



# ŠKODA Style

№4 (53) 2020



## Тест-драйв

ŠKODA KODIAQ SCOUT виводить пригоди на новий рівень комфорту

## Виробництво

Як виготовляють акумуляторні батареї для сучасних електромобілів

## Технології

Випробування автомобілів на герметичність: як працює нова лабораторія

## Майбутнє

Стильний спайдер ŠKODA SLAVIA, розроблений студентами

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



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**SKODA-AUTO.UA**

**«Гаряча» інформаційна лінія:\***

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

**0 800 500 023**

# Синергія, яка рятує світ

**А**ктуальний рік достеменно довів: ідеальних умов не буває, а стовідсотково покладатись на стабільність світу не варто навіть за найсприятливіших прогнозів. Зміни можуть спантеличувати, якщо вони призводять до непередбачуваних наслідків. А можуть відкривати нові обрії, якщо використовувати їх на користь власного розвитку.

Завдяки глобальній пандемії та низці обмежень світ зосередився на технологіях, що дозволяють полегшити комунікацію, налагодити невидимі зв'язки за відсутності видимих можливостей. Для автомобільної промисловості використання великих обсягів даних стало важливим, як ніколи раніше. ŠKODA вже кілька років веде серйозні роботи в галузі високих технологій, тому змогла

гнучко відреагувати на оновлені стандарти клієнтських очікувань: ще більше безпеки завдяки комунікаційним бортовим системам, ще більше сучасності завдяки мобільним рішенням, ще більше гнучкості завдяки новому розумінню міської інфраструктури та цінності людини в ній.

Одна зі стратегічних переваг ŠKODA — довгострокові партнерські стосунки, тому цьогорічний Tour de France вкотре пройшов за підтримки чеського бренду, а дороги найвідомішої велогонки світу стали ареною для світової прем'єри першого електричного SUV, ENYAQ iV.

Життя триває, навіть якщо всі чинні обставини й наклали на реальність свій відбиток. І секретна сила ŠKODA сьогодні в готовності змінюватись і водночас не відступати від своїх цінностей.

**«Шкода Стайл»**  
№4 (53), 09.12.20

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

**Керівник проєкту:**  
Олеся Мартиненко

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

**Головний редактор:**  
Євген Гудуцан

**Дизайн та верстка:**  
Аліна Михайлова-Зінченко

**Над номером працювали:**  
Лариса Міщанчук,  
Сергій Іванов

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

**Надруковано**  
у друкарні PrintStore Group,  
м. Київ, вул. Д. Щербаківського, 4,  
тираж 4000 екз.,  
замовлення № 20872

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 інформагентств 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.



- 6** **НОВИНИ**  
Сім цікавих фактів із життя ŠKODA у світі
- 8** **ŠKODA ENYAQ IV**  
Перший серійний електричний кросовер
- 14** **ВИРОБНИЦТВО АКУМУЛЯТОРІВ**  
Як роблять серце електромобілів ŠKODA

- 16** **ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA KODIAQ**  
Чим приваблює версія SCOUT
- 20** **50 РОКІВ ЛЕГЕНДІ**  
Унікальне спортивне купе ŠKODA 110 R святкує ювілей
- 24** **ЗІРКА TOUR DE FRANCE:**  
ŠKODA ENYAQ iV став офіційним автомобілем велогонки





- 26 КОЛЬОРИ ТА ЕМОЦІЇ**  
Персональний підхід до дизайну в Індії
- 28 БОРТОВІ КАМЕРИ:**  
Коли не варто ними користуватись
- 30 ЯК ВОНО ПРАЦЮЄ**  
Фари, що можуть вмикатись самостійно
- 32 ŠKODA SLAVIA**  
Унікальний спайдер, створений студентами
- 34 ІСТОРІЯ**  
Як ОСТАVІА стала найпопулярнішою
- 40 СПОРТ**  
Легенда, що перетворює мрію на реальність
- 42 ШТУЧНИЙ ДОЩ**  
Як випробовують автомобілі на герметичність

34

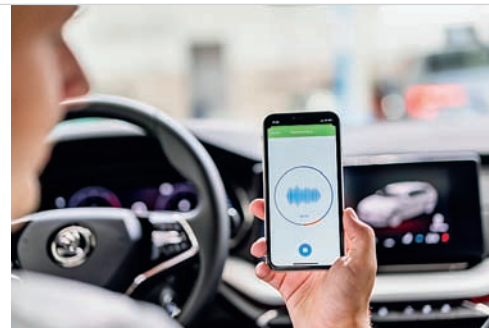


- 44 ПОДОРОЖ**  
Львів: місто що не спить
- 50 ДОЗВІЛЛЯ**  
Колекційні автомобілі: найкраще капіталовкладення



## Своєчасна діагностика у вас в кишені

**1/ ŠKODA** робить численні дослідження комунікації між водіями та автомобілями. ŠKODA AUTO розробила та тестує новий мобільний додаток «Sound Analyzer». Спеціальний мобільний метод діагностики аналізує звуки, що їх природно видає автомобіль. Тепер водій ŠKODA може за допомогою простого мобільного алгоритму за лічені хвилини проаналізувати звуки роботи двигуна та інших систем. Вчасно знайдена проблема може значно зекономити час та кошти, що зго-



дом знадобляться на ремонт. На думку розробників, штучний інтелект, поєднаний з інженерними рішеннями, може бути використаний у багатьох аспектах щоденної експлуатації автомобіля, а в майбутньому технології значно покращать досвід водіїв та пасажирів. На сьогодні цей додаток вже працює у 14 країнах, 245 дилерських центрів взяли участь у тестовому проєкті.



## Легендарний ŠKODA 935 DYNAMIC святкує свій день народження

**2/ Іконічний ŠKODA 935 DYNAMIC**, один з найвидатніших автомобілів ŠKODA AUTO за всю 125-річну історію, святкує 85-річчя. У 30-ті роки минулого століття перед чеською маркою стояла задача втримати увагу до бренду завдяки випуску стильних спортивних моделей. Тож у 1935 році інженери створили витончений ŠKODA 935 DYNAMIC, прототип у класичному кузові й зі спортивним характером. Його секретною силою була аеродинамічна форма кузова та легка конструкція шасі, а завдяки сучасному дизайну цей концепт-кар зірвав овації публіки на Празькому авто-

шоу у 1935 році. Він мав дволітровий чотирициліндровий опозитний двигун з водяним охолодженням, що був розташований перед задньою віссю. Це дозволило інженерам знизити рівень центру ваги й додати автомобілю видатні драйверські характеристики. ŠKODA 935 DYNAMIC став прототипом для декількох спортивних моделей, а інженери розмірковували над тим, аби створити на його базі ралійну версію. На жаль, цим планам не судилося стати реальністю. На сьогодні цей чудовий автомобіль, що так і не пішов у серійне виробництво, має статус однієї з перлин експозиції музею ŠKODA у Млада-Болеславі.

## Оптимальне використання

**3/ ŠKODA** знайшла рішення, як оптимізувати складські можливості своїх підприємств.

Логістичні відділи компанії отримали новий інструмент — цифрову платформу OPTIKON, що дозволяє суттєво економити місце у транспортних контейнерах завдяки ідеальному розташуванню палет. Уважне ставлення до логістичних нюансів вже зекономило компанії 151 контейнер та близько 80 тонн викидів CO<sub>2</sub> за перші шість місяців поточного року. Цифрова платформа доступна для всіх працівників логістичних відділів різних рівнів.



## ŠKODA допоможе водіям знайти вільне паркомісце

**4** / ŠKODA об'єднує свій додаток ŠKODA Connect App із ресурсом **Parcopedia**. Ця всесвітньо відома платформа, поєднана із безкоштовним додатком, допомагатиме водіям ŠKODA розшукувати вільні паркомісця у реальному часі. Parcopedia володіє базою понад 70 млн паркомісць у 15 000 міст по всьому світу, сюди входять також паркінги торговельних центрів, аеропортів та приватні стоянки.



## ŠKODA AUTO вкриває блоки циліндрів плазмою

**5** / ŠKODA AUTO встановлює нову виробничу лінію для нанесення плазмового покриття на циліндри 1.0-TSI двигунів сімейства EA211.

Найтонше покриття, товщина якого не перевищує 15 мкм, знижує тертя та використання пального та підвищує екологічність роботи двигуна. Це нанопокриття дозволить зробити роботу двигунів EA211 TSI EVO більш ефективною. Покриття складається із суміші заліза, карбону, силікону, магнію та інших необхідних елементів. У процесі роботи суміш розігрівають до 15 000 градусів, кожен з циліндрів обробляється у кілька етапів, аби отримати ідеальну якість рівномірного покриття. У цей проєкт ŠKODA AUTO інвестувала 28,8 млн євро — для чеського виробника вдосконалення лінійки трициліндрових двигунів нового покоління EVO це дуже важливий етап розвитку модельної лінійки.

## Розумна мобільність

**6** / DigiLab, інноваційний підрозділ ŠKODA AUTO, та чеський оператор міського транспорту RegioJet працюють над спільним проєктом з інтелектуальної мобільності.

Нещодавно чеський автовиробник запустив проєкт BeRider, що використовує шеринговий сервіс для електричних скутерів. А тепер на додачу до скутерів долучився і громадський транспорт: оператор залізничних перевезень RegioJet поширив дію своїх квитків на потяги й на використання скутерів. За словами керівництва DigiLab, сучасний вектор розвитку ŠKODA AUTO зосереджений на всебічному використанні розумних рішень для створення нової мобільної інфраструктури великих міст. А такі партнерські проєкти підвищують пріоритет потреб жителів міст, розшукуючи оптимальні рішення. Зміна різних видів транспорту має перетворитись зі стресу на легку й приємну щоденну пригоду.



## Кредитна програма «ŠKODA START»

**7** / Компанія «Єврокар» спільно з «Укргазбанком» розробила розумну кредитну програму, що дозволяє українським водіям не відкладати мрію про надійний, сучасний та технологічний автомобіль ŠKODA OCTAVIA A8 на завтра. Нова кредитна програма дозволяє придбати нову ŠKODA OCTAVIA A8 швидко і фінансово вигідно. Під час оформлення кредиту клієнтам пропонується спеціальна ціна.

Детальніше ознайомитися з умовами кредитування можна на сайті: <http://www.skoda-auto.ua> або в офіційних дилерів ŠKODA.



# ŠKODA ENYAQ

**ЕЛЕКТРИЧНИЙ, ПРАКТИЧНИЙ  
ТА ЕМОЦІЙНИЙ SUV ВІД ŠKODA**





# ВЖЕ ТУТ

ŠKODA відкрила світові новий SUV з електричним приводом — ENYAQ iV. Новинка пропонує майбутнім власникам широкий спектр практичних рішень та інноваційних ідей за підтримки екологічного силового агрегату, що живиться електрикою.

ŠKODA ENYAQ iV відрізняється від інших SUV завдяки коротшій передній та задній частинам і довгій колісній базі. Остання слугуватиме на користь комфорту пасажирів.



Спеціалісти ŠKODA впевнені, що зовнішність «космічного шатла» разом із високими технологіями, сучасними системами активної безпеки та зі збільшеними можливостями на складних покриттях зможуть вивести ENYAQ iV зокрема та чеську марку взагалі на новий рівень світового успіху.

**П**ерший електричний SUV від ŠKODA має стати центральним гравцем у подальшому розвитку екологічних ініціатив чеського виробника. ENYAQ iV побудований на модульній платформі MEB, що має великі перспективи в серійному виробництві концерну Volkswagen. Задля успішного ринкового запуску ENYAQ iV залучено головне підприємство ŠKODA в Млада-Болеславі — тут, у серці Чеської Республіки, розбудовується екологічне та інноваційне майбутнє марки, осередком якого має стати новий електричний SUV.



### Автентичний дизайн

Аби надати новій моделі впевненого та сучасного вигляду, дизайнери ENYAQ iV дотримувались концепції так званої «кришталеві чистоти». Передня частина новинки видається

водночас актуальною та традиційною для ŠKODA: решітка радіатора, сміливі риси головної оптики, бруталне поєднання хромованого декору, діодів та агресії. Мова дизайну новинки — потужність та сміливість.

ENYAQ iV НЕ ЛИШЕ СТАЄ В АВАНГАРДІ ЕКОЛОГІЧНОЇ ЕРИ ДЛЯ СВОЄЇ МАРКИ, але й дотримується традиційних для ŠKODA цінностей Simply Clever. Попри електрифікацію силової установки та новітні елементи діджиталізації інтер'єру нова ŠKODA ENYAQ iV залишається щедрою на внутрішній простір, комфорт кожного з пасажирів. Дизайнери навмисне надали новинці стрімкі й видовжені пропорції, аби візуально відокремити її від інших SUV ŠKODA.



