



ŠKODA Style

№3 (48) 2019

ŠKODA SUPERB ХАРИЗМАТИЧНИЙ ФЛАГМАН



Тест-драйв

ŠKODA KODIAQ виявився дуже практичним та комфортним автомобілем

Сервіс

Як підібрати моторне мастило і чому слід дотримуватись рекомендацій автовиробника

Флагман

Новий ŠKODA SUPERB вражає своєю харизмою та технологічністю

Технології

Чому батареї для електромобілів такі дорогі? Що впливає на ціну?

КЕРУЙ ЖИТТЯМ. ЯК ŠKODA ŠKODA OCTAVIA



ŠKODA
SIMPLY CLEVER



LIKE ŠKODA

SKODA-AUTO.UA

«Гаряча» інформаційна лінія:

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

0 800 500 023

Відповідальне творення

Сучасна автомобільна промисловість відходить усе далі від поняття «конвеєрне виробництво засобів пересування». Актуальний світ комунікаційних технологій, цифрових взаємодій, інтегрованих об'єктів і Big Data вимагають від автомобіля всебічної інтеграції. ŠKODA Auto працює над тим, щоб автомобілі з крилатою стрілою стали частиною глобального проекту «інтелектуальної мобільності».

Енергоощадні технології, раціональне використання ресурсів без компромісів щодо комфорту та практичності — і ось уже незалежно від класу й моделі ŠKODA пропонує екологічні рішення E-Mobility і для CITIGO, і для SUPERB. Флагман марки відтепер задаватиме стандарти конкурен-

там не лише в рамках бізнес-класу, а й у сфері екологічної відповідальності.

Та все ж серед терабайтів інформації, мільйонів проданих автомобілів і мільярдів вкладень центральне місце у глобальній стратегії ŠKODA Auto займає людина. Тож молоді ентузіасти автомобільного світу можуть розраховувати на стажування та професійні можливості в рамках проєктів ŠKODA. Саме тому автомобілі з водіями для людей з особливими потребами — проєкт ŠKODA Care Driver — уже їздять у Мюнхені, пілотному місті цієї ініціативи, та у столиці Чехії — Празі. У перспективі — запуск проєкту в Китаї за підтримки місцевої влади й IT-фахівців. Тому що усвідомленість — єдиний правильний шлях.

«Шкода Стайл»
№3 (48), 02.09.2019

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:
Алеся Андріяш

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 № 17197

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.



8

6 НОВИНИ

Сім цікавих фактів з життя ŠKODA у світі

8 НОВИЙ SUPERB

На що здатен новий флагман від ŠKODA

12 МАЙСТЕР-КЛАС З ПІКАПУ

Концепт, створений студентами, вражає багатьох шанувальників марки

14 ТЕСТ-ДРАЙВ ŠKODA KODIAQ

Великий сімейний кросовер продемонстрував свої таланти на українських автошляхах



22

18 ЩО ПІДКАЗУЮТЬ КОЛЕГИ

Модернізація виробництва, що базується на досвіді співробітників ŠKODA AUTO

22 ŠKODA IV

Електромобілі та гібриди марки ŠKODA вже готові стати частиною нашого сьогодення

26 НАПРУГА ЗРОСТАЄ

Як роблять батареї для електромобілів та чому вони чимало коштують

28 ЕКОЛОГІЧНІ ЗОНИ

Деякі європейські міста обмежують в'їзд «брудних» автомобілів — як це працює



12



40



14



44



34

30 ЯК ПО МАСЛУ

Вибираємо моторне масло — чому слід виконувати усі рекомендації автовиробника

32 СВОБОДА В ОРЕНДУ

Орендуємо автомобіль за кордоном. Що варто знати, аби зекономити час та гроші

34 ІСТОРІЯ

Постійний творчий пошук інженерів та дизайнерів призвів до появи моделей, які змінили всю історію марки

40 СПОРТ

Непереможна FABIA R5 продовжує вивозити на п'єдестал кращих спортсменів світу в WRC 2 ро

42 ДОРОЖНІ НОТАТКИ

Що треба знати, їдучи за кордон на власному авто

44 ПОДОРОЖ

Екстремальний Боракай — райський острів

50 ДОЗВІЛЛЯ

Найкращі книги про автомобілі

ФАКТІВ З ЖИТТЯ ŠKODA В УКРАЇНІ ТА СВІТІ



ŠKODA SCALA отримала "відмінно"

1/ Новинку чеського бренду, компактний хетчбек SCALA, відзначили в рейтингах європейського бюро Euro NCAP. Автомобіль отримав

загальну оцінку 97%, що дало йому змогу відразу ж переміститись у клас «відмінників» та одержати свої 5 зірок тесту. Варто зауважити, що сучасні вимоги Euro NCAP зосереджені не лише на захисті водія: велику увагу приділяють усім пасажиром, маленьким дітям на борту та пішоходам. SCALA гідно представила філософію марки в питаннях дорожньої безпеки — в тестах брала участь базова модель.

ŠKODA й найкращі фахівці

2/ Щорічний професійний конкурс для представників сервісних і дилерських центрів відбувся у Хорватії.

До конкурсної програми входили найрізноманітніші завдання, які були покликані довести професіоналізм, ефективність і відданість цінностям



бренда кожної з команд. Головне завдання конкурсу — підвищити якість

стандартів сервісу й уваги до кожного з клієнтів.



3/ Виробничі потужності ŠKODA AUTO в Чехії випустили 12 мільйонів

Коробки передач ŠKODA: рахунок іде на мільйони

новітніх трансмісій актуального покоління. Два заводи марки, у Млада-Болеславі та Врхлабі, нещодавно відзначили важливий рубіж — від моменту запуску цього проекту вже 12 мільйонів коробок передач вирушили на складальні підприємства Volkswagen Group.

Наявність власних КПП дозволила марці ŠKODA значно вдосконалити виробничий процес. Чеські заводи випускають три різні типи трансмісій, включаючи популярну DSG, а щорічні потреби в коробках передач, які поставляють чехи, перевищують мільйон одиниць продукції.



ŠKODA AUTO відкриває стажування для юних техніків

4/ Соціальна позиція чеського виробника полягає серед іншого й у створенні додаткових робочих місць для молоді. Щоб допомогти юним інженерним і технічним талантам проявити себе і спробувати ази майбутньої професії, 2014 року було започатковано проект ŠKODA Academy. Вироб-

ник інвестує мільйони чеських крон в освітні програми, яких налічують 13 у різних напрямках. Кращі випускники проходять конкурсний відбір та отримують роботу у виробничому й інженерному відділах підприємства.

ŠKODA їде маршрутом Tour de France

5/ Шістнадцять років найбільша велогонка світу пов'язана з брендом ŠKODA. 2004 року ŠKODA вперше стала офіційним партнером події, і відтоді офіційні автомобілі Tour de France незмінно несуть на капоті крилату стрілу. За стільки років ŠKODA



сформувала цілу програму підтримки міжнародної велокультури й розвитку велосипедного туризму в усьому світі.



ŠKODA знає ціну справжній людяності

6/ У Празі стартував соціальний проект Care Driver, орієнтований на допомогу в переміщенні літнім людям, дітям і людям з обмеженими можливостями. Ідея забезпечити мешканців великих європейських міст соціальними таксі зародилася у фахівців дослідницького центру ŠKODA Digilab. Перші стадії проекту реалізовано в Німеччині, у Мюнхені та Гамбурзі, де водії ŠKODA надавали сервіс асистансу. Після перших двох років роботи над проектом, аналізу даних і всіх позитивних відгуків Care Driver запустили у Празі. У ŠKODA наголошують, що крім завдань переміщення за щоденними маршрутами водії Care Driver також дбають про своїх пасажирів і допомагають їм у їхніх потребах, яких достатньо в самотніх людей.



Гордість та історія — розкіш ŠKODA SUPERB поза часом

7/ У музеї марки відреставрували унікальний автомобіль. На реставрацію ŠKODA SUPERB OHV фахівці витратили три роки. Між 1946 і 1949 роками зі стапелів заводу ŠKODA зійшли тільки 158 екземплярів цих автомобілів із передовим на той час 6-циліндровим мотором. Ім'я SUPERB цього року святкує своє 85-річчя.

ŠKODA SUPERB: ВИШУКАНА РОЗКІШ



Народний «Роллс-Ройс» оновили. Чому RR? Бо в ŠKODA SUPERB на задньому сидінні, як у машині королів і президентів, можна сидіти закинувши ногу на ногу. До того ж парасольки в дверях... А чому «народний», пояснювати не треба: ціна. Місця в салоні оновленого SUPERB залишилося так само багато, що ж змінилося?

Коли дизайнер Йозеф Кабан презентував у 2015-му нову генерацію ŠKODA SUPERB, усі ахнули. Амбітна зовнішність новинки в стилі богемського кришталю без сорому «підсиджувала» Audi. І ŠKODA SUPERB стала в 2016-му «Автомобілем року в Україні», а до цього — «Кращим європейським сімейним автомобілем». Куди ж краще? Стиль, лоск, розмір, солідність, практичність, швидкість, комфорт — у ŠKODA SUPERB усе це і так є. Але Кабан тепер працює в BMW, тому ŠKODA SUPERB оновили вже без нього. І що дивно, дійсно зробили флагмана чеської марки ще кращим. І зовсім не таким, як нові Audi A5 і A7.

Але Audi все одно розслаблятися не варто. Адже в ŠKODA SUPERB тепер така ж панель приладів, як у нових моделях з Інгольштадта. Вона — кольорова, рідкокристалічна, і її можна зробити такою, яка подобається водієві. Причому йдеться не тільки про колір або розташування приладів.

Ви взагалі можете прибрати з приладової панелі всі стрілки-циферблати, перетворивши її на суцільну кольорову карту маршруту. На ній буде тепер видно тільки підказки навігатора і знаки обмеження швидкості, зчитані камерами ŠKODA SUPERB. Виглядає все це приголомшливо.



У НОВІЙ
ŠKODA SUPERB
є всі найсучасніші
системи активної
безпеки.

ЗА ДОПОМОГОЮ
РАДАРІВ ТА
КАМЕР ŠKODA
SUPERB постійно
контролює
ситуацію на дорозі,
роблячи процес
водіння
максимально
простим та
безпечним. >



Королівський комфорт

Теоретично за кермом ŠKODA SUPERB драйвер за бажання може розслабитися. Ні, спати, опустивши голову на кермо, йому на трасі ніхто не дозволить. Але отримувати більше задоволення від драйву ŠKODA SUPERB — це легко.

Нові активні системи екстреного гальмування Predictive Cruise Control і Front Assist перетворюють ŠKODA SUPERB майже в автономний автомобіль майбутнього. Дорожні знаки не тільки зчитуються і «малюються» на приладовій панелі. Якщо водій схоче, ŠKODA SUPERB стане підтримувати дистанцію до машини, що їде попереду, слідуючи за нею «хвостиком».

Якщо драйвер дуже сильно розженеться, а відстань до корми авто попереду буде (у співвідношенні до швидкості) занадто маленька, ŠKODA SUPERB попередить. Спершу — звуковим сигналом, потім — червоною картинкою і написом «Обережно», а після — і зовсім підтягне реміні безпеки і пригальмує. Сама! А щоб гальмувалося краще, в ŠKODA SUPERB уперше використовують новий електромеханічний підсилювач гальм.

