

AUTO

Caddy+

Свою дорогу обирай сама!

Юлія Кушнір

Не відкладай життя
на потім!



Вересень 2025

ДЕНИС КОРЖОВ

ПРО ГАРМОНІЮ У БІЗНЕСІ ТА ЖИТТІ

**ВІТАЄМО, ДОРОГІ ЧИТАЧКИ
AUTOLADY! СЬОГОДНІ У НАС В
ГОСТЯХ ЛЮДИНА, ЯКА СТВОРИЛА
СПРАВЖНИЙ ЧОЛОВІЧИЙ ПРОСТІР
КРАСИ ТА СТИЛЮ, – ДЕНИС КОРЖОВ,
ЗАСНОВНИК МЕРЕЖІ БАРБЕРШОПІВ
В ОДЕСІ ТА КАЛІФОРНІЇ. МИ
ПОГОВОРИМО ПРО ЕСТЕТИКУ,
УСПІХ ТА, МОЖЛИВО, ПРО ТЕ, ЯК
ЧОЛОВІЧИЙ СВІТ ДОГЛЯДУ ЗА СОБОЮ
МОЖЕ НАДИХНУТИ Й НАС.**



Денисе, вітаємо вас! Ви створили унікальний бізнес, орієнтований на чоловічу аудиторію.

Що, на вашу думку, є ключовим у створенні атмосфери та сервісу, які приваблюють чоловіків у барбершопи, і як ви перенесли цю концепцію з Одеси до Каліфорнії?

Дякую! Для мене ключове – це не просто зробити стрижку, а створити атмосферу, в якій чоловік відчуває себе на своєму місці. Це увага до деталей, до комфорту, до відчуття поваги до клієнта.

В Одесі все почалося з ідеї створити простір, де чоловік може бути собою – без пафосу, але зі стилем. У Каліфорнії це була вже адаптація під місцеву культуру: інший ритм, інші очікування, але суть залишилась – якість, сервіс, атмосфера. Ми не просто переносили формат – ми трансформували його, залишаючи ДНК бренду.

Барбершопи часто асоціюються з певною «джентльменською» культурою. Як ви бачите цю культуру в сучасному світі та чи є в ній місце для впливу або співпраці з жіночою аудиторією, адже жінки також цінують стиль та доглянутість?

Сучасна джентльменська культура – це вже не про старі канони. Це про внутрішній стрижень, про повагу до себе та до інших. І, звичайно, жінки мають на неї прямий вплив. Багато наших клієнтів прийшли за рекомендацією своїх друзинь, сестер чи подруг. У цьому й краса – стиль та доглянутість уже давно не поділяються за гендером.

Ми співпрацюємо з жінками у дизайні, брендингу, SMM, і це завжди збагачує бізнес.



Наш журнал присвячений жінкам та автомобілям. Як ви вважаєте, чи є спільні риси у жінки, яка впевнено керує автомобілем, та чоловіком, який приділяє увагу своєму стилю та зовнішньому вигляду? Можливо, це прояв внутрішньої впевненості?

Сто відсотків. Стиль, кермування, бізнес – усе це про самовідчуття. Людина, яка впевнено виглядає і впевнено себе веде, – це людина, яка знає, хто вона. І не має значення, чоловік це чи жінка. Упевнена жінка за кермом – це точно та сама енергія, що й чоловік, який із задоволенням дбає про свій вигляд. Це про гідність, свободу й внутрішню силу.

З вашого досвіду, як ви бачите роль жінки в бізнесі, зокрема в таких, що традиційно вважаються «чоловічими»? Чи є серед ваших співробітників або партнерів жінки і як ви оцінюєте їхній внесок?

Жінки в бізнесі – це окрема сила. У мене були і є жінки-партнери, з якими ми запускали рекламні кампанії, оформлювали інтер'єри, писали концепти. Їхнє бачення – часто тонше, точніше, глибше. І це дає крутий баланс у чоловічому проєкті.

Гендер – не бар'єр, якщо людина – професіонал. А жінки в нашій сфері часто перевершують очікування.

Які тренди у чоловічому стилі та догляді ви бачите зараз? І чи є щось, що жінки могли б перейняти з цієї культури для свого власного догляду або сприйняття краси?

Сьогодні стиль – це індивідуальність. У чоловічих трендах – більше свободи: класичний фейд



поряд із м'якими текстурами, догляд за шкірою вже став нормою. Чоловіки стали сміливішими у виборі засобів і ритуалів. І це круто. Жінки ж можуть взяти з цієї культури простоту, прямоту, навіть трохи брутальності – іноді цього бракує в жіночих образах. І ще – впевненість, бо вона завжди в моді.

Наостанок, який головний меседж ви б хотіли передати нашим читачкам AUTOLady – сучасним, стильним та впевненим у собі жінкам, які прагнуть гармонії у всіх сферах життя?

Будьте сміливими у своїх виборах: автомобіля, стилю, бізнесу, життя – робіть так, як відчуваєте. Справжня енергія – це коли жінка не боїться бути собою. Стиль – не в трендах, а в щирості. І якщо вам комфортно в салоні Ferrari чи барбершопі – значить, ви на своєму місці.

Гармонія там, де свобода й любов до себе.



Instagram: [mr.solomon_barbershop.od](#)
Facebook: [mr.solomon_barbershop](#)
Website: [www.solomon-barber.shop](#)

Інтерв'ю: Людмила Кладійова

ГОЛОВНІ СЕКРЕТИ ІДЕАЛЬНОГО ВЕЧІРНЬОГО РАЦІОНУ



А.В.С.
STUDIO

У шаленому ритмі сучасного життя ми часто нехтуємо останнім прийманням їжі, вважаючи його неважливим. Але чи це так?

У цій статті ми розвінчаємо поширені міфи про вечерю та дізнаємося, як правильно завершити день, щоб забезпечити організму належне відновлення. Ми поговоримо про вплив вечірнього харчування на метаболізм, сон та загальне самопочуття, а також запропонуємо практичні поради, які зроблять вашу вечерю корисним та приємним ритуалом.

