



ŠKODA Style

№1 (54) 2021



Тест-драйв

ŠKODA OCTAVIA — важко бути скромним, якщо ти найкращий

Виробництво

Як штучний інтелект допомагає в оптимізації виробничих процесів

Технології

Технологія виробництва зручних та довговічних автомобільних крісел

Майбутнє

Без минулого не може бути майбутнього — як історія надихає дизайнерів

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

Кинути виклик — прийняти виклик

Швидкоплинність змін стала беззаперечним індикатором адаптаційного потенціалу. Налагодити величезний процес, в якому поєднані розробка нових моделей, втілення в життя інноваційних рішень, серійне виробництво та кінцева реалізація автомобілів — це справжній виклик для чеського автовиробника.

Вся команда ŠKODA AUTO зосереджена на роботі на результат і на перспективу. Компанія посилює свої позиції у перспективних напрямках. Так, всі сили інноваційного підрозділу ŠKODA AUTO DigiLab працюють над проблемами транспортної оптимізації великих міст, пропонуючи проекти електричного персонального транспорту, каршерінгу та інших програм для транспортних ідей Simply Clever.

Майбутнє не можна передбачити, але можна створити. І, тримаючи руку на пульсі прийдешніх змін у смаках покупців, ŠKODA створює сміливі футуристичні проекти, пропонуючи реінкарнацію своїх класичних моделей. Так з-під пензля талановитих дизайнерів народжується концепт-кар кабріолета ŠKODA FELICIA, що поєднує одвічні цінності бренду з сучасними технологіями.

Адже саме технології виходять на перший план у списку клієнтських очікувань — майбутній власник ŠKODA бажає бути впевненим, що улюблений бренд буде на крок попереду його найсміливіших мрій. Він запропонує двоспицеве кермо, найкомфортніші крісла в салоні, інтерактивного голосового помічника, екологічне виробництво і, звісно, гордість за вибір ŠKODA.

«Шкода Стайл»
№1 (54), 17.03.21

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 Гудушан

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 № 21323

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 з життя ŠKODA у світі
- 8 НОВЕ КЕРМО**
Коли дизайн заодно з практичністю
- 14 ЯКІ КРАЇНИ СТАЛИ ДОМІВКОЮ**
Де виробляють компоненти,
з яких роблять автомобілі ŠKODA
- 16 ТЕСТ-ДРАЙВ**
ŠKODA OCTAVIA
Важко бути скромним, коли ти —
найкращий
- 20 ІКОНА ПОВЕРТАЄТЬСЯ**
Кабріолет ŠKODA FELICIA.
Яким він може бути
- 24 ЯК ЗВУЧИТЬ ŠKODA ENYAQ IV**
Як створювалася палітра звуків, які здатний
видавати електромобіль
- 26 СУЧАСНЕ ВОДІЙСЬКЕ КРИСЛО**
Як роблять крісла для автомобілів та чому
вони такі зручні
- 28 СЕКРЕТИ ТА ІДЕЇ**
Все, що потрібно знати про очисники
лобового скла



8



20



30 СУВОРЕ ВИПРОБУВАННЯ

Камера для нагрівання електрокарів.
Як імітують складний клімат під час тестів

32 АВТОМОБІЛЬ, ЩО НАДИХАЄ

ŠKODA POPULAR MONTE CARLO. Як легенда могла б виглядати в сучасності

34 ІСТОРІЯ

ŠKODA FABIA підкорює серця.
З чого почався успіх однієї з найуспішніших моделей

40 СПОРТ

Коли закінчується сезон, відкриваються нові перспективи

42 ІНДУСТРІЯ

Технологічні новації на виробництві

44 ПОДОРОЖ

З іншого боку ужгородського перевалу

50 ДОЗВІЛЛЯ

Легкий електротранспорт у багажнику



KUSHAQ — нове королівське ім'я для нового SUV



1/ Новий кросовер ŠKODA, що призначений для ринку Індії, отримав офіційне ім'я. KUSHAQ походить із санскриту й доводить, що цей SUV має справжнє королівське походження. Назва моделі KUSHAQ чудово збігається з традицією ŠKODA давати своїм SUV ім'я, що починаються на літеру K та закінчуються літерою Q. Офіційно світу ŠKODA KUSHAQ представлять у березні 2021 року. Ім'я KUSHAQ походить із давньої санскритської мови, його можна перекласти як «король» або

«правитель». Це підкреслює харизматичність цього типового представника родини чеських SUV. Більшість інформації досі тримається в секреті, але вже відомо, що дизайн новинки буде емоційним та брутальним, а рішення Simply Clever принесуть водіям новий рівень технологій та комфорту. KUSHAQ адаптований для ринку Індії, він побудований на модульній платформі MQB A0 IN, що була спеціально розроблена для цього проєкту, але може бути використана й на інших моделях.

ŠKODA AUTO відкриває нове виробництво в Млада-Болеславі



2/ Відділ технічного розвитку ŠKODA AUTO відкриває в Млада-Болеславі новий центр випробувань для прототипів.

Виробнича політика ŠKODA AUTO передбачає використання тестових автомобілів та прототипів для оптимізації серійного виробництва.

Це дозволяє модифікувати численні параметри до виробничої стадії. Компанія передбачає щорічний випуск близько 300 тестових автомобілів та 120 прототипів. Попри загальну діджиталізацію тестового процесу фізичні випробування також відіграють важливу роль у цьому проєкті. У фокусі уваги спеціалістів — системи безпеки, асистенти водія, електронні блоки управління та програмні алгоритми. Цей центр дозволить зекономити понад 150 000 євро щороку.



ŠKODA ставить рекорди

3/ ŠKODA AUTO відправила в різні країни світу більше мільйона нових автомобілів попри пандемію COVID-19. Минулий рік став для ŠKODA AUTO справжнім випробуванням — величезний вплив епідемії COVID-19 позначився на економічних результатах компанії. Але попри всі перепони більше мільйона

водіїв сіли за кермо новеньких ŠKODA. Метою чеської компанії було постійне щомісячне зростання продажів та втримання виробничих темпів на належному рівні, щоб забезпечити потреби різних ринків. Аби не втратити рівноваги в цей непростий період, кожному зі співробітників ŠKODA довелося щодня адаптувати свою тактику.

Беззаперечний лідер українського ринку — OCTAVIA



4/ ŠKODA взяла участь у національній премії «Авто Лідер 2021» і перемогла разом із моделлю OCTAVIA. Переможця національного конкурсу визначали понад 300 000 українців, що взяли участь у голосуванні за найкращий автомобіль. ŠKODA, звичайно, представила на суд користувачів своїх визнаних лідерів: OCTAVIA та KAMIQ. Абсолютна перемога ŠKODA OCTAVIA стала приємною новиною, що вкотре довела вираженість стратегії чеського бренду в Україні. Протягом десятиліть українці віддають перевагу OCTAVIA через її ідеальну пристосованість до потреб сім'ї, бізнесу та подорожей. Абсолютний лідер корпоративних та приватних продажів у класі, OCTAVIA нового покоління готується вразити своїх майбутніх користувачів. Іншому учаснику національної премії, моделі KAMIQ, також не довелося йти без нагороди — модель стала кращим субкомпактним SUV.



ŠKODA OCTAVIA номінована на титул «Автомобіль року 2021»

5/ Нове покоління ŠKODA OCTAVIA бере участь у престижному конкурсі для нових автомобілів. Розкішний та технологічний бестселер увійшов до списку фіналістів. Один із найпрестижніших конкурсів у Європі було засновано у 1964 році. Цього року з 29 автомобі-

лів-учасників було обрано 7 фіналістів. ŠKODA OCTAVIA вдруге в історії входить до цього списку — вперше це сталося у 2014 році. Журі складається із 60 журналістів із 23 європейських країн. Дизайн, технології, виразний стиль та практичність перетворюють новинку на потенційного переможця.

ŠKODA випускає додаток «Календар» для SCALA та KAMIQ

6/ ŠKODA розширює практичність своїх моделей — після запуску додатків «Новини» та «Погода» настав час інтерактивного «Календаря». SCALA та KAMIQ стануть першими моделями в цьому проєкті. Водій зможе завантажити календар безкоштовно та синхронізувати його із сервісом Google на інших пристроях. Із середини року й інші моделі ŠKODA отримають цю опцію.



Всі події в календарі та відеовиклики можуть бути реалізовані за допомогою бортової системи.



Сезон розпочинається!

7/ ŠKODA Motorsport виводить на світові ралійні траси оновлену ŠKODA FABIA Rally2 evo, непереможний автомобіль численних сезонів. Для участі в сезоні 2021 року ŠKODA Motorsport передбачає нове програмне забезпечення для 1.6-літрового двигуна, змінений інтеркулер та випускний тракт. Це дозволяє підвищити рівень потужності до 287 к.с., що на 3 «сили» більше, ніж торішня версія. Змін зазнала також і коробка передач, і підвіска.

НОВЕ КЕРМО: КОЛИ ДОСКОНАЛИЙ ДИЗАЙН ПОЄДНУЄТЬСЯ З ПРАКТИЧНІСТЮ

Нове двоспицеве кермо ŠKODA — діамант у короні дизайну інтер'єру сучасних моделей чеського бренду. Над його створенням працювали кращі дизайнери й архітектори автомобільних інтер'єрів ŠKODA.





Дизайнери вже давно мріяли про двоспицеве кермо, і от нарешті інженерам вдалося створити достатньо надійну та міцну структуру для цього задуму. Як тільки технічний департамент підтвердив, що з точки зору всіх виробничих вимог двоспицеве кермо може бути втілене в життя, настала черга дизайнерів взяти процес у свої руки. І вони дали волю своїм мріям!

Пітер Олах,
головний дизайнер інтер'єру ŠKODA

Нове двоспицеве кермо стало центральним елементом дизайну інтер'єру автомобілів чеського бренду. Його форма й ергономіка перевірені та доведені, проте навіть у цьому винаході є простір для інновацій. Що саме змінилось — розкажуть власне творці нового керма для автомобілів ŠKODA.

Створити сучасне, ергономічне кермо, розробити його та втілити в життя на всьому сімействі серійних моделей — не така вже проста задача, як здається на першій погляд.

У минулому тисячолітті кермо було досить простою деталлю інтер'єру: воно слугувало лише для того, аби змінювати напрямок руху автомобіля. Але тепер кермо містить не тільки подушку безпеки, але й численні кнопки для управління різними системами.