Схоже «самоуправство» електроніки відбувається і з обмеженням швидкості. Система Travel Assist, прочитавши черговий знак і обробивши його в комп'ютерних «мізках» ŠKODA SUPERB, сама пригальмовує

і знижує швидкість до дозволеної. Те ж відбувається і перед крутими поворотами. Але і це ще не все. Потім ŠKODA SUPERB сама розганяється до дозволеної швидкості. Гальма та газ навіть чіпати не треба. Автомобіль усе зробить сам. Може ще й повідомити про перешкоду попереду. Адже в Adaptive Cruise Control є функція прогнозування.

Водієві залишається тільки кермувати. Та й то — ліниво. ŠKODA SUPERB сама стежить за тим, щоб ви їхали в своєму ряду. А коли автомобіль наїжджає на розділову смугу, система Lane Assist делікатно, але наполегливо повертає його в потрібний ряд. Крім тих випадків, коли ви перед



ЦІКАВА ІНФОРМАЦІЯ

Головний дизайнер ŠKODA SUPERB має величезний досвід роботи з преміальними брендами, завдяки цьому новий флагман марки вийшов справді розкішним.



Стрімкий та солідний зовнішній вигляд нового флагмана марки ŠKODA дозволяє йому легко виконувати представницькі функції.

маневром умикаєте сигнал повороту. Ввічливість творить дива! Навіть із системами безпеки.

А от у темний час доби на трасі водій може про ввічливість забути. ŠKODA SUPERB знову-таки сама про все подбає. Вона перемкне дальнє світло на ближнє, щоб не засліпити водіїв зустрічного транспорту. Нові передні фари в ŠKODA SUPERB стали трохи вужчими, але світять набагато краще. І ще більше нагадують богемський кришталь, а на їхньому корпусі є напис ŠKODA Crystal Lighting.

До речі, фари з повною світлодіодною матрицею вперше доступні в серійній моделі ŠKODA. Вони вже в стандарті в комплектаціях Sportline і L & K. Загалом їхати — цілковите задоволення.

Уперше в історії моделі

Оновлена ŠKODA SUPERB уперше в історії моделі отримала повноприводну версію 4x4 Scout у кузові універсал. Виглядає вона потужно, їде — комфортно і швидко. Адже 4x4 Scout комплектують тільки найпотужнішими моторами.

Scout має позашляхові захисні пластикові накладки і збільшений на 15 мм дорожній просвіт. У нього посилена підвіска, захист нижньої частини і пакет Rough-Road, установлений уже в стандартній комплектації. Він захищає днище, двигун і ходову частину. Додають солідності великі задні ліхтарі, хромована накладна смуга на всю ширину корми і напис ŠKODA на кришці багажного відділення.

Зовсім інші відчуття всередині. Оновлений інтер'єр SUPERB у багатій комплектації — повна протилежність зовнішньому дизайну Scout. Тут дорого і комфортно, немов у люксовому авто, а не в автомобілі для поганих доріг.

По тому, як упевнено і пружно поводить підвіска, можна сказати, що SUPERB Scout 4x4 до наших реалій



Нові передні фари в ŠKODA SUPERB стали трохи вужчими, але світять набагато краще. І ще більше нагадують богемський кришталь, а на їхньому корпусі є напис ŠKODA Crystal Lighting.



підготовлений добре. Що не заважає SUPERB Scout 4x4 відмінно їхати по автобану. Відмінно — значить дуже швидко. У нас на тесті був 2-літровий дизель потужністю 190 к.с. (140 кВт) з обертовим моментом 400 Нм і 7DSG. Розгін до 100 км/год — 8,1 с, максимальна швидкість — 223 км/год.

Управляється Scout на подив легко. Немає відчуття неповороткого великого автомобіля. Довжина Scout — 4869 мм, ширина — 1864 мм, висота — 1488 мм. Колісна база — 2841 мм.

Зараз у моді кросовери, але в ŠKODA показали, що повноприводний універсал має свої переваги. Він у версії ŠKODA SUPERB Scout 4x4 як позашляховик, який добре маскується під люксовий міський автомобіль. Але в разі чого здатний на багато що. І має багажник об'ємом у конкретних 660 л.

До речі, в багажному відсіку ŠKODA SUPERB з'явилися два нових органайзери корисного простору. Разом з новою бездротовою зарядкою в збільшеному боксі для смартфона кількість розумних шкодівських рішень Simply Clever в оновленій SUPERB досягає тепер 31.

Лімузин

У кузові ліфтбек ŠKODA SUPERB — справжній лімузин. Місця в салоні дуже багато. Але інтер'єр став симпатичніший, ніж до фейсліфтингу, і виглядає більш представницьким. Пластик скрізь м'який, якісний, з'явилися вставки під дерево, стало більше хромованих деталей.

При цьому краса не шкодить традиційній практичності ŠKODA. Об'єм багажника у ліфтбека у версії SportLine — 625 л.

Автомобіль і їде, як лімузин. М'яко, плавно розганяючись, але при цьому швидко. 180 км/год по трасі — не проблема. Проблема може бути тільки з поліцією. Адже SUPERB відмінно тримає дорогу і добре управляється, і всередині така швидкість не відчувається.

Ми їздили на версії з 2-літровим TSI потужністю 206 кВт (280 к.с.) з обертовим моментом у 350 Нм. Про такий автомобіль ніхто не скаже, що замало «конячок» або динаміки. Адже автоматична 6DSG перемикає передачі без затримки і має спортивний режим, а також режим ручного перемикавання. ŠKODA SUPERB і без цього, в звичайному драйві, легко обганяла всіх на трасі, при розгоні втискаючи задніх пасажирів у спинки сидінь. Розгін до «сотні» — 5,6 с (!), максимальна швидкість — 250 км/год.

Три особи

Оновлена ŠKODA SUPERB тепер виступає в трьох особах. І всі три особи привабливі. Хочеш представницький лімузин — бери ліфтбек SportLine. Для тих, хто мріє про лакшері, підійде комплектація Laurin & Klement. Якщо потрібен елегантний універсал, який не боїться офроуду, хороший варіант — Scout.

Для ŠKODA SUPERB пропонуються бензинові двигуни потужністю від 220 до 280 к.с. та дизель з віддачею в 190 к.с.

МАЙСТЕР-КЛАС З ПІКАПУ

У талановитої молоді слово «пікап» асоціюється не лише з розвагами. Для студентів академії ŠKODA це був справжній виклик — вони самостійно створили автомобіль своєї мрії. Дивлячись на результат, стає зрозуміло, що у бренду ŠKODA дуже яскраве майбутнє



Перед студентами академії ŠKODA стояла дуже цікава задача — створити пікап на базі кросовера KODIAQ. Та мова йшла не про утилітарний автомобіль, який призначений лише для перевезення великої кількості багажу, а про яскравий та виразний концепт, що здатен підкорити не тільки споживчими властивостями, а й нетривіальним дизайном. Крім того, не варто було забувати й про практичність та сучасні технології.

Із завданням студенти впорались блискуче, що правда від стандартного

KODIAQ у новенькому пікапі залишилось не так вже й багато. Найсерйозніших змін зазнав кузов — від нього відрізали верхню частину, і це істотно порушило його жорсткість, адже пікапи зазвичай роблять на основі автомобілів з рамною конструкцією. Студентам довелось посилювати несучий кузов KODIAQ у задній його частині.

Також учні академії гарно попрацювали з колісними арками, які були розширені, порогами, які також довелося посилювати, та з передньою силовою частиною, яка вимагала

серйозних доопрацювань, оскільки на пікап була встановлена електрична лебідка.

Зазнала значних змін і ходова частина, адже стандартного для SUV кліренсу пікапу виявилось замало. Дорожній просвіт MOUNTIAQ становить 29 см, що на 10 см більше, ніж у позашляховика ŠKODA KODIAQ.

Під капотом у MOUNTIAQ — 2-літровий дизельний двигун потужністю у 190 кінських сил та обертальним моментом у 400 Нм, що працює в парі з 7-ступінчатою DSG. Привод, звісно, повний.

Всередині пікап виглядає так само стильно, як і ззовні. Проте тут схожість з донором більш очевидна. Virізняється MOUNTIAQ яскравими оранжевими елементами, що надають інтер'єру святкового настрою. А обшивка стелі вражає величезною кількістю світлодіодів, складених у логотип ŠKODA, що нагадує сяйво нічного неба.

Загалом світлодіодні рішення можна вважати однією з особливостей, що притаманна лише ŠKODA MOUNTIAQ. Вони тут майже всюди, починаючи з потужного прожектора

Стильний та яскравий пікап викликає величезну цікавість у прихильників марки, але плани щодо його серійного виробництва наразі невідомі

на даху, підсвічених зсередини боків кузова і закінчуючи діодною лінією, що підсвічує двигун, коли ви відкриваєте капот.

Про серійне виробництво ŠKODA MOUNTIAQ поки говорити зарано, але слід пам'ятати, що

деякі ідеї, реалізовані в прототипах, розроблених студентами академії ŠKODA, вже діставались конвеєра. А враховуючи колосальний інтерес публіки до нового яскравого пікапу, його майбутнє виглядає цілком реально.





ŠKODA KODIAQ

**Великий ведмідь
з діжкою меду**

Новий ŠKODA KODIAQ асоціюється з ведмедем не лише через назву. У цього автомобіля справді ведмежий характер: маючи дуже пристойні габарити, він, зазвичай, пересувається поважно та не поспішаючи, але якщо треба, то може дуже динамічно прискоритись. До того ж йому легко вдається долати перешкоди, які зустрічаються на шляху.

Kodiaq

Вельми солідний та динамічний зовнішній вигляд дозволяє використовувати KODIAQ не тільки як сімейне авто. За потреби він може виконувати і представницькі функції



Як передня, так і задня оптика виконана у кращих сучасних традиціях марки ŠKODA.

Великі сімейні кросовери зазвичай пропонують своїм покупцям лише комфорт і неабияку практичність. Але ŠKODA KODIAQ здатен поєднати ці якості з дуже пристойною динамікою, керованістю, технологічністю та навіть економічністю. Тож давайте дізнаємось, де у цього великого ведмеда слабкі місця.

Без дисонансу

Виглядає KODIAQ дуже солідно. З першого погляду зрозуміло, що такий автомобіль має бути дуже просторим і комфортним у середині, і це якраз той випадок, коли зовнішність не є оманливою.

За кермом ŠKODA KODIAQ почуваш себе справді на висоті, причому як у прямому, так і в переносному сенсі. Висока посадка, відмінний огляд, великі дзеркала доповнюються якісними та гарно скомпонованими матеріалами оздоблення. Довершує картину великий тачскрінний екран по центру торпедо.



➤ KODIAQ, як і будь-яка ŠKODA, має безліч дуже зручних рішень у салоні.



Багажник має зручний електропривод.



Передні крісла не викликають втоми навіть під час дуже довгих поїздок.



Практичність ŠKODA KODIAQ доповнюється дуже гарною керованістю, пристойною динамікою та економічністю



2,0-літровий бензиновий турбодвигун, що працює в парі з 7-ступінчатою DSG, наділяє KODIAQ дуже пристойною динамікою. Крім того, цей агрегат має дуже помірний апетит за умови спокійного та врівноваженого ритму водіння.



За допомогою дисплею, розташованого у центрі торпедо, можна легко та зрозуміло керувати всіма допоміжними бортовими системами.