Наталія Семенюта, відома експертка з харчування, поділиться своїм досвідом, аби ви змогли сформувати звичку, яка змінить ваше життя. Готові дізнатися, як невеличкі зміни ввечері можуть принести великі результати? Тоді почнімо!

Вітаємо вас, пані Наталія! Чому так важливо звертати увагу саме на вечерю? Чим вона відрізняється від інших прийомів їжі?

Вечір – це завершення нашого дня, час для відновлення та підживлення організму. Якщо ми пропускаємо вечерю, організм розцінює це як початок голодування, що може сповільнити метаболізм. Тому, важливо, щоб вечеря була легкою, поживною та збалансованою.

Існує безліч міфів щодо вечірнього харчування. Який, на вашу думку, є найпоширенішим і найшкідливішим? (Наприклад, «не їсти після шостої»).

Міф «не їсти після шостої» – дуже поширений. Насправді важливі не конкретні години, а що саме ми їмо. Ідеальна вечеря за 3-4 години до сну, приблизно за 12-13 годин до сніданку.

Стрес і нездорове харчування часто йдуть пліч-о-пліч. Як стрес впливає на вибір вечірніх страв і що з цим робити?

Стрес змушує нас шукати швидко енергію: солодке, жирне, калорійне. Щоб не заїдати стрес, я рекомендую легкі та корисні альтернативи: наприклад, вечірній коктейль Herbalife. Він допомагає відновити сили, підтримує метаболізм під час сну та легкість фігури.



©NATALIA_SEMENUTA

Що робити, якщо дуже хочеться перекусити перед сном? Які здорові альтернативи ви можете запропонувати?

Найпростіше і найкорисніше рішення – легкий протеїновий коктейль або невеликий перекус з білком і клітковиною. Вечірній коктейль Herbalife займає всього пару хвилин у приготуванні й допомагає підживити мікробіоту, не перевантажуючи травлення.

Чи залежить склад вечері від нашої активності протягом дня? Наприклад, чи має бути вона різною для тих, хто фізично працює і для тих, хто має сидячу роботу?

Так, якщо день був фізично насичений, організму потрібна повноцінна вечеря з білком, складними вуглеводами та овочами. Для тих, хто мав сидячий день – легка білково-овочева вечеря буде оптимальна.

Які три найважливіші поради ви б дали нашим читачам, щоб зробити їхню вечерю не тільки смачною, а й корисною для здоров'я?

1. Не пропускайте вечерю – організм потребує відновлення.
2. Збалансований склад – 30% білка, 40% вуглеводів, корисні жири та клітковина.
3. Легкість та ритуал – не переїдати, не лежати одразу після їжі, бажано – прогулянка перед сном. Ідеальний варіант – завершити день вечірнім коктейлем Herbalife.

І пам'ятайте: успіх – це сума невеликих щоденних зусиль. Нехай ваш вечірній ритуал стане кроком до здоров'я, краси та гарного сну!

Наталія Семенюта,

експертка з харчування, спікерка програм зі здоров'я та сімейного добробуту

📌 **Наталія Семенюта**

📌 **Natasha Semenita**

📌 **natalia_semenuta**

+380503018578

Інтерв'ю: Людмила Кладійова

Слово редакторки



ПРИВІТ, ДІВЧАТА!

Осінь вже тут! І це не привід сумувати за літом, а навпаки — час зануритися в нові пригоди, які чекають на вас за кермом. Вересневий випуск AUTOLady — це справжній путівник по крутим автомобілям і стильному життю.

Цей номер присвячений темі підготовки до осінньо-зимового сезону, а також аналізу новинок автомобільного ринку. Ми зібрали для вас найактуальнішу інформацію, щоб кожен ваш кілометр був безпечним і комфортним.

На сторінках журналу ви знайдете експертні поради щодо вибору шин, огляди нових моделей авто, а також матеріали про інноваційні технології в автомобільній індустрії. Наша мета — надавати вам якісний контент, який допоможе робити усвідомлений вибір і насолоджуватися кожною поїздкою.

З любов'ю та
натхненням,
ваша головна
редакторка
Людмила Кладійова

МРІЇ БЕЗ КОРДОНІВ

СВІТЛАНА ОРЛЮК: «Я ХОТІЛА, ЩОБ ЛЮДИ НЕ БОЯЛИСЯ КОРДОНІВ І ЩОБ МРІЇ ПРО ПОДОРОЖІ ТА НОВІ КРАЇНИ БУЛИ ДОСЯЖНІ».

У 2016 році я почала допомагати знайомим оформлювати документи для виїзду за кордон – спочатку це була щира підтримка. Кожен мав свою історію: хтось тікав від війни, хтось шукав нові можливості, хтось мріяв про новий старт.

У січні 2018 я відкрила у Вінниці офіс OPEN VISA, який допомагає з оформленням віз, скасуванням депортацій і складними імміграційними питаннями. Ми завжди підходимо індивідуально, працюємо з юристами й разом із клієнтом проходимо кожен етап. Серед багатьох історій мені особливо запам'яталася родина з Харкова: батько, вагітна мама та двоє дітей. Ми змогли підготувати всі документи й відкрити візи всього за 8 днів.

У 2025 році я також заснувала туристичну агенцію Valiza, яка пропонує авторські тури й унікальні рішення для мандрівників. А ще я відкрила «Музей Грошей» у Вінниці, де кожен може зануритися в історію фінансів і відчутти, що гроші – це цілий світ.



Якщо ви мрієте про подорож, переїзд чи новий етап життя – напишіть мені. Я тут, щоб допомогти вам відчути впевненість і зробити ваші мрії реальністю.