## П'ять, три, два

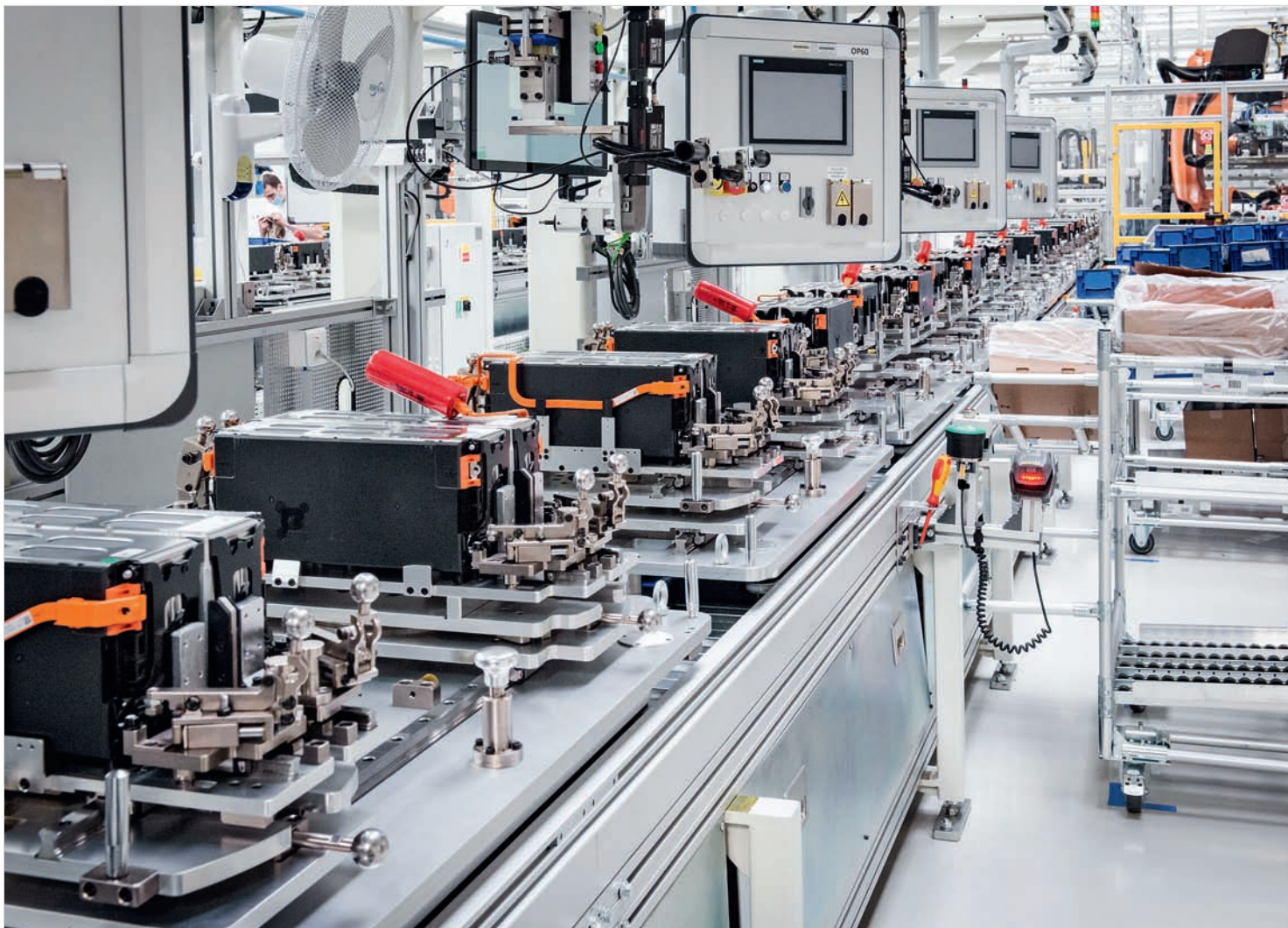
ŠKODA ENYAQ iV вийде в люди в п'яти варіантах потужності, з трьома різними за ємністю батареями та двома силовими агрегатами. Базовим стане задньопривідний ENYAQ iV 50 зі 109-кіловатним електродвигуном та 340 км автономії. Версія зі 132-кіловатним двигуном може розраховувати вже на 390 км.

Третьою задньопривідною версією стане ENYAQ iV 80, що може подолати вже 510 км. Дві повнопривідні версії ENYAQ iV 80X також матимуть найпотужнішу батарею та другий електродвигун для приводу передньої вісі. Звичайна модель матиме сумарну потужність у 195 кВт (261 к.с.), а спортивний ENYAQ iV RS видає всі 225 кВт (342 к.с.).

## Яскрава зірка ENYAQ iV

В інтер'єрі ENYAQ iV використані передові екологічні матеріали, що зберігають відчуття розкоші та задоволення від кожного дотику. Спеціалісти з оздоблення інтер'єру надали клієнтам також багаті можливості для персоналізації залежно від рівня комплектації. Унікальним стане ENYAQ iV у так званому Founders Edition: з конвеєрів ŠKODA зійде тільки 1895 одиниць цієї спецверсії, кожна з яких отримає елегантний серійний номер на кермі. Ця модель буде доступна виключно для попередніх замовлень і стане знаковим кроком марки у святкуванні власного 125-річчя.





# ВИРОБНИЦТВО БАТАРЕЙ: СЕКРЕТИ СИЛОВИХ УСТАНОВОК СУЧАСНИХ ГІБРИДНИХ АВТО

Чи знаєте ви, як на заводах ŠKODA виробляють акумуляторні батареї для гібридних моделей? Чому працівники вдягнені в спеціальний робочий одяг? З якою метою вони завжди мають при собі звичайнісінький фломастер? І для чого вони зважують гвинти та інші деталі кріплення? Ми запрошуємо вас відвідати спеціалізоване виробництво, аби дізнатися більше про ці та інші технічні цікавинки ŠKODA.

**Л**ітій-іонні батареї для плагін-гібридних моделей ŠKODA SUPERB IV та ŠKODA OCTAVIA IV сьогодні виробляються на надсучасному заводі, який скоріше нагадує витвір технічного мистецтва, аніж звичайні промислові потужності. Висока якість акумуляторних батарей уже доведена на численних моделях інших брендів групи Volkswagen.

## У трьох напрямках

З першого погляду цей яскравий, світлий та технологічний цех нагадує одну лінію виробництва. Але насправді воно складається з трьох різних частин, а виробництво акумуляторів грає в ньому чи не головну роль. Спочатку акумуляторні батареї збираються з чотирьох блоків.

У другому секторі блоки запаковують у спеціальні кейси-корпуси, які гарантують акумуляторам надійне й тривале зберігання та захист від зовнішніх факторів. І нарешті, вся електроніка, що потрібна акумуляторам для подальшої роботи, з'єднується з готовим блоком в останній, третій частині. Вона найменша за розмірами, але дуже важлива для цілісності всього процесу.

На стадії комплектації чотирьох акумуляторних блоків ŠKODA використовує блоки, які за своєю сутністю є маленькими акумуляторними елементами. Ці модульні елементи збираються в більші блоки на двох паралельних лініях – для двох окремих частин майбутньої батареї.

Кожен із маленьких модулів приходить на лінію всього з 20% потенційного заряду — всі необхідні заходи безпечного виробництва застосовуються від початку. Перший крок — це з'єднати акумуляторні модулі зі спеціальним тепловим контуром, аби покращити охолодження батареї. Система охолодження батареї розташована між блоками, що дозволяє їй



## Виробнича потужність надсучасної лінії — понад 180 000 акумуляторних батарей на рік. Вони будуть використані для автомобілів ŠKODA SUPERB IV та OCTAVIA IV

ефективно працювати за різних умов і за різного навантаження.

### Алюмінієва деталь

Після того як акумуляторний блок було змонтовано, батарею чекає інший етап, головну роль в якому відіграє алюміній — з нього виробляється зовнішній корпус. Більшість процесів на цьому етапі виконуються роботами, але певні процедури виконуються операторами вручну, там, де роботи не можуть впоратись зі складними задачами.

Масивний алюмінієвий корпус для майбутньої батареї має досить складну структуру: він обладнаний різноманітними контактами, перемикачами, кріпленнями, а також захисними температурними екранами. Ці екрани захищають всю батарею від високих температур випускного тракту під час роботи двигуна.

### Різнобічні тести

Коли алюмінієвий блок остаточно готовий для зборки, приходить час чи не найдивовижнішої виробничої процедури. Спеціальний робот, що нагадує пилосос, ретельно очищує всю батарею, аби прибрати найдрібніші частки, що можуть серйозно завадити роботі під час тривалої експлуатації. Після очищення алюмінієвий блок готовий до так званого «одруження». В автомобільній промисловості цим терміном позначають фазу, коли кузов автомобіля, вийшовши з конвеєра, з'єднується із шасі та двигуном. У нашому випадку це означає, що обладнаний і очищений алюмінієвий зовнішній блок приймає батарею – за точність цієї операції відповідає робот. Інший робот виконує дуже складну процедуру закриття блоку. Потрібно знайти ідеальну позицію кожного елемента, аби блок та всі його кріплення автоматично з'єдналися.

# ЩО ВСЕРЕДИНІ?

## ГЕРМЕТИЧНІСТЬ

Наприкінці лінії зборки алюмінієвий блок та його кришка утворюють абсолютно герметичну конструкцію, що запобігає будь-яким проблемам з рідинами системи охолодження

## Е-БОКС

Електронний «мозок» всієї батареї, який відповідає за її роботу в інших системах автомобіля

## ПІНА

Спеціальний наповнювач, що забезпечує ніжну, але надійну фіксацію всіх проводів та додаткову акустичну ізоляцію

## МОДУЛІ ТА ОХОЛОДЖЕННЯ

Спочатку ŠKODA отримує акумуляторні модулі та поєднує їх із тепловим контуром, що охолоджує два блоки

## ФІКСАТОРИ

Для надійного кріплення всього корпусу всі гвинтики зважують, аби переконатись, що жоден не було втрачено чи загублено

## НИЗЬКОВОЛЬТНА СИСТЕМА

Система кабелів, що забезпечує безперервну комунікацію та обмін даними між батареєю та блоком керування

## ВИСОКОВОЛЬТНА СИСТЕМА

Внутрішня система кабелів, що здійснює обмін енергією, коли батарея заряджається

## ТЕПЛОВИЙ ЩИТ

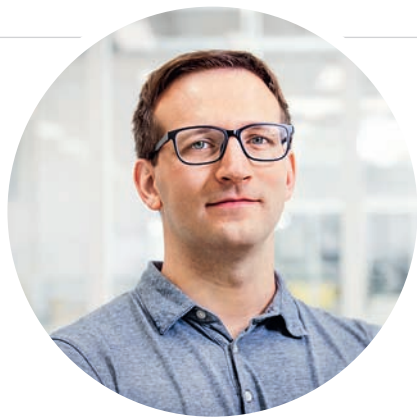
Цей екран запобігає нагріванню батареї від випускного тракту й розташований у центрі блока

## КОРПУС БАТАРЕЇ

Головний захисний елемент для всієї батареї. У ньому розташовані 8 акумуляторних модулів загальною потужністю 13 кВт. Вага модуля – 135 кг

## ВИСОКОВОЛЬТНИЙ КОНЕКТОР

Головні «ворота», через які відбувається зарядка батареї та обмін енергією з двигуном



**Задля того, аби захистити процес зборки від найменшої статичної електрики, наші робітники носять спеціальний одяг та взуття, що мінімізує цей ризик.**

ОТАКАР МАШЕК,  
спеціаліст з виробництва батарей

Далі настає черга системи охолодження батарей та низьковольтного кабелю. І тут на сцену виходить ще одне розумне рішення: різноманітні гвинти та інші деталі кріплення приходять на лінію, сортовані за розмірами та розташовані на спеціальних вагах, — це дозволяє проконтролювати, чи справді робітник лінії використав потрібну кількість гвинтів і чи не спало йому на думку тихенько покласти «зайвий» назад.

А ось ще один приклад розумного контролю за роботою всього процесу: після того як усі деталі блока акумулятора було встановлено й закріплено, робітник наступного посту бере звичайний фломастер і ставить позначки там, де він бачить головні елементи батарей. Це доводить, що візуальний контроль було проведено належним чином.

«Інакше кажучи, ми змушуємо контролерів уважно оглядати вже зібраний блок, — розказує Отар Машек, спеціаліст виробництва. — І після цього нам лишається тільки з'єднати блок батарей з блоком управління. Отже, батарея готова до остаточної упаковки». Герметичність конструкції гарантовано завдяки гумовим прокладкам та спеціальному клею — і тим, і іншим займаються роботи.