У результаті вже на етапі розробки нового керма ціла низка технічних та дизайнерських факторів має бути взята до уваги, аби в підсумку видати найкраще рішення. А ще згадайте, яке

важливе значення для кожного водія має власне діаметр керма, його товщина та форма, кількість спиць і матеріал оздоблення! Все це ставить перед архітекторами інтер'єру багаторівневе завдання.

Зіркова краса

Пітер Олах, головний дизайнер інтер'єру ŠKODA, переконаний, що менша кількість спиць керма робить його більш зручним та інтуїтивним у використанні.

Креативна команда ŠKODA складалась із тандему «техніка — дизайнери», який спрацював настільки злагоджено, що кінцевий результат серійного керма виявився дуже близьким до перших малюнків-скетчів. Кермо — один із чільних елементів

дизайну інтер'єру. Візуально воно виділяється поміж інших елементів дизайну, водій завжди приділяє керму особливу увагу, саме на кермі зазвичай розташований логотип марки...

Інакше кажучи, саме кермо виконує головну функцію брендової ідентифікації автомобіля. Дизайнерам ŠKODA вдалося зробити так, аби центральна частина керма з логотипом не була перевантажена іншими елементами, а ергономічне розташування всіляких кнопок та органів керування системами позбавляють водія необхідності довго шукати потрібний елемент. Взагалі на кермі розташовано 14 кнопок та два ротаційні регулятори, проте легкість та прозорість конструкції нового керма від ŠKODA вражає своєю органічністю.

Сучасні тренди

Все підпорядковано ідеальному зворотному зв'язку між водієм та автомобілем: «Власник ŠKODA хоче відкрити двері, зручно розташуватись за кермом та насолоджуватись драйвом, щосекунди розуміючи, на який кут повернуті колеса. Все, що йому потрібно, — ідеальна інтуїтивна організація робочого місця, де технології підтримують безпеку та комфорт», — додає Пітер Олах.

Цікаво, що актуальна версія керма передбачає можливі варіанти його трансформації в майбутніх моделях: так, для спортивних версій ŠKODA буде розроблено трьохспицеве кермо. Взагалі цикл життя керма значно перевищує цикл життя власне дизайну зовнішності автомобіля:



— ||| —

Розташування кнопок традиційне для мультифункційного керма. А от ротаційні регулятори стали більшими, перетворившись на самостійні елементи дизайну. Вони ідеально врівноважені з іншими елементами завдяки горизонтальним лініям

Головній перлині — головну корону

Нове двоспицеве кермо вперше було представлено на ключовій моделі марки — ŠKODA OCTAVIA четвертого покоління. Найвідоміший автомобіль ŠKODA отримав право подарувати своїм власникам це технологічне, ергономічне, модерне кермо, яким по праву пишаються як його творці, так і власники автомобілів із крилатою стрілою на логотипі. Останній тепер посідає чільне місце в інтер'єрі.



Головна дизайнерська ідея полягає в тому, аби максимально полегшити структуру керма, зберігши водночас його функціональність.



Нове двоспицеве кермо — це продовження дизайнерського тренду, що був актуальним ще в минулому столітті на моделі ŠKODA FAVORIT.

Трьохспицеве кермо буде й надалі використовуватись на інших моделях ŠKODA, наприклад для ікони спортивного стилю — моделі OCTAVIA RS.





кермо може використовуватись 10 років і навіть більше. Тому кожне конструктивне рішення має бути збалансованим та продуманим.

Створюючи різні версії актуального дизайну керма, інженери забезпечують собі вільний простір для маневрів при створенні нових моделей та їхньої адаптації до вимог й очікувань клієнтів.

Можна сказати, що інженери ŠKODA надихались досвідом своїх колег із минулого століття: двоспицеве кермо було актуальним для славного кабриолета FELICIA, пізніше його використовували на моделі FAVORIT, що став улюбленцем багатьох сімей. Для концерну VOLKSWAGEN двоспицеве кермо було також актуальним для певних моделей.



Але справжню популярність інженерно-дизайнерський винахід отримав уже після перевтілення в наші часи: Пітер Олах переконаний, що водії стануть щирими поціновувачами «прозорості» нової конструкції, її лаконічності та технологічності. Всі ці зусилля є внеском у лояльність клієнтів до чеської марки.

Світова прем'єра двоспицевого керма відбулася минулої осені разом із прем'єрою четвертої генерації світового бестселера ŠKODA OCTAVIA, і на сьогодні воно доступне для всього модельного ряду чеського бренду. Єдиним винятком є електричний мінікар CITYGO IV.



ЯКІ КРАЇНИ СТАЛИ ДОМІВКОЮ ДЛЯ ŠKODA

ŠKODA — справжній глобальний бренд, чиї автомобілі продаються по всьому світові. Чеська Республіка лишається колыскою марки, але ŠKODA виробляють не тільки в інших країнах, але й на інших континентах.

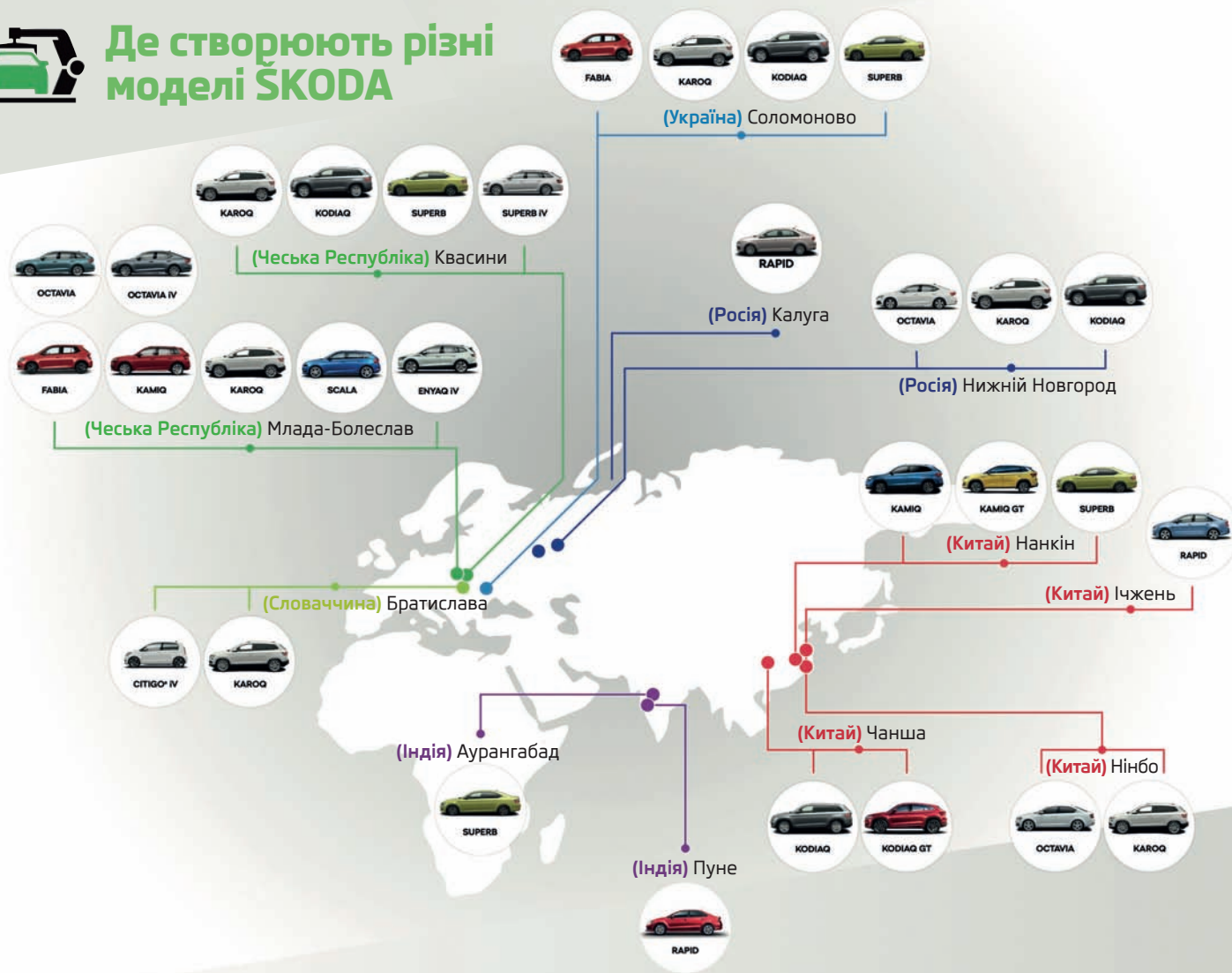
Сучасний пасажирський модельний ряд ŠKODA складається з десяти моделей: від компактних CITIGOe iV, FABIA, RAPID та SCALA до середньорозмірної OCTAVIA, завершуючи бізнес-флагманом SUPERB та родиною кросоверів KAMIQ, KAROQ, KODIAQ та ENYAQ iV.

Серцем бренду є штаб-квартира та центр виробництва у місті Млада-Болеславі — ŠKODA лишається єдиним національним виробником у Чехії. Особливою гордістю заводу є надсучасний фарбувальний цех, що є одним з найекологічніших та найефективніших аналогічних виробництв в Європі.

Іншими осередками виробництва ŠKODA у Чеській Республіці є заводи у Квасинах та у Врхлабі. Обидва виробництва мають довгу історію, були засновані ще на початку минулого століття, отримали серйозні інвестиції та інноваційне обладнання і на сьогодні випускають ключові моделі марки.



Де створюють різні моделі ŠKODA



	СІТІQ IV	FABIA	RAPID	OCTAVIA	OCTAVIA IV	KAMIQ	KAMIQ GT	KAROQ	KODIAQ	KODIAQ GT	SUPERB	SUPERB IV	SCALA	ENYAQ IV
● (Чеська Республіка) Млада-Болеслав		●		●	●	●		●	●		●	●	●	●
● (Чеська Республіка) Квасини								●	●		●	●		
● (Словаччина) Братислава	●							●						
● (Росія) Калуга			●											
● (Росія) Нижній Новгород				●				●	●					
● (Індія) Аурангабад											●			
● (Індія) Пуне			●											
● (Китай) Ічжень			●								●			
● (Китай) Нанкін						●	●				●			
● (Китай) Нінбо				●				●						
● (Китай) Чанша								●	●	●				
● (Україна) Соломоново		●						●	●		●			



У кожного бренда є модель, про яку можна сказати, що вона «продає себе сама». Модель ŠKODA OCTAVIA, серце чеської марки, стала бестселером від свого народження й розійшлася світом мільйонними тиражами. Але що насправді стоїть за шаленою популярністю? Розкаже найсучасніша ŠKODA OCTAVIA.