+38 077 097 29 47

@ open_visa
@ svetlana_orlyuk



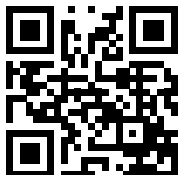


На обкладинці:
Юлія Кушнір



Запчастини

- 14** АВТОНОВИНИ
- 15** АВТОЮРИСТ
- 16** АВТОНОВИНКИ
- 22** ПОЧАТКУЮЧІЙ АВТОЛЕДІ
- 25** АВТОЛІКБЕЗ
- 28** ВАЖЛИВО ЗНАТИ АВТОЛЕДІ
- 32** АВТОВИБІР
- 34** ПОРАДИ АВТОЕКСПЕРТІВ
- 36** ПОРАДИ АВТОМАЙСТРА
- 40** ШИНИ
- 42** АВТОПОДОРОЖІ
- 44** КРАСА ТА ЗДОРОВ'Я
- 46** ІНТЕРВ'Ю



AUTO Lady



Лауреат національного рейтингу
«Золота фортуна» в номінації
«За значний вклад у справу розвитку
України і високу журналістську
майстерність». Нагороджений почесною
відмінністю «Трудова Слава», медалями
«Лідер Національного бізнесу»
і «За Добродійність».



№9
205
2025
Вересень

**Засновник, видавець
і головний редактор:**
Кладійова Людмила Петрівна

Представник у Харкові:
+380 66 1090920
+380 68 2507520

Представник у Києві:
+380 66 5509401

Представник у Європі:
+491 60 96482761
+380 67 9922280

E-mail: redacauto@gmail.com
www.novaya.agency

Свідцтво про державну реєстрацію
друкарського засобу масової інформації:
Серія KB №19927-9727ПР
від 11.04.2013р.

Тираж 10 000 екз., розповсюджується
по передплаті і безкоштовно

У разі, якщо ваша діяльність вимагає ліцензії, необхідно вказати номер і дату видачі ліцензії, оскільки ваше оголошення відповідно із ст.24 Закону України «Про рекламу» не може бути опубліковано без цих даних.
Редакція не несе відповідальності за зміст рекламних оголошень. Згідно з правилами, що діють в редакції, відповідальність за достовірність оголошень несе рекламодавець. Він самостійно відповідає за зміст наданих даних, за наявність посилань і вказівок на сертифікацію продукції і послуг в порядку, передбаченому законодавством. Редакція виконуватиме з того, що рекламодавець має право і заздалегідь отримав усі необхідні для публікації дозволи. Думка редакції не завжди співпадає з думкою авторів статей.

МАПА ДОЛІ ВСЕРЕДИНІ НАС

**«ХТО Я НАСПРАВДІ? ЧОМУ ЖИТТЯ ІНОДІ ЗДАЄТЬСЯ
ЧУЖИМ? І ЩО ЗІ МНОЮ НЕ ТАК?» – ЦІ ПИТАННЯ Я КОЛИСЬ
СТАВИЛА СОБІ. ВІДПОВІДЬ ЗНАЙШЛА У ТОМУ, ЩО ВСЕ
ЗАКЛАДЕНО В НАС ВІД НАРОДЖЕННЯ. ВАРТО ЛИШЕ
ПРОЧИТАТИ ЦЕЙ КОД.**

Я матриціолог, і моя робота – допомагати людям розкривати їхній потенціал через метод «Матриця долі». Для мене це не суха теорія, а жива розмова про сенси, травми, ресурси й таланти. Я бачу, що навіть труднощі – не покарання, а двері до внутрішньої сили.

Сотні моїх клієнтів діляться, що після консультацій вони почали інакше дивитися на себе й своє життя. Хтось наважився вийти з токсичних стосунків, інші – знайшли новий професійний шлях. А хтось просто вперше дозволив собі прийняти себе таким, яким він є.

Матриця для мене – це дзеркало, яке не бреше. Вона показує, з якими талантами та уроками ми прийшли у світ. І коли людина бачить цю картину, в ній з'являється відчуття внутрішньої опори.

Я не лише консультую, а й навчаю інших працювати з методом. Для мене важливо говорити просто й зрозуміло, без складних езотеричних слів. Адже сенс не у містичних формулюваннях, а у тому, щоб дати людині ясність.

Мій секрет простий – щирість. Я бачу в людях більше ніж вони самі готові визнати. І саме це дозволяє мені стати для них провідником у нове життя.

Матриця долі – це не магія. Це шлях до себе. І я щодня доводжу: відкрити цю карту під силу кожному.

Юлія Мазніченко

📸 [yuliya.maznichenko](https://www.yuliya-maznichenko.com.ua)

www.yuliya-maznichenko.com.ua



«ВІДРОДЖЕННЯ» — БЛАГОДІЙНИЙ ПРОЄКТ ЮЛІЇ КУШНІР



СЬОГОДНІ МИ
ПРОДОВЖУЄМО
НАШУ ЩИРУ
РОЗМОВУ З
ЮЛІЄЮ КУШНІР,
ЗАСНОВНИЦЕЮ
ТА ВЛАСНИЦЕЮ
ПЕРШОЇ СТУДІЇ
НА ЗАХІДНІЙ
УКРАЇНІ, ЩО
СПЕЦІАЛІЗУЄТЬСЯ
НА ПАРОШУВАННІ
ВОЛОССЯ. У
МИНУЛИХ
ВИПУСКАХ МИ
ГОВОРИЛИ ПРО
ЇЇ ШЛЯХ У Б'ЮТІ-
ІНДУСТРІЇ.

СЬОГОДНІ Ж МИ ЗАНУРИМОСЯ В НАДЗВИЧАЙНО ВАЖЛИВУ ТА ЧУТЛИВУ ТЕМУ – БЛАГОДІЙНИЙ ПРОЄКТ «ВІДРОДЖЕННЯ», ЯКИЙ ДОПОМАГАЄ ЖІНКАМ ПІСЛЯ ОНКОЛОГІЇ. А ТАКОЖ ДІЗНАЄМОСЯ ПРО УЧАСТЬ ЮЛІЇ У ПРЕЗЕНТАЦІЇ КНИГИ «МАНІФЕСТ СУЧАСНОЇ ЖІНКИ».

Юліє, минулого разу ми лише торкнулися вашого благодійного проєкту «Відродження». Розкажіть, будь ласка, детальніше про нього.

