це дозволяє отримувати подекуди несподівані та вельми дієві результати. Підхід, що практикує лабораторія, дозволяє молодим стартаперам використовувати величезний досвід ŠKODA та, спираючись на нього, розвивати інноваційні програмні та апаратні рішення.

Генеральний директор ŠKODA AUTO Бернхард Майєр чудово розуміє необхідність такої роботи. «У баченні, яке ми визначили в рамках нашої стратегії 2025 року, ŠKODA є надсучасною компанією для кращих мобільних рішень. Ми активно просуваємо цифрову трансформацію по всьому бізнесу і тепер також впроваджуємо перші проекти, які ми розробили у співпраці з ізраїльськими стартаперами, на дорогах і в пристроях наших клієнтів», — сказав Бернхард Майєр.

Напрямок руху

Ізраїльська лабораторія ŠKODA AUTO запрацювала не так давно, але кількість її винаходів вже вражає. Одним із найкорисніших продуктів у плані практичності можна назвати систему, яка не тільки автоматично прокладає маршрут, але й визначає наявність вільного місця для парковки у момент прибуття. Програма аналізує відкриті дані і складає прогноз кількості вільних місць для парковки поблизу пункту призначення.

Ще одна цікава розробка — апаратна. Спеціальний пристрій, розташований у водійському сидінні, здатен

Підготовка програмних та апаратних рішень для розвитку автомобільної індустрії розвивається шаленими темпами. Нині в Ізраїлі працюють близько 640 стартаперів і різних дослідницьких груп, що займаються автомобільними проєктами — це в сім разів більше, ніж в 2013 році.



сканувати фізичний стан водія. Такі параметри, як пульс, частота дихання, тиск та інші, дозволять системам автомобіля слідкувати за станом водія і завчасно попереджати ситуації, пов'язані з перевтомою або засинанням за кермом. Інша апаратна розробка дозволяє сканувати внутрішній простір автомобіля за допомогою мікрохвиль. Система, побудована на її основі, може виявити, наприклад, погано закріплене дитяче крісло.

Суміжні галузі

Цікаві технології були відкриті і в галузях, що виходять за межі автомобільної промисловості. Напри-

клад, розробка, яка поглинає пікові перевантаження електромережі, зберігаючи їх за допомогою кінетичної енергії, використовуючи маховик. Така система може бути корисною не тільки для зарядних станцій, що використовуються для електромобілів, але й в інших галузях.

Універсальним інструментом є програмна розробка, призначена для полегшення роботи відділу кадрів. Вона дозволяє виявити індивідуальні сильні сторони або інший цінний досвід, який не вказано в резюме. Така інформація дозволяє знаходити підходящих кандидатів на нові посади зі специфічними вимогами.

м. Тель-Авів

**СИСТЕМА
ЗБЕРІГАННЯ
КІНЕТИЧНОЇ ЕНЕРГІЇ**
стане основою швидких зарядок.

**УНІКАЛЬНА
ТЕХНОЛОГІЯ
УПРАВЛІННЯ ШУМАМИ**
дозволить створити в салоні повну тишу.

**ПРИСТРІЙ,
РОЗТАШОВАНИЙ
У ВОДИЙСЬКОМУ
СИДІННІ, здатен
сканувати фізичні
параметри водія.**

ШТУЧНИЙ ІНТЕЛЕКТ
дозволяє виявити вільні місця на парковці у пункті призначення.

**ПРОГРАМНЕ
ЗАБЕЗПЕЧЕННЯ ДЛЯ
ВІДДІЛУ КАДРІВ**
дозволить виявити приховані таланти.

ФАВОРИТ ВІД БЕРТОНЕ



Отже, ера задньомоторних ŠKODA, що ведуть свій родовід від моделі ŠKODA 1000 MB, добігла кінця. Компанії необхідно було рухатися далі і готувати до виробництва принципово нову модель.

Варто відзначити, що паралельно з випуском сімейства ŠKODA 105/120 у конструкторському бюро компанії не припинялися експериментальні дослідження. Інженери шукали альтернативні варіанти і технічні рішення. Зокрема, було побудовано кілька дослідних зразків різної компоновки: задньоприводна машина з переднім розташуванням двигуна і коробкою передач в блоці з заднім диференціалом, класична модель з двигуном і КП спереду і приводом задніх колес, а також передньоприводна модель. Всі вузла та агрегати використовувалися від звичайних ŠKODA. Важливу роль у появі нової моделі зіграла резолю-

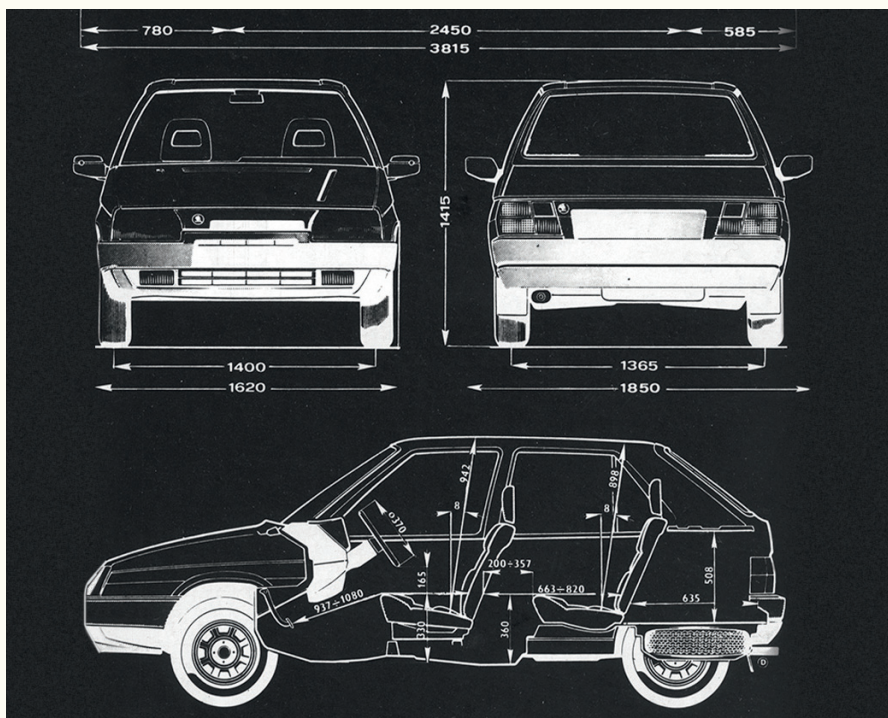
ція уряду під номером 282, датована листопадом 1982 року. Вона передбачала, що до 30 червня 1985 року компанія ŠKODA має повністю розробити новий автомобіль, а вже в 1987 році налагодити масове виробництво новинки. Також рекомендувалося, щоб автомобіль мав італійський дизайн. Але одна справа — написати все це на папері, а зовсім інша — втілити в життя. І тут історія зробила крутий поворот — на посаду керівника проєкту в березні 1983 року запросили талановитого інженера Петра Хрдличку. Недовго думаючи, він відправився на Женевський автосалон для переговорів з італійськими дизайнерами.