ТЕХНІЧНІ ДАНІ

Довжина/ширина/висота, мм	4697/1882/1676
Колісна база, мм	2791
Споряджена маса, кг	1738
Об'єм багажника, л	720/2065
Дорожній просвіт, мм	187
Об'єм двигуна, см³	1984
Макс. потужність, к.с.	180
Макс. момент, Нм (об/хв)	320
Тип привода	повний
Коробка передач	автомат 7
0–100 км/г, с	8,0
Макс. швидкість, км/г	205
Розхід (змішаний), л/100 км	7,4
Шини	215/65 R17



ФАКТИ

1 ŠKODA KODIAQ є одним з небагатьох кросоверів на українському ринку, що пропонується в 7-місних версіях. Для великих сімей це дійсно дуже вагома перевага

2 Декілька режимів роботи силового агрегату, трансмісії та рульового керування дають змогу впливати на характер і поведінку вашого KODIAQ

3 Повний привід і електронні помічники дозволяють ŠKODA KODIAQ впевнено почувати себе на слизькій дорозі та легко справлятися з помірним бездоріжжям

4 Моторна лінійка починається з недорогого та економічного 1,4-літрового турбомотору, включає 2,0-літровий бензиновий агрегат і завершується потужним дизелем з віддачею у 190 к.с.

5 Традиційний для ŠKODA підхід у формуванні комплектації дозволяє обрати опції, які потрібні саме вам, і не переплачувати за непотрібні функції

Для задніх пасажирів KODIAQ пропонує величезний простір: люди середнього зросту можуть навіть сидіти закинувши ногу на ногу. До того ж можна сунути вперед і назад задній диван та регулювати нахил спинки. Втім середньому пасажирові буде не так комфортно, як решті гостей салону: йому буде заважати хоч і невисокий, але присутній центральний тоннель — невід'ємна особливість усіх повнопривідних авто з несухим кузовом.

У СВОЇЙ СТИХІЇ

На ходу пристойні габарити ŠKODA KODIAQ наче зникають — ніякої валкості або важкості не відчувається взагалі. Автомобіль добре слухається керма, особливо коли активовані спортивні налаштування, дуже тихо та непомітно розправляється з недоліками

вітчизняних доріг і при цьому він дивує дуже гарною динамікою.

У автомобіля з 2,0-літровим бензиновим двигуном потужністю 180 к.с. прискорення до першої сотні кілометрів займає всього 8 секунд. Звичайно, величезну роль у цьому відіграє 7-ступінчата преселективна коробка передач. Вона прекрасно справляється з динамічними завданнями.

Проте, щиро кажучи, швидко їздити на ŠKODA KODIAQ хочеться хіба що на трасі. У місті великий кросовер зовсім не провокує водія на активний драйв і дає змогу насолоджуватися своїм комфортом.

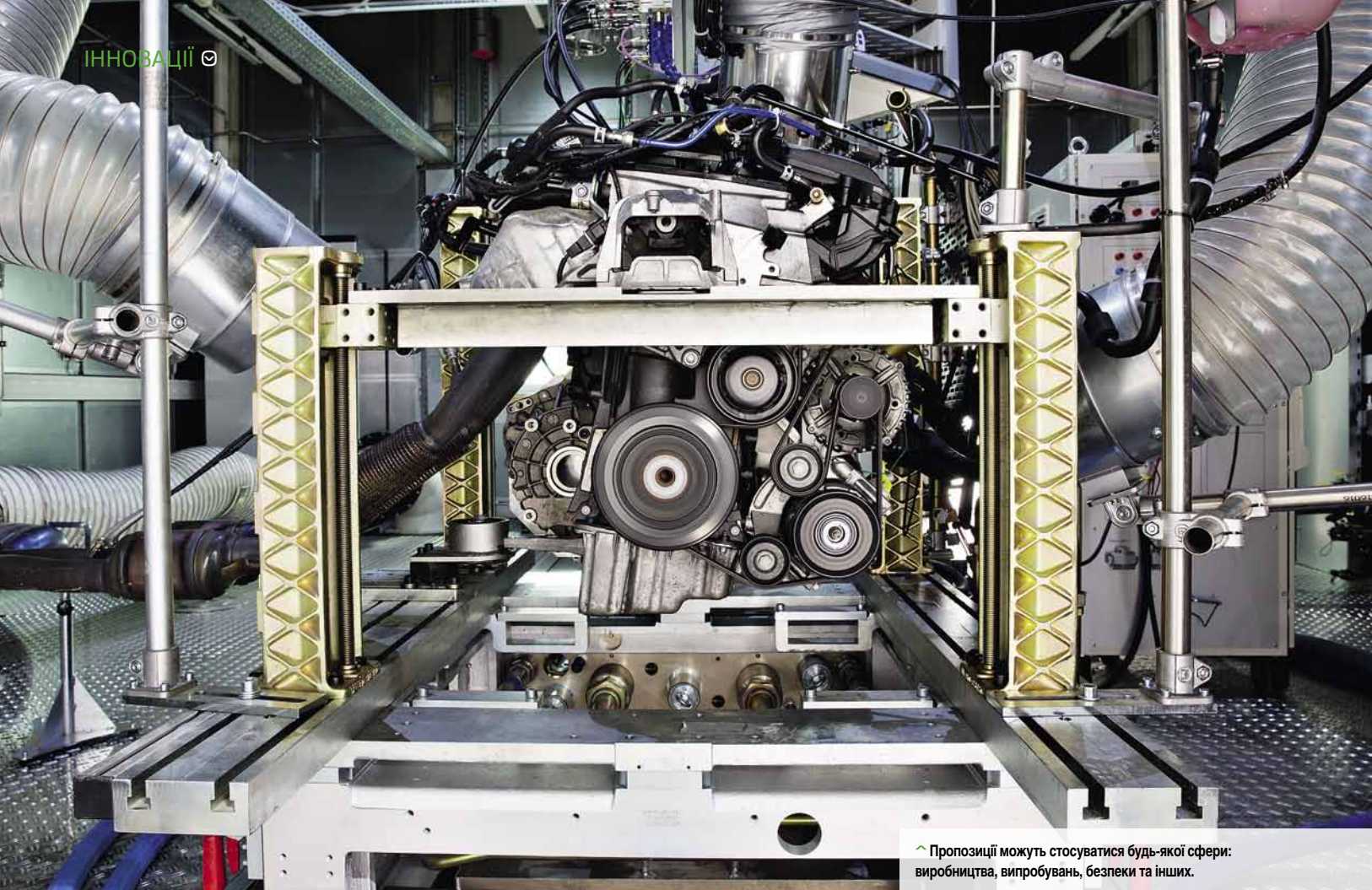
Майже повна тиша в салоні, плавна робота підвіски та силового агрегату, вражаючий простір салону та витрата палива на рівні 8 л на сотню. Чого ще можна вимагати від великого сімейного кросовера?





ЗАПИТАЙТЕ У КОЛЕГ І ВОНИ ПІДКАЖУТЬ

Хочете вдосконалити власне виробництво? Беріть приклад з ŠKODA — запитуйте у своїх робітників, як це зробити, і вони підкажуть. Тільки за минулий рік завдяки таким підказкам компанії вдалось зекономити близько 8,14 млн євро. Щоправда, частину цієї суми довелось виплатити співробітникам у якості премій та заохочень.



^ Пропозиції можуть стосуватися будь-якої сфери: виробництва, випробувань, безпеки та інших.

ŠKODA AUTO заохочує своїх співробітників активно висувати ідеї для поліпшення виробничих процесів у всій компанії: в 2018 році співробітники ŠKODA AUTO зробили більше пропозицій, ніж будь-коли раніше. Виробник автомобілів успішно реалізував понад 60 відсотків з трохи менше ніж 30 000 представлених ідей.

Слушні пропозиції дозволяють економити ресурси, скорочувати витрати, підвищувати безпеку або ергономіку робочого місця. Сьогодні компанія присуджує грошові призи за кращі пропозиції в рамках програми управління ідеями, яка називається ZEBRA (абревіатура від Zest, Expertise, Brilliance, Reason та Activity) і дає всім учасникам шанс виграти автомобіль

у розіграшах, що проводяться чотири рази на рік.

Богдан Войнар, член правління ŠKODA AUTO з людських ресурсів, підкреслив: «ŠKODA AUTO характеризується винахідливістю і інноваціями на усіх стадіях виробництва. Наші співробітники, котрі представляють конкретні пропозиції в рамках програми ZEBRA, чудово це знають.

Найефективніша пропозиція серед тих, що були прийняті, дозволила зекономити 700 тисяч євро на рік. Співробітник, який запропонував цю новацію, отримав премію у розмірі 23 тисячі євро

ZEBRA

Zest • Expertise • Brilliance
Reason • Activity

Висуваючи свої ідеї, вони сприяють підвищенню ефективності процесів або підвищенню стійкості виробництва, економії ресурсів, зниженню витрат або підвищенню безпеки на робочому місці. Я хотів би висловити мою щиру подяку за це».

Павло Главач, керівник відділу планування персоналу, додав: «Управління ідеями впроваджено на трьох чеських заводах ŠKODA AUTO в Млада-Болеславі, Квасинах і Врхлабі як системний процес. Співробітники знаходяться в центрі цього процесу поліпшення. Вони допомагають зробити процеси ще краще, швидше, безпечніше і ефективніше у всіх сферах діяльності компанії».

У 2018 році 8462 співробітника висунули майже 30 000 ідей. ŠKODA AUTO вже реалізувала понад 60 відсотків з них. У результаті досягнута економія склала близько 8,14 млн євро. За це компанія надала грошову винагороду співробітникам у розмірі 1,03 млн євро.

Найефективніша пропозиція серед тих, що були прийняті, дозволила зекономити 700 тисяч євро. За цю пропозицію співробітник отримав премію у розмірі 23 тисячі євро. На додаток до фінансових винагород ŠKODA дає всім учасникам шанс виграти автомобіль під час жеребкування, що проводиться чотири рази на рік. Крім того, працівники можуть виграти мож-



^ У 2018 році співробітники ŠKODA AUTO внесли близько 30 000 пропозицій щодо поліпшення виробництва. Програма управління ідеями ZEBRA дозволила заощадити близько 8,14 млн євро за рік.

ливість відвідати ексклюзивні заходи, такі як чемпіонат світу з хокею.

Архівні дані кажуть, що співробітники ŠKODA AUTO представляють пропозиції щодо поліпшення з 1918 року, хоча виробник автомобілів не впроваджував систематичне управління ідеями до 1993 року. Зараз, після впровадження системи ZEBRA і налагодження прозорого механізму розрахунку премій та заохочень, кількість пропозицій значно зростає.

З моменту запуску ZEBRA в 2010 році число внесених пропозицій зросло з 11 620 до нового рекорду в 29 971 в 2018 році. Найбільш поширені пропозиції ілюстрували

способи економії матеріалів і оптимізації виробничих процесів. За ними прослідували ідеї щодо оптимізації інших процесів, поліпшення здоров'я і безпеки на робочому місці, а також умов праці і захисту навколишнього середовища.

Звісно, втілення системи ZEBRA потребувало певних зусиль. Довелось створити систему прийому, обліку та аналізу пропозицій, що надходять. Немало сил було вкладено у систему заохочення працівників до висування пропозицій. Але результати, які отримала компанія, цілком виправдовують усі зусилля та витрати, які з цим пов'язані.

ŠKODA SUPERB IV & CITIGO^E IV

ЕРА УСВІДОМЛЕНОЇ МОБІЛЬНОСТІ



Флагманська модель ŠKODA SUPERB уперше приєдналася до програми виробника із впровадження гібридних технологій в актуальний модельний ряд, позначивши нову стратегію марки в розвитку е-мобільності.