У грудні, після нагородження орденом «Лідер країни», мені захотілося щось віддати світу. Мій тато загинув від онкології, і це для мене дуже болюча тема. Тому, я вирішила допомагати жінкам після онкології, повертати їм красу та впевненість. Оскільки я маю студію нарощування волосся, ідея виникла швидко: ми будемо повертати жінкам волосся. Я щаслива та вдячна всім, хто підтримав мій проєкт. Вже у січні ми запустили рекламу, і проєкт запрацював. До нас приєдналася Марта Федішин, трихолог за освітою, і ми працюємо у тандемі. Без огляду та аналізів ми не починаємо роботу, ставимося до цього дуже відповідально.

З якими основними викликами стикаються жінки після онкології, особливо коли йдеться про відновлення зовнішності?

Вони, звичайно, звертаються до нас через втрату волосся, але найважче для них – психологічне та емоційне відновлення. Їм складно прийняти себе в такому стані. Часто лікарі зосереджуються на фізичному лікуванні, а психологічний аспект залишається поза увагою. Тому, коли дівчата приходять до нас, ми вислуховуємо їхню історію та намагаємося надати психологічну допомогу. У моїй команді є Оксана Проць, психолог, яка має підхід до таких людей. Вона рекомендує їм зробити фотосесію, щоб прийняти себе, і це дійсно дарує їм крила.

Ви спілкуєтеся з багатьма жінками, які пройшли цей шлях. Які історії вас найбільше вразили?

Майже всі дівчата говорять одну й ту ж фразу: «Якби я знала, що зі мною таке станеться, я б жила інакше». Вони б подорожували, не відмовляли собі ні в чому. Це нагадує нам, як важливо радіти найменшим дрібницям, любити себе і не відкладати життя на потім.

Розкажіть, будь ласка, про презентацію книги «Маніфест сучасної жінки».

Це надзвичайно красива книга. Мені дуже сподобався її підзаголовок: «Голос жінок, що створюють свої правила гри та змінюють світ навколо». Її авторка, Марта Кавецька, зібрала історії жінок різних професій, які зуміли реалізуватися і змінити своє життя, поєднуючи успіх з материнством. Ці історії дуже надихають. Я б рекомендувала дівчатам, які зіткнулися з онкологією, приходити на такі заходи, щоб не закриватися в собі, а бачити, що життя триває і вирує.

Який головний посил ви хотіли б дати людям, які прагнуть допомагати іншим?

Головний меседж – не зупинятися, не опускає руки. Всесвіт посилає нам випробування тоді, коли вони нам найбільше потрібні. Я на своєму досвіді знаю, що навіть після страшних аварій можна відновитися і бігати. Якщо ви хочете робити добру справу, звертайтеся до мене. У мене є багато ідей та знайомств, я радо поділюся досвідом. Добро можна робити тихо – і це буде для вашої душі, для вашого зростання.

Юліє, ми від щирого серця дякуємо вам за цю надзвичайно важливу, зворушливу та надихаючу розмову! Ваш проєкт «Відродження» – це не просто благодійна ініціатива, це справжній маяк надії та символ незламності жіночого духу.

Дорогі читачки, якщо ви хочете дізнатися більше про благодійну ініціативу Юлії або скористатися послугами її студії, не соромтеся звертатися, адже кожна жінка заслуговує на красу, впевненість та підтримку.

Салон у Дрогобичі: +380966298002

Салон у Львові: +380736298002

@ kushnir.juliya.hairstudio

Інтерв'ю: Людмила Кладіїова

КОСМЕТИКА FLAMEL

FLAMEL – БРЕНД КОСМЕТИКИ, ЯКИЙ НАРОДИВСЯ У ХАРКОВІ ПІД ЧАС ПОВНОМАСШТАБНОГО ВТОРГНЕННЯ, А СЬОГОДНІ ЗАВОЙОВУЄ СЕРЦЯ ЖІНОК В УКРАЇНІ ТА ЄВРОПІ. ПРО СЕКРЕТ ПОПУЛЯРНОСТІ МИ ЗАПИТАЛИ У ЗАСНОВНИЦІ БРЕНДУ НАТАЛІЇ КУЛІК.

Як виникла ідея створення бренду?

Усе почалося з пошуку ідеальної формули безін'єкційної біоревіталізації. У сучасному ритмі великого міста жінці потрібно мати швидкі та дієві рішення для догляду за шкірою. Мені хотілося, щоб у кожної була можливість мати «маленьку розкіш» вдома. Так народилися наші сироватки з гіалуроновою кислотою – прості у використанні, але ефективні, як професійні процедури.

Чому жінки обирають FLAMEL?

FLAMEL – це про красу й любов до себе. Проте, щоб навіть у найважчі часи жінка могла дивитися у дзеркало й відчувати: «Я цінна. Я красива. Я важлива».

Звідки назва?

FLAMEL – це професійна косметика, названа на честь французького алхіміка Ніколя Фламелья, який у своїх пошуках прагнув відкрити формулу вічної молодості та краси. Ми вирішили продовжити його ідею, втілюючи її у сучасних косметичних засобах.

Який асортимент продукції?

Сьогодні FLAMEL налічує близько 20 позицій, і лінійка постійно оновлюється. Наш абсолютний хіт – сироватка з 4D-гіалуроновою кислотою. Вона забезпечує пролонгований ефект та результати, подібні до ін'єкцій. Це ніби ви отримуєте кабінет косметолога вдома – і масте помітний, стійкий результат.

Бренду лише три роки, але вже сформувалося три основні лінії:

- Anti-аспе – для боротьби з недосконаlostями шкіри,
- Anti-age – для збереження молодості та пружності,
- Ліфтинг та зволоження – для сяючої та доглянутої шкіри.



Ваші плани?

Наразі команда FLAMEL готується до нової пересертифікації, що відбудеться у 2026 році. Саме вона відкрис шлях до виходу бренду на європейський ринок. Бренд вже отримав теплі відгуки на міжнародній виставці InterCharm Ukraine, адже використовує лише сертифіковані європейські інгредієнти: пептиди, гіалуронову кислоту, жиророзчинні та водорозчинні вітаміни, добірну рослинну сировину.