ŠKODA FAVORIT відповідала європейському С-класу і була порівняна за своїми розмірами і величиною колісної бази з такими моделями, як Fiat Ritmo, Mazda323, VW Golf. >

Пошуки дизайнера

Природно, що перший, до кого звернувся Хрдличка, був Джорджетто Джуджаро з ательє Italdesign, який вже одного разу (див. ŠKODA Style №49) брав участь у створенні прототипів ŠKODA. Однак спогади про невдалий досвід аж ніяк не сприяли дружнім контактам. Тому Петр відправився прямо до конкурентів — в ательє Pininfarina. Серджо Пінінфаріна тепло зустрів Хрдличку, але, дізнавшись про мету візиту, був змушений відмовити потенційному замовнику. Справа в тому, що на той момент у нього вже був великий контракт з французькою компанією Peugeot, який не дозволяв ательє працювати над будь-яким іншим проектом в Європі.

Наступним у списку було ательє Bertone. Маєстро Бертоне ще не приїхав на виставку, тому переговори почалися з директором компанії Філіберто Джанніні. В його особі Хрдличка зустрів інтелігентну людину, яка організувала йому привітний прийом. Почувши, що дизайн автомобіля потрібно зробити до кінця поточного року, Джанніні був дуже здивований. Незважаючи на гігантський обсяг роботи, який необхідно було виконати, Бертоне все-таки наважився взятися

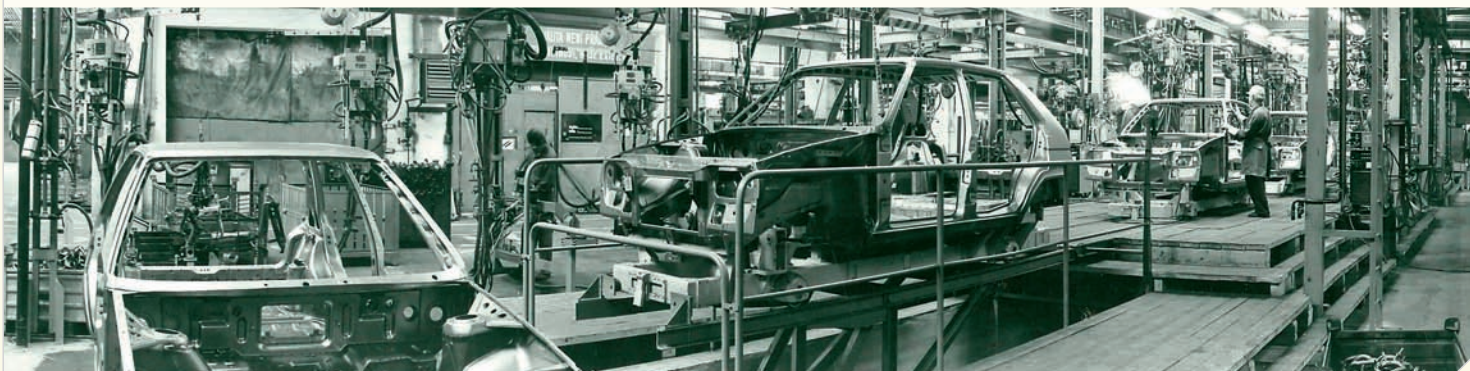


За задумом чиновників, дизайн нового чехословацького автомобіля повинен був мати італійське походження, тому Петр Хрдличка відправився на автосалон у Женеві, щоб домовитись про співпрацю з одним з провідних дизайн-ательє.

за реалізацію проекту. Для Нуччо Бертоне це був вдалий момент. Справа в тому, що напередодні він програв своїм колегам з Italdesign тендер

на малолітражну модель Fiat Uno. І несподіване замовлення від ŠKODA було дуже до речі, щоб відволіктися від поразки.

Спочатку виробництво FAVORIT було організовано на заводі в Квазінах, а на основному конвеєрі у місті Млада-Болеславі новинку почали збирати в 1988 році. >