ŠKODA CITIGOe iV стала першою повністю електрич- ною моделлю марки



Розмови про серійний електрокар від ŠKODA вели вже давно: компанія не приховувала своєї мети вивести на ринок електрокар, адекватний очікуванням клієнтів за ціною і за запасом ходу. Ну а ринок, зі свого боку, заздалегідь прихильно поставився до таких новин, віддаючи належне репутації та надійності всіх без винятку моделей чеської марки.

Тож старт серійної електричної програми ŠKODA потрапив на благодатний ґрунт. ŠKODA вибрала модель CITIGO для пілотного запуску: компактний і практичний п'ятидверний хетчбек.

Габаритні розміри малюка якнайкраще відповідають поставленому завданню: задовжки він лише 3597 мм, а його невелика споряджена маса дозволяє виграти у вазі навіть після встановлення акумулятора.

З повною зарядкою літій-іонних батарей ŠKODA CITIGOe iV має запас ходу приблизно



У той час, як CITIGOe iV є чистим електрокаром, SUPERB iV став першим plug-in гібридом.



Силова установка SUPERB iV видає 216 сил потужності, що не залишає місця компромісам.

265 км (за умови використання економного режиму в змішаному стилі руху), а з наближенням рівня заряду до нуля швидка зарядна станція може за годину наповнити акумулятор до 80 %.

Крістіан Штрубе, член ради директорів із питань технічного розвитку, вважає, що ŠKODA CITIGOe iV — це тільки початок. «Це дуже важливий етап для нашої марки, який відбувається в потрібний час. Надалі ми будемо збільшувати модельний ряд, і перша електрична модель на модульній платформі Volkswagen MEB вийде орієнтовно 2020 року», — повідомив він під час офіційної презентації машини у Братиславі.

Бізнес сучасності

Флагманську модель ŠKODA SUPERB iV, як і всі інші SUPERB з класичними двигунами, виготовляють на одному з ключових підприємств марки у Квашнях.

Силовa установка новинки складається з відомого любителям марки 1,4-літрового бензинового мотора сімейства TSI і 85-кіловатного електромотора. Спільно два силові агрегати видають 216 к.с., зберігаючи стандарти динаміки й характеристик потужності, притаманних цьому класу.

У світлі нових стандартів для гібридних автомобілів ŠKODA SUPERB iV відповідає нормам Euro 6d-TEMP,

Заряджати гібридний SUPERB iV можна і від будинкової електромережі, і від спеціальних надпотужних зарядних станцій.

E-MOBILITY

є важливою частиною стратегії глобального розвитку марки на кілька найближчих десятиліть

які визначають рівень викидів для гібридних версій: новинка від ŠKODA не перевищує 40 г CO₂ на кілометр шляху. 13-кіловатна батарея за умови повного заряду забезпечує до 55 км автономії на чистій електротязі — наприклад, у зонах із обмеженнями для машин з ДВЗ або в тісному міському трафіку для економії палива.

У разі спільного використання паливного бака й електроакумуляторів ŠKODA SUPERB iV може проїхати до 850 км, зберігаючи водієві задоволення від керованості й динаміки, а пасажирам — комфорт справжнього бізнес-класу.

Утім, справедливо буде зазначити, що ŠKODA SUPERB iV зберіг свою індивідуальність і відданість високим стандартам бізнес-сегмента. Машина отримала також оновлені штрихи в екстер'єрі — наприклад, уперше в серійній моделі використано повністю діодні матричні головні фари, оновлено бампер і є кілька змін в інтер'єрі. Посвіжілий ŠKODA SUPERB (як гібридний, так і з класичним ДВЗ) отримав також нові функції в інформаційній бортовій системі та Predictive Cruise Control, що забезпечує ще більш інтелектуальне й безпечне керування.



НАПРУГА ЗРОСТАЄ



Важко заперечити користь для екології від зниження шкідливих викидів. Але складно повірити, що перехід на електричну тягу — найефективніший спосіб вирішення цього завдання. Сучасні електрокари наочно демонструють нам, чому на нинішньому етапі розвитку техніки очищення не може коштувати дешево.

Останні два десятиріччя автомобілі еволюціонують з неймовірною швидкістю і стають усе складнішими. На двигунах внутрішнього згорання з'явилися системи від'єднання циліндрів, хитрі пристрої наддування, стартери-генератори. Паралельно з цим розвиваються гібридні силові установки, що поєднують у собі ДВЗ й електромотори. А останнім часом усе більше й більше фірм почали розробляти машини, які працюють лише на електриці.

Звичайно, можна уявити, ніби всім тим, що нам зараз пропонують, ми зобов'язані прогресу й допитливим інженерним умам, які винаходять дедалі ефективніші пристрої. Однак нескладно помітити, що навіть найдорожчі електрокари поступа-

ються більшості транспортних засобів із традиційними ДВЗ за запасом ходу, а крім того, вимагають значно більше часу на «заправку».

Тоді до чого всі ці експерименти з електрикою?

Не треба бруду

Формальна причина — різке посилення норм токсичності вихлопних газів. За регламентом, нині чинним у європейських країнах, середньозважена по модельному ряду кількість

ЛІТІЙ-ІОННІ БАТАРЕЇ сучасних електромобілів за конструкцією схожі на акумулятори смартфонів і ноутбуків, проте вони оснащені складнішою системою контролю заряду. >



викидів CO₂ становить 130 грамів на кілометр пробігу, а з 2021 року норми передбачають обмеження в 95 грамів. Повсюдне впровадження систем старт-стоп уже не допоможе впоратися із цим завданням. Гібриди, що не підзаряджаються, ледве вписуються в такі рамки. Для більшості ж сучасних машин майбутні правила просто не здійсненні.

При цьому санкції для порушників достатньо суворі. Один зайвий грам викиду вуглекислого газу означатиме для виробника штраф 95 € за кожен випущений «брудний» екземпляр.

Звичайно, можна спробувати пересадити всіх у гібриди. Але для масового покупця таке задоволення виявиться просто не по кишені.

У підсумку, щоб залишитися в бізнесі й не розоритися на штрафах, автомобільні фірми почали активно розвивати тему електрокарів з нульовими викидами. Так, багато з них наразі ще дуже далекі від народу, але вартість батарей поступово падає, і це дає певні надії.

Річ у собі

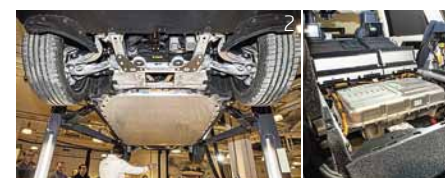
За історичними довідками, підзарядну батарею винайшли ще 1803 року, а через 30 років з'явився перший електродвигун. Чому ж у XXI столітті електромобіль з максимальним паспортним запасом ходу в 40 км і мінімальним часом заряджання (від 50-кіловатної станції) дві з половиною години коштує дуже дорого?

Зовсім не тому, що це ультрамодна іграшка. Електрокар, більш-менш близький за своїми якостями до машини з ДВЗ, влаштований значно витонченіше. Бак середньостатистичного автомобіля вміщує 50–70 л пального, маса двигуна — 120–150 кг. А блок найефективніших на сьогодні літій-іонних акумуляторів сумарною енергоемністю 90 кВт/год важить 610 кг. Чимала частина цієї маси припадає на міцний сталевий корпус, що захищає батареї в разі

Максимальна потужність зарядки сучасних електромобілів — 7 кВт. Цього вистачає, щоб за 10 годин зарядити батарею до 80 %.

В основі будь-якого електричного автомобіля лежить укладений у сталевий корпус блок літій-іонних батарей.

Торкатися до помаранчевої проводки руками категорично заборонено. Працювати з високовольтним обладнанням дозволено лише фахівцям.



аварії, та холодоагент системи терморегулювання. Останній потрібен для підтримки оптимальної температури елементів у межах 20–25 °C і працює автономно незалежно від того, чи рухається електрокар, чи припаркований у гаражі. Додайте до цього інвертори для перетворення постійного струму батареї на змінний для живлення синхронних електричних моторів і контролер стану заряду. Щоб акумулятори прослужили гарантійні п'ять років, кожні 11 днів

відбувається балансування ємності всіх їхніх елементів.

Очевидно, що цей технічно складний і матеріалоемний організм ніяк не може бути дешевим. Принаймні на нинішньому етапі розвитку. Однак більш бюджетних і водночас продуктивних екомобілів людство наразі не вигадало.

Тішить лише те, що прогрес рухається з нарощуванням швидкості й уже невдовзі оптимальне рішення може бути знайдено.

Аби батареї прослужили гарантійні п'ять років, кожні 11 днів відбувається балансування ємності їхніх елементів.



ЕКОЛОГІЧНІ ЗОНИ. ЯК ЦЕ ПРАЦЮЄ В ЄВРОПІ?

Кількість компаній, що відмовляються від дизельних двигунів, стає дедалі більшою, а електрокари тим часом готують масштабний наступ.

Автомобілебудування рухається в сторону екологічно чистого транспорту. Це вже давно визнаний факт, який ставити під сумнів навряд чи хто візьметься. Серійних електромобілів з кожним роком стає дедалі більше, їхній запас ходу росте, а вартість поступово знижується. Достатньо побувати на експозиції будь-якого великого автосалону, щоб зрозуміти — дороги назад уже немає.

Але що робити з тими багатьма мільйонами автомобілів, які продовжують працювати на ДВЗ і часто не відповідають суворим вимогам сучасних стандартів. Адже вони створювались і вироблялись у ті часи, коли про екологічний транспорт ніхто не думав. Звісно, ніхто не може насильно їх відібрати у законних власників, але створити перешкоди для їхньої експлуатації можна.

Саме це відбувається зараз у Європі — на законодавчому рівні вводяться екологічні зони, в які забороняють в'їзд деяким категоріям автомобілів або роблять такий в'їзд платним. Тих, хто не дотримується таких дискримінаційних правил, чекають суворі штрафи. Давайте розберемося, як це працює.

Великобританія

Екологічні зони (Low emission zone) у Великобританії з'явилися в 2008 році — перша запрацювала в Лондоні.

Сьогодні в'їзд в екозону столиці Туманного Альбіону забороняється вантажівкам із двигунами, що не відповідають нормам Євро 4, і мікроавтобусам, що не відповідають Євро 3. А як же легкові автомобілі? А вони від цих вимог звільнені, якщо, звичайно, зареєстровані в Сполученому Королівстві. Іноземцям потрібно реєструватися в організації Transport for London і проводити відповідну перевірку свого автомобіля. Інакше є ризик отримати штраф — від 100 до 200 фунтів стерлінгів (приблизно 130–260 доларів). Крім Лондона аналогічні екозони діють також у двох інших містах — Нориджі й Оксфордї.

Загалом британські екозони стали не самостійним, а додатковим заходом щодо обмеження руху. З 2003 року в Лондоні діє платний в'їзд до центру міста — 11,5 фунта (майже 15 доларів) на день, за винятком вихідних і свят. Від плати звільнені власники автомобілів, що відповідають вимогам Євро 5 і мають викиди CO₂ на рівні нижче 75 г/км, а також власники електромобілів і гібридів.

У 2020 році в Лондоні може запрацювати новий, більш жорсткий стандарт, згідно з яким



За дотриманням екологічних обмежень у Лондоні стежать камери фотофіксації.

власники всіх автомобілів із двигунами нижче Євро 4 будуть платити за перебування на території столиці 12,5 фунта (16,2 долара) в день незалежно від дати і дня тижня.

Звісно, обмеження на в'їзд у центр міст тягне за собою надання альтернативи у вигляді зручного громадського транспорту.