Коко Шанель говорила: «Ваша шкіра у 18 років – це дар природи. Якою вона буде у 50 – це вже ваша робота». І наші препарати створені для комплекс-

ного догляду: очищення, тонізація, сироватки, креми. Потрібно лише п'ять хвилин щодня, і шкіра віддячить вам красою та здоровим сяйвом.



@FLAMEL.OFFICIAL

**Матеріал підготувала
Анастасія Почерніна**

ШВЕЙЦАРСЬКА ТАЄМНИЦЯ КРАСИ

ЕКСПЕРТНІ РІШЕННЯ ДЛЯ ОСОБИСТОГО ДОГЛЯДУ



hqbeauty.com.ua



[H.Q.Beauty Ukraine](https://www.facebook.com/H.Q.Beauty.Ukraine)



[h.q.beauty_ukraine](https://www.instagram.com/h.q.beauty_ukraine)

Ексклюзивний представник ТМ H.Q. Beauty (Ейч Кью Б'юті) в Україні ПАТ «Натурфарм»
т. 044 404 80 10, 050 384 68 03



В Україні запровадили нові санкції для водіїв

Прагнення до комфорту та стилю нерідко спонукає українських водіїв до тонунання вікон своїх автомобілів. Затемнене скло справді захищає від сонячних променів, створює відчуття приватності та додає транспортному засобу естетичної завершеності. Однак це популярне рішення може призвести не лише до фінансових втрат, але й до значно серйозніших юридичних наслідків, адже в Україні діють суворі правила, що регулюють ступінь затемнення скла.

Основою для обмежень є Закон України «Про дорожній рух» та відповідні державні стандарти. Вони встановлюють чіткі норми щодо світлопропускання автомобільного скла, які продиктовані виключно міркуваннями безпеки. Згідно з чинним законодавством, лобове скло повинно пропускати не менше 75% світла, а передні бокові вікна, що забезпечують огляд для водія, – не менше 70%. Ці вимоги гарантують, що водій матиме достатню видимість у будь-який час доби та за несприятливих погодних умов, а також дозволяють іншим учасникам руху та правоохоронцям бачити, що відбувається в салоні.

Порушенням вважається не лише використання надто темної плівки. Категорично заборонене дзеркальне тонунання, оскільки воно може створювати сліпучі відблиски, що загрожують іншим водіям. Так само під заборону підпадає тонунання світлових приладів – фар та ліхтарів, адже це суттєво знижує їхню ефективність і робить автомобіль менш помітним на дорозі, особливо вночі або в тумані. Виявлення порушень проводиться співробітниками поліції за допомогою спеціальних сертифікованих приладів, які точно вимірюють відсоток світлопропускання.

За недотримання встановлених норм передбачена адміністративна відповідальність. Перший випадок незаконного тонунання обійдеться водієві у штраф розміром 340 гривень. Проте якщо протягом року це порушення буде зафіксовано повторно, наслідки стануть значно суворішими. Сума штрафу зросте до діапазону від 850 до 1700 гривень. Більше того, закон передбачає можливість тимчасового позбавлення права керування



транспортними засобами на термін від трьох до шести місяців або навіть застосування адміністративного арешту на строк від п'яти до десяти діб.

Важливо знати, що процедура перевірки тонунання також має свої вимоги. Вимірювання повинні проводитися за певних умов: температура повітря має бути близько +20°C, відносна вологість – у межах 40–80%, а сам прилад повинен мати стабільне джерело живлення. Недотримання цих технічних умов може стати підставою для оскарження результатів перевірки та, відповідно, накладеного штрафу.

Наразі масовий контроль за тонунанням на дорогах не є пріоритетним завданням для патрульних, що створює у деяких водіїв хибне відчуття безкарності. Однак із посиленням заходів безпеки або поверненням обов'язкового технічного огляду, автомобілі з надмірно затемненими вікнами гарантовано зіткнуться з проблемами. Тому, обираючи між стилем та дотриманням закону, варто пам'ятати, що безпека на дорозі завжди має бути на першому місці.



Терміново перевірте багажник!

Багато автоледі думають, що протокол можна отримати лише за перевищення швидкості чи проїзд на червоне світло. Але останнім часом патрульні все частіше випускають штрафи навіть за дрібниці в багажнику. Юристи б'ють на сполох: відсутність вогнегасника у приватній машині не є підставою для покарання.

Адвокати пояснюють, що стаття 121 КУпАП, на яку спираються патрульні, стосується тільки тих, хто возить пасажирів на комерційній основі:

«Таксист, водій маршрутки чи автобуса повинен мати вогнегасник. Якщо він несправний чи прострочений – штраф 680 гривень. Але на власника легковика це не поширюється».

Попри це, водіїв часто змушують платити 340 гривень. А при повторному «порушенні» погрожують навіть позбавленням прав. За словами юристів, такі постанови легко скасувати у суді. Проте більшість людей цього не знають і віддають гроші на місці.

Автоексперти нагадують, що мати вогнегасник все ж варто, але не через страх штрафу:

«Полум'я може знищити авто за кілька хвилин. Вогнегасник у салоні, під рукою, може врятувати життя».

Фахівці радять не тримати його під валізами у багажнику. У разі ДТП чи загоряння рахунок йде на секунди. Тому, пристрій має бути у салоні – так шансів врятуватися набагато більше.

Поліцейські ж, за словами юристів, часто користуються незнанням водіїв. І поки власники приватних авто не почнуть відстоювати свої права в суді, такі штрафи не зникнуть.



BMW створює конкурента G-Class

Поєднання слів «BMW» та «справжнє бездоріжжя» рідко зустрічається в одному реченні, адже баварський бренд традиційно асоціюється зі спортивними седанами та динамічними кросоверами для асфальту. Однак попит на брутальні позашляховики невпинно зростає. І Hyundai, схоже, готує власну відповідь культовому Mercedes-Benz G-Class.