ŠKODA OCTAVIA — ВАЖКО БУТИ СКРОМНИМ, КОЛИ ТИ — НАЙКРАЩИЙ

Комерційний успіх абсолютно всіх генерацій ŠKODA OCTAVIA складається з багатьох факторів, серед яких головним лишається один. Ні, навіть два. По-перше, цей автомобіль завжди з'являється на ринку в потрібний час і в потрібному сегменті. А по-друге, у ŠKODA OCTAVIA є власні цінності, які можна поділяти, можна наслідувати, можна підтримувати. Але не можна зіграти. Тому кожна зустріч із ŠKODA OCTAVIA — це насамперед відвертий діалог про те, яким має бути чесний і достатній автомобіль на кожен день. Вміння давати своєму водієві надзвичайно високий рівень задоволення без надмірного пафосу — головна секретна сила ŠKODA OCTAVIA. І, будемо відвертими, актуальна генерація бестселера прокачалась до нового рівня!

Вау-фактор

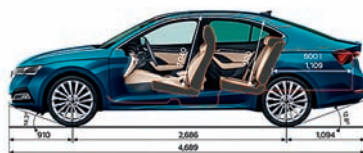
Чи вдалася художникам нова ŠKODA OCTAVIA? Беззаперечно, так! Можна скільки завгодно шукати в зовнішності новинки відлуння дизайнерських прийомів родичів із концерну Volkswagen. Байдуже! Автомобіль, що його намалював головний дизайнер проєкту Олівер Стефані (до речі, він працює на концерн із 1992 року й недавно очолив дизайнерський відділ ŠKODA), з'єднаний видимими рішеннями і з попередніми поколіннями OCTAVIA, і з преміальними родичами.

Ніколи раніше середній за ціною політикою автомобіль, що ефективно співпрацює і з корпоративними автопарками, і з персональними клієнтами, що вміє ідеально догодити і вашим, і нашим, і родинам, і гарячим

драйверам... Ніколи раніше такий багатопрофільний та універсальний автомобіль не був настільки емоційним, виразним та привабливим.

Ніколи раніше водія ŠKODA OCTAVIA не оточувало стільки технологій, що перетворюють кожну подорож на High-Tech-відкриття. Віртуальна панель приладів із проєкційним дисплеєм — це лише частина комплексного діджитал-оздоблення кокпіту новинки. Мультифункціональний екран, що посідає центральне місце, дозволяє керувати безліччю функцій та адаптувати численні параметри на смак власника.

Змінити режим водіння з комфортного на емоційно-спортивний? У два кліка! Хочете інший колір інтер'єрної підсвітки? З легкістю! Налаштувати системи-асистенти? Вже зроблено!





Сучасна родина ŠKODA OCTAVIA отримала виразний візуальний контакт із преміальними марками Volkswagen Group, а емоційна напруга, властива спортивній сімейці RS, залишається її візитівкою



^ Розумне матричне LED-світло — лише один із пунктів нинішнього маст-хев-списку автомобіля середнього сегмента.



^ З дисками 17-го радіусу характер роботи підвіски ŠKODA OCTAVIA стає ще виразнішим і точнішим.



ВЛАСНИКИ ВСІХ ПОКОЛІНЬ ŠKODA OCTAVIA впізнають її практичність із закритими очима. Розчаровані новинками вони не будуть — важко уявити собі більш логічний та інтуїтивний салон!



^ Сенсорний вмикач салонного світла — це не тільки технологічно, але й дуже просто в щоденному житті.



^ Віднині провідну роль у функціональному дизайні керма відіграють металеві ротаційні регулятори, що водночас звільняють руки в управлінні мультимедіа та додають стилю всьому оформленню керма.

Рухатись до мети

Всі силові агрегати варті уваги, і вибір між дизельним та бензиновим двигуном — питання особистих пре-

ТЕХНІЧНІ ДАНІ 2.0 TDI 7 DSG

↺	Довжина/ширина/висота, мм	4689/1829/1468
↺	Колісна база, мм	2686
↺	Споряджена маса, кг	1461
↺	Об'єм багажника, л	640/1700
↺	Дорожній просвіт, мм	157
↺	Об'єм двигуна, см ³	1968
↺	Макс. потужність, к.с.	150
↺	Макс. момент, Нм (об/хв)	360
↺	Тип привода	передній
↺	Коробка передач	7-ст. DSG
↺	0–100 км/год, с	8,8
↺	Макс. швидкість, км/год	229
↺	Витрата (змішана), л/100 км	3,8
↺	Шини	205/55 R17

ференцій. Навіть той факт, що 1.4 TSI та 2.0 TDI мають однакову потужність у 150 к.с., умовно вирівнює їхню спортивну боротьбу за покупця. За межами «сил» лишається наявність нового 8-ступеневого «автомата» для бензинового двигуна проти 7DSG для дизеля, а також повний привід для останнього для поціновувачів драйву без лімітів.

Система динамічного керування шасі, превентивний круїз-контроль, система дотримання смуги руху, що «вміє бачити» навіть далеку від досконалості розмітку, превентивний захист пішоходів, паркувальний асистент... Не намагайтесь вгадати, чого не вміє ŠKODA OCTAVIA, — вона черговий раз відмінно склала іспит на звання кращого автомобіля свого класу.

◀ Інтер'єр актуального покоління ŠKODA OCTAVIA схожий на резюме молодого, але вже досвідченого й амбіційного спеціаліста у своїй царині. Годі мріяти – реалізуйте кожну можливість!





ІКОНА ПОВЕРТАЄТЬСЯ: НЕЙМОВІРНО ЛЕГКА ŠKODA FELICIA

Уявіть, що одну з найцікавіших моделей за всю 125-річну історію марки ŠKODA дбайливо перевтілили талановиті дизайнери. Якою вона буде? Сьогодні ми готові розказати й показати результат цього дивовижного й талановитого креативного експерименту.

«Я зосередився на кабриолеті, тому що це єдиний тип кузова, де ми можемо одночасно бачити й екстер'єр, й інтер'єр автомобіля.»

МАРТІН ЛЕПРИНС, дизайнер



Реінкарнація легендарного кабриолета ŠKODA FELICIA стала можливою завдяки новаторському підходу до редизайну класичної моделі. Один з найбільш естетичних та вишуканих кабриолетів марки минулого тисячоліття отримав нове життя у дизайнерських скетчах Мартіна Лепринса — француза за походженням, який працює з чеською маркою.

Світ кабриолетів — це особлива ідеологія, де жага до свободи поєднується із вишуканою насолодою від водіння. Водій, навколишнє середовище та автомобіль утворюють гармонійну сполуку, і в цьому

потаємна сила кабриолетів. Саме цю ДНК відкритих авто намагається відтворити Мартін Лепринс у сучасній іпостасі ŠKODA FELICIA.

Без лімітів

Коли Мартін опиняється за кермом унікального екземпляра старовинного кабриолета ŠKODA FELICIA, що на сьогодні зберігається у музеї марки, він визнає, що оригінальний кабриолет зроблено зі смаком до найдрібніших деталей і що цінності дизайнерів тих часів і досі актуальні з точки зору якості матеріалів та уваги до виконання. Саме це пристрасне праг-

нення досконалості й стало вирішальним під час вибору ŠKODA FELICIA для дизайнерського перевтілення.

«Я зосередився на кабриолеті, тому що це єдиний тип кузова, де клієнти можуть одночасно бачити й екстер'єр, й інтер'єр автомобіля», — вважає Мартін, для кого прозорість та легкість ŠKODA FELICIA можуть бути навіть підкреслені за допомогою новітніх дизайнерських елементів. Наприклад, у новому концепт-карі кабриолета Мартін запропонував незвичне лобове скло: закріплене на майже непомітних стійках, воно ніби летить над кузовом.

III ŠKODA FELICIA

ОДИН ІЗ НАЙКРАСИВИШИХ
ТА НАЙЕЛЕГАНТНІШИХ
КАБРІОЛЕТІВ ЗА ВСЮ
ІСТОРІЮ ЧЕХОСЛОВАКІЇ,
ЩО ВИРОБЛЯВСЯ
У 1959–1964 РОКАХ.
FELICIA БУЛА СВОГО ЧАСУ
ТАКИМ САМИМ БЕСТСЕЛЕРОМ,
ЯКИМ НА СЬОГОДНІ Є
МОДЕЛЬ ОСТАВІА.
ВСЬОГО БУЛО ВИРОБЛЕНО
МЕНШЕ НІЖ 15 000 ОДИНИЦЬ
ЦЬОЇ УНІКАЛЬНОЇ ТА
ЕМОЦІЙНОЇ МОДЕЛІ.



«Дольче віта»

На думку Мартіна, автомобіль втілює ідею «дольче віта» на богемський лад, тому сам дизайнер вважає, що реінкарнована ŠKODA FELICIA втілює насолоду від життя. На відміну від оригінальної версії нова ŠKODA FELICIA має довший кузов, і хоча пасажирській відділ розташовано у рамках колісної бази, капот та багажник значно довші, що додає автомобілю елегантності та візуальної стрімкості.

«Моя сучасна ŠKODA FELICIA — це більше, ніж просто редизайн. Я намагаюсь використати актуальний лаконічний дизайн ŠKODA задля втілення своїх мрій про ідеальний кабріолет», — говорить Мартін.

Роль шефа цього проєкту стала для Мартіна визнанням його професійних досягнень. В його кар'єрі перетинаються знання й досвід про інтуїтивний дизайн

та пристрасть до краси автомобілів різних епох.

Від скетчів до втілення у реальність

Робота над ŠKODA FELICIA почалась із маленьких скетчів, які надалі перетворювались у сформовані ідеї майбутнього дизайну: щойно головні ідеї отримали конкретні обриси, творча робота набула сили в реальному масштабі. «Коли працюю в маленькому масштабі, — розказує Мартін Лепринс, — я не гаю часу на деталі, намагаючись якомога точніше передати основні пропорції автомобіля. На цьому етапі головне — втілити особистість автомобіля, його неповторність». Перший етап роботи з маленькими скетчами забирає у Мартіна половину робочого дня. «Щойно головні характеристики моделі зафіксовані, можна братися до роботи з деталями. На це у мене йде чотири дні», —

розкриває секрети своєї майстерності Мартін Лепринс.