У Німеччині власника неекологічного автомобіля, який заїхав під такий знак, чекає штраф у 80 євро.

Німеччина

У Німеччині екологічні зони в містах з'явилися в 2007 році.

У німецькі ПДР внесли зміни в 2008 році. Був створений спеціальний знак (Umweltzone). Зараз екозони діють у 58 містах і 11 федеральних землях Німеччини. Найбільша екозона Рурської області охоплює 13 міст.

Усі автомобілі залежно від рівня викидів діляться на чотири категорії. Перша включає автомобілі без каталізатора. До четвертої категорії належать машини з мінімальним рівнем викиду. Кожній категорії транспорту відповідає наклейка (Plakette) — червона, жовта або зелена. Автомобілі першої екокатегорії не отримують наклейок узагалі. Залежно від обмежень деяким ТЗ заборонено в'їжджати до центрів міст. За порушення правил водія чекає штраф 80 євро. На автомобілі, зареєстровані в інших державах, правило теж поширюється.

Бельгія

Бельгія теж обмежує в'їзд легкових автомобілів до центрів великих міст.

У центр Антверпена можуть в'їжджати тільки автомобілі з бензиновими двигунами вище Євро 1 та дизельними Євро 3 і вище. А ось до Брюсселя обмежений в'їзд тільки для дизельних авто стандарту нижче Євро 2. На відміну від сусідніх Німеччини та Франції в Бельгії водієві не потрібно клеїти ніяких наклейок. Якщо автомобіль відповідає необхідним критеріям за екологічністю, на ньому можна вільно їхати в центр міста. Якщо ж ні, у власника є три варіанти: перший — відмовитися від поїздки; другий — купити добовий пропуск за 35 євро; третій — поїхати на машині в центр і отримати штраф 350 євро.



Бельгійці можуть купити добову перепустку для в'їзду в екологічну зону, але тільки 8 разів на рік.



Наклейки з позначенням екологічного класу автомобіля у Франції необхідно купувати всім. І власникам машин з інших держав також.

Франція

У Франції екологічні зони з'явилися недавно.

Екозони діють у Парижі, Греноблі та Ліоні. В'їжджати в них можуть лише автомобілі зі спеціальною наклейкою (Crit'air), яка відповідає екологічному класу машини. Сама наклейка недорога: всього 3,11 євро. А ось її відсутність, так само як і в'їзд в екозону на автомобілі невідповідного класу, карається штрафом у розмірі 68 євро.


Швейцарія

На відміну від інших країн Європи в швейцарських містах екозони не застосовуються взагалі.

Уся справа в тому, що місцеві фахівці засумнівалися в їхній ефективності з точки зору якості повітря. Хоча спроби ввести такий захід у конфедерації вже були. Зараз у Швейцарії немає заборон на рух у містах автомобілів з підвищеним рівнем шкідливих викидів. Або автомобіль проходить відповідну перевірку під час техогляду та може їздити по всій Швейцарії, або він провалює тест і не може їздити взагалі.



Швейцарці вирішили замість введення заборон на старі машини розвивати громадський транспорт.



ЯК ПО МАСЛУ

Що таке допуск, яким насправді є інтервал заміни мастила, що краще для старої машини — мінералка чи синтетика?

ПРАВДА ЧИ МАРКЕТИНГ?

У рекламі всіх виробників мастила описують їхні видатні характеристики. Але чим мастило одних виробників відрізняється від інших, якщо всі вони такі хороші?

Дуже складне запитання. Щоб відповісти на нього коректно, треба провести справжній курс лекцій про те, як виготовляють мастило і з чого воно складається. Якщо коротко, то все залежить від поєднання базових мастил з пакетом присадок, депресорів і модифікаторів в'язкості. У кожної з цих складових є певні особливості, які можуть суттєво позначитися на властивостях кінцевого продукту. Практично всі сучасні мастила доволі якісні. Але важливою є не якість сама

по собі, а можливість застосування мастила до конкретного мотора. Неправильно підібране мастило може завдати дуже серйозної шкоди двигуну або значно пришвидшити його знос. Самостійно підібрати моторне мастило не так просто — для цього потрібно глибоко вивчити питання, і навіть це не гарантує правильного вибору. Найпростіший і найдоступніший спосіб — заливати саме те моторне мастило, яке рекомендує виробник автомобіля.

ХТО ВИНЕН — МАСТИЛО ЧИ МОТОР?

Чи може підвищена витрата мастила залежати від самого мастила, а не від зношування чи несправності двигуна?

Витрата мастила в процесі експлуатації — нормальне явище. Основними чинниками, які впливають на його витрату, є технічна справність двигуна, манера водіння й конструктивні особливості мотора (наприклад, наявність турбонаддува). Однак моторне мастило також вносить свою децию: випаровуваність мастила (у синтетичних мастил цей показник нижчий); в'язкість мастила (має повною мірою відповідати вимогам автовиробника. Підвищена в'язкість, як і занадто низька, призводитиме до збільшення витрати мастила на угоряння); модифікатори в'язкості, або згущувачі (якщо модифікатор в'язкості неякісний, то він схильний до руйнування в процесі експлуатації. Це призводить до незворотної втрати в'язкості мастила і його підвищеної витрати).

ЩО ТАКЕ ДОПУСК?

Що таке допуск моторного мастила? Де знайти дані про допуск для мого автомобіля і що буде, якщо залити мастило з іншим допуском?

Допуск — офіційне підтвердження автовиробника, що вказане мастило повною мірою відповідає вимогам цього агрегату. Виробник техніки прописує вимоги до рівня властивостей мастил в інструкції з експлуатації автомобіля. Заливати мастила, які не відповідають вимогам автовиробника, заборонено. Це може призвести до швидшого зносу або поломки. Слід пам'ятати, що допуск — лише один з параметрів, які використовують, підбираючи мастила.

МІНЕРАЛКА ЧИ СИНТЕТИКА?

У мене є ретроавтомобіль. Сусід-механік рекомендує заливати в нього не синтетичне, а мінеральне мастило. Чи правий він? І що буде, якщо я все-таки заллю синтетику, адже, по ідеї, вона має кращі властивості?

Він має рацію, тільки якщо ви є власником ретромобіля, випущеного до 1980 року. Це переконання пов'язане з тим, що до того часу не проводили випробувань мастила на сумісність із гумотехнічними виробами. У всіх автомобілях, випущених після 1980 року, можна використовувати

синтетичні мастила без жодних побоювань.

Такі автомобілі — одна з основних причин, через які практично всі виробники моторних мастил мають у своєму асортименті мінеральні мастила. Саме їх слід застосовувати для ретромобілів.



ІНТЕРВАЛ ЗАМІНИ МАСТИЛА — ЯКИЙ ВІН?

Чи правда, що мастило краще змінювати, орієнтуючись не лише на рекомендований інтервал 10–15 тис. км, а й на сезонність? Наприклад, після зими, навіть якщо мастило не відпрацювало 15 тис. км?

Залежно від виду експлуатації будь-який виробник техніки встановлює такі типи інтервалів заміни моторного мастила: за пробігом, за часом, за мотогодинами.

Для легкової та легкої комерційної техніки характерні інтервали заміни за пробігом і за часом. Найпоширеніший приклад, що міститься в інструкції з експлуатації: «Інтервал заміни мастила — через кожні 15 тис. км або 12 місяців». Це пов'язано з тим, що, навіть якщо авто-

мобіль не проїхав 15 тис. км за рік, мастило однаково схильне до старіння, оскільки контактує з повітрям і вологою, а це, звичайно ж, пришвидшує процеси окислення.

Іноді виробник мастила з рекламною метою вказує більший рекомендований інтервал заміни, ніж автовиробник. У такому разі слід керуватися рекомендаціями виробника автомобіля, а не мастила.

Сезонність мастил для більшості сучасних виробників уже не актуальна.



СВОБОДА В ОРЕНДУ

Літо — час для подорожей по інших країнах. А автомобіль може зробити поїздку ще цікавішою і зручнішою. Адже машина — відмінний спосіб вивчити країну з усіх боків. Ми підготували для вас невелику інструкцію про те, як найкраще орендувати автомобіль за кордоном.

В першу чергу варто розібратися, чи дійсно вам потрібен автомобіль у поїздки. Наприклад, якщо ви подорожуєте поодиночі, летите всього на пару днів і не плануєте виїжджати за межі одного міста, то майже напевно дешевше скористатися громадським транспортом. Однак якщо вас вже двоє і ви хочете кудись з'їздити, то прокатний автомобіль може виявитися вигіднішим за поїздки на поїзді або автобусі. Що вже говорить про подорож у великій компанії...

Вартість оренди

Залежить від ряду факторів: країни, прокатної організації, терміну оренди,

марки автомобіля і т. д. Однак зазначимо: дуже вигідні пропозиції зустрічаються. Наприклад, в аеропорту Мадрида можна взяти в оренду автомобіль на день за 1,15 євро! Правда, за умовами договору ви берете машину з повним баком пального, а віддаєте з порожнім. І за пальне з вас візьмуть десь 50–70 євро. Зате ви можете бути спокійні: це ваш бензин і ви можете їздити стільки, скільки вам потрібно.

Де дешевше?

Знайти прокатну фірму можна декількома способами. Найпростіший — перейти на її сайт. Найбільш популярні гравці в цьому бізнесі давно відомі —

Sixt, Europcar, Avis, Hertz, Budget, Enterprise. Однак набагато вигіднішими можуть виявитися спеціальні агрегатори, в яких аналізуються дані відразу від декількох компаній і надаються знижки.

Наступний важливий момент — місце оренди автомобіля. Як правило, люди забирають прокатні машини прямо в аеропорту. Однак нерідко буває так, що у однієї і тієї ж компанії ціни на прокат в повітряній гавані і в найближчому місті розрізняються. І може виявитися, що набагато вигідніше доїхати до центру міста на місцевій електричці або автобусі, а вже потім продовжити шлях на орендованому автомобілі.

Перш ніж підписати договір оренди авто, уважно прочитайте всі його умови

Як іще заощадити?

Більшість прокатних компаній заробляють не стільки на оренді автомобілів, скільки на додаткових послугах.

В першу чергу в договорі про прокат машини вам слід звернути увагу на обмеження по пробігу. Якщо ви берете автомобіль всього на день, то воно може скласти 100–150 км, а при оренді на кілька днів — у три рази більше.

По-друге, додаткові гроші з вас можуть взяти за розширену страховку, яка покриває різні пошкодження. Як правило, вона недешева (близько 30 євро на день), брати її чи ні — вирішувати тільки вам.

Крім того, прокатні організації беруть додаткові збори за вік водія (його, як правило, платять клієнти, молодше 25 років) і за іншу людину, яка допущена до керування.

Нарешті, додатково доведеться заплатити за АКП на орендованому автомобілі, навігатор і дитяче крісло. До речі, останнє зазвичай обходиться недорого, і, якщо у вас кілька дітей, часто вигідніше привезти дитяче крісло з собою.

Що знадобиться?

В першу чергу — закордонний паспорт і водійські права. Без цих документів вам машину ніхто не дасть.

До речі, мало хто знає, що під час керування автомобілем в іншій країні закордонний паспорт треба обов'язково возити з собою. Справа в тому, що, оскільки ваше водійське посвідчення видано в іншій країні, поліцейський має право перевірити легальність вашого перебування, підтвердженням якого якраз буде закордонний паспорт.