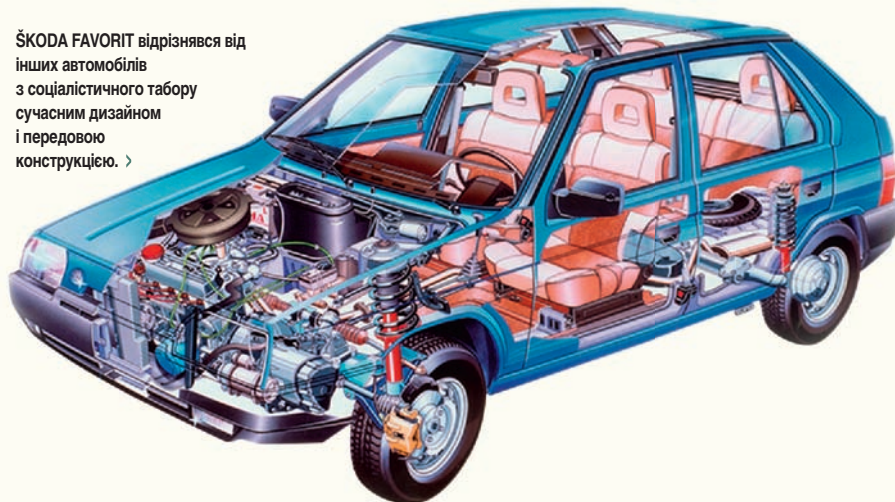


Крига зрушила

Після повернення з Женеви з попередньою домовленістю Петр Хрдличка тріумфував. Але попереду було ще дуже багато роботи, яка почалася негайно. Контракт на суму в 28 млн чеських крон передбачав створення не однієї базової моделі, а цілого сімейства, включаючи купе і седан, а також розробку інтер'єру. Він був підписаний в червні 1983 року. Активну участь у створенні нової ŠKODA взяв керівник Центру стилю компанії Bertone Марк Дешамп, який неодноразово приїжджав в Млада-Болеслав, щоб обговорити всі аспекти проєкту з дизайнерами ŠKODA.

У серпні 1984-го був повністю готовий повнорозмірний прототип ходової з виготовленим вручну кузовом. Машина успішно пройшла перші випробування і отримала схвалення для підготовки до виробництва. Проєкт перейшов у нову фазу. Тепер кожна деталь, кожен елемент конструкції необхідно було перевірити, розробити повний комплект технічної документації. Крім того, випуск принципово нової моделі вимагав ретельного прорахунку фінансових витрат, по-

ŠKODA FAVORIT відрізнявся від інших автомобілів з соціалістичного табору сучасним дизайном і передовою конструкцією. >



шуку суміжників для виготовлення комплектуючих, а також проведення повномасштабних тестів прототипів.

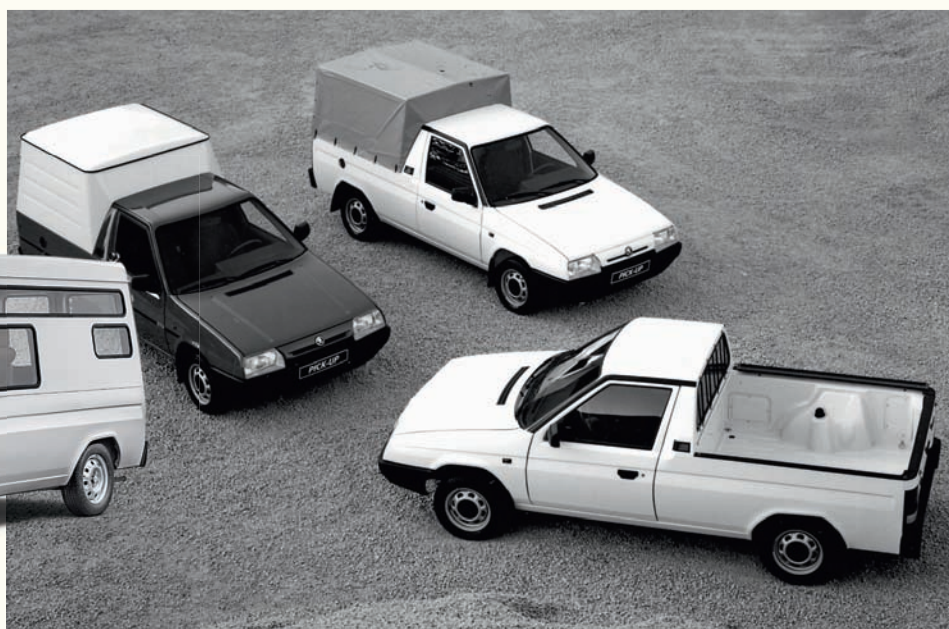
Частина випробувань проводилася на полігоні в Копршивніце за участю фахівців TATRA, а лабораторні дослідження взяв на себе Науково-дослідний автомобільний інститут у Празі. Крім прототипу ŠKODA в тестах також брали участь ŠKODA 130, Peugeot 205, Fiat Uno і VW Golf. Роботи над машиною велися в дуже щільному режимі, день і ніч, включаючи вихідні дні.

Тести показали, що використовувати колишній двигун від моделі сімейства 105/120 не вийде. Він був застарілим і не витримував навантажень, а крім того, він не відповідав екологічним західноєвропейським нормам. А це вже було питання політичне, адже новинку планувалося активно відправляти на експорт, щоб країна могла отримувати

У сімействі FAVORIT крім пасажирських моделей пропонувався пікап. <

FAVORIT мав модифікації з різними кузовами

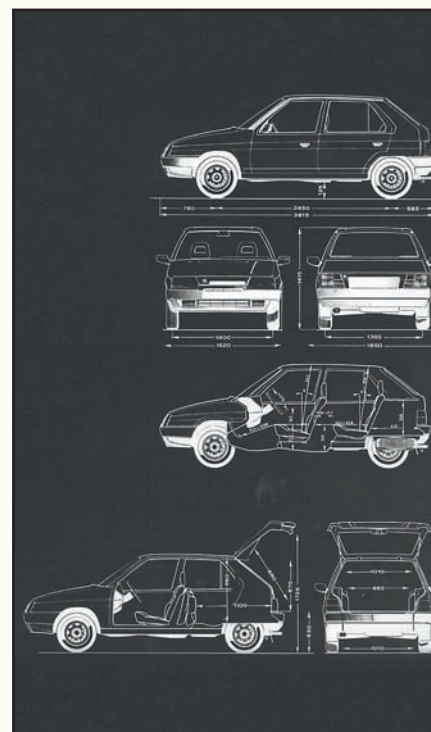
Дослідний зразок моделі для швидкої допомоги зі збільшеною базою і спеціальним кузовом. >





<

Favorit мав привабливий дизайн інтер'єру і місткий багажник.