Чутки про новий амбітний проєкт підкріплюються даними з надійних джерел. BMW, за даними інсайдерів, серйозно розглядає створення спеціалізованого позашляховика, який за духом буде близький до G-Class, що нещодавно відсвяткував випуск 600-тисячного екземпляра. Повідомляється, що виробництво може стартувати у другій половині 2029 року на заводі BMW у Спартанбурзі, штат Південна Кароліна.

Новинка, що отримала внутрішнє кодове ім'я G74, за попередніми даними, буде побудована на модернізованій версії платформи BMW X5. Очікується, що цей автомобіль також стане своєрідним ідеологічним наступником флагманського кросовера BMW XM. Останній, незважаючи на свій статус та потужність, отримав досить прохолодний



прийом на ринку, і його життєвий цикл, ймовірно, завершиться до 2028 року.

Враховуючи, що новий позашляховик має частково замінити XM, не варто очікувати на демократичну ціну. Наразі вартість BMW XM у США стартує з позначки 160 775 доларів за єдину доступну версію Label. Для порівняння – базовий Mercedes G550, прямий конкурент майбутньої новинки, оцінюється у 149 400 доларів. Це дає чітке уявлення про те, що BMW націлений на найвищий сегмент ринку, де ціна є відображенням статусу та ексклюзивності.

Звісно, для тих, хто не хоче чекати до кінця десятиліття і бажає випробувати BMW на легкому бездоріжжі вже сьогодні, бренд пропонує більш підготовлену версію моделі X5. Пакет xOffroad дарує кросоверу всюдорожні шини, збільшений кліренс і допоміжну електроніку, дозволяючи впевнено почуватися на легкому бездоріжжі. Втім, до рівня справжнього рамного «позашляховика-важковика» йому ще далеко.



Рішення розробити прямого конкурента G-Class є знаковим кроком для BMW. Це не просто розширення модельного ряду, а стратегічна атака на територію, де десятиліттями панує головний суперник. Випуск такого автомобіля може суттєво змінити імідж баварської марки, довівши, що вона здатна створювати не лише швидкі автомобілі для ідеальних доріг, але й безкомпромісні машини для найскладніших умов.





Lexus анонсував суперкар нового покоління

Компанія Lexus, преміальний підрозділ Toyota, схоже, готує не один, а одразу два нових електричних суперкари, що може кардинально змінити уявлення про майбутнє високопродуктивних автомобілів. Нещодавні патентні зображення та кадри з офіційного відео презентації розкрили дизайн концепту, який суттєво відрізняється від раніше представленого прототипу Lexus Electrified Sport. Ця новина збурила автомобільну спільноту, породивши припущення про розробку ще однієї флагманської моделі, яка існуватиме паралельно з довгоочікуваним наступником легендарного LFA.

Уважний аналіз нового дизайну показує, що він не є простою еволюцією попереднього концепту. Автомобіль на патентах має більш агресивний та низький силует з виразними аеродинамічними елементами, що натякають на його гоночне коріння. Зміни торкнулися передньої оптики, форми бампера, бічних повітрозабірників та дизайну задньої частини, яка стала ще більш футуристичною. Якщо Lexus Electrified Sport вражав

елегантними лініями, то новий прототип демонструє безкомпромісну орієнтацію на максимальну продуктивність та притискну силу.

Ці відмінності нашої уваги на логічне запитання: чи не є цей автомобіль абсолютно новою моделлю в майбутній лінійці Lexus? Існує теорія, що компанія планує випустити два флагмани. Перший, умовно названий LFR, стане ідеологічним наступником бензинового V10-суперкара LFA і буде

орієнтований на поєднання розкоші та екстремальної динаміки. Другий же, показаний на свіжих зображеннях, може виявитися більш хардкорною, трековою версією або ж самостійною моделлю, створеною на базі гоночного боліда Toyota GR GT3.

Незалежно від кількості моделей, їхні технічні характеристики обіцяють бути феноменальними. Раніше Lexus заявляв про амбітні цілі для свого майбутнього електричного суперкара:

розгін від 0 до 100 км/год менш ніж за дві секунди та запас ходу на одному заряді близько 700 кілометрів. Досягти таких показників планується завдяки використанню твердотільних акумуляторів нового покоління. Ця технологія дозволить не лише збільшити ємність та дальність пробігу, але й суттєво зменшити час зарядки, що є ключовим фактором для електромобілів такого класу.

Особливий інтерес викликає інформація про розробку унікальної системи, що імітує роботу механічної коробки передач в електромобілі. Інженери Toyota та Lexus працюють над програмним забезпеченням та апаратними рішеннями, які дозволять водієві відчувати зміну передач, контролювати тягу та отримувати тактильний відгук, як у традиційних спорткарах. Ця інновація покликана зберегти емоційну складову керування автомобілем в епоху електрифікації та може стати однією з головних переваг майбутніх суперкарів бренду.

Зв'язок з автоспортом є ще одним важливим аспектом цього проекту. Вважається, що дорожня версія суперкара буде тісно пов'язана з гоночним прототипом Toyota GR GT3, який вже проходить випробування на треках. Така стратегія дозволяє переносити передові технології та інженерні рішення з гоночних трас на дороги загального користування, забезпечуючи неперевершену керуваність та надійність. Цілком імовір-



но, що саме новий концепт є цивільною інтерпретацією цього гоночного боліда.

Таким чином, Lexus стоїть на порозі нової ери у своїй історії. Замість одного наступника LFA, ми можемо отримати цілу родину високоефективних електричних моделей, кожна з яких мати-

ме свій унікальний характер. Поява другого концепту свідчить про серйозність намірів компанії не просто конкурувати, а й задавати нові стандарти у сегменті електричних суперкарів, поєднуючи передові технології, вражаючу динаміку та неповторні емоції від водіння.