Дизайнер визнає, що задля втілення ідеї з безрамковим лобовим склом, що ніби летить над кузовом, йому знадобились усі його таланти. «Я вивчав скульптури зі скла за допомогою численних фотографій та малюнків, аби відчувати граційність та пластичність матеріалу. Для мене було дуже важливим створити спочатку 3D-модель лобового скла, аби її втілення у концепті карі було якомога реалістичнішим. Ця задача була досить непростюю», — зізнається Мартін.

Дизайнер намагався якомога ближче дотримуватись ідеології оригінальної ŠKODA FELICIA, аби передати її ДНК. Унікальний чеський кабріолет був прекрасним експериментом з точки зору технологій та дизайну, і ця модель досі лишається останнім серійним кабріолетом у родині ŠKODA.

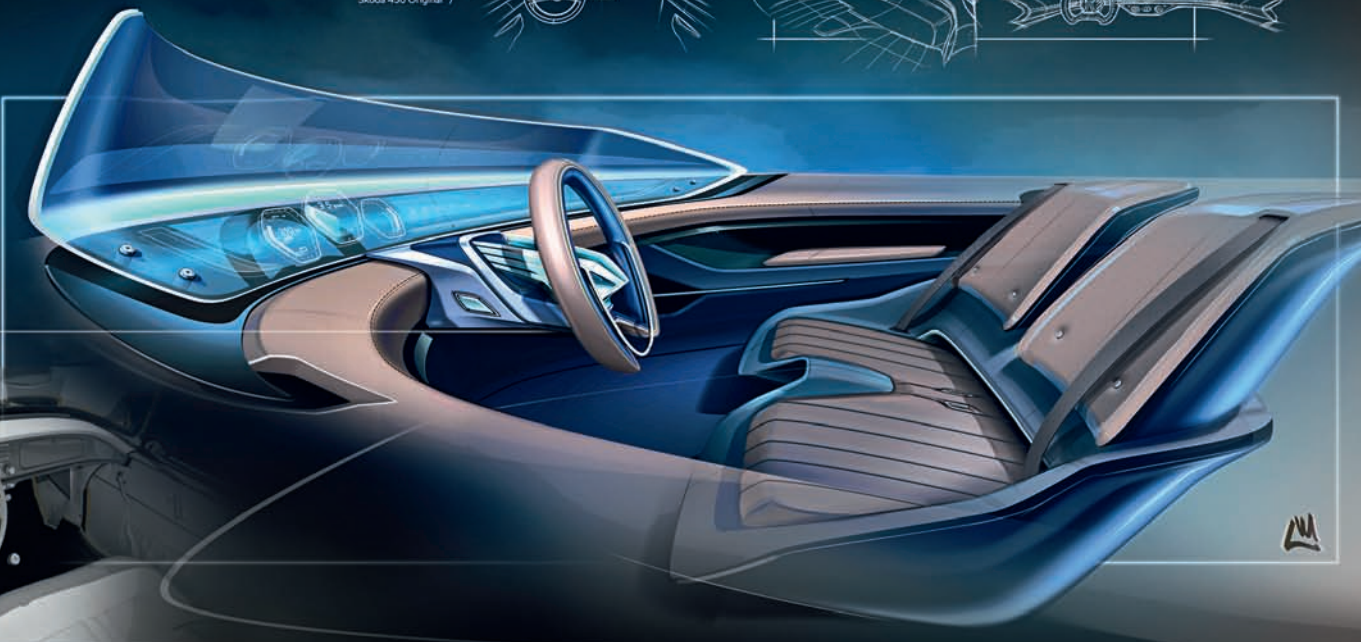
Felicia

1959 - 1964

Skoda 450 Original /



Steering wheel Logo / renaissance



Краса та елегантність оригінальної ŠKODA FELICIA надихнули дизайнерів на створення сучасного та технологічного суперкару

Felicia

1959 - 1964



Skoda 450 Original





ЯК ЗВУЧИТЬ ENYAQ iV?

Чи можна почути електричний автомобіль? Які звуки найбільш характерні? Яку роль відіграли композитори та музичні продюсери у створенні звукової гами для електричного SUV?

Попри те що більшість інформації потрапляє до нас за допомогою зору, звуки та слух допомагають нам орієнтуватись у просторі та у дистанціях. Наші давні інстинкти допомагають нам врятуватись від небезпеки, визначивши, з якого боку наближається тривожний звук та з якою швидкістю він рухається. Автовиробники вже давно виявили, що звук автомобіля

та його двигуна є своєрідним мірилом безпеки для пішоходів. Саме тому чеський виробник працює над тим, аби надати своєму ŠKODA ENYAQ iV, першому електричному кросоверу, дружнє до користувача та емоційно-позитивне звукове забарвлення.

Коли йдеться про найбільш інноваційну електричну модель, яка має великі амбіції на світовому ринку, все має бути виконано ідеально. Для



Випробування і тести

Всі рішення, що поєднані із установкою звукового імітатора, мають інноваційну природу. Підсилювач звуку з широким спектром дії та електронні елементи управління компактно розташовані у невеличкому блоку, який отримав назву «OneBox». Завдяки гумовим кріпленням інженери змогли мінімізувати паразитні звуки під час руху автомобіля, а компактна конструкція блоку забезпечує його невелику вагу. Тести вже довели доцільність цього рішення: звук рівномірно розповсюджується по всьому салону автомобіля й створює звичну й водночас футуристичну атмосферу.

Від самого початку історії автомобілебудування звук двигуна був невіддільною частиною індивідуальності автомобіля. Через свою електричну природу ENYAQ iV ставить перед спеціалістами акустичної лабораторії досить непросту задачу. Ми створюємо новий світ індивідуальності електрокарів вже сьогодні.

Павел Орендаш,
Науково-дослідний центр ŠKODA

ŠKODA ENYAQ iV було розроблено власний набір звуків, які можуть використовуватись як застережні сигнали для інших учасників руху. До того ж вони складають частину індивідуальності моделі — і над цим працювала ціла команда спеціалістів із Науково-дослідного центру ŠKODA.

У тандемі з композиторами

На думку керівника центру Павела Орендаша, складність та водночас унікальність задачі з «озвучки» ENYAQ iV полягає саме в його електричній силовій установці. Лабораторія дослідження акустичних явищ концерну Volkswagen вже працювала над звуковим оформленням гібридних моделей, отже мета інженерів була сміливою — створити такі звуки, які б відразу ж виділяла ENYAQ iV проміж гібридів.

Характерна «озвучка» для ŠKODA ENYAQ iV була розроблена разом з професійними композиторами, що працюють з іншими спеціалістами концерну. Так, на невеликих швидкостях ENYAQ iV звучить спокійно та низько, а із ростом швидкості

змінюється і звук. Спеціалісти ŠKODA навіть і не намагались імітувати механічні звуки від роботи класичного двигуна внутрішнього згорання. Все, що чують користувачі ENYAQ iV, має модерне і навіть футуристичне забарвлення.

Діджиталізація ŠKODA ENYAQ iV

За допомогою онлайн-платформи клієнт може обрати колір, диски та дизайн електричного SUV.





СУЧАСНЕ ВОДІЙСЬКЕ КРІСЛО: ЯК ВОНО ЗРОБЛЕНЕ?

Коли ми звертаємось до історії марки ŠKODA, стає очевидним, що такий, здавалось би, простий елемент конструкції автомобіля, як автомобільне сидіння, пережив значну еволюцію. У середині минулого століття на таких моделях, як, приміром, ŠKODA 120, сидіння відігравали естетичну та функціональну роль водночас. Звісно, що їхня конструкція була набагато примітивнішою. Зокрема, сидіння того часу не мали підголовників. Сьогодні автомобільні сидіння повинні відповідати набагато суворішим вимогам. Вони мають регулюватись у багатьох напрямках, мати вивірену структуру, інтегровані подушки безпеки, функцію обігріву або навіть масажу.

Сьогодні за розробку та випробування сидінь відповідає профільний відділ ŠKODA, яким керує Мирослав Храдїл.

«Власне, функціональність сидінь не змінилась із часів винаходу автомобіля, — розказує пан Храдїл. — Структура сидінь має три рівні: базовий каркас, наповнювач із технічної піни та зовнішнє покриття. Все це має бути комфортним, безпечним та витримувати випробування часом. На відміну від своїх історичних аналогів сучасні сидіння мають адаптуватись до різних фізичних даних водіїв і мати естетичний вигляд».

Чи знали ви, що зазвичай водійське сидіння ŠKODA OCTAVIA важить приблизно 22 кг та складається зі 100 різних частин? Конструктори зобов'язані працювати в рамках широкого спектра законодавчих вимог, балансує між комфортом, безпекою та практичністю робочого місця водія.

Комфорт та безпека

Користувачі зазвичай навіть не замислюються про складність завдань, які стоять перед їхніми розробниками. Безпека — першочергове з них. Проте рівень знань та технологій дозволяє чеським інженерам із легкістю гарантувати водіям і пасажирам необхідний рівень безпеки. Однак робота з дизайном досить не проста й вимагає багаторівневої взаємодії між усіма учасниками проєкту. Кожен із матеріалів, що використовуються для сидінь, — тканина, шкіра, алькантара, — вимагає індивідуального підходу. «Аби ідеально підігнати шкіряні сидіння, потрібно більше часу й навичок», — пояснює Мирослав Храдїл.

Для кожної моделі ŠKODA зазвичай розробляють кілька моделей сидінь. Проте для тестів та випробувань інженери обирають базову модель. Це не тільки знижує загальну вартість проєкту, але й забезпечує рівень якості для більшості тих клієнтів, які обирають базові комплектації.

Бути впевненим

Тестами сидінь займаються навіть самі співробітники ŠKODA, так спеціалісти можуть на власні очі побачити переваги та недоліки своєї продукції. Практичність та тривалість використання також випробовуються.

Всі ці зусилля приносять водіям інноваційний рівень комфорту, а також висловлюють повагу до світових трендів свідомого виробництва та споживання — на чеських авто часто використовуються чохла з вторинної сировини та матеріалів, що є дотриманням норм веганства та було неможливим ще кілька десятиліть тому.

Водійське крісло під мікроскопом



Одвічні цінності

Вас може це здивувати, але навіть у середині минулого сторіччя спеціалісти ŠKODA вже працювали над тим, аби сидіння автомобіля відповідали нормам безпеки. Звісно, їхня конструкція була значно простішою, проте в салоні ŠKODA MBX 1969 року водій почувався комфортно.