вати валютні кошти. Заручившись підтримкою «зверху», двигун був істотно змінений. У процесі модернізації мотор отримав алюмінієву головку блоку, більш зносостійкі напрямні втулки клапанів, нові поршневі кільця і колінвал, а також новий карбюратор.

У доведенні майбутньої моделі ŠKODA брали участь фахівці компанії Porsche, які висловили свої зауваження та рекомендації. Проблем з машиною було багато, але в кінцевому підсумку її створили в установлені терміни. Великий внесок у цю справу вніс Петр Хрдличка, який показав себе відмінним менеджером, здатним вирішувати часом нерозв'язні проблеми. І нагородою для нього стали результати випробувань готового автомобіля на тестовому полігоні Porsche. За кермом машини був один з кращих фахівців тестового департаменту, Рольф Ханнс, який міг проїхати

по трасі краще легендарного Жаки Ікса. Коли він закінчив заїзд і вийшов з машини, то міцно потиснув руку Хрдлички, заявивши, що у нього немає ніяких зауважень.

Фаворит

Новий автомобіль отримав звучне ім'я FAVORIT, а презентація машини для широкого загалу відбулася 16 вересня 1987 року на міжнародній торговій виставці в Брно. Захід відвідала делегація партійних чиновників вищого рангу,

в тому числі президент Чехословаччини Густав Гусак. Знайомив з новинкою лідера країни Петр Хрдличка.

До кінця року вдалося зібрати всього 200 примірників новинки, але вже в наступному році з конвеєра зійшла 21 тисяча FAVORIT. Паралельно все ще велося виробництво задньомоторних ŠKODA 105/120/130, а деякі фінальні екземпляри навіть отримали нові мотори від FAVORIT.

Виробництво 5-дверного хетчбека ŠKODA FAVORIT спочатку було органі-

Новий автомобіль отримав звучне ім'я FAVORIT, а презентація машини для широкого загалу відбулася 16 вересня 1987 року на міжнародній торговій виставці в Брно.

зовано на заводі компанії у Квасинах. Для організації повномасштабного випуску новинки була потрібна серйозна модернізація заводу в Млада-Болеславі. Але вже в серпні 1988 року перші FAVORIT почали сходити з конвеєра основного підприємства компанії. А в квітні 1990 року автомобілі почали надходити до зарубіжних дилерів марки. Наприклад, у Німеччині FAVORIT пропонувався за 11 390 німецьких марок.

Плани і перспективи

Варто відзначити, що ще до початку виробництва в конструкторському бюро інженери компанії працювали над модернізацією моделі. Зокрема, передбачалося розширити сімейство за рахунок модифікацій з кузовами седан (TYPE 782), універсал (TYPE 785) і трьохдверним спорткупе (TYPE 783). Індекс 784 закріпили за двухдверним універсалом зі збільшеною від центральної стійки дахом і дво-

Так виглядав прототип майбутнього FAVORIT від Bertone в 1985 році. >



стулковими дверима багажника, під номером 786 фігурував фургон, позначення 787 отримав пікап, а 788 — версія для швидкої допомоги. Всі версії мали загальну базу 2450 мм, крім медичної, яку подовжили до 3100 мм. Всі ці машини були виготовлені

в експериментальному цеху, але відправитися в серію змогли тільки п'ятидверний універсал, який отримав власне ім'я FORMAN, а також пікап.

Базовим мотором для всього сімейства пропонувався 4-циліндровий 1,3-літровий двигун OHV з алюмінієвою



Модель успішно експортувалася в різні країни, забезпечуючи отримання надходження в країну валютних коштів.

Екіпаж Павло Сібера і Петро Гросса чотири роки поспіль (1991–1994) вигравав у класі на FAVORIT 136 L в престижному ралі Monte Carlo. >





Версія універсала FORMAN для швидкої допомоги.



Восени 1989 року було виготовлено ювілейний, 100-тисячний екземпляр моделі FAVORIT.



головкою блоку. З урахуванням екологічних вимог пропонувалися різні варіанти модернізації конструкції: використання каталізатора, електронно-регульованого карбюратора або уприскування пального, яке дозволяло збільшити потужність з 54 до 68 к.с. Пропонувалося випустити бюджетну версію з 1137-кубовим мотором під індексом FAVORIT 115, але ці плани так і не були здійснені.

Але на цьому ідеї не закінчувалися. Слідом за FAVORIT повинна була вийти модель FELICIA з кузовом седан і новими алюмінієвими моторами. Перший мав обсяг 1375 см³ і один розподільний вал в голівці блоку (ОНБ), а другий — 1596 см³ і два розподільні вали (ДОНС) і, відповідно, 4 клапани на циліндр. Після седана повинні були побачити світ оновлена модель FORMAN і хетчбек FAVORIT. Проєкт був розрахований на найближчих 10 років, але виробничі потужності компанії були далекі від реалізації цих грандіозних планів.

Мотор ŠKODA 790

Останньою самостійною розробкою компанії перед переходом під крило концерну Volkswagen став новий мотор ŠKODA TYPE 790, створений в 1991 році. Це був 4-циліндровий

Дослідний зразок седана TYPE 782, створений в 1986 році. >



двигун ОНС об'ємом 1596 см³, який розвивав потужність 101 л.с. при 5500 об/хв. Він виявився дуже вдалим за своєю конструкцією. Серед його достоїнств був колінчастий вал з п'ятьма корінними шийками і багатоточковим уприскуванням пального. Він повинен був замінити створений трьома роками раніше двигун ОНВ. Було виготовлено кілька десятків прототипів. Один з досвідчених примірників, форсований до 160 к.с., використовувався на гоночній ŠKODA, яка взяла участь в декількох гонках у Німеччині. Поява такого мотора в серійному виробництві була б важливою подією, але, на жаль, він так і залишився прототипом. Для його

освоєння необхідно було побудувати новий завод, але коштів на той момент у компанії не було.