Новий Hyundai Ioniq 2 – бюджетний суперник на ринку електрокарів

Компанія Hyundai готує до випуску електромобіль, який стане прямим конкурентом для очікуваного Renault 4. Цей крок спрямований на зміцнення позицій бренду в Європі та скорочення розриву в продажах із сестринською компанією Kia.

Майбутня новинка, яка, найімовірніше, отримає назву Ioniq 2, демонструє широту модельного ряду Hyundai, що стрімко розширюється. Корейський виробник робить ставку на сегмент електричних хетчбеків, що переживає справжній бум, та прагне залучити до своїх лав абсолютно нову аудиторію покупців.

Примітно, що поява Ioniq 2 виведе Hyundai на абсолютно нове поле. Згідно з інсайдерською інформацією, модель буде технічно споріднена з майбутнім Kia EV2. У лінійці електромобілів Hyundai, що налічує шість моделей, новинка займе нішу між компактним Casper Electric (на деяких ринках відомий як Inster) та популярним кросовером Kona Electric.

Перші шпигунські знімки тестового прототипу підтверджують, що за своїми габаритами автомобіль буде близький до субкомпактного кросовера Bayon. Це дозволить Hyundai закріпитися у сегменті, популярність якого стрімко зростає з виходом Renault 4, а також на тлі близьких дебютів Volkswagen ID.2X та Skoda Epiq.

Очікується, що офіційна презентація моделі відбудеться на Мюнхенському автосалоні, а продажі стартують у третьому кварталі 2026 року. При цьому, за наявними даними, сестринська модель від Kia та EV2 може

з'явитися на ринку на кілька місяців раніше.

Керівник європейського підрозділу Hyundai Ксав'є Мартіне підтвердив стратегічний курс компанії, наголосивши: «Ми докладатимемо значних зусиль для електрифікації модельного ряду та плануємо суттєво збільшити частку електрифікованих авто в найближчі роки».

Попри щільний камуфляж, шпигунські фотографії дають змогу розгледіти деякі риси майбутнього автомобіля. Ioniq 2 отримає кузов припіднятого хетчбека з похилою лінією даху, що стилістично нагадує концепцію Volkswagen ID.2X. Передбачається, що дизайн передньої частини буде наслідувати стилістику старшої моделі Ioniq 6, з характерними вузькими світлодіодними фарами та агресивним, «технологічним» виглядом.

Новий електромобіль стане важливою віхою для Hyundai. Вихід у масовий сегмент доступних електрокарів є ключовим викликом для багатьох автовиробників, і успіх у цій ніші може суттєво вплинути на розстановку сил на європейському ринку. Ioniq 2 має всі шанси стати справжнім бестселером, пропонуючим сучасні технології та футуристичний дизайн за конкурентною ціною, що прискорить перехід споживачів на екологічно чистий транспорт.

Range Rover нового покоління

Концерн Jaguar Land Rover (JLR) готується до масштабного оновлення модельного ряду, і центральне місце в цій стратегії займає абсолютно новий середньорозмірний Range Rover, що базуватиметься на передовій платформі Electric Modular Architecture (EMA). Цей електромобіль обіцяє не лише футуристичний дизайн, але й революційні технологічні рішення.

Наразі залишається відкритим питання – чи буде новий позашляховик виключно повнопривідним, чи JLR запропонує версію з одним електродвигуном для максимального запасу ходу. Такий варіант гармонійно поєднувався б із витонченим, орієнтованим на асфальт, силуетом автомобіля. Щоб витиснути максимум кілометрів із батареї, інженери приділяють особливу увагу аеродинаміці кузова. Окрім того, буде реалізовано режим керування однією педаллю, що дозволить максимально ефективно використовувати систему рекуперативного гальмування.

Попри елегантний дизайн, компанія не збирається поступатися легендарними позашляховими можливостями. Електричний Range Rover отримає фірмову систему Terrain Response, яка миттєво підлаштовує роботу повного приводу та шасі для впевненого проходження піску, трави, ґравію та снігу. Автомобіль зможе долати скелясті ділянки та форсувати броди глибиною до 900 мм, що відповідає показнику версій із двигунами внутрішнього згоряння.

Інженери JLR, які працюють над проектом вже понад п'ять років, особливо натхненні точністю керування, яку забезпечують електродвигуни. Вони здатні миттєво розвивати високі оберти та гальмувати кожне колесо окремо для контролю пробуксовки. Фірмове програмне забезпечення Integrated Traction Management виявляє та усуває ковзання у 100 разів швидше за будь-яку механічну систему, адже реакція електродвигуна значно швидша, ніж у ДВЗ.



Ключову роль у позашляхових характеристиках відіграватиме абсолютно нова електронна архітектура, насичена датчиками та обчислювальними потужностями. Вона принесе переваги й на звичайних дорогах. Платформа ЕМА розрахована на впровадження систем асистованого водіння рівня Level 2+, що, ймовірно, включатиме функцію руху по автомагістралі без допомоги рук водія та розширені можливості автономного паркування. Сучасна система зв'язку дозволить оновлювати програмне забезпечення та додавати нові функції «по повітрю» (OTA).

Зазначається, що архітектура ЕМА оптимізована для максимального збільшення внутрішнього простору та комфорту, попри похилу лінію даху. Водночас водійське місце збереже традиційну для Land Rover «командирську» посадку, що забезпечує чудовий огляд. Запуск виробництва заплановано на весну 2026 року. Поточна модель Velar з бензиновими, дизельними та гібридними двигунами коштує від £55 000. Очікується, що ціна на її електричного наступника, з урахуванням нових технологій, стартуватиме близько £65 000. Цей запуск стане чітким сигналом про початок нової ери для компанії.



Як припаркуватися з першої спроби навіть у найтіснішому місці

Знайоме відчуття, коли серце калатає, щойно ви бачите єдине вільне місце на забитій міській вулиці? І, звісно, воно потребує ідеального паралельного паркування. Позаду вже збирається черга нетерплячих водіїв, а ви проклинаєте той день, коли вирішили впоратися без парктроніків.

Забудьте про цей стрес! Паралельне паркування – не вища математика й не магія, а чітка послідовність дій на основі геометрії та візуальних орієнтирів.