Вдало розмістився!

Для нового електричного кросовера ŠKODA ENYAQ iV передбачене також і механічне налаштування водійського крісла. Процес організації робочого місця водія завжди починається з регулювання висоти сидіння, а вже після — нахилу спинки та висоти й кута керма.



Сила спорту

Традиційно найвищим рівнем технологічного виконання стають спортивні моделі. Так, для ŠKODA OCTAVIA COMBI RS iV уже протягом багатьох поколінь розробляються анатомічні спортивні сидіння, що допомагають відчувати її характер у драйві шосекунди.

СЕКРЕТИ & ІДЕЇ: найважливіша роль склоочисників

Без склоочисників дорога в зимовий період під снігом або під дощем стала б просто неможливою. Але чи вмієте ви дбати про ваших помічників?

Склоочисники та спеціальні спреї відіграють важливу роль у безпечному водінні — це чи не найважливіший елемент щоденного буття водія. Тому незайвим буде звернути особливу увагу на технічний стан склоочисників.

Ми розкажемо, як подовжити термін життя цього важливого елемента автомобіля, а поки що один цікавий факт — аби покращити роботу склоочисників та очистку скла, вони починають рухатись по склу тільки через секунду після того, як форсунки нанесуть спеціальну рідину.

Чи знали ви, що...

...в чеському законодавстві прописано: за умови, що головні фари автомобіля увімкнені, функція їхнього омивання повинна автоматично активуватись водночас із першим натисканням на омивач лобового скла?

...у фарі головного світла немає загального очищення і в ній омивається лише секція ходових вогнів?

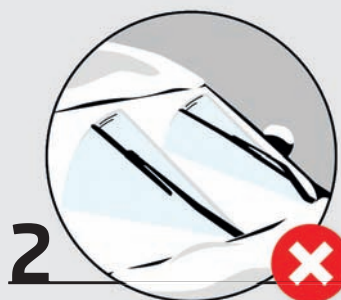
...електроніка алгоритмів омивачів запрограмована таким чином, що омивач фар спрацьовує автоматично на кожне десяте використання омивача лобового скла?





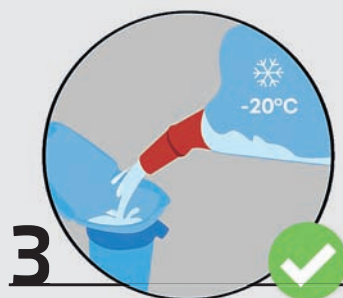
**Щітки
призначені
не для
підмітання**

Головною задачею склоочисників є прибирати зі скла рідину. Звісно, щітки можуть прибирати зі скла і більш жорсткі частки, але такі експерименти псують щітки. Чим частіше ми використовуємо склоочисники для прибирання комах, листя, хвойних голок та інших твердих часток, тим вище ризик мікроскопічних пошкоджень, що знижують термін служби склоочисників.



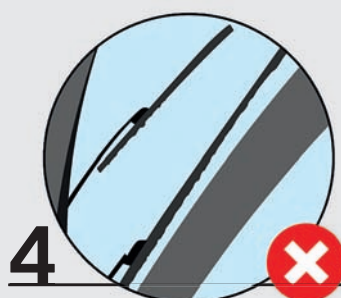
**Щітки
не знімають
шар криги**

Чи має значення той факт, що взимку склоочисники можуть приставати до скла? Власне це не несе загрози для матеріалу щіток, але у жодному разі не намагайтесь активувати склоочисники, що вже примерзли. Спеціалісти технічного відділу ŠKODA рекомендують просте рішення — якщо доводиться лишати автомобіль на вулиці, підкладіть щось під щітки, аби забезпечити їх від прилипання до скла.



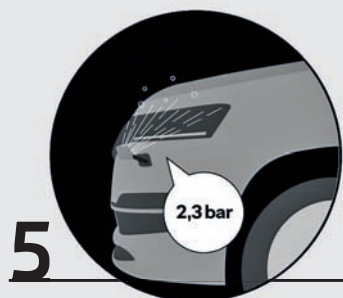
**Не доводіть
форсунки
омивача до
замерзання**

Взимку дуже легко втратити в халепу, коли йдеться про форсунки омивача лобового скла. Якщо ви з будь-яких причин забули змінити рідину омивача на зимову, пам'ятайте про один важливий етап — спершу треба випорожнити резервуар омивача із літньою рідиною. Автомобілі ŠKODA обладнані одним із рішень «Simply Clever» для полегшення цієї заміни: резервуар має спеціальне розширення. Навіть якщо частина рідини потрапить за межі резервуара, переживати не варто, вона не нашкодить обладнанню автомобіля. Зазвичай автомобілі ŠKODA мають трилітровий бак омивача, а для моделей з омивачами фар його об'єм збільшено до 5 л.



**Коли вже
час змінювати
склоочисники?**

Поширене питання — як часто треба змінювати щітки склоочисників? Щітки дуже витривалі, під час випробувань їх тестують багато разів. Але в реальних умовах очисники не використовуються так довго — візуальний контроль підкаже водію, коли настав час змінювати щітки: коли на склі залишаються смуги, частки бруду та інше. Не варто економити на очисниках — попри те, що дешевші варіанти мають привабливу ціну, вони не адаптовані до специфічних аспектів конструкції автомобілів ŠKODA, а кріплення можуть не сходитися, що виглядає неестетично як ззовні, так і зсередини.



**Омивання
фар регла-
ментоване**

Головна цифра — 2,3 бара. Саме таким є рівень тиску в системі омивачів фар головного світла. Омивач фар виконує дуже важливу функцію — чітко бачити дорогу та всі умови дуже важливо, але не менш важливо позначити себе в темряві. Більшість водіїв не розуміють, що брудні фари можуть бути небезпечними в складних дорожніх умовах. Наприклад, ксенонові фари продукують дуже потужний світловий потік, але, коли фари брудні, він не може бути спрямований в належному напрямку і це засліплює зустрічних водіїв. Тому для ксенону та LED-фар омивачі входять до списку обов'язкового обладнання.

Підніміть їх



Вимкніть двигун і почекайте 10 секунд.

Натисніть на важіль протягом секунди.

Щітки перейдуть у сервісне положення.

Яким чином перевести склоочисники ŠKODA в сервісне положення? Вимкніть двигун та почекайте десять секунд, натисніть на важіль активації склоочисників протягом секунди. Це переведе склоочисники майже у вертикальне положення. Цей простий спосіб дуже дієвий в зимовий період, коли є ризик, що температура різко знизиться.



КАМЕРА ДЛЯ НАГРІВУ ЕЛЕКТРОКАРІВ: СУВОРЕ ВИПРОБУВАННЯ

Денна спека в пустелі або морозна альпійська ніч. Це не якийсь гіперактивний графік туристів: це один тестовий цикл у сонячній камері. Так інженери перевіряють, наскільки еластичні та стійкі до перепадів температури електромобілі ŠKODA.

Спеціальна сонячна камера протягом 25 днів імітує, що відбувається, коли електричний автомобіль проводить чотири роки в умовах центральноєвропейського клімату. Тест виявляє, як

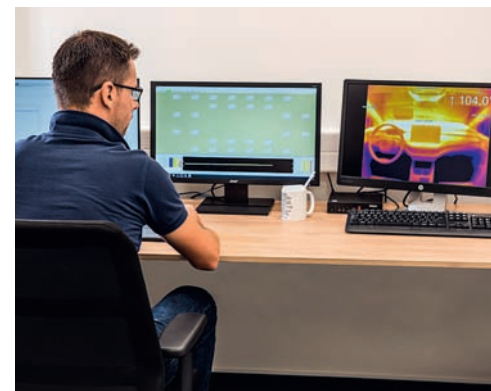
поводяться деталі та матеріали автомобіля протягом цього часу та чи є погіршення стану, включаючи зміну зовнішнього вигляду.

«У групі Volkswagen лише Audi та ŠKODA мають побідне обладнання.

Сонячна камера Audi знаходиться в Китаї, а наша трохи сучасніша й має більше систем безпеки», — хвалиться своїм новим робочим місцем Петр Сobotка, керівник відділу матеріальних технологій та спеціальних вимірювань.



Камера знаходиться поруч із диспетчерською зі спеціальною вентиляційною системою та «мозком» управління енергією.



Теплові камери перевіряють різницю температур у салоні автомобіля під час тесту.

Як проходить тест



Перші 15 днів тестування імітують жаркий сухий клімат пустелі Аризони. Кожні 24 години проводяться два денні цикли, коли автомобіль піддається інтенсивному сонячному світлу до 1000 Вт/м², температурі 42 °С, вологості нижче 30 %, і два нічні цикли з температурою 10 °С. Наприкінці кожного дня існує годинний період обслуговування за температури 23 °С, коли технічні працівники можуть увійти в камеру, щоб перевірити стан транспортного засобу. Останні 10 днів тестування імітують вологий клімат у стилі Флориди. Під час денного циклу температура піднімається до 42 °С, але цього разу відносна вологість вища 60 %. З цієї температури камера охолоджується до умов альпійської ночі — до мінус 10 °С.

Умови пустелі

Камера, на будівництво якої пішло трохи більше року, є ретельно ізольованою кімнатою, обладнаною набором із 28 випромінювачів світла потужністю 2,5 або 4 кВт. Тривалість життя випромінювачів — близько трьох випробувань, тоді всі вони повинні бути замінені на нові.

По сусідству знаходиться машинна кімната зі спеціальним кондиціонером та апаратом для управління електроживленням. Камера дозволяє моделювати різні температури, вологість та сонячне світло. «Ми можемо імітувати пустельний клімат, наприклад, або морозну ніч у горах», — говорить Далібор Копач, координатор випробувань.

Безпека

З огляду на екстремальні умови, що склалися під час випробувань (деякі частини автомобіля можуть нагріватися до температури 110 °С), не слід ставитися до безпеки легкомудро. У кімнаті повно сенсорів, які контролюють температуру. Датчики за межами камери відстежують машини, які техніки готують до тестування або ті, що вже пройшли тест. Сама камера обладнана системою безпеки, яка зупиняє тест, якщо є якийсь натяк на проблему.



АВТОМОБІЛЬ, ЩО НАДИХАЄ: ŠKODA POPULAR MONTE CARLO

Який вигляд мав би легендарний ŠKODA POPULAR MONTE CARLO, якби його створив сучасний дизайнер? Спробуємо увійти у світ фантазій дизайнерів і з'ясувати, що їх надихає.