Також для оренди вам знадобиться банківська карта. Зазвичай кредитна. Хоча існують організації, що дають автомобіль клієнтам з дебетовими картами, ми рекомендуємо не ризикувати і брати з собою саме кредитну. Під час оформлення оренди автомобіля на вашій карті буде заблокована сума для депозиту. Ці гроші розблокують, коли ви повернете автомобіль. У разі якщо під час оренди машина отримає незначне пошкодження, відповідну суму вирахують із заблокованих на картці грошей. Інший варіант — заплатити за повну страховку. Тоді може виявитися досить і дебетової карти. Однак цей спосіб недорогий.

Що важливо знати?

У поїздці на орендованому авто обов'язково дотримуйтесь правил дорожнього руху — в разі порушення штраф прийде не вам, а прокатній

компанії, яка відніме із вашого депозиту не тільки суму штрафу, але ще і комісію. У разі якщо штраф все ж отримали саме ви (наприклад, знайшли під двірником квитанцію за парковку), можна спробувати оплатити його в місцевому банку. І обов'язково збережіть квитанцію про оплату: якщо прокатна організація раптом надішле повторно або спише з вас гроші за вже оплачений штраф, дайте відповідь їм сканом цієї квитанції. Як правило, списані кошти повертають.

Також важливо пам'ятати, що в Європі чимало країн з платними дорогами. У деяких з них діє такий принцип: під'їхав до шлагбаума, взяв квиток, а на виїзді з траси оплатив його. Але є ряд держав, де для оплати трас застосовуються спеціальні наклейки-віньєтки.

І обов'язково уважно огляньте автомобіль перед тим, як його взяти. При виявленні пошкоджень домагайтеся внесення їх в акт огляду, інакше розплачуватися за них доведеться вже вам. Не забудьте уточнити і час здачі автомобіля. Деякі прокатні бюро працюють строго за розкладом, а за повернення машини в інший час (наприклад, вночі) беруть додаткову комісію.



Прокатний автомобіль дає можливість не залежати від громадського транспорту в подорожах і краще пізнати країну.

У ТВОРЧОМУ ПОШУКУ



У той час, як автомобілі сімейства ŠKODA 100/110 завойовували популярність як у себе на батьківщині, так і за кордоном, творчий колектив конструкторського бюро компанії шукав альтернативні варіанти розвитку майбутніх моделей.

Основним стримуючим фактором для розробки і створення нових сучасних моделей була задньопривідна компоновка, яка мала цілий ряд конструк-

тивних обмежень. Керівництво компанії всіма силами прагнуло знайти способи переконати державних чиновників у необхідності фінансування нових проектів.

ŠKODA 740 і ŠKODA 720

У другій половині 60-х років компанію очолив Йозеф Симон — людина вільних поглядів, яка не була маріонеткою режиму. В середині 1967 року він дав старт проекту під назвою «Розвиток інтегрованого виробництва легкових автомобілів в ЧССР». В рамках цього проекту передбачалося почати в Млада-Болеславі роботу над двома концептуально різними продуктами. Перший був спрямований на створення сімейства автомобілів, що складалося б з купе, 4-дверного седана і універсала. Ця лінійка моделей повинна була оснащуватися двигунами об'ємом 0,9–1,1 літра. Другий напрямок — більш потужні машини з аналогічними типами кузовів, але з моторами об'ємом 1,25–1,5 літра. Всі вони повинні були отримати «класичну» компоновку із заднім приводом і переднім розташуванням силового агрегату.

Для створення кожного сімейства була сформована група фахівців. Зокрема, за компактну лінійку ŠKODA 740 відповідали Йозеф Мюллер (двигун), Йозеф Чех (кузов) і Ладислав Веверка (інтер'єр). Роботу над більшим сімейством, яке отримало внутрішнє позначення ŠKODA 720, очолив Франтішек Уліф. Дизайном займався Іван Розек, мотором — Франтішек Фідрмік. Ян Зачек і Ярослав Кіндл працювали над кузовами для перспективних моделей. Технічне завдання було сформовано після ретельного аналізу зарубіжних конкурентів. Наприклад, величина колісної бази в 2250 мм була ідентичною кращому на той момент представнику машин середнього класу — BMW 1500.

Основою для створення мотора для сімейства 720 вибрали двигун OHV, який дозволяв не тільки підготувати версії об'ємом 1,25–1,5 літра,



Роботу над більшим сімейством, яке отримало внутрішнє позначення ŠKODA 720, очолив Франтішек Уліф.

а й збільшити за необхідності його до 2 літрів. Паралельно з роботою над силовим агрегатом йшов активний пошук сучасних форм для седана, універсала і купе. Ще одним позитивним моментом був вибір повністю незалежної підвіски. Спереду планувалося встановити стійки McPherson, а ззаду — багатоважільну конструкцію зі стабілізаторами поперечної стійкості.

Першим у 1966 році дебютував прототип ŠKODA 720 з кузовом хетчбек. Автором проекту став молодий дизайнер Йозеф Брокеш, випускник Вищої школи прикладного мистецтва в Празі. Це був сміливий і перспективний проект, який і сьогодні виглядає досить сучасно.

Важливо відзначити, що машини з кузовом хетчбек в той час були в новинку, а першим серійним авто-

У 1967 році були представлені кілька варіантів кузова майбутньої моделі, в тому числі універсал з 1,5-літровим мотором.

>



Для свого часу 5-дверний хетчбек ŠKODA 720 значно випереджав західних конкурентів.

мобілем з таким кузовом в 1965 році став RENAULT 16.

У 1967 році був побудований перший ходовий прототип 5-дверного хетчбека. Автомобіль отримав 1,5-літровий двигун OHV потужністю 93 к.с. і міг розвивати швидкість до 150 км/год. На розгін до 100 км/год йому потрібно 16 секунд, а витрата пального становила в середньому 9–11,5 л/100 км. За габаритними розмірами (4404 x 1616 x 1400 мм) і дизайном його можна порівняти з VW PASSAT першого покоління (4200 x 1620 x 1360 мм), який з'явиться шістьма роками потому! Для свого часу 5-дверний хетчбек ŠKODA 720 значно випереджав західних конкурентів.

В якості альтернативи в вересні 1968 року було побудовано кілька седанів з моторами 1,25 і 1,5 літра. Колісна база збереглася без змін (2550 мм), але габарити трохи відкоригували (4400 x 1635 x 1395 мм). Спереду на автомобілі встановили дискові гальма Girling, а ззаду — барабанні. Двигун

OHV мав алюмінієвий блок циліндрів, відлитий під тиском, а також колінчастий вал з п'ятьма корінними підшипниками і зубчастим ремінним приводом. Крім двох седанів були побудовані кілька двигунів більшого і меншого об'єму. До кінця року до них приєдналися два хетчбека і купе з 1,5-літровими моторами.

П'ятидверний хетчбек був побудований на заводі у Врхлабі.



За рахунок встановленої пружинної задньої підвіски вдалося збільшити корисний простір багажного відділення, яке в залежності від положення спинки заднього дивана варіювалося від 1,1 до 1,85 м³.

Купе з посадковою формулою 2 + 2 було виготовлено на заводі у Квасинах. Форсований мотор розвивав 98 к.с. при 6000 об/хв за рахунок установки інших карбюратора, впус-



Купе з посадковою формулою 2 + 2 було виготовлено на заводі у Квасинах.

кного колектора, колінчатого валу і поршнів. Більш потужна машина зажадала деяких змін у шасі.

Джуджаро

Однак державна комісія, яка повинна була затвердити проект до серійного виробництва, була незадоволена роботою конструкторів компанії, в тому числі дизайном перспективних зразків. До проекту вирішено було залучити іноземних фахівців. Головний дизайнер компанії Фратішек Сайдл попросив свого давнього знайомого з Італії, який працював в автомобільній індустрії, порекомендувати кого-небудь. Вибір припав на молодого, але вже добре відомого італійця Джорджетто Джуджаро, який у 1968 році відкрив своє власне дизайн-ательє в Турині — ItalDesign.



Переговори з Джуджаро відбулися в 1968 році, і вже у квітні того ж року він надіслав свої перші ескізи.

Після переговорів Джуджаро погодився брати участь в проекті і вже в квітні 1969 року надіслав в Млада-Болеслав свої перші ескізи.

Залучення відомого італійського дизайнера мало важливе значення для компанії і майбутнього нової моделі. І в даному випадку мова йде не тільки про якісний дизайн, але і про економічну складову. Традиційно автомобілі були важливою складовою валютних надходжень в бюджет Чехословаччини. Поява на зарубіжних ринках моделі ŠKODA з емблемою італійського дизайн-ательє дозволила б привернути до новинки більше уваги потенційних покупців і стала б сильним козирем у конкурентній боротьбі. Відтак до 30 серпня 1969 року був готовий



У серпні 1971 року був готовий прототип з 1,2-літровим мотором і п'ятидверним кузовом хетчбек. Автомобіль мав привабливий сучасний дизайн, створений Йозефом Чехом.

перший ходовий прототип з дизайном від Джуджаро. Автомобіль всім сподобався. Сума контракту з ательє склала 40 мільйонів крон, що було еквівалентно вартості 719 екземплярів ŠKODA 110 L. Ще одним позитивним моментом стали нові технології і матеріали, з якими познайомилися чехословацькі фахівці в ході роботи зі своїми італійськими колегами.

З 1969 по 1972 рік було виготовлено декілька прототипів, на яких відпрацьовувалися різноманітні компоненти, включаючи дискові гальма на всіх колесах, автоматичну трансмісію Borg Warner, системи упорскування пального Tekalemit і Bosch, а також різні варіанти розташування керма. Планувалося, що вже в 1973 році буде виготовлена перша промислова партія

з 5 тисяч екземплярів моделі ŠKODA 720, а через два роки обсяг виробництва досягне 120 тисяч машин.

Спадкоємець ŠKODA 100/110

Другий проект, спрямований на створення компактного сімейства ŠKODA 740, не мав такого масштабного продовження. У серпні 1971 року був готовий прототип з 1,2-літровим мотором і п'ятидверним кузовом хетчбек. Чотирициліндровий двигун мав

чавунний блок і алюмінієву головку циліндрів. Він розвивав потужність 69 к.с. при 4900 об/хв, а максимальний обертовий момент 92 Нм був доступний при 3000 об/хв. Автомобіль мав привабливий сучасний дизайн, створений Йозефом Чехом.

Нездійсненні мрії

Здавалося б, все йшло до того, що нові грандіозні проекти зможуть втілитися в серію, але виявилось, що реалізувати задумане не так просто. І тут, як завжди, втрутилася велика політика. 1968 рік у історії Чехословаччини запам'ятався багатьом «Празькою весною» і подальшим введенням воєнного контингенту з «дружніх» країн соціалістичного табору. Політичні події привели до репресій і посилення режиму комуністичної партії. У Тольятті почав роботу автогігант ВАЗ, і йому зовсім не потрібен був на зарубіжних ринках такий сильний конкурент у вигляді сучасної і стильної моделі ŠKODA.

Другою причиною припинення проекту стала відсутність фінансування. Справа в тому, що нові моделі сімейств ŠKODA 740 і ŠKODA 720 вимагали повної перебудови існуючого виробництва. Крім того, моделі 720 та 740 не були уніфіковані, а освоїти одночасно виробництво двох принципово нових модельних рядів було непосильною ношею для ŠKODA.

Дослідний зразок седана ŠKODA 720 з мотором об'ємом 1,25 літра відрізнявся від 1,5-літрової версії іншою облицюванням радіатора і круглими фарами.



Незважаючи на грандіозну роботу, яку провів творчий колектив ŠKODA, з цілого ряду причин інноваційні моделі 720 і 740 так і не потрапили на конвеєр.