Варто зазначити, що ŠKODA FAVORIT в ті роки був єдиним автомобілем у країнах соціалістичного табору, що не випускався за ліцензією, не копіював західні аналоги і міг на рівних конкурувати із західними машинами в своєму класі. Крім того, інноваційна програма розвитку, підготовлена конструкторами і дизайнерами, свідчить про величезний потенціал і високу кваліфікацію команди ŠKODA. Восени 1989 року було виготовлено ювілейний, 100-тисячний екземпляр моделі FAVORIT.

ŠKODA MOTORSPORT

святкування, плани, мрії
та туманні обрії найкращої
ралійної команди світу



За всю 118-річну історію спортивних прагнень й досягнень ŠKODA Motorsport такого року, яким був 2019-й, у марки не було ще ніколи. Якщо підсумувати усі титули в усіх чемпіонатах різних країн у всьому світі, де змагались спортивні автомобілі FABIA R5, вийде рівно 30 чемпіонських корон! Абсолютний рекорд для автовиробника! А вінцем стала, звісно, перемога фіна Калле Рованпері у категорії WRC 2 Pro FIA та титул кращої команди для ŠKODA Motorsport.



СИТУАЦІЯ МАЄ РОЗВИВАТИСЬ — актуальне становище ŠKODA MOTORSPORT можна назвати ідеальним, з одного боку, і дуже складним — з іншого. Утримувати збалансований рівень уваги та інвестицій між клієнтською програмою та власними спортивними цілями у 2020 році буде досить складно. Чи впрорасте з цим завданням непереможна чеська команда?



АРМІЯ ПРИХИЛЬНИКІВ ŠKODA FABIA R5 неосяжна! Завдяки молодим талановитим екіпажам, грамотному керуванню та безперерйній підтримці виробника команда ŠKODA MOTORSPORT не має собі рівних на сучасній ралійній арені як світового, так і національного рівнів.

ЗА КІЛЬКІСТЮ ПРОДАНИХ АВТОМОБІЛІВ ТА ОТРИМАНИХ НАГОРОД чеська команда є найуспішнішою ралійною командою світу!



діїв та штурманів у найпрестижнішій категорії WRC 2 Pro. А французький клієнтський екіпаж ŠKODA у складі П'єрра-Луї Лубера та Вінсана Ланде став найкращим у WRC 2.

Найкраща у світі

Якщо «цивільна» ŠKODA FABIA завоювала титул бестселера у громадському секторі, то її ралійна іпостась, ŠKODA FABIA R5, є найбільш популярною ралійною машиною у світі. На сьогодні понад 320 ŠKODA FABIA R5 продані у приватні команди у всьому світі — від Аргентини до Африки, від Європи до Близького Сходу.

Така кількість «стріл», що вилетіли підкорювати спортивні цілі, вимагає

від спеціалістів ŠKODA Motorsport особливої відповідальності. Адже навіть інженерна підтримка клієнтських екіпажів потребує неабияких витрат часу та людських ресурсів.

Саме тому для ŠKODA сьогодні настає час робити вибір: або значно підвищувати рівень фінансування та будувати на базі FABIA R5 машину найвищого класу WRC, або ж зосереджуватись на комерційній складовій проекту «Непереможна ŠKODA FABIA R5». Останнє означає, що команда будуватиме нові машини для нових клієнтів, можливо, приділяючи їм більше часу, ніж власним амбіціям. Адже ŠKODA FABIA R5 вже виграла все, що тільки можна.

Навесні 2019 року чеський виробник презентував свій новий ралійний болід — ŠKODA FABIA R5 evo. Найновіша генерація легендарної ŠKODA FABIA. З першого старту було ясно, що на сцену вийшла непереможна акторка. Цього ж року чеський заводський екіпаж виграв титули в особистому заліку во-

КЛЮЧОВІ МОДЕЛІ ŠKODA ЗА 125 РОКІВ ІСТОРІЇ

Історія, що почалась у 1895 році, досі має колосальний вплив на весь автомобільний світ. У цьому році бренду ŠKODA виповнюється 125 років, і це дуже вагомий привід згадати всі визначні моделі, які вплинули на долю бренду найбільш суттєво.

1905

LAURIN & KLEMENT
VOITURETTE A

Перший автомобіль, що був вироблений у місті Млада-Болеслав, мав V-подібний двигун об'ємом один літр і видавав потужність у сім кіньських сил. Швидкість сягала 40 км/год.

1911

LAURIN & KLEMENT S

Ця модель випускалася протягом 14 років поспіль і мала комерційний успіх. Усього було випущено понад 2000 екземплярів, це стало дуже гарним результатом як для невеликої на той час компанії.

1925

LAURIN & KLEMENT/ŠKODA 110

Створення потужного промислового конгломерату дозволило опанувати найкращі на той час технології. ŠKODA 110 була доступна в ряді модифікацій, включаючи версії з м'яким і жорстким верхом. Кузов мав модульну конструкцію і дозволяв перетворити легковик у вантажівку.



1934

ŠKODA SUPERB

Цей автомобіль став першим справжнім лімузином від ŠKODA. Перші версії були з рядною шістькою потужністю 55 к.с., останні — з V8 на 96 к.с. Шкіра та червоне дерево в оздобленні застосовувалися вже тоді.

1936

ŠKODA POPULAR Monte Carlo

Успіх у Ралі Монте-Карло надихнув на серійний випуск швидкого авто з кузовом купе або родстер. Автомобіль отримав дуже прогресивні на той час технічні рішення, серед яких незалежна підвіска всіх коліс.

ŠKODA OCTAVIA

Підйом в усіх сферах життя у Європі в шістдесяті роки сформував значний попит на масові автомобілі, й відносно доступна OCTAVIA стала дуже популярною. Особливо коли з'явився універсал OCTAVIA COMBI. Загалом було випущено 286 тисяч автомобілів цієї серії.