### Тільки якість

Після того як батарею було зібрано, на перший план виходить тестова група. Зазначимо, що вся виробнича лінія являє собою дуже технологічне, чисте й майже безшумне виробництво, де головна роль відведена автоматом. Люди втручаються лише на останніх стадіях, перед власне завершенням процесу.

Перше випробування стосується перевірки герметичності – теплового

контур зокрема та всієї конструкції батарей в цілому. Цікаво, що час від часу на лінії перевірки якості з'являються фальшиві батареї або батареї зі штучно створеними дефектами. Це дозволяє спеціалістам переконатись, що автоматизована система контролю працює вдумливо та розумно.

Після того як надійність корпусу батарей було перевірено та проконтрольовано, спеціалісти тестують усі високовольтні й низьковольтні з'єднання та системи. Потім батарею заряджають приблизно на 37% її повної потужності. Пізніше батарею позначають спеціальними наклейками, що описують її технічні дані та цільове призначення. І після кількох додаткових маніпуляцій серце гібридних моделей ŠKODA виходить із заводу.

Потужне виробництво батарей вдовольняє потреби концерну в його подальшій стратегії електрокарів.



### Виробництво літій-іонних батарей у цифрах та фактах

- Денна потужність: 720 од.
- Річна потужність: 180 000 од.
- Цикл: 88 секунд
- Тривалість зборки: припл. 2 години
- Кількість постів: 66
- Кількість робочих: 58
- Виробнича площа: 2000 м<sup>2</sup>
- Інвестиції: 25,3 млн євро

# ŠKODA KODIAQ SCOUT

## ІЗ ЖАГОЮ ДО КОМФОРТУ ТА ПРИГОД

Дизельний ŠKODA KODIAQ SCOUT поєднав у собі неймовірний комфорт і простір салону з дуже гарною динамікою, вражаючою економічністю, точною керованістю та вмінням напрочуд легко долати бездоріжжя. Тож якщо ви шукаєте універсальний автомобіль, то дизельний KODIAQ SCOUT, певно, найкращий варіант.









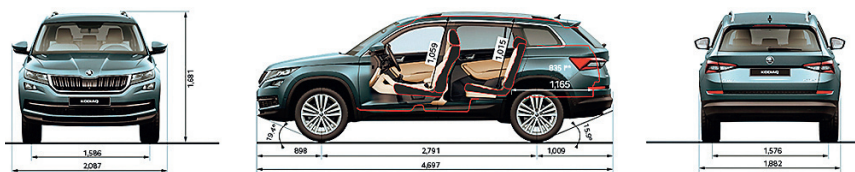
Салон зі шкіри та алькантири з вставками під дерево виглядає дуже солідно.



Віртуальна панель приладів дозволяє виводити на екран безліч параметрів.



Налаштувати відображення панелі приладів можна за власним бажанням.



**З**овні KODIAQ SCOUT відрізняється від інших версій пластиковим обвісом та шильдиками на передніх крилах. Але навіть тут ŠKODA внесла нотку практичності — річ у тім, що нижня частина переднього та заднього бамперів піднята трохи вище і в результаті кути заїзду та зїзду вийшли більшими.

Проте KODIAQ SCOUT, як і будь-яка інша ŠKODA, не любить зайвий раз хизуватися на публіці та переважну більшість своїх відмінностей приберігає для водія та гостей салону. Напевне, найпривабливішим бонусом комплектації SCOUT є комбінований салон зі шкіри та алькантири. Виглядає дуже круто та стильно. Додають шарму і вставки під дерево, під якими при-

чаїлася діодна підсвітка. До речі, вона має аж десять відтінків і регулюється у широкому діапазоні яскравості.

Задній ряд вражає простором. Місця для ніг тут дуже багато, навіть виникає враження, що цей автомобіль створено для заднього пасажира. Багажник тестової п'ятимісної версії також радує об'ємом. Але крім простору тут є дуже багато зручних рішень Simply Clever: ліхтарик, що виймається, гачки, сітки, зручні ніші. Порадувала і система привода задніх дверей: їх можна відкрити і закрити, махнувши ногою під бампером. Дуже зручно.

### Урівноважений

На ходу дизельний KODIAQ SCOUT наочуд комфортний. Зрозуміти, що це

дизель, можна лише за віртуальною розміткою тахометра. Ніяких вібрацій та шуму, все дуже плавно та бережно. 7-ступінчаста DSG за плавністю роботи не поступається класичним автоматом. У спокійному ритмі водіння, якщо просто триматись у потоці машин, оберти двигуна майже ніколи не перевищують двох тисяч.

Проте, якщо з'явиться бажання стрімко прискоритися з місця, виникає невеличка пауза, після якої SCOUT різко вистрілює, майже миттєво розкручуючи двигун на відносно короткій першій передачі. Наступні перемикання вже відбуваються в районі трьох з половиною тисяч обертів. І якою б агресивною не була манера керування, KODIAQ усе одно не забуває про комфорт.

Щиро кажучи, на активний драйв KODIAQ SCOUT не провокує. Хоча проходження затяжних поворотів на високих швидкостях дається йому дуже легко, зважаючи на пристойні габарити, масу та висоту. У буденному для столиці режимі із заторами вдень та легкими пустощами вночі середня витрата пального близько 7 літрів. Це прекрасний показник для повнорозмірного кросовера.

## ТЕХНІЧНІ ДАНІ

↻	Довжина/ширина/висота, мм	4697/1882/1680
↻	Колісна база, мм	2788
↻	Споряджена маса, кг	1730
↻	Об'єм багажника, л	835/2065
↻	Дорожній просвіт, мм	191
↻	Об'єм двигуна, см³	1968
↻	Макс. потужність, к.с.	150
↻	Макс. момент, Нм (об/хв)	360
↻	Тип привода	повний
↻	Коробка передач	7-ст. DSG
↻	0-100 км/год, с	9,4
↻	Макс. швидкість, км/год	197
↻	Витрата (змішана), л/100 км	5,0
↻	Шини	235/30 R19



↗ Адаптивна світлодіодна оптика гарно освітлює дорогу та не сліпить зустрічний транспорт.



↗ Задні світлодіодні ліхтарі виконані у кращих традиціях концерну.

## Розумний

Ще однією відмінністю KODIAQ SCOUT є програмні налаштування. Крім звичайних для KODIAQ режимів передбачено режим off-road. Він змінює алгоритм роботи систем активної



Зовні KODIAQ SCOUT відрізняється від інших версій наявністю пластикового обвісу та формою бамперів.

**19-дюймові колеса — опція, доступна за доплату. Стандартний SCOUT має 17-дюймові диски**



безпеки, налаштування коробки передач, двигуна та системи повного привода. Це дозволяє впевнено рухатися легким бездоріжжям, але цей режим можна використовувати і в місті. Якщо активувати режим off-

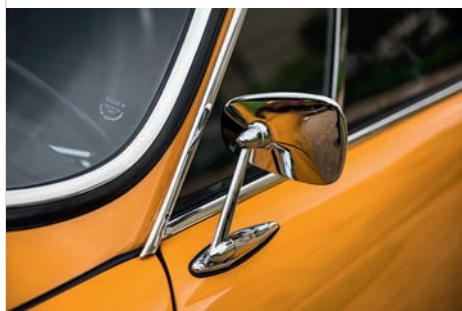
road на спуску з київських пагорбів, KODIAQ SCOUT дуже ефективно гальмує двигуном, підтримуючи невисоку швидкість. Режим дає змогу розвантажити гальма та трохи зменшити витрату пального.

# 50 РОКІВ ЛЕГЕНДІ 110 R:

## ПІВ ВІКУ ТОМУ ŠKODA ПРЕЗЕНТУВАЛА СВІТОВІ СПОРТИВНЕ КУПЕ



Тримати баланс між виробництвом автомобілів на кожен день та створенням емоційних моделей ŠKODA допомагав її автоспортивний досвід у провідних змаганнях того часу. Модель ŠKODA 110 R стала втіленням мрій автовиробника про доступне й спортивне купе на кожен день — ця розробка була унікальним автомобілем свого часу з філософією перемоги.



**Р**івно 50 років тому легендарна модель ŠKODA 110 R COUPÉ відсвяткувала свої перші кілометри дорогами чеського міста Брно. Елегантне задньомоторне купе мало надзвичайний комерційний успіх і надалі було використане у численних інженерних розробках при проектуванні майбутніх поколінь ралійних автомобілів чеської марки. Нащадками ŠKODA 130 RS, який пізніше став відомим під іменем «Porsche зі Сходу», надалі стали спортивні прототипи ŠKODA 180 RS та 200 RS.

Святкуючи 125-ту річницю свого заснування, ŠKODA AUTO підкреслює, що славетна модель 110 R надала чимало натхнення творцям сучасних чеських моделей, які у наш час додають автомобілям ŠKODA світової слави.

Все почалося у далекому 1964 році, коли ŠKODA налагодила виробництво моделі ŠKODA 1000 MB, що була побудована на базі несного кузова із задньомоторним розташуванням двигуна. Для чеського виробника ця модель стала початком важливої ери технологічних винаходів.

ŠKODA почала масштабні інвестиції у виробництво нових моделей. Комерційний успіх задньомоторного седана відкрив для чеського виробника нові перспективи, в тому числі й на експортних ринках.

Завдяки цьому ŠKODA зупинила виробництво версії FELICIA у кузові кабріолет. Проте попит на спортивні автомобілі зростав з великою швидкістю — як у Чеській республіці, так і у Західній Європі. ŠKODA змогла відповісти на цей попит, випустивши автомобіль, який надав би марці потужного й емоційного іміджу попри те, що спортивні автомобілі в усі часи лишались нішевим продуктом для справжніх поціновувачів. І справа була не тільки в ціні, але й у загальній кількості вироблених автомобілів. На той час серія ŠKODA 100/110 L

вже знаходилась у стадії розробки, і водночас було розпочато роботу над спортивним купе ŠKODA 110 R.

## Через кордони

Розробка моделі 110 R, яка отримала у Чеській республіці прізвисько Ерко, розпочалася у 1966 році, а у березні 1968 року перший прототип майбутнього купе з міжнародним індикатором Š 718 K з'їхав з конвеєра виробничих потужностей ŠKODA у Квасинах.

Зовні нове купе відрізнялось від прототипу не тільки лінією задньої частини, класичної для купе. Гармонії зовнішності новинки додавали також широкі двері із вікнами без рамок. Далі настала черга тест-драйвів на різних автобанах колишньої ГДР, і там новинка змогла показати швидкість у 145 км/год. Наступний прототип вийшов у березні 1969 року, він отримав подвійний карбюратор та генератор замість динамо.

ŠKODA влаштувала справжній офіційний запуск моделі в найкращих традиціях — на прем'єру 110 R, що відбувалась у центральному залі навчального центра у Млада-Болеславі, завітали численні журналісти. А після пресконференції гості отримали можливість випробувати нове купе на дорогах біля місцевого аеропорту.

## Старт виробництва

Проте перший публічний успіх прийшов до 110 R на початку вересня 1970 року, після того, як новинка викликала фурор на інженерній виставці-ярмарці у Брно. ŠKODA виставила три копії свого купе, готуючись до ще більш серйозної події.

Наступним вагомим кроком у популяризації нового купе стала міжнародна автомобільна виставка у Парижі, за якою відбулися мотор-шоу у Лондоні та Турині. В жовтні 1970 року нове купе вже було добре знане

**THE FEEL**

Stand back – and the ŠKODA 110 R looks the performer that it is. Open the door – and you get that GT feeling. Partly it's the controls and instrumentation: the stubby, four-on-the-floor gearchange, the rev. counter, the oil pressure gauge. Partly it's the luxury. It's the feel – of pedigree and speed.

# ŠKODA 110 R COUPE

## the COMPLETE sportsman

**THE COMPLETE GT TRIMMINGS**

Inside, you relax. It is quiet, for the bodywork is insulated. You have armrests. **Everything** – doors, roof, every nook and cranny, the fascia rim – is as softly upholstered as your seats. They are club seats, anatomically shaped, to hold you firm against the thrust of cornering. Your passenger are just as comfortable, just as uncramped. – Even bulky luggage travels in style. Quite apart from reserve cargo space under the rear seats, there's no less than 13 cubic feet of luggage room under the bonnet. Also under the bonnet is an electric plug. So if you're on safari you can use it to run your lamp, your shaver, even your camp cooker.