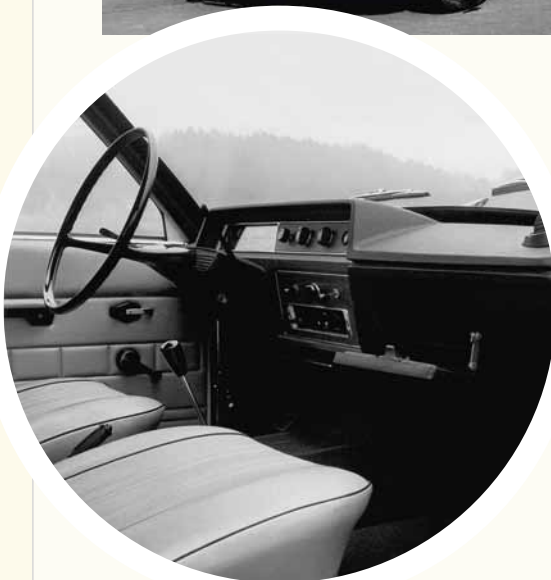


Купе ŠKODA 720 було оснащено форсованим мотором потужністю 98 к.с., який відрізнявся іншими карбюраторами, впускним колектором, колінчатим валом і поршнями.



Один із варіантів раннього седана 720 з двигуном об'ємом 1,25 л

Зліва на фото — седан 720 з 1,5-літровим мотором, створений Джуджаро в ательє Ital Design в 1969 році. Праворуч — фастбек ŠKODA 720. У 1971 році базовий 1,25-літровий мотор замінили на новий 1,8-літровий.



Салон ŠKODA 720 в повній мірі відповідав уявленням про ергономіку і дизайн того часу.

І нарешті, був ще один внутрішній політичний аспект. З 1 січня 1969 року набув чинності Конституційний закон про Чехословацьку федерацію, за яким унітарна держава була перетворена на федерацію двох рівноправних республік — Чехії та Словаччини. Керівництво останньої виступило з ініціативою про будівництво в Братиславі автомобільного заводу БАЗ. Природно, що це зажадало відповідних інвестицій і остаточно позбавило ŠKODA можливості організувати випуск перспективних моделей.

У червні 1972 року всі роботи над проектами ŠKODA 740 і ŠKODA 720 були припинені. А підприємство почало готуватися до чергової глибокої модернізації задньопривідного сімейства 100/110...

WRC: АРЕНА БИТВИ

Подвійна перемога у WRC 2



Цього сезону запекле протистояння на світовій ралійній сцені в заліку WRC 2 відбуватиметься між двома марками: крилата стріла і блакитний овал прикрасили своєю боротьбою залік виробників. То які ж аргументи для своїх конкурентів матиме непереможна FABIA R5 на дорогах чемпіонату WRC 2 Pro?

Коли команда ŠKODA Motorsport презентувала актуальну генерацію своєї ŠKODA FABIA R5 evo, у команд-конкурентів, без сумніву, видався нелегкий тиждень. І рік не лише в чистих технічних характеристиках болідів тих марок, які представлено на арені чемпіонату WRC 2. Усі вони вкладають чимало сил у вдосконалення своїх машин, та й технічні регламенти пильно стежать за спортивною рівністю. А секрет у тому, що спортивний досвід інженерів із Чехії у створенні бойових автомобілів для

«молодших» ралійних серій дає їм величезну тактичну перевагу. Так, наприклад, поки конкуренти знімали вершки з перемог винятково в основному заліку WRC, ŠKODA пересадилася на FABIA R5 майже увесь ралійний світ у багатьох національних і міжнародних серіях, піднявши кількість і якість своїх машин на недосяжну для інших компаній висоту.

Знайдений баланс між технічними характеристиками та надійністю дозволив ŠKODA Motorsport значно збільшити свою присутність і у WRC 2.

Fair play

Тривалий час у чехів узагалі не було бодай якихось серйозних конкурентів на рівні виробників. Так, епізодично й на окремих етапах обставини складалися на користь інших пілотів, але біло-зелена стріла ŠKODA Motorsport завжди залишалася в топі турнірної таблиці.

Цього сезону в суперників, схоже, загострилася жага бою, і Ford, озброївшись талантами молодих гонщиків, уперше за кілька років зміг упритул підібратися до лідерів заліку марок.



РАЛІ ІТАЛІЇ ЗМІНИЛО РОЗСТАНОВКУ СИЛ. Подвійний успіх фінського екіпажу — Калле Рованпери та Йонне Хальтуннена — і чехів Яна Копецького та Павела Дреслера вивів команду ŠKODA Motorsport на верхній рядок у заліку виробників. Попереду у спортсменів ще достатньо стартів, щоби закріпити свій успіх і продемонструвати конкурентоспроможність бойової ŠKODA FABIA R5 evo.



У ŠKODA MOTORSPORT готові боротися за лідерство в заліку виробників, а Ян Копецький збирається із силами на другу частину ралійного сезону.

Друга частина бою

Попри те, що формально сезон ралійного чемпіонату перетнув свій екватор, в учасників заліку WRC 2 є ще чимало простору для тактичного маневру.

Команда ŠKODA Motorsport зараз покладається на лідера особистого заліку, швидкого й талановитого фіна Калле Рованперу, який на сьогодні має найвищий рейтинг перемог: три перші місця, два другі.

Однак на п'яти йому наступає досвідчений норвежець Мадс Остберг — доволі небезпечний суперник, у якого, втім, немає в розпо-

рядженні надійної та швидкої ŠKODA FABIA R5 evo.

Тому друга частина сезону 2019 року, найімовірніше, стане навіть не протистоянням особистих талантів пілотів — на такому рівні конкуренція не залишає шансів нікому, крім найкращих! За право носити титул чемпіона боротимуться техніки, інженери, фахівці й самі виробники. У ŠKODA Motorsport є все, щоб вийти переможцем із цієї боротьби, тим паче, що запекла дуель прикрашає будь-який спорт. Отже, «стріла» проти «овалу» й «шевронів»: ціл визначено!

ДОРОЖНІ НОТАТКИ

Як зробити, щоби подорож автомобілем запам'яталася лише позитивними емоціями.



Осінь — оксамитовий сезон для подорожей. І кожному хочеться, щоби пригоди залишилися в пам'яті лише зі знаком плюс. До цього потрібно належно підготуватися. Це особливо важливо, якщо ви маєте намір скерувати колеса свого автомобіля або мотоцикла за межі нашої країни.

Банально, але життєво: перш ніж сісти за кермо за кордоном, є сенс ознайомитися з місцевими правилами. Нічого революційного ви в них не знайдете, оскільки в основі лежать міжнародні домовленості, закріплені у двох конвенціях про дорожній рух: 1949 і 1968 років. Країна відвідування, за винятком зовсім уже екзотичних, із високою часткою ймовірності виявиться учасницею однієї з них — загальні принципи руху, як і система дорожньої сигналізації, універсальні. А ось на нюанси краще витратити годину-другу.

Основний головний біль — це **обмеження швидкості**, а також правила паркування. З останніми багато тонкощів, хоча є й деякі загальні принципи. Так, синьою



На в'їзді до європейських країн у вас ще на кордоні конфіскують радар-детектор, навіть якщо знайдуть його в бардачку або багажнику. Крім вилучення гаджета порушникові загрожує серйозний штраф.



Вікня останніх років — екологічні обмеження. В Німеччині вже є низка міст, куди «брудною» машиною просто не пустять. Список їх постійно розширюється.



У жодній цивілізованій країні вам не дозволять їздити з тонованим переднім склом. Виняток — малопомітне заводське тонування.



Синьою розміткою зазвичай позначають місця, де паркування має певні обмеження: за умовами оплати, часу користування тощо.

розміткою зазвичай позначають місця, де паркування має певні обмеження: за умовами оплати, часу, тривалості використання або категорії користувачів. Жовта лінія або забороняє зупинку взагалі, або виділяє майданчики, призначені для спеціальних транспортних засобів.

У низці країн законодавчо встановлено **денні ліміти пробігу** навіть для особистого транспорту (у Швеції, наприклад, не більш ніж 500 км). Поцікавитися нюансами можна в консульському відділі планованої країни перебування або у всезнаючому інтернеті. В останньому випадку краще користуватися офіційними джерелами, включаючи сайти посольств, міністерств транспорту або внутрішніх справ.

Необхідно подбати про **справність машини**. Ремонт і пов'язана з ним логістика обійдуться значно дорожче, ніж на батьківщині. Ну й не варто виключати питання з боку дорожньої поліції. У багатьох країнах під заборону і відеореєстратори — це турбота про недоторканність приватного життя. Будь-які видимі ознаки зміни конструкції автомобіля теж викличуть питання у прикордонників або поліції. Це може бути ненормативний шум прямого глушника, кричущі елементи зовнішнього стайлінгу тощо.

У багатьох країнах необхідно **придбати й наклеїти на вітрове скло віньєтку**, яка дає право користуватися платними дорогами. Зверніть увагу, що часто купівля віньєтки на більшу кількість днів економічно вигідніша.

Радари-детектори в більшості держав заборонені, причому навіть у вимкненому стані. Якщо у вас такий прилад є, сховайте його подалі в багажник і нікому не показуйте. Не забудьте також, що в низці країн поряд зі знаком аварійної зупинки в машині має бути світловідбивний

Порада: перегляньте свої водійські звички й перелаштуйтеся на «закордонний лад» — не забувайте, що ви в гостях у місцевих водіїв

жилет. Водій зобов'язаний одягнути його, коли усуває несправність, що виникла в дорозі.

Не зловживайте алкоголем, навіть якщо в країні є дозволений ліміт. Наприклад, у Німеччині водіїв не карають за їзду після випитого кухля пива, проте в разі вчинення ДТП навіть мінімальний вміст алкоголю в крові стає обтяжливою обставиною.

Штрафи в Європі доволі високі, а українські номери для камер фотофіксації давно не перешкода: квитанції на оплату штрафу успішно добираються до України. Найвищі й водночас «популярні» штрафи — традиційно за перевищення швидкості. **Не ігноруйте штрафи**. Платити треба для того, щоб у майбутньому вам не відмовили у в'їзді. Причому якщо неоплачений

штраф був з Європи, то запросто можуть «забанити» вас років на п'ять не лише у країні порушення, а й у всьому Шенгенському просторі. Сподіваємося, ця інформація допоможе вам зробити поїздку приємною в усіх сенсах. Щасливої дороги!



У більшості країн Європи, крім скандинавських, заборонено використання шипованих шин.



ПРАВИЛА ПОВЕДІНКИ

Нерідко виникає питання, як правильно поводитися з поліцією. Крім загальновідомих порад: не виходити з машини, поки не підійде поліцейський, не пропонувати йому хабарів тощо — необхідно керуватися деякими національними особливостями.

Наприклад, у низці штатів США під час наближення копа водіям потрібно тримати руки на кермі, а пасажирам — на колінах. Якщо заднє скло тоноване, його потрібно опустити.

Стосовно документів можна не хвилюватися. Водійські посвідчення, чинні в Україні, як і свідоцтва про реєстрацію транспортного засобу, питань у поліції не викликають. Міжнародний поліс ОСЦПВ («зелена карта») — теж, як кажуть, «маст хев». Міжнародне посвідчення водія в країнах — членах Конвенції про дорожній рух 1968 року (Україна — її учасниця) не потрібне. Але якщо ви таки вирішили скористатися ним, то надавати його для перевірки треба разом із національним.