1959

ŠKODA FELICIA

«Сестричка» OCTAVIA з відкритим верхом теж знайшла чимало прихильників серед активної молоді на початку шістдесятих. Дах пропонувався як зйомний ламінальний, що потребував окремого місця для зберігання, так і м'який складний, який виявився більш практичним.



1964

ŠKODA 1000 MB

Цей автомобіль мав задньомоторне компонування, 4-циліндровий двигун та шалений комерційний успіх у 443 000 проданих екземплярів.



1970

ŠKODA 110 R + ŠKODA 130 RS rallyeS

Ці автомобілі були справжніми бійцями для гоночних трас. Маючи вагу близько 700 кг, вони розвивали потужність від 140 до 183 к.с. Це давало їм змогу легко розганятися до нечуваних на той час 220 км/год. А виважена цінова політика дозволила компанії продати 57 000 екземплярів.



1987

ŠKODA FAVORIT

Передній привід та передньомоторне компонування виявилися більш актуальним рішенням для масового продукту. Популярності додала і гарна для свого часу зовнішність від Bertone.



1996

ŠKODA OCTAVIA

Автомобіль, що став першою моделлю, розробленою в рамках концерну Volkswagen, випускався до 2010 року. Про успіх OCTAVIA свідчить не тільки відносно довгий час перебування на конвеєрах п'яти заводів світу, але й тираж у 1,44 млн проданих екземплярів.



2016

ŠKODA KODIAQ

Перший кросовер від ŠKODA прийшовся до смаку покупцям. Популярність автомобілів такого класу швидко росте, і саме тому у великого KODIAQ з'явилися молодші брати — KAROQ та KAMIQ.



2019

ŠKODA CITIGO^e iV

Перший серійний електромобіль від ŠKODA має двигун потужністю 61 кВт і може проїхати без підзарядки 252 км. Розганяється до 130 км/год. Прискорення до 100 км/год займає 12,6 секунди.



ŠKODA SUPERB iV

Третє покоління флагманської моделі має плагін-гібридну версію з 1,4-літровим бензиновим двигуном. Використовуючи лише електрику, SUPERB iV може проїхати 62 км, а загальний запас ходу складає 930 км.



ŠKODA OCTAVIA iV

Четверте покоління OCTAVIA відкриває нову главу в історії найуспішнішої моделі. Для новоствореної OCTAVIA передбачена величезна кількість модифікацій, включаючи найшвидшу версію RS iV загальною потужністю 245 к.с.



ŠKODA VISION iV

Концепція 4-дверного кросоверного купе викликала жвавий інтерес з боку споживачів. Саме тому цілком можливо, що вже у 2020 році ми зможемо побачити розробки ŠKODA у цьому класі.



КАППАДОКІЯ:

туф, повітряні кулі та церкви

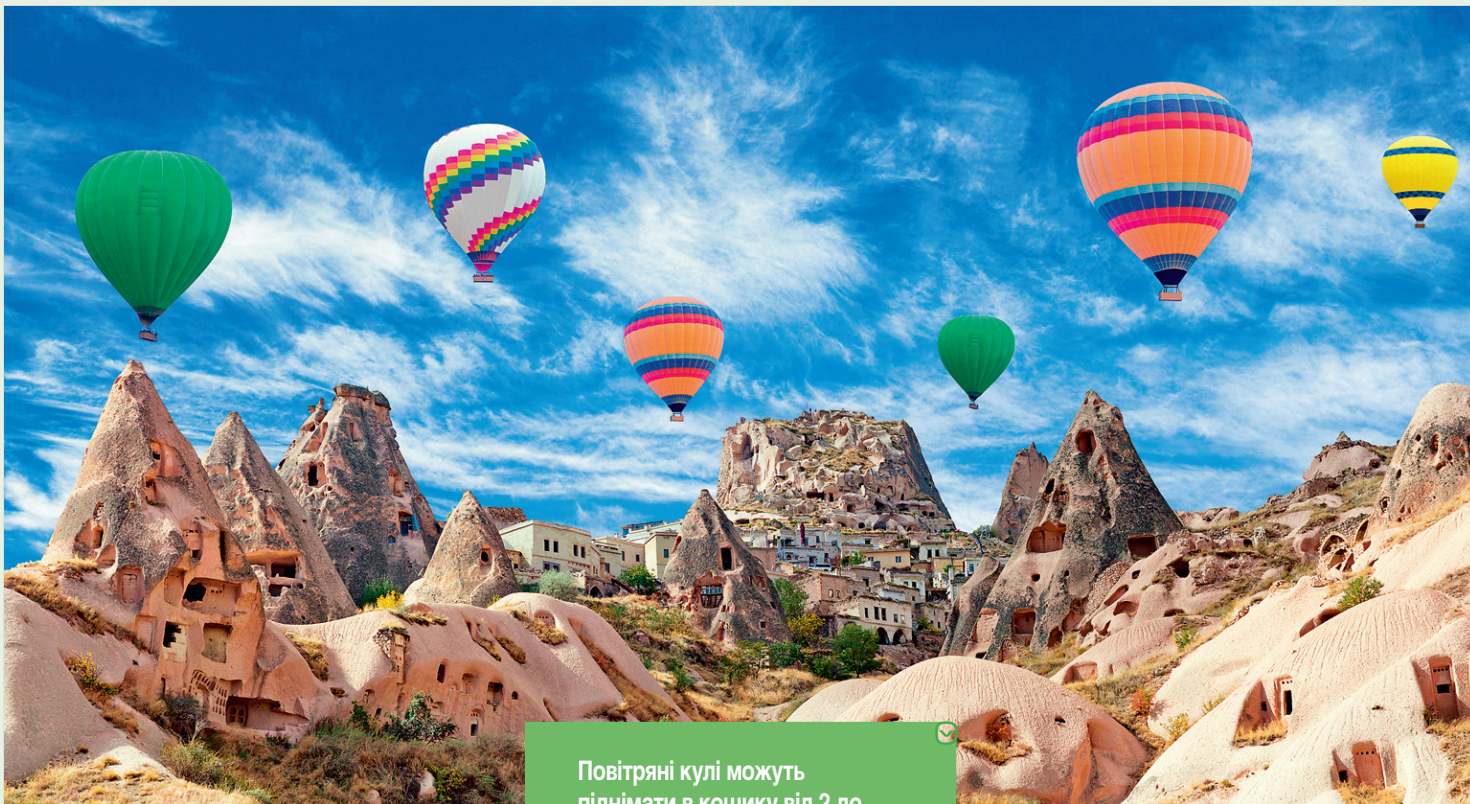
Звідси однаково далеко до Стамбула і до Алеппо, до Чорного моря і до Середземного. Ми в самому центрі Малої Азії, оточеної горами і легендами.