**ŠKODA 110 R - the COMPLETE sportsman**  
Car of the modern generation.



## Задньомоторна концепція була класичною для спортивних автомобілів і досі лишається актуальною для певних моделей

за межами Чеської республіки, а чеська марка почала плекати серйозні амбіції на міжнародному ринку. Попит на 110 R зростав у геометричній прогресії, проте виробничі можливості ŠKODA не могли його вдовольнити через певні політичні проблеми того часу. До кінця 1970 року лише 121 екземпляр славного купе було побудовано, а нові одиниці вийшли з виробництва не раніше другого кварталу 1971 року. Саме вони й потрапили на заокеанські ринки, відкривши для новинки цілий світ.

Як наслідок, чеський автовиробник зосередився переважно на експорті свого купе: з майже 3000 одиниць, що їх було вироблено у 1971 році, лише 442 автомобілі були надані у дистрибуцію чеській компанії Mototechna. Купе 110 R не було доступною іграшкою — ціна на нього становила близько 78 000 чеських крон.

### Водійська радість

ŠKODA 110 R мала всього 4155 мм у довжину, 1620 мм у ширину та 1340 мм

висоти. Це була дуже класична за своїми пропорціями модель купе з колісною базою у 2400 мм.

Чотирьохциліндровий двигун із масляним охолодженням виробляв 52 к.с. на 4650 об/хв. Двигун було обладнано двома карбюраторами, а його невелика вага у 880 кг у поєднанні з атлетичною структурою кузова давала водіям унікальний досвід.

Двигун та трансмісія з чотирма прямими передачами розташовувались безпосередньо на задній осі спортивного купе. У будівництві цієї моделі використовувався спеціальний алюмінієвий сплав, який було вироблено за патентом чеських інженерів. Завдяки збалансованій структурі модель 110 R отримала видатні динамічні показники: максимальна швидкість складала 145 км/год, а контрольної позначки у 100 км/год автомобіль досягав за 19 секунд.

Гальмівна система із подвійним контуром мала дискові гальма на передній осі та барабанні

на задній. Вони були вироблені на власних потужностях ŠKODA за ліцензією британського бренду Dunlop. Завдяки тому що майже 57 % ваги спортивного купе були розташовані на задній осі, автомобіль мав надзвичайно точне керування.

Середнє споживання пального складало близько 8,5 л на 100 км, а ємність баку складала 32 л. Під переднім капотом ŠKODA мала майже 250 л корисного об'єму для багажу, а за задніми сидіннями була ще одна ніша у 120 л, що могла слугувати додатковою можливістю для комфортних подорожей.

### Естетика спорту

Кокпіт та приборна панель відповідали духу та ідеології новинки. Головну роль у дизайні кокпіту відіграють великі прибори, інтегровані у дерев'яну панель, яка створює гармонічний дизайн з чорними матовими вставками. Червона зона тахометра починається з 5750 об/хв,



а його великий розмір говорить про важливість показників цього приладу.

Водій спортивного купе від ŠKODA насолоджувався комфортом анатомічних сидінь, а от пасажиром заднього ряду доводилось користуватись двома менш комфортними сидіннями. Доступ до них був класичним для купе — через передні, які можна було нахилити вперед.

За весь 10-річний період серійного виробництва, з 1970 до 1980 років, ŠKODA вносила до конструкції 110 R численні невеликі зміни, що грали додаткову роль у періодичних апдейтах зовнішності автомобіля. Завдяки цьому купе від ŠKODA завжди було актуальним та привертало увагу покупців. З січня 1973 року на передній частині купе було встанов-

лено чотири фари, сидіння отримали підголовники, а колеса — менший радіус та декоративні ковпаки.

### Робота на імідж

ŠKODA багато працювала, аби вивести своє культове купе на міжнародний ринок. Так, у 1973 році 93 % з 6000 екземплярів були відправлені за межі Чехословачії. Незабаром обсяги виробництва сягнули рівня 7500 одиниць, а з вересня 1972 року ŠKODA також почала поставляти версію з кермом праворуч для ринку Великобританії. Успіх моделі в цій країні, що традиційно зналась на спортивних авто, довів якість та перспективи чеського купе. Окремі екземпляри 110 R досягли Нової Зеландії, Кувейту та Нікарагуа. Але

вже у 1980 році обсяги виробництва почали зменшуватись, і експорт обмежився Югославією та Іспанією.

### Автоспортивні дні

ŠKODA також використовувала 110 R для створення на його базі спортивних болідів. Численні локальні перегони та міжнародні старты давали змогу інженерам та всій команді покращувати конструкцію автомобіля. А співпраця із Porsche, спеціалісти якого розробили коробку передач для одного з ралійних прототипів, тільки підсилила технічні можливості марки. Ідеологія ŠKODA 110 R з концепцією витонченого кермування, практичності та елегантності й досі наслідується в актуальних моделях марки.

# ŠKODA ENYAQ iV СТАЛА ЗІРКОЮ TOUR DE FRANCE

Найкращий спосіб перетворити нову модель на сенсацію — це представити її в рамках однієї з найвідоміших і найбільших спортивних подій світу. Зустрічайте ŠKODA ENYAQ iV — автомобіль директора Tour de France.



**А**втомобіль директора перегонів — це саме та славнозвісна червона машина, яка очолює всю цю величну велогонку. Цьогорічний Tour de France відбувся із затримкою через пандемію, але не втратив ані пів бала у своїй популярності, тому електрична версія ŠKODA ENYAQ iV була трансформована в пересувний командний пункт керівника цієї грандіозної спортивної події пана Крістіана Прудхорма. Численні зміни було внесено не тільки в інтер'єр, а й у конструкцію автомобіля, зокрема було зрізано частину даху.

Марка ŠKODA вже довгий час виконує роль головного автомобільного партнера цих перегонів і надає корпоративний автопарк організаторам. Головну роль у ньому відіграє червона машина директора перегонів, яка проходить значну адаптацію під його потреби. Головний автомобіль Tour de France цього року було підготовлено в спеціальному інженерному ательє поблизу міста Млада-

Болеслав. Більше про те, як відбувалась підготовка ENYAQ iV до ролі автомобіля директора, розказав Мартін Шмутний, один зі спеціалістів компанії Best Modell, що готувала спецавтомобіль разом зі ŠKODA.

## Бокали для перемоги

**— Які зміни ви внесли в конструкцію директорського кросовера?**

— Автомобіль обладнали шістьма антенами (чотири на даху, дві з боків), спеціальним звуковим сигналом, рекламними носіями, п'ятьма радіостанціями, а також іншими електричними приладами.

**— Що було найскладнішим?**

— Досить складно було вирізати розсувний дах так, аби це відповідало вимогам директора перегонів. Ми мали знайти правильну позицію, зняти розміри, а після вирізати розсувний дах, не пошкодивши структури кузова. Це було справді непросто зробити, від нашої команди вимагалась надзвичайна точність роботи.

**— Які критерії ви використовували за основу ваших розрахунків?**

— У нас було кілька опорних моментів, на які ми спирались у нашій роботі. У нас уже був досвід підготовки директорського SUPERB минулих років, тому ми почали з наявних розробок автомобілів для Tour de France. Головною вимогою була можливість для директора встати на повний зріст зі свого сидіння. Отже, спочатку нам довелося майже повністю розібрати автомобіль, вирізати необхідний отвір, відновити силові елементи кузова, заново заварити потрібні кріплення, відновити герметичні з'єднання, під'єднати електричне управління та завершити декоративне оздоблення. Ми подумали, що директоріві треба буде за щось триматись, тому додали на даху зручні поручні.

**— Якщо кажуть правду, то жоден директорський автомобіль не обійдеться без компактного холодильника для шампанського...**





### МАРТИН ШМУТНИЙ

Пан Шмутний, спеціаліст із роботи з деревом та теслярським обладнанням, заснував свою компанію Best Model три роки тому — вони виробляють макети майбутніх кузовів автомобілів у масштабі 1:1. Компанія співпрацює зі ŠKODA в розробці прототипів та у відновленні раритетних ŠKODA для музею бренду в Млада-Болеславі.

— Так, це правда. Пан директор, пан Прудхонн, часто запрошує до себе на борт поважних гостей і пропонує їм бокал ігристого. Тому на борту його червоного ENYAQ iV є холодильник для двох великих пляшок шампанського. Ми дуже довго шукали такий, що підійшов би за розміром та іншими характеристикам, і нам це вдалося. Також у директора є всі необхідні методи комунікації з провідними постами перегонів. Для надійного безперервного зв'язку ми встановили додаткові акумулятори для радіостанцій у багажнику автомобіля.

### — Чи має директорський ENYAQ iV ті самі рішення Simply Clever, що й інші автомобілі ŠKODA?

— Я думаю, що спеціальні підставки для бокалів із шампанським, які ми розробили й виготовили за допомогою 3D-принтера, є справжнім рішенням із філософією Simply Clever.

### — Що ви скажете про результат?

— Я щиро задоволений: попри те що директорський ENYAQ iV є унікальним дизайнерським проектом, його оцінювала широка публіка, і це наклало на нас велику відповідальність. Я і раніше із задоволенням дивився велоперегони, а тепер я точно не пропущу жодного дня.



### РОБОТА ДИРЕКТОРА ПЕРЕГОНІВ

складається з багатьох аспектів, головна його задача — гарантувати комунікацію між усіма службами та реагувати на непередбачені ситуації. Для цього електричний SUV ENYAQ iV перетворили на пересувний командний пункт, а його чільна позиція в пелотоні вивела цю модель у статус суперзірки.





Ринок Індії унікальний за своїми вимогами. Місцеві покупці тяжіють у своїх вподобаннях до моделей середнього та нижчого цінового сегментів, але для них важливо мати сучасний, яскравий та технологічний автомобіль. Відповідати на ці запити — місія підрозділу ŠKODA DESIGN India, який очолює Кароліна Лієр.

## КОЛЬОРИ ТА ЕМОЦІЇ: ПЕРСОНАЛЬНИЙ ПІДХІД ДО ДИЗАЙНУ В ІНДІЇ



Працювати зі ŠKODA VISION IN стало справжнім задоволенням для спеціалістів дизайн-студії — сучасний інтер'єр кросовера став прекрасною базою для подальшого розвитку ідей в оздобленні інтер'єру та виборі кольорової гами.

**Д**изайнерський департамент під керівництвом Кароліни Лієр має на меті адаптувати дизайн автомобілів ŠKODA під вимоги місцевого ринку. Інноваційний ŠKODA VISION IN, що його було оприлюднено на початку лютого, пройшов через цю адаптацію і на сьогодні є найкращим свідченням, як вона буде відбуватись.

На думку Кароліни Лієр, очільниці дизайн-студії та керівниці проекту концепт-кара на базі VISION IN, необхідність адаптації полягає не стільки в тому, що водії Індії набагато відрізняються за своїми смаками від європейців, скільки у повазі до традицій та культурного прошарку місцевого ринку, який вимагає більше сміливості й яскравості у порівнянні з Європою.

Навіть перший погляд на концептуальний VISION IN розкриває цю стратегію у деталях. І центральне місце в ній посідає теплий помаранчевий колір кузова, що задає тон також і оздобленню інтер'єру.

«Помаранчевий колір та всі його відтінки — дуже важливі для індійської культури, — пояснює вибір Кароліна. — Помаранчевий має також духовне й ритуальне значення». Пригадайте одяг буддійських монахів та святих старців, що носять помаранчеве, і навіть бог Кришна часто зображений саме у таких кольорах. Оранжевий за релігійним кодом — це колір найвищого духовного піднесення.

Ще один цікавий факт про кольорові переваги індійського ринку: чорний тут абсолютно непопулярний для екстер'єру, а білий — абсолютно непопулярний для внутрішнього оздоблення. Чорний тут є кольором смерті та відсутності життя, а білий — це традиційний колір скорботи.

## Співпраця з майстрами

Першочерговою задачею команди Кароліни Лієр стане пошук та налагодження робочих контактів з місцевими постачальниками та спеціалістами, перш ніж SUV вийде у серійне виробництво. «Ми вже маємо широкий список місцевих виробників, котрі будуть співпрацювати з нами, і ми дуже втішені, що за якістю вони



### КАРОЛІНА ЛІЄР

Молода 32-річна дизайнерка з Німеччини спеціалізується на роботі з кольорами та внутрішнім оздобленням. Вона працює з чеською маркою з 2018 року, реалізуючи свій досвід роботи з Volkswagen та іншими марками. Разом зі ŠKODA Кароліна отримала можливість розвивати індійську студию дизайну — це сталося завдяки зацікавленості Кароліни в культурі Індії.

відповідають нашим найвищим стандартам», — говорить Кароліна. Головні принципи співпраці полягають у повазі до вимог локального ринку та у розвитку багатосторонньої співпраці між чеським підприємством та локальними виробництвами.