Людмил Славов перетворив цей культовий автомобіль на футуристичний родстер. «POPULAR MONTE CARLO — одна з найкрасивіших машин, коли-небудь зроблених, і я також знайшов її історію захоплююю», — говорить Людмил, пояснюючи причини вибору саме цієї ікони з історії ŠKODA. І не дивно: версію купе багато хто вважає найгарнішим автомобілем чеського бренду.

За збігом обставин музей ŠKODA якраз готується реставрувати вер-

сію родстера. Оглядаючи машину, Людмил одразу пояснює, що вирішив вибрати родстер, оскільки ця версія полегшує демонстрацію дизайну інтер'єру автомобіля.

«Оригінальний інтер'єр родстера елегантний і практичний — я бачу спадкоємність, яка триває донині. Функціональність, практичність, елегантність і чистота залишаються сьогодні нашими основними принципами», — говорить дизайнер. У середині приладової панелі POPULAR був спідометр, і Людмил зберіг цю деталь,

ŠKODA POPULAR MONTE CARLO

Багато людей вважають POPULAR MONTE CARLO найкрасивішим чеським автомобілем. Він був створений у 1936 році як робочий варіант для ралі Монте-Карло. Загалом на заводі в Млада-Болеславі було виготовлено сімдесят купе та родстерів.

оновив її як своєрідну голограму. По обидва боки були відсіки для зберігання, але дизайнер замінив їх на сучасні дисплеї.

Спортивний характер

Більш спортивний характер родстера також вплинув на його вибір. Це підкреслюється місцем для зберігання за сидіннями концептуального автомобіля, які містять два гоночні шоломи під скляною кришкою. «Я замислювався про те, щоб поставити два дитячих сидіння та зробити

машину більш практичною у стилі тогочасних серійних кабріолетів, але врешті-решт вирішив отримати більш спортивний вигляд», — каже Людмил.

Звісно, витвір Людмила поки що лише малюнок, якому дуже і дуже далеко навіть до концепт-кара, не кажучи вже про серійне авто. Але, як бачимо, манера надихатись багатомілітній історією бренду ŠKODA є справжньою рушійною силою, за допомогою якої й з'являються нові та авто зі славетною історією.



«**Футуристичний родстер поєднує у собі сучасні технології та багате історичне минуле — спорідненість з легендарним ŠKODA POPULAR MONTE CARLO відчувається навіть через величезну вікову відстань.**

ŠKODA POPULAR MONTE CARLO надихає молодих дизайнерів на створення нових шедеврів





ŠKODA FABIA ПІДКОРЮЄ СЕРЦЯ

Восени 1999 року однією з головних прем'єр автошоу ІАА-99 у Франкфурті стала новинка компанії Škoda — компактна модель Fabia.



Тісна співпраця з Volkswagen дозволила не тільки отримати нові технології, але й чудові ринки збуту. У 1999 році в загальному обсязі експортованої з Чехії продукції на частку ŠKODA вже припадало близько 10 %.

<

для задніх пасажирів. Залежно від положення спинки заднього дивана обсяг багажного відділення варіювався від 248 до 1016 літрів.

Спочатку для новинки запропонували три економічні бензинові та дизельні мотори. Шанувальникам «важкого» палива був адресований 64-сильний 1,9-літровий дизель SDI. А любителі бензинових двигунів могли вибирати між 68-сильним 1,4-літровим MPI або 16-клапанним 101-сильним мотором аналогічного обсягу. За розробку силових агрегатів

Автомобіль привернув увагу розпеченої німецької публіки, а стенд марки Škoda став одним із найбільш відвідуваних на виставці. Модель Fabia відкрила нову сторінку в історії компанії та стала хорошим доповненням до раніше поданої більшої моделі Octavia.

Привабливий дизайн новинки полонив серця багатьох автомобілістів. Важливою перевагою моделі Fabia стало дуже гарне співвідношення ціна/якість. Крім того, автомобіль підтвердив свою високу активну та пасивну безпеку в краш-тестах, отримавши відмінні оцінки фахівців Euro NCAP.

Попри свої компактні розміри (3960/1646/1451 мм) та невелику колісну базу (2461 мм) Fabia мала досить просторий салон, у тому числі

На базі універсала компанія випускала комерційну модифікацію Praktik з «глухими» задніми бічними стеклами.

>

ŠKODA завжди славилась вмінням знайти баланс між надійністю, довговічністю та доступністю





Однією з відмінних рис усіх автомобілів марки ŠKODA є дуже практичний продуманий та зносостійкий інтер'єр. Навіть через кілька десятиліть він має дуже достойний вигляд.

для Fabia відповідав Ханс-Йоахім Ротенпілер, а зовнішній вигляд новинки створював талановитий бельгійський дизайнер Дерк ван Брекелен, автор показаної раніше моделі Octavia. Цікаво, що в момент дебюту Fabia на публіці ван Брекелен уже пів року очолював дизайнерський департамент британської компанії Bentley.

Робота над новинкою стартувала в 1993 році. Спочатку планувалося, що автомобіль змінить у гамі популярну, але вже морально застарілу модель Felicia. Однак потім було ухвалено рішення скористатися наявною в концерні глобальною платформою A0, яка використовувалася

на VW Polo III та Seat Ibiza другого покоління. Продажі Fabia стартували 4 грудня 1999 року.

Через рік після презентації хетчбека на автошоу в Парижі компанія Škoda презентувала другого представника сім'ї Fabia — місткий універсал Fabia Combi. При складених задніх сидіннях обсяг багажника досягав 1225 літрів, вантажність новинки становила 515 кг. А в лютому 2001 року на Женевському автосалоні відбувся дебют версії з кузовом седан. Крім того, на базі універсала компанія випускала комерційну модифікацію Praktik з «глухими» задніми бічними стеклами.

Перемоги та досягнення

З моменту підписання знакової угоди про співпрацю з концерном Volkswagen компанія Škoda зробила серйозний крок уперед у своєму розвитку й домоглася великих успіхів. Так, за результатами досліджень консалтингової компанії PriceWaterhouseCoopers, фірмовий вебсайт Škoda ввійшов до списку кращих у Європі. А згідно з опитуванням, зробленим агентством GfK, бренд Škoda є найвідомішою торговою маркою, яка асоціюється з Чеською Республікою, — його назвали більш як 38 % респондентів. Крім того, за результатами спільного

опитування, проведеного 2000 року TopGear і J.D. Power серед 24 тисяч британських автолюбителів, Škoda була названа серед трьох брендів у категорії максимальної задоволеності клієнтів поряд з Jaguar та Subaru. Популярний британський журнал AutoExpress 5 років поспіль нагороджував модель Felicia за краще співвідношення ціна/якість, а їхні колеги з журналу Autocar назвали компанію Škoda кращим автовиробником 2000 року.

Не менш серйозних успіхів компанія досягла в області фінансів. За підсумками 2000 року вона зайняла провідну позицію рейтингу



топ 100 чеських компаній, заробивши понад 110,4 млн крон, причому з них 89,5 млн було отримано від експорту продукції в різні країни світу. Для порівняння, другий рядок рейтингу зайняла енергетична компанія CEZ (53,959 млн), а третю — комунікаційна Czech Telecom (51,902 млн).

Автомобілі Škoda використовувалися на державній службі. Зокрема, компанія виграла тендер на постачання для урядових організацій різного рівня та дипломатичних представництв партії близько 200 Škoda Octavia. Це була спеціальна версія з подовженою колісною базою. Перші 9 машин із цієї партії були



Історія ŠKODA FABIA нерозривно пов'язана зі старшою моделлю OCTAVIA. Використовуючи набутий досвід та відпрацьовану систему продажів, FABIA зайняла провідні позиції в рейтингу продажів багатьох країнах.



У 2000 році ŠKODA почала експансію на ринки країн, що розвиваються. Одним із значущих кроків стало будівництво нового заводу в Індії. Згодом це дало дуже вагомий результат.

відправлені замовнику 20 грудня 1999 року.

У 2000 році чеський виробник анонсував вихід на індійський ринок. Важливим кроком у цьому напрямі стала закладка першого каменя в новий завод Škoda Auto India в місті Аурангабаді в штаті Махараштра. У травні стартував продаж моделі Octavia з дизельним мотором, а до кінця року асортимент поповнили версії з бензиновим мотором. За 7 місяців року близько 3 тисяч жителів Індії стали щасливими власниками автомобілів із Млада-Болеслава. Компанія стрімко розширювала ринки збуту, і в тому ж році автомобілі Škoda почали поставлятися в Таїланд, Сінгапур, Туреччину та Китай. Зокрема, у Піднебесній за перший рік роботи вдалося реалізувати понад 20 тисяч примірників Fabia та Octavia.

У квітні 2000 року почалося будівництво в Млада-Болеславі нового заводського цеху. Він мав площу 74 500 м² і був призначений для виробництва нових трициліндрових двигунів та коробок передач MQ 200 для концерну Volkswagen. Це був найсучасніший завод у галузі, а першу коробку передач зібрали на підприємстві 8 серпня 2001 року.

На заводі у Врхлабі під час літніх канікул було встановлено новий автоматизований конвеєр. Щоденне виробництво Octavia та Octavia Combi збільшилося з 200 до 400 машин. Адже всього лише 10 років тому в 1991-му денне виробництво становило лише 68 автомобілів.

На підприємстві у Квасинах 27 червня почалося будівництво нового складального цеху площею 10 507 м², що дозволило збільшити



У FABIA були родичі по концерну, побудовані на одній платформі. Вони також мали комерційні версії. Така уніфікація була вигідною, адже універсальність та доступність сервісу й запчастин дуже важливі, коли автомобіль є частиною бізнесу.



Свою появою ŠKODA OCTAVIA протоптала стежку для молодшої моделі. Саме тому їхні історії тісно пов'язані між собою.

обсяги виробництва, а вже в жовтні на заводі почався монтаж технологічного обладнання. 31 липня з конвеєра зійшов останній екземпляр комерційного фургона Felicia Vanplus. З 1996 року підприємство виготовило 5146 автомобілів цієї моделі. У жовтні на заводі припинили виробництво VW Caddy pick-up. Варто відзначити, що збірка цих пікапів у 1996 році стала першим результатом кооперації компаній Škoda та Volkswagen. Зібрані у Квасинах пікапи реалізувалися через дилерську мережу VW

у Німеччині, Великій Британії, Греції та Швеції.