Усі люди діляться на три категорії. Перші десь уже бачили фотографії повітряних куль над скелями і чули про Каппадокію як про світовий центр повітроплавання. Другі розуміють, що Каппадокія виняткова завдяки своїй історії. Треті знають про унікальний ландшафт регіону. Поверхове опитування знайомих показало, що мало хто з мого оточення в курсі, що в Каппадокії насправді поєднується все це відразу. І так, що й не зрозумієш, що цікавіше — історія, географія або повітряні кулі.

Не сховатися, не затаїтися

Повітряні кулі — наймолодша пам'ятка Каппадокії, повітроплавання заради туристів стало тут активно розвиватися лише близько 30 років тому. Але ідея народилася у турків не на порожньому місці — на початку минулого століття повітряна куля в Каппадокії використовувалася для вистежування організованих злочинних банд, які у ту пору часто ховалися в скелях.





Повітряні кулі можуть піднімати в кошику від 2 до 28 чоловік — залежить від конструкції. Кажуть, що кулею легко керувати, але це не так — пілот постійно коригує курс, користуючись то одним, то іншим пальником буквально кожну хвилину.

З повітряної кулі, яка може піднятися на висоту до кілометра, весь регіон, оточений горами, дійсно видно як на долоні. А ще в небі відразу стає зрозуміло, як саме утворився дивовижний ландшафт Каппадокії.

Страшна штука ерозія

Регіон розміщений у центрі Малої Азії, де за часів утворення Понтійського (біля берега Чорного моря) і Таврського (в районі узбережжя Анталії) гірських масивів ішла активна вулканічна діяльність.

Величезні території були суцільно вкриті лавою і туфом. Через кілька десятків мільйонів років, коли вулкани погасли, встановився різко континентальний клімат і вулканічні породи почали тріскатися і поступово руйнуватися. До наших днів ерозія залишила від них химерні оголені скелі, пагорби і стовпи з пористого

туфу. Через десяток мільйонів років і їх не буде. Зате зараз туф використовується по всій Каппадокії.

У піддатливих туфових скелях люди протягом багатьох століть влаштовували собі житла, із цієї ж породи робили цеглини і блоки, туфом же облицьовували все що можна.

БУДИНКИ В ТУФІ жителі Каппадокії видовбували ще 2000 років тому, але традиція не забута. Зараз у регіоні є навіть печерні готелі — і їх багато!





Повітряні кулі можуть піднімати в кошику від 2 до 28 чоловік — залежить від конструкції. Кажуть, що кулею легко керувати, але це не так — пілот постійно коригує курс, користуючись то одним, то іншим пальником буквально кожну хвилину.

З повітряної кулі, яка може піднятися на висоту до кілометра, весь регіон, оточений горами, дійсно видно як на долоні. А ще в небі відразу стає зрозуміло, як саме утворився дивовижний ландшафт Каппадокії.

Страшна штука ерозія

Регіон розміщений у центрі Малої Азії, де за часів утворення Понтійського (біля берега Чорного моря) і Таврського (в районі узбережжя Анталії) гірських масивів ішла активна вулканічна діяльність.

Величезні території були суцільно вкриті лавою і туфом. Через кілька десятків мільйонів років, коли вулкани погасли, встановився різко континентальний клімат і вулканічні породи почали тріскатися і поступово руйнуватися. До наших днів ерозія залишила від них химерні оголені скелі, пагорби і стовпи з пористого

туфу. Через десяток мільйонів років і їх не буде. Зате зараз туф використовується по всій Каппадокії.

У піддатливих туфових скелях люди протягом багатьох століть влаштовували собі житла, із цієї ж породи робили цеглини і блоки, туфом же облицьовували все що можна.

БУДИНКИ В ТУФІ жителі Каппадокії виводували ще 2000 років тому, але традиція не забута. Зараз у регіоні є навіть печерні готелі — і їх багато!



Печерні церкви Каппадокії сьогодні носять турецькі назви, найчастіше пов'язані з їхньою архітектурою. Так, церква Айнали, затишно влаштована в скелях, отримала ім'я завдяки симетричному дзеркальному плануванню. На стінах добре збереглися фрагменти розпису.



Долина голуб'ятень названа так тому, що місцеві жителі історично розводять птахів, щоб використовувати їхній послід як добриво.

Від царя до султана

Саме «доступне житло», мабуть, і визначило роль регіону в історії нашої цивілізації. Люди тут влаштувалися ще до бронзового віку. Неолітичне поселення, якому понад 7500 років, було знайдене в якійсь сотні кілометрів від Каппадокії. У самій Каппадокії виявляють численні свідчення процвітання в далеку давнину. Наприклад, у II столітті до н. е. — тоді



ассирійські купці дуже ретельно заповнювали свої глиняні таблички.

Процвітати то регіон процвітав, але стабільності в ньому не було ніколи. Історична область Анатолія, до якої входить Каппадокія, встигла побути частиною Хетського царства, була під владою Мідії та Лідійського царства, в складі Перської імперії, а після її розгрому Александром Македонським — частиною Македонії. У 17 році Каппадокія увійшла (і, звичайно, не з доброї волі) до складу Римської імперії.