Керівництво студії також тісно співпрацює з місцевими талантами — всі проекти, що перебувають у роботі, а також усі майбутні тісно пов'язані з головним офісом ŠKODA та принципами використання розумних рішень.

## Статус та стиль

Ще одна мета роботи дизайнерської команди ŠKODA — пошук балансу між економічними можливостями ринку Індії та прагненнями місцевих клієнтів. ŠKODA вже зарекомендувала себе як потужний автовиробник, популярний гравець ринку. І тепер мета дизайнерів — запропонувати стильне індійське бачення класичних цінностей ŠKODA.

Приміром, використання шкіри у салоні можливе, але головною умовою є постачання шкіри не від індійських корів, адже тут ці тварини священні. І таких прикладів дуже багато! Практичність та безпека бренду, повага до традицій та відчуття єдності — основні орієнтири роботи молодого команди.



◀ **КОМАНДА ЄВРОПЕЙСЬКИХ ДИЗАЙНЕРІВ** ставить собі за мету не тільки представлення стилістичного бачення окремих моделей, але й розробку стратегічної концепції адаптації модельного ряду для локального ринку, аби полегшити чеському виробнику роботу з індійськими клієнтами.

# БОРТОВІ КАМЕРИ: КОЛИ НЕ ВАРТО НИМИ КОРИСТУВАТИСЬ

Навколо бортових відеореєстраторів точиться багато суперечок, а правила їхнього використання відрізняються у різних країнах.



**В**ідеореєстратори набули великої популярності разом з автоматичною фіксацією правопорушень. Спеціальні прилади не тільки фіксують все, що відбувається перед лобовим склом, але й можуть попереджувати водія про статичні або мобільні радари. Звісно, в очах владних структур такі хитромудрі прилади не можуть викликати задоволення, тому у багатьох країнах діють обмеження на їхнє використання.

Але як не вскочити в халепу, подорожуючи автомобілем за кордоном? У європейських державах немає єдиного стандарту, а правила щодо відеореєстраторів та антирадарів дуже різняться. Ви знаєте, що на певних територіях ви можете з легкістю використовувати будь-які бортові камери та контролери, а на інших ваші права на використання власного відео дуже обмежені? А в певних країнах ви не тільки не можете користуватись камерами, але й будете відповідати за це перед законом.



## Німеччина

Хочете вихвалитись своїми рекордами швидкості на місцевих автобанах? Переконайтеся, що на вашому відео не можна побачити облич та номерів.



## Франція

Перш за все тут, як і у багатьох інших країнах, вимагається, аби бортова камера не заважала обзорності та безпеці. Водночас, якщо водій хоче використати запис з камери, наприклад, у разі ДТП, потрібно надати весь доступ до відео поліції.



## Австрія

Австрія – країна, розібратись у правилах якої не зовсім просто. Раніше приватне використання бортової камери підпадало під штраф, навіть якщо вона була вимкнена. Сьогодні усі стаціонарні камери, котрі встановлені у громадських місцях, мають бути зареєстровані. Автомобільні камери не підпадають під ці вимоги, тому їх можна використовувати. Проте боже збав публікувати відео! Будь-які відео, що були оприлюднені і на яких можна побачити і розпізнати реєстраційні номери інших автомобілів, підпадають під штраф у 10 000 євро. Тож обережність не завадить.



## Греція

У цій країні не все однозначно – використання бортових камер дозволено для приватних осіб, але поширювати або оприлюднювати такі записи є протизаконним. За винятком свідчення про злочин.



## Словаччина

Якщо ви хочете вести відеозаписи на випадок беззаперечного свідчення при аварії, ви можете мати свій відеоархів. Але при публікації відео ви повинні поважати приватність інших учасників запису. До того ж поліція завжди може перевірити обзорність.



## Швейцарія

У Швейцарії все теж непросто. Використання бортових камер не заборонено, але потрібно дотримуватись певних умов. Перша: законна підстава. Водій не може записувати на відео все, що йому заманеться, навіть якщо це просто приватні подорожі. Друга: кожен, хто з'являється в кадрі, має бути інформований, що його знімають. Погодьтеся, це нереально. Третє: ви маєте знімати тільки потрібні вам події, а не все підряд без зупинки. Виходить, що ви повинні увімкнути камеру за кілька секунд до ДТП, а після швиденько вимкнути її. Як вам таке? Хочете пораду? Краще лишити ту камеру вдома...



## Найкраще місце для підзарядки

На сьогодні наявність USB-роз'єму на панелі приладів нового автомобіля – це абсолютно звичайна річ для підзарядки численних iPad, смартфонів, DVD та бортових камер. Усі нові моделі ŠKODA, починаючи із 2021 року, матимуть спеціальні роз'єми, призначені для додаткового бортового обладнання. Так, для нових ŠKODA OCTAVIA, SUPERB, KODIAQ, KAROQ, SCALA та KAMIQ передбачено порти формату USB-C, і за бажанням покупця один з них може бути розташований навіть у консолі для внутрішнього дзеркала, аби полегшити доступ до зовнішніх камер та антирадарів.

### Бельгія

Весь відеоматеріал, що його було зафіксовано бортовою камерою, може використовуватись тільки для приватного перегляду. Його публікація суворо заборонена.

### Португалія

Португалія забороняє навіть право власності на бортові камери — тож поліція може залюбки влаштувати вам справжнє пекло, якщо інспектор знайде камеру навіть на сидінні автомобіля. Що робити водіям, коли вони перетинають кордон з Іспанією, де використання камер не підпадає під правопорушення, можна тільки здогадуватись...

### Угорщина

Правила для бортових камер в Угорщині досить дивні – ви можете використовувати камери та їхні записи для приватного використання, але ніхто не може дати точне визначення, що це таке. Інші вимоги ще складніші — записи з камери можуть бути опубліковані, але ніхто зі сторонніх людей не має бути з легкістю ідентифікований, а будь-яке опубліковане відео має бути видалене протягом п'яти днів. Якщо ви не хочете слідувати за кількістю днів і обличчя на бортовому відео, зробіть простіше — відмовтесь від використання відеореєстратора взагалі.

### Люксембург

Якщо ви перетинаєте кордон цієї мікрокраїни, зніміть свою камеру і будь-які відеореєстратори. Ви можете ними володіти, але не можете їх використовувати — з будь-якою метою під час керування автомобілем.

### Польща

Місцева влада не дуже переймається тим, є у вас камера на лобовому склі чи ні. Немає також будь-яких обмежень на права запису відео. Проте, якщо маєте намір опублікувати такий запис, треба дотримуватись приватності осіб, що на ньому: інакше кажучи, люди, що випадково потрапили до відео, мають лишатись інкогніто і без можливості бути ідентифікованими.

### Україна

Хто не бачив у мережі коротких відео, на яких зафіксовано різні дорожні події, під час яких відбуваються різні небезпечні (рідше — кумедні) зіткнення? Більшість українських водіїв використовують бортові камери для того, аби убезпечити себе в разі складної ДТП. Тож відео з бортових камер використовується як з метою надання фактичних доказів у разі суперечок, так і для приватного використання. Особливого контролю за публікацією відео немає, отже водії використовують його на свій розсуд. Проте закон вимагає, аби обличчя людей були приховані.

## Без спеціальних обмежень

Ви помітили, що Росії немає у цьому списку? Це тому, що в цій країні немає особливих правил та законодавчих вимог щодо використання бортових відеореєстраторів. Росія, на думку багатьох європейських водіїв, — досить екзотична з точки зору дорожньої безпеки країна. Для більшості цивілізованого світу рівень водійської культури в Росії вимірюється дивними та навіть дивакуватими відео з російських доріг.

## Інші країни

Для певних країн використання відеокamer не є поза межами законності, проте обличчя людей на записі мають бути розмиті перед публікацією — Албанія, Білорусь, Боснія та Герцеговина, Болгарія, Чорногорія, Чехія, Данія, Естонія, Фінляндія, Грузія, Хорватія, Італія, Ісландія, Ірландія, Литва, Латвія, Македонія, Мальта, Молдова, Нідерланди, Норвегія, Румунія, Словенія, Сербія, Іспанія, Швеція, Туреччина та Великобританія.

## Як справи в інших частинах світу?

Азія — один з найбільш активних світових ринків для відеореєстраторів. Щороку кількість приладів зростає на 20 відсотків, і позитивна динаміка триває. Статистика свідчить, що за обсягами автомобільного ринку Китай незабаром пережене Сполучені Штати. Аналогічна картина у використанні бортових самописців спостерігається у Південній Кореї, Малайзії та інших країнах Азії.

# ЯК ВОНО ПРАЦЮЄ:

## ФАРИ, ЩО МОЖУТЬ ВИМИКАТИСЬ САМОСТІЙНО



Хто ж з водіїв відмовиться від такої розкоші: увімкнув собі автоматичний режим головного світла і забув про нього. Але як це працює? Коли і як фари знають, що треба вмикатись і вимикатись? Погляньмо уважніше, як влаштована ця система, котра перетворює невидимі алгоритми на видимі ефекти.

**А**втоматичний режим для головного світла віднедавна став обов'язковим для нових автомобілів, що виробляються у ЄС. Якщо водій вмикає автоматичний режим, він може покладатись на автоматику, що вчасно вмикає світло. А у світлий період доби оптика вмикається тільки у разі потреби, наприклад, у тунелях.

### Автоматика керує

Візьмемо вже наведений приклад з тунелем: денні вогні за лічені секунди перемикаються в режим ближнього світла. Команду оптиці дають спеціальні сенсори, що зазвичай розташовані за лобовим склом у центрі панелей приладів або ж на кронштейні салонного дзеркала — це залежить від конструкції конкретного автомобіля. Сенсори аналізують умови освітлення і «розуміють», що вони змінились.

Сенсор не тільки контролює режим роботи фар, він також збирає та обробляє численні дані: як працюють склоочисники та система кондиціонування повітря в салоні. Далі ці параметри аналізуються модулем, який контролює, обробляє та перераховує зібрані відомості. Цей модуль зазвичай розташовано у панелі приладів, неподалік від блоку запобіжників. Інший RLFS-сенсор (RLFS — це специфічна аббревіатура, що складається з чотирьох слів



Сенсори, що розташовані безпосередньо за лобовим склом, збирають дані про роботу склоочисників, температуру, опади та аналізують, чи достатньо денного світла.

**В Україні з 1 жовтня по 1 травня учасники дорожнього руху на заміських дорогах повинні їздити з увімкненими фарами або денними ходовими вогнями.**

**Згідно з п. 9.8 ПДР України, з 1 жовтня по 1 травня на всіх механічних транспортних засобах поза населеними пунктами повинні бути увімкнені денні ходові вогні, а в разі їхньої відсутності в конструкції транспортного засобу — ближнє світло фар.**

німецькою мовою, що позначають «дощ», «світло», «волога» та «сонце») у дзеркалі заднього виду збирає відомості про освітлення. Аналізуючи рефракції у різних частинах спектра, датчик може визначити, туман за бортом чи дощ. Базуючись на цих відомостях, RLFS-сенсор передає чіткий сигнал блоку управління, який, своєю чергою, вирішує, чи активувати склоочисники та фари головного світла, чи вимкнути їх.

Простіша версія цього датчика розташована за лобовим склом автомобіля, і він аналізує зміни освітлення. Ці версії сенсорів працюють у тандемі, аби гарантувати, що електроніка зможе розпізнати різницю у зміні зовнішніх умов, коли автомобіль заїжджає у тунель чи коли він рухається швидкою триполосною трасою.

Сутінки та рух тунелем — не єдині умови, за яких відбувається автоматична зміна з денного світла на ближнє. Аналогічно відбувається аналіз роботи склоочисників: коли система фіксує, що склоочисники працюють довше однієї хвилини, а інтенсивність світла знижується, система розуміє, що умови змінились. Але автоматика не зможе за водія увімкнути та вимкнути протитуманні фари: це єдині вогні, які вимагають виключно мануального регулювання.

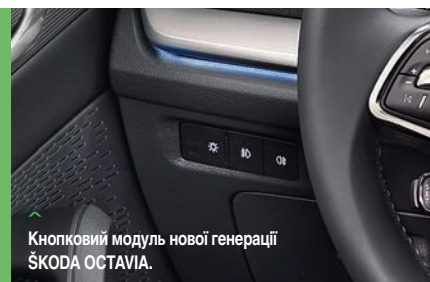
Система автоматичної корекції світла головних фар увійшла до переліку пріоритетних систем пасивної безпеки для європейських автовиробників.

Можливість доручити автоматично слідувати за належною видимістю за будь-яких погодних умов — це ще один фактор підвищення сучасних стандартів безпеки.