Останній рік 20-го століття компанія закінчила з рекордними показниками. На підприємствах Škoda Auto працювали майже 26 тисяч осіб. Вони зібрали 450 911 автомобілів, з яких 435 403 (+ 13 %) вирушили до своїх власників у 67 країнах світу. 229 109 (+ 19,2 %) машин були реалі-



<

FABIA мала три варіанти кузова: стильний хетчбек, практичний універсал та досить оригінальний седан.

пуском спортивної версії Octavia RS, яка стала найшвидшою серійною моделлю в історії компанії. Автомобіль отримав у своє розпорядження 1,8-літровий мотор потужністю 180 к.с. На розгін від 0 до 100 км/год новинці потрібно 7,9 секунди, а максимальна швидкість досягала 235 км/год. У січні на заводі у Врхлабі зібрали першу партію з 50 RS.

Крім того, у 2001 році компанія відзначила ще один ювілей — 100 років спортивної активності, а з нагоди цієї знаменної дати була виготовлена лімітована серія зі 100 примірників Škoda Octavia RS WRC Edition. У лютому був представлений седан Fabia, а сімейство Octavia поповнила повнопривідна версія з кузовом ліфтбек, яка склала компанію універсалу, що випускався з 1999 року.

У березні 2001 року з конвеєра заводу у Квасинах зійшов останній екземпляр пікапа Škoda, який випускався на базі моделей Favorit (1991–1995) та Felicia (1995–2001). Всього за 10 років було виготовлено 210 430 пікапів Škoda. Замість них на конвеєр встав новий седан Fabia. Крім того, було припинено виробництво моделі Felicia. Останній з 1 458 647 примірників був виготовлений 12 червня 2001 року.

Всупереч відмові від декількох моделей у компанії активно готувалися розширити наявне продуктове портфоліо новинками. Прообразом однієї з них став стильний та елегантний концептуальний седан Montreux, що викликав жвавий інтерес відвідувачів Женевського автошоу — 2001. Він став прообразом флагманської моделі компанії, яка побачила світ під відродженим ім'ям Superb. Але це вже зовсім інша історія...



^
ŠKODA OCTAVIA RS мала під капотом 1,8-літровий мотор потужністю 180 к.с. і прискорювалась до першої сотні за 7,9 секунди.

зовані дилерами в Західній Європі. Найбільшою популярністю автомобілі Škoda користувалися в Німеччині, де вдалося реалізувати 65 219 примірників, а продукція бренду вийшла в десятку найбільш продаваних. Хороший попит мали автомобілі Škoda у Великій Британії (30 509 шт.) та Італії (23 005 шт.). На батьківщині компанія реалізувала 80 882 (+ 6,5 %) машини,

збільшивши свою частку ринку з 49,6 до 52,7 %. У загальному обсязі експортованої з Чехії продукції на частку компанії припадало близько 10 %, а прибуток досяг 3,336 млн крон.

10 років із Volkswagen

У 2001 році компанія відсвяткувала перше 10-річчя співпраці з концерном Volkswagen. За ці роки загальний обсяг інвестицій склав 70 млн крон, а щорічний оборот виріс у 9 разів. Ювілейний рік ознаменувався ви-

КОЛИ ЗАКІНЧУЄТЬСЯ СЕЗОН.

Як минає зима для ŠKODA Motorsport



Традиційно ралійний сезон закінчується разом з останнім етапом WRC у листопаді або в грудні. Тогорічний чемпіонат завершився у жовтні — раніше, ніж зазвичай. Проте для спеціалістів ŠKODA Motorsport такий передчасний фінал перетворився на початок нових цікавих пригод. Яких саме? Зазирнімо за лаштунки ралійної зими.

« Попри популярну думку, що ралійні команди постійно прагнуть змінювати склад своїх екіпажів, ŠKODA Motorsport, навпаки, дослухається до потреб своїх пілотів. Сьогодні ŠKODA Motorsport бажає розвивати тривалі контракти з гонщиками.

ПАВЕЛ ХОРТЕК,
МЕНЕДЖЕР ŠKODA Motorsport



Інженери, логісти, техніки та тренери команди зосереджуються на тактичних та стратегічних задачах: вдосконалюють, оптимізують та планують майбутні гонки.

Міжсезоння зазвичай триває всього два-три місяці. Це досить короткий період, особливо якщо взяти до уваги ще й зимові різдвяні канікули. ŠKODA Motorsport починає підготовку до прийдешнього сезону, навіть коли ще триває актуальний. Однією зі складних та водночас важливих задач керівництва є аналіз майбутнього складу екіпажів команди, які захищатимуть її кольори в наступному році.

В команді ŠKODA Motorsport немає особливих правил про обов'язкову щорічну зміну пілотів. Проте у чеському колективі працюють дуже молоді пілоти, амбітні та талановиті, які прагнуть розвиватись і одного дня опинитись на вищих позиціях WRC.

Якщо відбувається зміна пілотів, у команди є кілька місяців, аби якомога краще познайомитись з автомобілем та командою технічних спеціалістів. Тести на різних типах покриття складають основну частину роботи.

Час тренуватись!

Водночас бойові автомобілі не вимагають суттєвих втручань: ŠKODA FABIA R5 відома своєю надійністю та ефективністю. Автомобілі проходять детальну технічну інспекцію після кожної гонки, тому між сезонами техніків чекає тільки рутинна робота. Технічні вантажівки команди також перебувають у прекрасній формі.

На ŠKODA Motorsport працюють 35 членів команди, що їздять на гонки, і майже 100 спеціалістів працюють у штаб-квартирі над клієнтською програмою. Понад 320 спортивних FABIA R5 вже розійшлися у приватні команди 20 країн світу.

« У команді ŠKODA Motorsport між змагальними сезонами завжди багато роботи в рамках клієнтської програми підготовки автомобілів приватних водіїв до наступного сезону.





ІНДУСТРІЯ 4.0: ВИРОБНИЦТВО В СТИЛІ SIMPLY CLEVER

Simply Clever — це не тільки рішення, які можна зустріти в самих автомобілях. Це філософія, яка застосовується й до їхнього виробництва. Нові технології, що називаються промисловістю 4.0, є останньою тенденцією.

Парасолька всередині дверей, скребок для льоду або резервуар для рідини омивача з інтегрованою лійкою — ось деякі з відомих функцій Simply Clever в автомобілях ŠKODA. Але Simply Clever не обмежується готовою продукцією. Заводи, що виробляють автомобілі ŠKODA, використовують широкий спектр розумних рішень, деякі з них несподівано прості. Ці розумні рішення підпадають під концепцію Industry 4.0.

Термін «індустрія 4.0» пов'язаний із широкомасштабною автоматизацією та роботизацією виробництва, але також охоплює використання всіх видів даних, які роблять виробництво простішим, швидшим та ефективнішим. Ось кілька прикладів просто розумних рішень, які використовує ŠKODA.

Що це за шум?

«Кожна машина видає характерні звуки, які можна вивчити за допомогою

штучного інтелекту. Коли моніторинг виявляє несподіваний новий звук, він повідомляє користувачеві, що щось сталося», — говорить Мілан Дедек, експерт із використання ШІ в інтелектуальному обслуговуванні. Це дає змогу виявити можливі несправності на ранніх стадіях.

Розумне паркування

Офіс FabLab у центрі Млада-Болеслава є одним з інкубаторів ідей індустрії 4.0.



«Кожна машина видає характерні звуки, які можна проаналізувати за допомогою штучного інтелекту. Тож, коли моніторинг вловлює несподіваний новий звук, він інформує користувача».

Мілан Дедек, FabLab



«Ми використовуємо теплові камери для контролю температури підшипників транспортера, які можуть заклинити».

Андрій Рузичка, FabLab



Подвійний контроль

Ще одна розумна ідея на основі штучного інтелекту, розроблена в FabLab, — це моніторинг стану підшипників на трельовальних конвеєрах. Тут використовуються теплові камери для контролю температури підшипників транспортера, які можуть заклинити. Система також спирається на дані від електродвигунів, що рухають конвеєр. Простіше кажучи, коли підшипник починає стиратися, електродвигун також працює з більшим навантаженням, тому про проблему з підшипником відомо з двох джерел.

QR-код для кожного

Іноді розумні рішення роблять не що інше, як дозволяють надійно ідентифікувати деталь. У ливарному цеху, де виготовляються блоки двигунів, кожен із них позначається кодом матриці даних, еквівалентом знайомого QR-коду. Відмітка вибивається за допомогою спеціальної голки (як татування). Перевага коду матриці даних полягає в тому, що він стійкий до нагрівання, хімічних речовин та стирання. Будь-які рухи товару повністю простежуються — це значно спрощує виробництво.

Цифровий близнюк

Завдяки цифровій технології близнюків можна отримати детальне віртуальне зображення виробничої лінії, моделювати її процеси, розширювати та оптимізувати. Виробничу лінію може бути повністю налаштована у віртуальному середовищі. Ця технологія вже використовується й дозволяє заощаджувати чимало коштів.

Роботи

Автоматизовані візки доставляють матеріал на виробничі лінії, не вимагаючи оператора, на кількох заводах ŠKODA. Але вони не натрапляють на людей. Візки мають спеціальний сканер, який допомагає їм орієнтуватися в просторі. Вони вивчають маршрут під час одного контрольованого пробігу й після цього можуть автоматично уникати несподіваних перешкод. Автономні мобільні роботи OMRON уже кілька років використовуються на заводі у Врхлабі. Вони вивчають маршрут під час одного контрольованого пробігу й потім можуть автоматично уникати несподіваних перешкод.



Сучасні рішення застосовуються в центрі SKD, де компоненти, що використовуються для виготовлення автомобілів ŠKODA за кордоном, завантажуються в контейнери. Додаток OPTIKON розраховує спосіб завантаження різних піддонів, щоб максимально використовувати місткість кожного контейнера.

Тут вони тестують власну систему камер, яка визначає вільні місця для паркування. «Це свого роду основа для вивчення роботи із ШІ на доступному обладнанні. Ми хочемо використати наш досвід, щоб оптимізувати роботу вантажних автомобілів, які прибувають на завод», — говорить Андрій Рузичка з FabLab.





ЗІНШО Б

ГО ОКУ

Часом дорога буває цікавішою, ніж мета подорожі. Але в нашому випадку паритет: Ужоцький перевал вражає не менше, ніж сам Унгвар-Ужгород

Спочатку він нас навіть налякав. Місця безлюдні, кругом ліс, а на дорозі голосує монах: все як годиться — весь у чорному, борода, торбинка... Але ризикнули підвезти, виявився людиною товариською і навіть веселою, а на перекладних добирався до свого монастиря високо в горах. Поцікавився і метою нашої подорожі.