Тоді-то в регіоні й стало швидко поширюватися християнство. Тут проповідували апостоли Петро, Павло й Андрій Первозваний. У списку святих Каппадокії — Григорій Неокесарійський, Георгій Побідоносець, свята Варвара. Троє отців церкви,

які розробили вчення про єдину Трійцю, — Василь Великий, Григорій Ніський, Григорій Богослов — уродженці Каппадокії.

Протягом останніх десяти століть регіон був під владою спочатку сельджуків, потім Османської імперії, далі Туреччини. Християнського населення в Каппадокії не залишилося зовсім. Однак багато християнських пам'яток збережені.

Печерні поселення Каппадокії, серед яких є і найдавніші церкви, внесені до Списку Всесвітньої спадщини ЮНЕСКО. Подивитися на них з'їжджаються туристи з усього світу. Тільки в Гереме, який колись був християнським центром Каппадокії, нині збережено 16 печерних церков. У них, звичайно, немає ніякого релігійного статусу, їх можна вільно

ВАРТІСТЬ ПОДОРОЖІ, грн.		
	Квиток на літак Київ — Стамбул — Київ	6000
	Готель, 1 доба, ціна від	1000
	Харчування, на 1 людину, від	600
	Політ на повітряній кулі	6000
	Вартість заправок	2000
	Вартість оренди автомобіля	1500
	Вартість квадроциклів	1500
	Загалом за 3 дні	18 600

відвідувати, щоб помилуватися стародавніми колонами і фресками, яких навряд чи торкалися руки реставраторів.



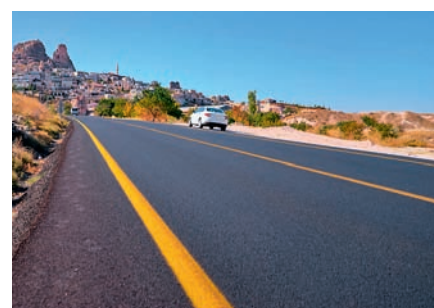
У Каппадокії дуже популярні тури на позашляховиках і квадроциклах.

Встигнути до сходу

В основному саме заради цих пам'яток сюди зазвичай їдуть на одноденні тури постояльці готелів південного узбережжя Туреччини. А для того, щоб потрапити на повіт-



^ ЦІНИ НА ПАЛЬНЕ В ТУРЕЧЧИНІ можна порівняти з українськими — за дизель просять близько 30 грн., 95-й бензин коштує в районі 33 грн.



^ ДОРОГИ В ТУРЕЧЧИНІ ЧУДОВІ! Траси в основному 4-смугові, з широким газоном-роздільником. Асфальт ідеальний і на дорогах місцевого значення.

ряну кулю, одного дня мало — кулі вилітають завжди на світанку, коли повітряні потоки найбільш сприятливі для повітроплавання.

До того ж і квиток купити не так просто. Усі тури бронюються заздалегідь, і, прийнявши рішення спон-

танно, не знайдеш місця на жодній зі 150 куль, що стартують щоранку. Втім, враження варті й усіх зусиль, і тих 100–200 євро, що просять за годину польоту.

📷 Катерина Квашенкіна

ДЕ ЖИТИ & ДЕ ПОЇСТИ



ДЕ ПОЇСТИ: в регіоні є цілий ряд традиційних страв, які готують у запечатаних глиняних глечиках, — це можуть бути м'ясо, овочі або крупи, які повільно тушкуються. У дорогих ресторанах глечики урочисто б'ють на очах у клієнта. І куди ж без кави — у Каппадокії вона хороша, як і в усій Туреччині.

ДЕ ЖИТИ: в Каппадокії дуже багато готелів і апартаментів на будь-який смак і гаманець. Частина житла розташована на гірських схилах, і легко можна знайти автентичний готель або будиночок, видобаний у скелі, — готелів зі словом Cave («Печера») в назві дуже багато. А от готелів, що пройшли міжнародну «зоряну» сертифікацію, в туристичному центрі Каппадокії, Гереме, взагалі немає.



НЕ АВТОМОБІЛЬНІ КОЛЕСА

Якщо життя без коліс не видається можливим, а улюблена ŠKODA для екстриму підходить не найкращим чином, є сенс відірватись на інших колісних транспортних засобах. Отже, спробуємо скласти рейтинг найбільш захоплюючих серед них.



На першому місці екстрим-параду — мотоцикл.

Формально це транспортний засіб, але насправді, як кажуть байкери, він возить душу, а не тіло. Тому, хто хоч раз прокотиться хоч за кермом, хоч на пасажирському місці справжнього швидкісного мотоцикла, вороття не буде. Буде тягнути у бік двоколісної техніки постійно. Тим паче є величезна кількість класів та видів від справжніх кросових позашляховиків, призначених для карколомних стрибків до величезних чоперів та круїзєрів, власники яких ніколи не старіють, а лише покриваються хромом.



Якщо ж два колеса не для вас, варто спробувати квадроцикл.

Керування такою технікою дуже захоплює. Тут можуть знадобитись і навички їзди як на задньому, так і на повному приводі з усіма блокуваннями. Стане в пригоді і вміння розподіляти вагу на підйомах, спусках та в поворотах. Навіть маючи гарний досвід використання автомобілів та мотоциклів прохват на квадроциклі обов'язково дасть підґрунтя для нових навичок.



Якщо ж ви зовсім не хочете розлучатись з асфальтом та чотирма колесами, а екстриму хочеться, ласкаво просимо на прокатний **картинг**. В одному з минулих номерів ми вже писали про цей захоплюючий вид дозвілля. Повторимось тільки, що карти, як і мотоцикли, викликають певну залежність.



Мабуть, найсучаснішим колісним транспортним засобом можна назвати **моноколесо**. Відчуття від користування таким транспортом важко з чимось порівняти. Найближчі родичі — **Segway** та **гіроборд** — наче працюють за подібним принципом, але такого відчуття керованості та маневреності не дають.



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