Адже в цьому випадку виключається людський фактор помилки у використанні світла.



Поворотний перемикач світла.



Кнопковий модуль нової генерації ŠKODA OCTAVIA.

## РЕЖИМ АВТОМАТИЧНОГО СВІТЛА ТА МАТРИЧНІ ГОЛОВНІ ФАРИ

Система автоматичного перемикання світла суттєво полегшує життя водіям та дозволяє їм зосередитись безпосередньо на керуванні. Якщо погодні умови не критичні, якщо немає зливи або сильного туману, водії можуть покладатись на автоматику і на її вибір режиму освітлення. В темний час автоматика адаптує режими роботи фар до дорожніх умов та до водійського стилю. Сучасні повністю матричні діодні фари LED на автомобілях ŠKODA мають додаткові можливості: зокрема, вони гарантують якісне освітлення і не засліплюють водіїв зустрічних автомобілів. У нових моделях ŠKODA автоматичний режим світла має широкі можливості: світло адаптується і до режиму руху, і навіть до режиму «паркінг». Щоразу, коли водій повертає ключ, режим AUTO активується, і водій може не турбуватись, що раптом забуде увімкнути фари на в'їзді в тунель, або коли настануть швидкі зимові сутінки.



# ŠKODA SLAVIA: СТИЛЬНИЙ СПАЙДЕР ВІД СТУДЕНТІВ

360° 



Студенти Академії ŠKODA створили напрочуд гармонійний спайдер SLAVIA. Натхнення черпали зі славетного ŠKODA 1100 ОНС, який по праву вважається одним з найкрасивіших автомобілів марки.

**Ш**естеро хлопців та п'ять дівчат з Академії ŠKODA взяли участь у проєкті створення концепт-кара на основі однієї із серійних моделей. Цьогорічне творіння додатково пов'язує сьогодні та минуле: концепція відкритого верху з назвою SLAVIA приєднується до цьогорічних святкувань ювілею заснування ŠKODA, посилаючись на назву перших велосипедів, виготовлених Вацлавом Лауріном та Вацлавом Клементом після того, як фірма була створена в 1895 році.

Прототип, побудований на базі моделі SCALA, поєднує в собі свіжий, сучасний та вражаючий дизайн із традиційною візитною карткою перших днів автомобілів, коли більшість машин були з відкритим верхом.

Студентський спайдер має вагу 1210 кілограмів, під капотом у нього 4-циліндровий бензиновий двигун об'ємом 1,5 літра, який здатен видавати 150 к.с. Він працює в парі із 7-ступінчастою DSG. Більшість деталей вузлів та агрегатів узяті







«Цей проєкт дає студентам унікальну можливість на власному досвіді випробувати, що передбачає будування нового автомобіля, починаючи від перших ескізів на папері та закінчуючи складанням фактичної концепції.»

БОГДАН ВОЙНАР,  
член правління ŠKODA, відповідальний за людські ресурси

від SCALA: передня та задня підвіски, система кермового управління, вся електрика та допоміжні системи. Панель приладів та інформаційно-розважальна система також ідентичні, але навколишнє освітлення інтер'єру — цілком особливе.

«Будування студентського концепт-кара є щорічним ключовим проєктом академії. Це вже сьомий раз поспіль, коли студенти показали, наскільки високий рівень підготовки є у нашій академії — від планування та дизайну до побудови захопливого концепт-кара. Ми даємо їм можливість сконструювати автомобіль своєї мрії та відчути, як це — працювати з професіоналами з різних підрозділів компанії. Одним з результатів такої взаємодії є отримання уявлення про роботу компанії ще під час студентства. Пізніше, коли вони закінчать навчання і почнуть свою кар'єру

в нас, вони зможуть це використувати», — говорить Алоїс Кауер, який керував Академією ŠKODA у лютому цього року.

## Сила історії

Натхнення для створення спайдера студенти черпали з гоночного автомобіля ŠKODA 1100 OHV, який був створений у 1957 році. Прадід сучасної SLAVIA мав вагу лише 550 кілограмів. 1,1-літровий двигун потужністю 95 к.с. розганяв його до неймовірних у ті роки 190 км/год.

Славетний предок був справжнім спортсменом, і студенти, натхнені його славою, зробили на базі ŠKODA SCALA безкомпромисний та дуже красивий автомобіль. Для цього їм довелося модифікувати вихлопну систему, зняти дах та заварити задні двері. Це перетворило компактний п'ятимісний хетчбек на класичний

двомісний спортивний автомобіль. Також варто згадати два характерних «горби» за сидіннями, які переходять у новенький багажник з інтегрованим спойлером. Спортивний вигляд автомобіля підсилюється 20-дюймовими дисками, взятими від ŠKODA KODIAQ RS.

## Прапор Чехії

Інші особливості, які надають шарму SLAVIA, — це тришарова біла фарба кузова з вражаючим ефектом перламутру та програмовані світлодіодні сегменти під бічними порогами та за колесами. Їхнє світло можна змінювати на синє, червоне та біле — кольори чеського прапора. Не менш характерним є напис ŠKODA на кришці багажника прототипу, який стандартно світиться червоним кольором, але перемикається на білий під час руху заднім ходом.

# ŠKODA OCTAVIA: НАРОДЖЕННЯ ЛЕГЕНДИ



Одне з головних завдань, яке стояло перед керівництвом ŠKODA, — налагодити випуск сучасних конкурентоспроможних моделей і не втратити притаманну марці самобутність. Однією з новинок стала модель OCTAVIA, яка незабаром виявилася бестселером марки.

**Р**обота зі створення принципово нової моделі на базі вузлів і агрегатів Volkswagen Golf третього покоління почалася в 1992 році. Щоб уникнути внутрішньої конкуренції, було прийнято рішення збільшити габаритні розміри ŠKODA порівняно з Golf III. У 1994 році були побудовані перші прототипи перспективної моделі, які вирушили на випробування.

Компоненти універсальної платформи концерну VAG дозволяли створювати на єдиній архітектурі абсолютно різні за своїми споживчими якостями автомобілі. В арсеналі конструкторів була широка гама бензинових моторів об'ємом 1,6 і 1,8 літра, а також кілька 1,9-літрових турбодизелів. Для більш потужних версій передбачалося використання нової 4-ступінчастої автоматичної трансмісії. Після всебічних випробувань і серії краш-тестів, які підтвердили правильність обраної концепції, автомобіль почали готувати до серійного виробництва.

Першими, кому пощастило побачити передсерійні ŠKODA OCTAVIA, стали члени журі Міжнародного конкурсу «Автомобіль року в Європі». Ця подія відбулася 4 квітня 1996 року, а через кілька місяців, 3 вересня, президент Чехії Вацлав Гавел розрізав стрічку на урочистій церемонії відкриття нового заводу в Млада-Болеславі, де стартувало виробництво моделі OCTAVIA. Перший серійний екземпляр новинки був переданий у празький реабілітаційний центр для хворих із травмами хребта.

За тиждень з 1 по 8 вересня 1996 року близько 600 журналістів з різних країн світу відвідали Млада-Болеслав, щоб познайомитися з новим творінням компанії ŠKODA. Крім того, в 37 країнах на чотирьох континентах були проведені національні презентації новинки.

Світова прем'єра ŠKODA OCTAVIA відбулася на автошоу в Парижі восени того ж року. Попри жорстку конкуренцію, новинка вийшла у фінал престижного конкурсу «Автомобіль

року в Європі» та за результатами голосування зайняла четверте місце. А першою нагородою для OCTAVIA став титул «Автомобіль року» в Данії. Не менш тепло машину прийняли журналісти. Так, австрійський журнал *Alles Auto* писав: «Яким був результат нашого порівняння OCTAVIA і Mercedes-Benz С-класу? Давайте спочатку відповімо на запитання: якщо автомобіль коштує у два рази дорожче, чи означає це, що він удвічі кращий? Не обов'язково. OCTAVIA часом на крок попереду, якщо порівнювати суто практичні функції».

Ще більш практичним виявився прототип майбутнього універсала OCTAVIA Combi, який дебютував у вересні 1997 року на автошоу у Франкфурті. Через пів року на Женевському автосалоні представили його серійну версію, а в травні перші екземпляри потрапили у фірмові шоу-руми.

Наступним кроком на шляху розширення пропонуваного модифікацій стала топверсія OCTAVIA Laurin & Klement, названа на честь

**ПЕРШЕ ПОКОЛІННЯ ŠKODA OCTAVIA**  
виявилось дуже вдалим і популярним.  
Модель протрималася на конвеєрі  
майже 15 років. >



засновників компанії — Вацлава Лауріна і Вацлава Клемента. Її презентували на Паризькому автошоу 1998 року. Там же дебютував прототип повноприводної модифікації OCTAVIA Combi.

Своєрідним подарунком до 10-річного ювілею з дня об'єднання з концерном Volkswagen стала «заряджена» версія OCTAVIA RS. Це найбільш динамічна і швидкісна модель серед серійних машин марки за всю її історію. 1,8-літровий 20-клапанний бензиновий мотор потужністю 180 к.с. дозволяв розганяти автомобіль до 100 км/год за 7,9 секунди, а максимальна швидкість досягала 235 км/год. Виробництво OCTAVIA RS налагодили на заводі в місті Врхлабі.

## Успіхи і досягнення

Завдяки інвестиціям і активній роботі всіх працівників компанії в 1996 році ŠKODA вийшла в лідери за обсягами випущеної продукції, а за доходами компанія посіла перше місце в країні, обігнавши Національну енергетичну ком-

ŠKODA OCTAVIA COMBI >



## ŠKODA OCTAVIA Combi також стала дуже популярною завдяки своїй доступності, надійності та практичності

панію CEZ. За обсягами продажів на частку ŠKODA припадало 49,9 % усіх продажів нових автомобілів у Чехії. На трьох підприємствах концерну працювало близько 17 тисяч

робітників і службовців: у Млада-Болеславі — 14 428 осіб, на заводі у Квасинах — 1205 осіб і на заводі у Врхлабі — 1088 осіб.

Висока якість була однією із запорук успіху продукції чеської марки. У 1997 році першим міжнародний сертифікат ISO 9001 отримав інструментальний відділ, у якому працювало 1130 фахівців найвищої кваліфікації. Про рівень їхньої підготовки свідчить той факт, що в 1997 році відділ отримав замовлення на розробку інструментальної бази для виробництва головок і блоків циліндрів двигунів для всього концерну VAG.

Крім того, влітку того ж року керівництво концерну оголосило,

<

OCTAVIA RS мала під капотом 1,8-літровий 20-клапанний бензиновий мотор потужністю 180 к.с., який дозволяв розганяти автомобіль до 100 км/год за 7,9 секунди, а максимальна швидкість досягала 235 км/год.





З 1997 року ŠKODA виробляє компоненти двигунів для усього концерну VAG. А завод у Врхлабі був названий найкращим серед усіх підприємств концерну.



За обсягами продажів на частку ŠKODA припадало 49,9 % усіх продажів нових автомобілів у Чехії. OCTAVIA стала дійсно народним автомобілем.



забезпечувати запасними частинами 32 чеських і словацьких дилери марки, 78 дилерів Volkswagen, Audi та SEAT у Чехії й 88 дилерів ŠKODA в усьому світі. Щодня співробітники SPC обробляли 18 тисяч замовлень за допомогою сучасної комп'ютерної системи. Комплекс почав свою роботу 6 грудня 1999 року. Це найбільший логістичний центр у Чехії. На території в 40 000 м<sup>2</sup> зберігаються запасні частини та аксесуари для мільйонів автомобілів ŠKODA, які колесять дорогами світу.

### Зростання активності на всіх напрямках

У квітні 2000 року був закладений перший камінь у будівництво нового заводу з виробництва двигунів і трансмісій. Він давно був у планах керівництва компанії, але тільки на початку нового тисячоліття ці плани вдалося втілити в життя. Виробничий комплекс площею 80 000 м<sup>2</sup> розрахований на випуск широкою гамаи силових агрегатів. Уряд Чеської Республіки схвалив інвестиції в розмірі \$ 21,9 млн, а також пообіцяв забезпечити зниження податкового

що компанію ŠKODA обрано постачальником двигунів і трансмісій для нової компактної моделі SEAT Arosa. А в листопаді компанія ŠKODA почала виробництво колінвалів для нового 1-літрового мотора VW. За зміну підприємство випускало 669 колінвалів. Ще однією доброю новиною став той факт, що завод у Врхлабі був названий найкращим серед усіх підприємств концерну VAG.

Виробництво автомобілів марки ŠKODA виросло в 1997 році до 357 405 екземплярів (+35,8 %), у тому

числі 60 тисяч новеньких OCTAVIA. А найкращим за показниками виробництва став листопад, коли щодня з конвеєра сходили 1776 автомобілів, включаючи 422 OCTAVIA.