ЕКСТРЕМАЛЬНИЙ БОРАКАЙ

Філіппінський острів Боракай — це м'який білий пісок, пальми, бірюзове море... А ще це кайтсерфінг, віндсерфінг, кліфдайвінг, парасейлінг, снорклінг, дайвінг і, звичайно, прогулянки під вітрилом.





← СПРАВЖНЯ
ВІЗИТНА КАРТКА
БОРАКАЮ — не-
великі вітрильни-
ки, які до заходу
сонця заповню-
ють усю аквато-
рію у White Beach.

НА ОСТРОВІ CRYSTAL COVE можна відвідати печери і гроти, а також помилуватися з висоти хвилями, що ефектно розбиваються об скелі. ✓



↑ ЕЛЕКТРИЧНІ ТРИЦИКЛИ — зручний і недорогий вид громадського транспорту на Боракаї. На фото — e-trike інноваційної австралійської компанії Star 8. У салоні є навіть USB-роз'єм для зарядки!



На острові Боракай немає історичних будівель, старовинних храмів і бодай якихось культурних пам'яток. Сюди приїжджають насолоджуватися природою, займатися спортом і відвідувати вечірки просто неба.

З чого ж почати, якщо ви на Боракаї? По-перше, вирушайте на пляж Булабог — це справжня Мекка кайтсерферів. За відчуттями обивателя, тут завжди неймовірно сильний вітер: ідеш лабіринтами вуличок, останній поворот до Булабогу — і тебе просто зносить! А спортсмени ще й кажуть, що «катабельний» вітер буває не щодня! Втім цього не помітно: з грудня до лютого трафік на воді дуже щільний, і виглядає

це шалено красиво — різнокольорові кайти ширяють на тлі блакитного неба й синьо-зеленого моря Сібуян. Іноді тут можна зустріти й віндсерферів. Для новачків, звичайно, діють школи, серед яких є і з російськомовними інструкторами. Варто спробувати!

З протилежного від Булабогу боку острова (хвилин 10 пішки) — пляж White Beach, завдяки якому Боракай, власне, і став знаменитим. Цей пляж внесено до списку найкрасивіших у світі. Біла смуга піску простягнулася вздовж бірюзового моря Сулу приблизно на чотири кілометри. І хвиль тут

практично немає — ідеально, щоб просто купатися і приймати сонячні ванни. Також звідси можна вирушити на різноманітні екскурсії та екстремальні розваги.

Варто помандрувати на човні на острівце Crystal Cove Island, де можна відвідати печери і гроти, а також помилуватися з висоти хвилями, що розбиваються об скелі, та безкрайніми панорамами синяви. Поряд, на Magic Island, найвідважніші можуть спробувати кліфдайвінг. На скелях, на рівнях різної висоти (від 4 до 12 метрів), сконструйовано дерев'яні містки, з яких сміливці стрибають

Як дістатися



З Києва на острів Боракай можна дістатися літаком з кількома пересадками. Літаки прилітають на сусідній острів Панай — або в аеропорт Катіклан, або в аеропорт Калібо, тож вам у будь-якому разі доведеться ще й подорожувати на човні. Від аеропорту Катіклан до порту можна або дійти пішки, або доїхати на трициклі. Від Калібо до порту — близько двох годин їзди. Можна взяти таксі або приєднатися до однієї з груп, які набирають водії мінівенів. Відправлення — в міру заповнення автомобіля.



На пляжі Ріка можна відчути себе на справжнісінькому краю світу.

у воду. Вниз краще не дивитися, дивіться лише перед собою — інакше спрацює інстинкт самозбереження і наважитися стрибнути буде нереально. Потужний викид адреналіну гарантовано!

На Боракаї популярні снорклінг і дайвінг — підводний світ дуже гарний. Любителі полоскотати собі нерви можуть також спробувати парасейлінг: вас закріплюють за допомогою довгого троса знизу — до катера, вгорі — до парашута, і ви ширяєте високо в повітрі. Здавалося б, це популярна розвага на багатьох курортах світу, але тут на висоті дме такий вітер, що

ДЕ ЖИТИ Й ДЕ ПОЇСТИ



Боракай — острів, «заточений» під туристів, тому й ціни в кафе не низькі. Варто пошукати заклад, де харчуються місцеві: там буде така сама смачна їжа, але вже за зовсім іншою ціною. Що цікаво, в меню McDonald's тут є рис із курячим філе або стейками, а також спагеті! Відмінний варіант для ситної вечері — оплатити шведський стіл в одному з кафе чи ресторанів на White Beach. Ціни починаються від 5 доларів і залежать від різноманітності страв. Або пройдіть у кінець Station 3 — там ще більше цікавих пропозицій. Наприклад, за 10 доларів можна провести романтичний вечір: столи накрито просто на березі моря. Приємний бонус — практично в кожному місці звучить жива музика. І звичайно ж, Боракай — це фрукти! Обов'язково спробуйте тут манго й ананаси. Кокоси — божественні!

У виборі житла на Боракаї є нюанси. Уздовж усього White Beach розташовані готелі, тож, здавалося б, райський варіант — перша лінія біля пляжу. Однак тим, хто хоче самоти й тиші, це не підійде — тут найбільш тусовочне місце, постійно грає музика й шумить натовп.

Ми вирішили зупинитися в невеликому приватному готелі **BERSABA RESIDENCE**, розташованому біля головної дороги, ближче до Puka Beach, подалі від усієї суєти. Як і всюди, багато місцевих мешканців тут здають апартаменти або кімнати.



вас розгойдує з боку в бік, як ляльку. Вестибулярному апарату доведеться пройти перевірку на міцність!

Автомобілі під заборонаю

Оскільки острів крихітний, автомобілі тут заборонено. Іноді трапляються мінівени — вони в основному належать великим готелям, а отримати спеціальний дозвіл на них дуже непросто. Чим пересуватися? У прокат пропонують лише скутери та мотоцикли. Ціна — від 12 доларів за годину, оренда — мінімум на дві години. За 24 години — від 50 доларів. Як заставу просять паспорт.

Вигідніше користуватися громадським транспортом — трициклами. Тут дуже поширені електричні «трайки», і є дві зарядні станції для них. Якщо ви зупиняєте порожній трицикл, водій називає вам ціну



ЗВичайні трицикли на Боракаї — це в основному 175-кубові мотоцикли, до яких справа прибудовано невеликий кузов і ще одне колесо. У цю крихітну коробочку набивається по вісім пасажирів!



ОКрім «Е-трайків» фірми STAR 8 на острові використовують електричні трицикли Prozza Hirose і ToJo Motors.



◀ АЗС Є БІЛЯ ПОРТУ, але за мірками острова завдовжки 10 кілометрів це далеко. Тому всі купують бензин у пляшках в імпровізованих наметах уздовж дороги.



І в раю є недоліки

Якщо років вісім тому тут практично нікого не було, то зараз туристичний потік зашкалює. Завдяки появі лоукостерів особливо доступним цей напрям став для азіатів. У китайський Новий рік на White Beach просто не проштовхнутися — з острова для усамітнення Боракай перетворився на місце для тусовок. У прибережних кав'ярнях постійно грає музика, влаштовують вогняні шоу. Усе це — нон-стоп!

Тим, хто надає перевагу спокою, рекомендуємо відвідати пляж Ріка — тут менше людей, приємні хвилі й гарні мушлі. І більше шансів відчувати себе дійсно на краю світу, особливо ввечері, коли тут збираються місцеві жителі: діти ганяють у футбол і запускають саморобних повітряних зміїв, дорослі розкуповують свіжий улов просто з човнів. Дуже заспокійлива атмосфера!

Головне ж, що варто знати про острів: незважаючи на невеликі розміри Боракаю, на ньому можна провести чимало часу, досліджуючи територію. Тож веселих пригод!

✍️ Світлана Парфенова

за індивідуальну оренду всього транспортного засобу: 3–5 доларів. Приєднатися до інших пасажирів коштуватиме 30–40 центів залежно від тривалості поїздки.

А ще багато місцевих пропонують підвезти за гроші на своїх двоколісних транспортних засобах. Дозволена кількість байків на острові теж обмежена. Кажуть, нові офіційно можна буде ввезти лише 2020 року. Тому багато хто ввозить їх зараз за допомогою так званих піратів. З одного боку, це нелегально. З іншого — всі знають про наявність

такого варіанта. Купити байк на сусідньому острові коштуватиме приблизно 3000 доларів, а перевезти на Боракай — як домовишся з піратом. Дозвіл на байк, само собою, буде «липовим».

Справжня візитна картка Боракаю — невеликі вітрильники, які заповнюють до заходу сонця всю акваторію на White Beach, закликаючи на прогулянки в променях сонця, що сідає. Але їх можна орендувати й у інший час, вибравши маршрут навколо острова наприклад. Неймовірно романтично!

НАЙКРАЩІ КНИГИ ПРО АВТОМОБІЛІ

Книг про автомобілі випущено чимало. Переважна більшість з них — суто технічні, але трапляються і художні твори, які захоплюють читача і можуть бути прочитані на одному диханні. Таких шедеврів насправді не дуже багато, і цей факт надає їм особливої цінності.

Крістіна

Роман Стівена Кінга про машину, яка поводить як жінка. У 1983 році роман був екранізований режисером Джоном Карпентером. Фільм вийшов дещо жорстоким, але видовищним. У книзі ж розкривається дещо інша тема. Думка про те, що кожен автомобіль має душу та може спілкуватись зі своїм господарем та гостями в салоні, надовго залишається у свідомості тих, хто замість видовищного фільму повірив книзі.

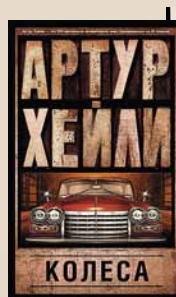


Без гальм. Мої роки в Top Gear

Книга автора Джеремі Кларксона — ведучого найпопулярнішого автомобільного шоу планети. Специфічний англійський гумор, знуцання над прибічниками екологічного транспорту та захоплюючі історії про справжні «карбюраторні» суперкари. Незважаючи на те що книга складається з багатьох, часто не пов'язаних одне з одним, оповідань, читати її дуже весело.

Колеса

Роман автора Артура Хейлі, який дозволяє зазирнути за ширму процесу виробництва автомобілів. У ньому підіймається багато тем соціальних, політичних та суто людських. Стає зрозумілою роль автомобілів у світовій економіці. Незважаючи на те що в книзі описані події, які відбувались багато десятиліть тому, їхня суть досі лишається актуальною.



Полум'яний мотор

Книга авторства популярного російського шоумена та ведучого Миколи Фоменка, який деякий час працював головним редактором автомобільного журналу «Автопілот». По своїй суті книга являє собою добірку найкращих тест-драйвів, написаних з гумором та дуже критичним ставленням до протестованих авто.



Бесіди про автомобіль

Книга авторства Юрія Долматовського була написана майже 50 років тому. Але попри дуже почесний як на автомобільні мірки вік вона повністю розкриває

вектор розвитку автомобільного транспорту. Дає зрозуміти, чому в сучасних автомобілях використовують ті чи інші рішення. Прочитавши цю книгу, можна зрозуміти, що чекає на автомобільний світ у найближчі десятиліття.



БУДЬ СОБОЮ. ЯК ŠKODA

ŠKODA KAROQ



ŠKODA
SIMPLY CLEVER

LIKE ŠKODA



«Гаряча» інформаційна лінія: 0 800 500 023

* Дзвінки безкоштовні зі стаціонарних телефонів на території України.

eurocar.com.ua

ЕВРОКАР

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