— А ми журналісти, їдемо в Ужгород.

— Ось сюди, цією дорогою, і прямо на Ужгород?!

— Ну, так.

— Хай Господь милує!..

Протилежність

Всього в Карпатах 26 перевалів. З них основних п'ять, а найбільш наїжджені — Воловецький та Яблуницький. Але, як завжди, «найбільш відвідувані» — це ще не означає «найкрасивіші».

Сусідній Воловецький перевал (частина траси E471) славиться хорошим асфальтом, високими скелями та жвавим рухом. На Ужоцькому перевалі немає ні першого, ні другого, ні третього. Особливо, звичайно, відлякує туристів відсутність асфальту. Дорога стає гіршою відразу за Львовом, до Старого Самбора перетворюється на легкий спогад, а до Турки — на знуцання. Це наша перша подорож, коли ми серйозно рекомендуємо: якщо у вас немає чогось настільки ж невибагливого і суворого, як сучасний кросовер, не варто повторювати наші подвиги. Це дорога для сильних духом і підвіскою.

Але на найнаполегливіших чекає винагорода: цей перевал надзвичайно мальовничий. Карпати тут не такі круті, але з верхніх точок відкриваються безкраї панорами долини Равки й Полонинських Карпат, і очі холодить синя імла, в якій ховаються далекі хребти.



Висота Ужоцького перевалу — 889 м. Туристичні путівники стверджують, що це найкрасивіша гірська магістраль України. Нас бентежить тільки слово «магістраль»...



Дерев'яна церква в селі Ужок — зразок дерев'яного зодчества бойківської культури.

на кордоні Львівської та Закарпатської областей (не забудьте паспорт!). І відразу після шлагбаума на вас чекає сюрприз: цілком пристойний асфальт до самого Ужгорода.

Країна лемків

Але не розганяйтеся — цікавинки тільки починаються. Відразу за перевалом, на березі річки Уж стоїть село Ужок, знамените своєю церквою Святого Михайла, побудованою в 1745 році. Церква прекрасно збереглася і виглядає як мінімум ровесницю розташованої поруч дзвіниці 1927 року. Ви її не пропустите — церква стоїть прямо над дорогою, праворуч, хоча це не її рідне місце. Раніше вона розташовувалася вище в горах, але селянам похилого віку було важко підійматися так високо на службу. Ось і спустили церкву нижче.

А в XVII–XIX століттях в Ужоку розташовувався популярний санаторій з мінеральними джерелами, але в 1915 році під час війни він був зруй-

нований. Від санаторію залишилася тільки одна статуя Геракла, що бореться зі змієм. Кажуть, вона була замовлена якимсь американцем родом з Ужока, а відлита в селі Тур'ї Ремети. Але зі скульптурою ми познайомимося пізніше: залізний Іван, як її називали в селі, тепер стоїть у дворі Ужгородського замку.

Відразу за Ужоком, в селі Кострична, знаходиться ще давніша і не менш витончена церква, що датується 1645 роком. Історичний музей Ужгорода хвалиться її макетом як зразком дерев'яної архітектури краю, а тут, будь ласка, у всій красі. Всі церкви, до речі, і розташована трохи далі в селі Сіль (1703 рік) включно, ще діють. А саме село Сіль знамените ще й тим, що тут у 1866 році впав найбільший європейський метеорит. У краєзнавчому музеї села є його залишки — ті, що не вивезли до Відня і Москви.

У Перечині (1399 рік) радимо зупинитися в самому центрі — тут, у сквері, встановлено пам'ятник листоноші Федору Фекеті. Може, сама статуя і не є такою виразною з художньої точки зору, але

А найголовніше — коли жаж перед черговим лежачим попереду кілометром ям і провалів почне переважати над захопленням від нереальних краєвидів, ви опинитеся на КПП



після того, як ви проїхали Карпати на кросвері, подумайте, як місцевим листоношам доводилося (до речі, доводиться й досі) носити пошту гірськими селами, долаючи десятки кілометрів на день.

Сам Федір жив у селі Тур'ї Ремети — і це теж об'єкт, гідний уваги. Це, мабуть, єдине на Закарпатті село, де їдять жаб. І це не жарт: в селі осіло багато французів — учасників битви під Ватерлоо, вони-то і привнесли у звичай закарпатського села свої дивацтва. Правда чи ні — стверджувати не беремося, але в місцевих кафе дійсно можна покуштувати несподівані страви.

Вище даху

І нарешті, остання зупинка перед Ужгородом — село Невицьке

(12 км від столиці Закарпаття). Тут є дороговказ (у нашому випадку — наліво) до Невицького замку (XIII століття), а точніше, до його руїн. Старовинний замок, як і належить такій споруді, має відповідні легенди — тут і зла господиня, що змушувала додавати в розчин при зведенні стін не тільки яйця, але і грудне молоко і людську кров, і привиди, і золоті скарби... Замок стоїть на горі заввишки 260 м, і вид звідти відкривається чудовий. Сама фортеця попри аварійний стан теж все ще дуже велична і дивовижна.

Тут ми ще раз переконалися в неординарних здібностях кросверів — від замку вгору, вище в гори, в'ється мощена бруківкою дорога. Сліди машин на ній є — тільки великих лісовозів. Але, раз проїжджають КрАЗи, невже наша не пройде? І вийшло —

зверху є ще більш переконливі оглядові майданчики, а ліс тут густий і невинно чистий. Відмінне місце для пікніка! Втім, тому, хто вважає за краще трапезу в більш цивілізованих умовах, пора далі — в Ужгород.

Не за антуражем

Описувати визначні пам'ятки найменшого в Україні обласного центру не будемо — вони загальновідомі: кам'яний пішохідний міст, старий центр, вулиця Корзо, Горянська ротонда, потужний Ужгородський замок з розташованим у ньому Закарпатським краєзнавчим музеєм. Але багато туристів, задовольнившись замком, пропускають розташований тут же Музей народної архітектури. Не робіть цього — зібрані тут будинки дійсно унікальні.

Ужгород не назвеш раєм гурманів. Попри бурхливе змішання народностей і мов якихось національних закладів тут небагато. Важко пояснити любов ужгородців до піци («італійських» закладів тут дуже багато), плюс є кілька непоганих пафосних ресторанів на кшталт «Ужгородський замок», «Олд Континент», сюди ж віднесемо спочатку, здавалося б, сімейну «Господу». Тут смачно, але, в принципі, те ж, що і в будь-якому аналогічному ресторані Києва (і, до речі, майже за тими ж цінами). Найвідоміший ресторан, а точніше, корчма в найширшому розумінні цього слова, заклад «Деца у нотаря», знаходиться на околиці міста. Дуже колоритний інтер'єр, кілька різних зон, багато жартів і самоіронії. Плюс втомлені офіціанти

з порожніми очима й оглушливі хіти естради наживо. Якщо ви віддаєте перевагу не розвагам, а смаку, рекомендуємо «Під замком» — найперше в Україні кафе-музей. Воно відкрилося ще в 1988 році, до знаменитих кафе Львова та Одеси. І схоже, відтоді ніщо не змінювалося: у кафе немає ні сайту, ні власних сторінок в мережах, меню написано від руки, а готують тут все так само смачно і зовсім домашньому. А після вечері варто заглянути за десертом в кафе «PassiЖу» або в кондитерську Штефаньо — її власники свого часу посіли третє місце в конкурсі кондитерів у Парижі, а це не жарти. Втім, просто кави можна випити будь-де — недарма ж тут кажуть, що Львів — місто кав'ярень, а Ужгород — місто кави. Тут не стільки женуться за антуражем, скільки нама-

гаються приготувати правильний напій.

Справилась

Загалом подорож до найменшого обласного центру нашої величезної країни видалась непростим випробуванням. Попри те, що останнім часом в Україні з'явилося трохи більше доріг задовільної якості, є ще дуже багато місць, по яких проїхати на звичайному легковому не просто. Отже, якщо зберетесь зазирнути у глибинку Закарпатської області, обов'язково беріть кросовер. У якості приємного бонусу на ньому можна від'їхати від дороги та стати трохи ближчим до природи, яка тут напрочуд приваблива.

 Віталій Новак

Невицький замок дозволяв контролювати дорогу з Угорщини в Галицько-Волинське князівство і Польщу.



Електротранспорт У БАГАЖНИКУ

Легкий електротранспорт у багажнику авто може стати дуже гарним способом добратись до місця призначення в разі, якщо поруч немає парковки або виник затор у трафіку. А ще це дуже гарний спосіб розважитись, адже їзда на електричних девайсах може дарувати справжнє задоволення.

1/ Електросамокат

Мабуть, найпростіший вид легкого електротранспорту. Поїхати на такому може будь-хто, не витрачаючи часу на навчання. Проте бувають і досить «серйозні» самокати, здатні розвивати швидкість понад 40 км/год. Пересування на таких пристроях вимагає від користувача певного досвіду. А ось прокатні самокати, як правило, не можуть розганятись швидше 20–25 км/год. Тому користування ними цілком безпечне.

2/ Гіроскутер

На фоні іншого легкого електротранспорту гіроскутер, мабуть, найменш придатний для виконання транспортних функцій. Як правило, гіроскутери використовують для розваг. Аби навчитись їздити на гіроскутері, знадобиться буквально кілька хвилин. Але проблема в тому, що такий транспорт дуже вибагливий до якості доріг, а ще через годину їздити на ньому вже стає не дуже цікаво.



3/ Сігвей

Якщо бути точним, то Segway — це назва торгової марки. Але вже давно заведено називати цим іменем гіроскутери з кермом. Як правило, вони цікавіші в керуванні й можуть розвивати досить високу швидкість. Такі девайси використовують не тільки для розваг, а і як транспорт. Суттєвий недолік — досить великі розміри. Не завжди такий електротранспорт можна вмістити в багажнику автомобіля.

4/ Моноколесо

Навчитись їздити на моноколесі не так просто. Як правило, це займає 15–20 хвилин, а для впевненого пересування доведеться тренуватись ще довше. Але відчуття, яке дає моноколесо, мабуть, найкраще, як порівняти з усіма вище перерахованими видами електротранспорту. До того ж моноколесо чи не найкращий кандидат саме на роль транспортного засобу, а не девайсу для розваг.

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.

euromag.com.ua

ЄВРОКАР

**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