У січні 1998 року компанія почала будівництво нового зварювального цеху загальною площею 44 544 м<sup>2</sup>, який повинен був виробляти щодня в три зміни до 1200 готових кузовів. Ще однією значною інвестицією стало створення в травні того ж року великого складського комплексу ŠKODA Parts Centre (SPC). Він мав безпереймно



навантаження на підприємство. Планований обсяг виробництва нового заводу — 500 тисяч двигунів і трансмісій на рік — став частиною стратегії розвитку компанії, та, варто відзначити, вона була дуже близька до цих показників. У 1998 році було виготовлено 403 310 автомобілів (+12,8 %), у тому числі 117 529 OCTAVIA.

На заводі у Врхлабі була запущена нова лінія зі складання OCTAVIA, яка запрацювала восени 1998 року. А також розпочато роботу із запуску зварювальної лінії для виробництва кузовів OCTAVIA.

На заводі у Квасинах розширили виробничі потужності для складання Felicia LX і GLX. Крім того, на підприємство перенесли зварювання

**ГАРНИЙ ДИЗАЙН**, використання найкращих матеріалів та бездоганна якість виконання навіть через кілька десятиліть дозволяють вживаним OCTAVIA зберігати привабливий вигляд.

кузовів для моделі Felicia Vanplus із Врхлабі.

У квітні 1999 року був також відкритий новий дизайн-центр компанії. Сучасна будівля зі скла і бетону спроектована празькою архітектурною студією Hlavacek & Partner. На площі в 4000 м<sup>2</sup> передбачено достатньо місця для творчої роботи 160 стилістів і дизайнерів компанії. На будівництво «мозкового креативного центру» в компанії пішло 13 місяців.



## Спортивні перемоги

У 1997 році Міжнародна федерація автоспорту FIA організувала новий ралійний чемпіонат — World Rally Championship. Відповідно до регламенту в ньому могли брати участь повноприводні турбомашини, які не мають прямих аналогів у серійній виробничій програмі. Керівництво ŠKODA прийняло рішення заявити заводську команду ŠKODA Motorsport з гоночними болідами на базі моделі OCTAVIA. За основу був узятий 2,0-літровий 20-клапанний бензиновий мотор. Перші тести OCTAVIA WRC почалися восени 1998 року, і вже через кілька місяців, у січні 1999-го, два заводських екіпажі — Армін Шварц / Манфред Хаймер і Павло Сібер / Петро Гросс — стояли на трасі престижного ралі «Монте-Карло». Але фортуна ніби не хотіла помічати молоду команду. Тільки на двох із 14 етапів гонщикам ŠKODA вдалося завоювати залікові очки — на ралі «Акрополіс» у Греції та у Великобританії. Рік по тому на трасі в Монте-Карло Шварц був сьомим, а його напарник по команді, іспанський гонщик Луїс Клімент, — десятим.

ГОНОЧНИЙ БОЛІД, створений на базі OCTAVIA, завоював багато нагород. >



У дебютному для команди «Сафарі Ралі» в Кенії Шварц був сьомим, а Клімент — восьмим, додавши в скарбничку командного заліку ще три очки. Удача знову посміхнулася Шварцу на ралі «Акрополіс», де OCTAVIA WRC прийшла до фінішу п'ятою.

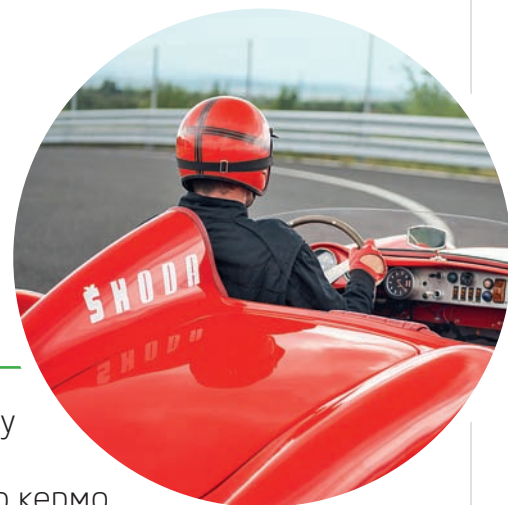
Ще більш вдалим сезоном для команди став 2001-й, коли Армін Шварц піднявся на подіум «Сафарі Ралі». Рік за роком боротьба на трасах світового ралі загострювалася. У 2002 році в команду прийшли такі талановиті

гонщики, як Стіг Бломквіст, Тоні Гардемейстер, Кеннет Еріксон і Роман Хреста. У цьому сезоні за кермом OCTAVIA WRC вони завоювали п'яте місце в командному заліку. Аналогічного успіху домоглися у 2003-му Тоні Гардемейстер і Дідьє Аріол, що зайняли в особистому заліку 12-те і 13-те місця відповідно. Ще одним важливим досягненням OCTAVIA WRC стали перемоги в німецькому ралійному чемпіонаті, де машині не було рівних.



# ЛЕГЕНДА ПЕРЕТВОРЮЄ МРІЮ НА РЕАЛЬНІСТЬ

Заводський пілот ŠKODA, легенда чеського ралійного чемпіонату та чемпіон світу з ралі 2018 року за версією WRC2 Ян Копецькі «оживив» легендарний спорткар ŠKODA 1100 OHС, сівши за його кермо на гоночному треку. Елегантний та витончений автомобіль 1950-х років, що важить усього пів тонни, здатний на максимальну швидкість у 200 км/год.



**Ц**ей унікальний спорткар настільки видатний за своїми динамічними характеристиками, що вразив навіть багаторазового чемпіона з ралі!

## Велич класики

ŠKODA 1100 OHС — один із чудових прикладів ретельного ставлення бренду ŠKODA до власної історії та власної спадщини. Протягом 125 років численні машини ставали свідченням видатних інженерних знахідок спеціалістів Чехословаччини, і багато з них дійшли до нашого часу. Важко уявити, але всього 4 екземпляри ŠKODA 1100 OHС побачили світ у другій половині 1950-х років. Тим цінніший цей досвід Яна Копецькі, який опинився за кермом легендарного прототипу.

«Це прекрасний автомобіль, який не тільки дожив до сьогоднішнього дня, але й перебуває у чудовому технічному стані, — відзначив Ян Копецькі. — Можна буквально відчувати, з якою чесністю та відданістю працювали його механіки та інженери. Це подих історії та відданості своїй справі».







### III

ŠKODA 1100 OHV — СПРАВЖНІЙ СПОРТКАР. «Двигун з двома карбюраторами чудово працює й надзвичайно звучить, — додає Ян Копецькі. — Пілотувати такий автомобіль — це унікальний досвід, про який варто тільки мріяти. Як тільки ти починаєш рух, усе стає «справжнім» — від відчуття вітру до запаху палива. Свого часу для цього спорткара використовували високооктановий бензин, схожий за характеристиками з авіаційним паливом. До того ж, за винятком хіба що керма великого радіуса, позиція водія мені дуже комфортна. Свого часу це був суперспортсмен. І це найстарший та найунікальніший спорткар, за кермом якого я будь-коли опинявся. Він має дуже вузькі колеса, а його корма зривається у дрифт щосекунди. Мені важко уявити, як таку машину можна довгий час утримувати стабільною!»

## Спадок та історія

Своє ім'я 1100 OHV отримав завдяки 1,1-літровому 4-циліндровому двигуну, що розташований за передньою віссю. Як і його попередники, моделі ŠKODA SPORT та ŠKODA SUPERSPORT, власне 1100 OHV є чистокровним спортсменом. Полімерний кузов було побудовано навколо трубчастого каркаса, який використали замість класичної серійної платформи. Це допомогло знизити вагу цього автомобіля до 550 кг. До того ж ця вага майже ідеально розподілена між двома осями, а додавши до цього висоту автомобіля, що насилу сягає 1 метра, та екстремально низько розташований центр

ваги, отримаємо портрет ідеального бійця спортивного треку.

Зі своїми 92 к.с. (85 чудових «коней» на 1 літр робочого об'єму) ця модель була здатна досягати 190 й навіть 200 км/год.

Ця модель має такі видатні характеристики, тому що її творці від початку мали сміливі амбіції виставити її на 24-годинному марафоні у Ле-Мані. Їм удалося побудувати такий спорткар, але з політичних причин він так ніколи й не вийшов на старт. ŠKODA 1100 OHV виступав здебільшого на домашніх трасах. Окрім відкритого варіанта були також побудовані два екземпляри у кузові купе, але вони, на жаль, не збереглися.



# ШТУЧНИЙ ДОЩ: ЯК ŠKODA ВИПРОБОВУЄ СВОЇ АВТОМОБІЛІ НА ГЕРМЕТИЧНІСТЬ

Автомобілі ŠKODA AUTO проходять випробування на водонепроникність не тільки під час розробки нових моделей, але й під час інспекції їх у серійному виробництві.

**М**ета тесту — з'ясувати, чи є в машині проточини, через які вода потрапляє в салон, наприклад, коли йде дощ або машина проходить через мийку. Кімната для перевірки водонепроникності використовується з 1982 року, і нещодавно її було серйозно оновлено.

**1** «Завдяки модернізації лабораторія випробувань на водонепроникність розширила спектр можливостей для перевірки протікань на автомобілях. Водночас вона подвоїла свої можливості», — говорить Ярослав Касл, керівник управління якістю бренду.



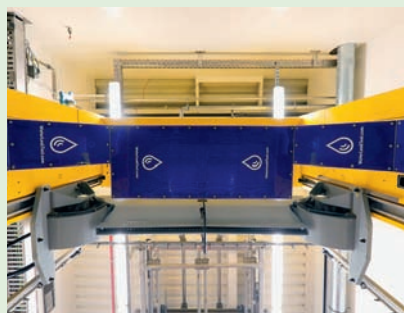
**2** Тести включають моделювання дощу. «Зазвичай тест короткий, але ми проводимо і тести, які тривають кілька годин», — каже член команди Якуб Вохвест. Здебільшого «дощ» має витрату води 25 літрів на квадратний метр. Однак лабораторія також може подвоїти норму для імітації мусону.



**3** Після модернізації приміщення для випробувань можна тестувати нахилені автомобілі. «Цей тест є одним з останніх корпоративних правил. Ми б не змогли цього зробити без нової технології», — продовжує Петр Корінек, координатор групи. Нахил автомобіля імітує ситуацію, коли, наприклад, він стоїть на крутому схилі.



**7** Уся вода, яка використовується в тестах на водонепроникність, переробляється. Десять кубічних метрів води, витягнутої з відстійника, циркулюють у замкнутому контурі приміщення для випробувань. «Ми переробляємо до 375 літрів на хвилину, загалом для наших дослідів потрібно близько 1000 м<sup>3</sup> на місяць», — пояснює Павло Новотний, інший член команди. Під час очищення вода проходить через фільтри і щовечора дезінфікується. Вода в контурі змінюється раз на місяць, а потім надходить у каналізацію.



**4** Тест на миття під тиском також є частиною випробувань на герметичність. Мийка під тиском здійснюється за допомогою спеціальної рами, яка нагадує обладнання від автоматичної мийки. Тиск у форсунках коливається від 60 до 90 барів залежно від типу випробування.

**5** Випробувальна лабораторія опанувала новий безконтактний метод, який відслідковує присутність води всередині автомобіля. Невеликі датчики, чутливі до вологи, можуть бути інтегровані в салон. Під час випробування рамка зчитування проходить над автомобілем та збирає необхідні дані.

**6** Якщо під час випробувань у салоні автомобіля виявлена вода, робиться детальний аналіз конструкції. Уся інформація щодо знайдених місць проникнення води передається у виробничий відділ. У ньому вже вирішують, якими методами можна позбутися цієї проблеми.



# Львів:

МІСТО, ЩО НЕ СПИТЬ



Путівників по Львову існує безліч. Тут вам і маршрути по історичних пам'ятках, і гастротури — все що завгодно, ходіть хоч цілий день... А вночі? Невже ви просто підете спати?



**Л**ьвів завжди приваблював своєю архітектурою, неповторною атмосферою та дуже гостинними людьми. Величезна кількість розважальних закладів, готелів, хостелів, музеїв, театрів, нічних клубів із неповторною атмосферою. Все це змушує повертатись до Львова за кожної можливості — здається, що був тут уже десятки разів, але кожна поїздка залишає в пам'яті чіткий слід, та й спогади кожен раз різні.

Поїздки до Львова зовсім не обов'язково планувати заздалегідь. Вона цілком може стати несподіваною і від цього буде ще більш пікантною. Від Києва до Львова всього 540 км чудової траси. Сюди можна приїхати просто на вікенд або на тиждень чи більше, як це зазвичай під час дитячих канікул роблять українські сім'ї.

Дістатись до Львова можна поїздом — «Інтерсіті» доведе за сім годин та обійдеться не дуже дорого, близько 400 гривень з людини в один кінець. Літаком, звичайно, швидше, час у повітрі трохи більше години, проте не забувайте, що потрібно заздалегідь дістатись до аеропорту та витратити на реєстрацію десь годину. До того ж коштує переліт близько 2000 гривень з кожної особи. Однак іноді трапляються й акційні пропозиції — якщо слідкувати за вартістю квитків, можна суттєво зекономити.

Найкращий варіант — їхати у Львів на власному авто з компанією однодумців. Добратись можна доволі швидко й жодних серйозних перешкод, як-от ремонт дороги або затори, не зустріти. Якщо їхати компанією з трьох або чотирьох людей, то витрати на пальне будуть меншими, аніж ціна квитків на поїзд, не кажучи вже про літак. Щоправда, у самому туристичному центрі Львова на автомобілі їздити не дуже зручно.



**Львів чудовий у будь-яку пору року. Взимку та восени тут найбільшим попитом у туристів користуються кафе, бари та ресторани. Готують там просто відмінно**

### Допомога центру

Туристичний сезон у Львові майже завжди виходить на пікову потужність із початком дитячих канікул. У хостелах і готелях до трьох зірок не можна просто ось так взяти й замовити номер. Мало того, схоже,

всі жителі цих готелів та хостелів ввечері висипали на вулиці старого міста: не проштотвхнешся! Більшість кав'ярень тут працює до півночі, найпопулярніші ресторани — до другої години ночі, але, якщо ви нагулялися й захотіли перекусити під ранок, теж



не проблема: побудуйте маршрут через «старий» «Кумпель» (той, що на Винниченка), він працює цілодобово.

Що ж стосується самого маршруту, тут треба відштовхуватися від ваших захоплень та інтересів. Можна перебувати від бару до бару, що теж буде дуже цікаво, бо кожен заклад тут колоритний і щирий, а можна скласти більш інтелектуальний маршрут. Тут вам, до речі, з радістю допоможуть у міських центрах туристичної інформації — вони є на вокзалі, в аеропорту і в центрі міста, прямо в будівлі Ратуші. На відміну від різних

агентств ці центри орієнтовані не на групи, а на індивідуальних мандрівників, а свої послуги надають абсолютно безкоштовно. Тут вам запропонують тур по старому місту (вам дадуть буклет із картою та коротким описом пам'яток). На екскурсії можна залюбки провести близько двох годин. Або подивитися на нічне місто з висоти Старого замку — зовсім недавно на алеях, що ведуть до вершини гори, встановили ліхтарі, так що така екскурсія стала безпечною в усіх сенсах.

Втім, якщо небезпеки вас не лякають, а приваблюють, спробуйте полоскотати собі нерви, відправившись

уночі на кладовище. Є у львівському вечірньому житті й така розвага. О дев'ятій годині вечора з площі Ринок відправляється львівський трамвайчик, який відвезе вас на Личаківський цвинтар — ну, у сенсі не назовсім, а для прогулянки.

Якщо нерви слабенькі, рекомендуємо змінити трамвай на диво-поїзд (ніяких асоціацій із поїздом Чарлі Стівена Кінга, домовилися?). Бачили смішні вагончики, які катають дітей по Львову? Виявляється, є і вечірній маршрут, щоп'ятниці й щосуботи о десятій вечора цей поїзд відправляється на 40-хвилинну екскурсію

Вночі Львів дуже романтичний.  
Це, певно, найкраще місто для закоханих.



по вечірньому місту. Але увага: і трамвай, і поїзд, і пішохідна екскурсія «Нічна варта Львова» — все вимагає попередньої реєстрації, як правило, день у день нікуди записатися вже неможливо.

## Місце зустрічі

Свою нічну прогулянку ми закінчили... звичайно ж, вранці, у нічному клубі під «Арсеналом». Це новий заклад, який зараз знаходиться на піку популярності. Правильна музика, хороша публіка...

Так що, трохи відіспавшись, ми вирушили до наступної точки нашої подорожі вже в компанії нових знайомих, адже на другий день у нас була запланована тусовка в селі Рясне-Руське, на окружній дорозі Львова в сторону Краковця.

Привід був найбезпосередніший: тут, на АЗК, відкрився перший в Україні комплекс, орієнтований у першу чергу на мандрівників. Саме для їхнього комфорту тут передбачено все — від критої стоянки до спеціальних вішалок. Є навіть відкрита галявина для барбекю. Так що цю точку можна розглядати не тільки як перевалочний пункт під час руху, скажімо, з України в Польщу, а і як кінцеву точку подорожі: локація відмінно підходить для зустрічей і всіляких івентів.

Під стать і меню: у ресторані традиційно пропонують популярну європейську кухню, з'явилося більше страв для серйозної чоловічої аудиторії, а гриль-меню може вразити досвідченого гурмана. Хай вибачать нам львів'яни, що по праву пишуться

ся своєю кухнею, але медові реберця гриль, які ми пробували тут, чудові й вигрануть у прямих конкурентів самих розкручених ресторанів міста. А ще обов'язково візьміть бограч!

## Ніч у Львові

Наступну ніч ми вирішили почати в театрі й закінчити в музеї. На жаль, Оперний театр вночі виявився закритим, але це нас не зупинило — не в нього, так під нього! Львівський оперний театр стоїть на дубових брусах, що утримують будівлю над річкою Полтва. А під театром, на лівому березі цієї самої Полтви, знаходиться кафе «Лівий берег». Дуже цікаве й незвичайне, але ми б не стали приділяти йому стільки уваги, якби не одне але: заклад присвячено Соломії Крушельницькій,



примі Львівської опери з 1894 року, яка підкорила найзнаменитіші сцени світу. Вона виступала в Італії, Австрії, Іспанії, Франції та десятці інших країн. Ця неймовірна й смілива актриса стала однією з перших жінок України, які зважилися сісти за кермо автомобіля.

Далі наш шлях лежав до Національного музею імені Андрея Шептицького — у програмі Міжнародного дня музеїв тут проходив власний День авангардної культури. Зрозуміло, це була унікальна подія й кожен день музеї Львова до півночі не працюють, але тут треба просто стежити за афішею. Ми потрапили до Львова в День музеїв, а вам рекомендуємо відправитися туди на «Ніч у Львові». Це ре-

гулярний захід, який проводиться два рази на рік. І якщо його будуть проводити цього року, не прогавте таку можливість.

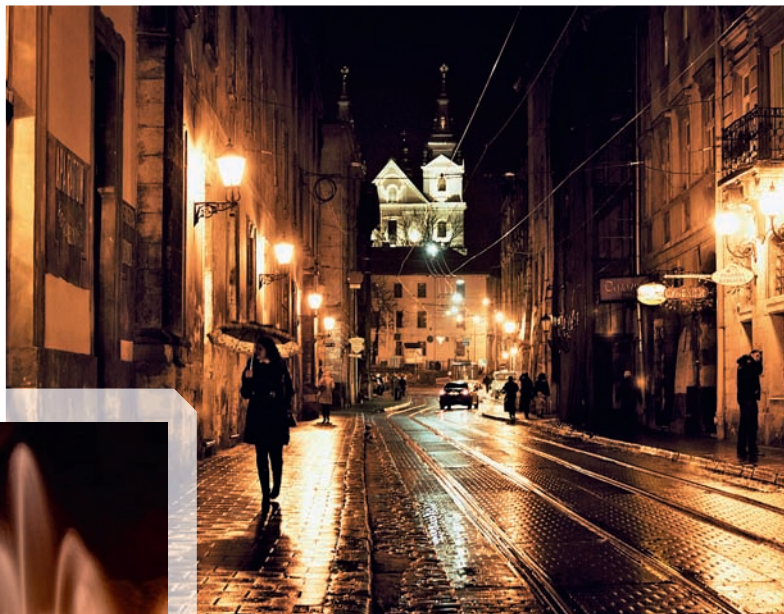
У програмі вам запропонують відразу три десятки нічних екскурсій, усляких театралізованих дійств, перформансів і яскравих вражень. Тільки знову ж врахуйте: якщо минулого року на зимову «Ніч» зібралось близько 6,5 тис. людей, важко уявити, що творитиметься цього року.

Такі популярні локації, як Італійський дворик, музей «Арсенал» або Палац Бандінеллі, напевно будуть переповнені, ну а Личаківський цвинтар і підземелля Львова (є в програмі й така екс-

курсія) трохи втратять у своїй чарівності через наплив туристів. Проте цілком можливо, що наші побоювання щодо кількості людей безпідставні.

У будь-якому разі чекати «Ночі у Львові» або влаштувати собі свої власні, особливі ночі в цьому прекрасному місті — вирішуйте самі. Зрештою, тут можна взагалі не планувати жодних екскурсій та активностей, а просто гуляти всю ніч, заглядаючи в рідкісні відкриті кафе й милуючись неповторними двориками та прохідними. Парадокс: сьогодні Львів — найтуристичніше місто нашої країни, але водночас він примудряється залишатися найромантичнішим містом України.

Бюджет поїздки може бути дуже різним, але, як порівняти з іншими європейськими містами, відпочинок у Львові дуже доступний. У цьому місті можна добре відпочити як із дітьми, яких цікавлять нові місця та безліч смаколиків у кафе й ресторанах, так і просто вдвох — адже Львів, мабуть, найкраще та найромантичніше місто в Україні.



Не дуже зручна організація руху, трамвайні колії та бруківка спонукають залишити автомобіль і гуляти пішки



# КОЛЕКЦІЙНІ АВТОМОБІЛІ: ОДНЕ З НАЙКРАЩИХ КАПІТАЛОВКЛАДЕНЬ

Колекційні автомобілі з часом лише дорожчають, тому придбання рідких та ексклюзивних моделей почесного віку можна розглядати не лише як елітне хобі, а і як гарний спосіб збереження та примноження коштів. Історія марки ŠKODA налічує понад 120 років, і за цей час було випущено немало машин, що мають справжню історичну цінність або й взагалі є ексклюзивними розробками, які випущені тиражем у кілька примірників. Тож спробуємо розглянути найцікавіші варіанти, від повністю ексклюзивних до цілком доступних.

1



Мабуть, найкрасивішою машиною чеського бренду є **ŠKODA 1100 OHV**, випуск якої почався у 1957 році. За офіційними даними, було зібрано усього 5 автомобілів — 3 спайдери з пластмасовим кузовом, і два купе з алюмінієвим. Автомобіль важив усього 550 кг, і мотор потужністю 92 к.с. був здатен розігнати його майже до 200 км/год. Ціна подібних автомобілів вимірюється десятками мільйонів доларів, а придбання подібного екземпляра — справжня удача для будь-якого автомобільного колекціонера.

3



Випуск **ŠKODA 130 RS** почався у 1977 році. Автомобіль, призначений для спортивних змагань, був випущений у кількох екземплярах. Бойові машини брали участь у змаганнях до 1982 року. Зараз ці машини можна зустріти лише в музеях. Приватні колекціонери ладні викласти за кожен з них не один мільйон доларів.

4



Перші **ŠKODA OCTAVIA**, випущені з 1959 по 1971 рік, були доступними автомобілями — коштували не дуже дорого та продавались у великих кількостях. Проте зараз ціна на перші ŠKODA OCTAVIA може коливатись в районі кількох сотень тисяч доларів, а за найкращі екземпляри на німецьких сайтах просять навіть мільйон доларів.

2



**ŠKODA POPULAR** — ще один дивовижно красивий автомобіль. Він мав версію з відкритим верхом і випускався з 1934 по 1937 рік. Усього було вироблено 4200 автомобілів, але до наших часів дожило небагато примірників. Ціни на подібні автомобілі вимірюються сотнями тисяч доларів.

5



Якщо говорити лише про Україну, то найдешевшою вживаною ŠKODA у нас вважається модель **Favorit**, яка випускалась з 1987 по 1994 рік. Зараз гарно збережені «фаворити» коштують кілька тисяч доларів і не являють собою історичної цінності. Але мине кілька десятиліть, і цінність подібних машин може дуже суттєво зрости. Отже, подібну покупку можна вважати непоганим внеском у власний пенсійний фонд.

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



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**SKODA-AUTO.UA**

**«Гаряча» інформаційна лінія:\***

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

**0 800 500 023**

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



**ŠKODA**  
SIMPLY CLEVER



**SKODA-AUTO.UA**

**«Гаряча» інформаційна лінія\*:**

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

**0 800 500 023**