Освоївши один простий метод, ви спокійно та впевнено «впишетесь» навіть у найвужчу кишеню з першої спроби. Готові перетворити страх на майстерність?

Підготовка – ключ до успіху

Перш ніж розпочати сам маневр, важливо правильно підготуватися. Помилки на цьому



етапі – головна причина невдач. По-перше, переконайтеся, що місце достатньо велике. Ідеальний варіант – це довжина вашого авто плюс ще хоча б один метр. Якщо менше, маневр буде значно складнішим, особливо для новачка. По-друге, займіть правильну вихідну позицію. Під'їдьте до автомобіля, за яким плануєте паркуватися, і зупиніться паралельно йому. Дистанція між бортами ваших машин має бути приблизно 50-70 сантиметрів. Ключовий орієнтир: задній бампер вашого авто має бути на одному рівні із заднім бампером сусідньої машини. Увімкніть аварійну сигналізацію, щоб попередити інших водіїв про ваш намір, і видихніть. Поспіх – ваш головний ворог.

Алгоритм ідеального паркування

Тепер починається найцікавіше – сам маневр, який ми розіб'ємо на прості кроки. Ваша мета – не покладатися на інтуїцію, а чітко слідувати за візуальними маркерами, контролюючи ситуацію в дзеркалах.

• **Крок 1. Поворот до бордюру.** Вмикайте задню передачу й рішуче викручуйте кермо до упору в бік бордюру (зазвичай, праворуч). Починайте повільно рухатися назад, дивлячись у праве бічне дзеркало.

• **Крок 2. Ловимо орієнтир.** Ваше завдання – побачити у правому дзеркалі повністю передню частину автомобіля, що стоїть позаду місця, куди ви паркуєтесь. Як тільки ви побачили обидві його фари – це сигнал до наступної дії.

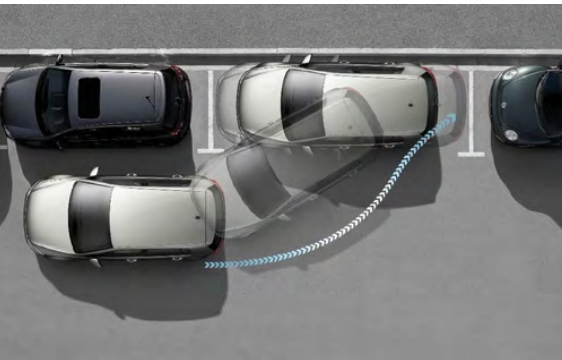


• **Крок 3. Вирівнювання.** Не зупиняючись, поверніть кермо у пряме положення. Продовжуйте рух назад, доки ваше переднє праве колесо не порівняється із заднім лівим кутом автомобіля, що стоїть попереду. Ваша машина в цей момент буде стояти під кутом приблизно 45 градусів до бордюру.

• **Крок 4. Завершення маневру.** Тепер викручуйте кермо до упору в протилежний бік (ліворуч) і продовжуйте повільний рух назад. Слідкуйте за тим, як передня частина вашого авто акуратно «заходить» у паркувальну кишеню. Контролюйте дистанцію до машини позаду через ліве дзеркало та дзеркало заднього виду. Зупиніться, коли авто стане паралельно бордюру.

При необхідності зробіть невеликий рух вперед, щоб вирівняти відстань між автомобілями спереду та ззаду. Готово! Ви припаркувалися ідеально.

Цей метод працює, тому що він перетворює абстрактне відчуття простору на конкретні візуальні сигнали. Вам не потрібно вгадувати кут чи відстань. Просто дивіться у дзеркала й вчасно крутіть кермо. Потренуйте кілька разів на вільному майданчику, щоб довести алгоритм до автоматизму. Дуже скоро ви помітите, як паралельне паркування перетвориться з джерела стресу на звичайну, рутинну операцію, а ваша впевненість за кермом зросте в рази.





Червоний, зелений чи жовтий?

Який антифриз краще обрати для своєї автівки?

Автовласники часто сперечаються про колір антифризу, наче від нього залежить якість рідини. Зелені прихильники хвалять «класичність», червоні – довговічність, жовті називають компромісом. Але експерти пояснюють: колір – лише маркер, щоб не плутати антифриз із іншими рідинами та швидко помітити витік.

Основу рідини складають етиленгліколь або пропіленгліколь, вода та присадки. Саме присадки визначають, як довго прослужить антифриз і як він захищає двигун від корозії.

На практиці виділяють три групи:

- **G11** – найчастіше зелені або сині, із силікатами. Міняють кожні два роки.
- **G12 / G12+ / G12++** – червоні чи рожеві, карбоксилатні або гібридні. Служать 3–5 років, краще борються з корозією.
- **G13** – з органічними присадками й гліцерином, часто фіолетові. Вважаються екологіч-

нішими та довговічнішими.

Інструкції популярних моделей прямо вказують: користуватися тільки антифризом, рекомендованим виробником. Навіть якщо колір збігається, склад може бути різним.

Що робити, якщо треба долити, а ви не знаєте, який антифриз у бачку? Найбезпечніше – злити старий і залити новий. Змішування різних типів часто закінчується випаданням осаду, що забиває канали охолодження – прямий шлях до перегріву двигуна.

Машини, де власники змішали рідини, постійно потрапляють до сервісу з іржею на радіаторі та перегрітим двигуном. Економія на літрі антифризу може обернутися ремонтом на десятки тисяч гривень.

Отже. Колір – не головне. Орієнтуйтеся на клас, термін служби та рекомендації виробника. Це набагато дешевше ніж заміна головки блоку.

Як їздити на «механіці», щоб максимально економити паливе

В Україні механічна коробка хоч і поступається популярністю «автомату», але ще тримає позиції. Чимало водіїв обирають її через відчуття контролю над машиною. Проте далеко не всі знають, як правильно керувати, щоб не витратити більше бензину чи дизеля, ніж треба. Поспілкувались з експертами, щоб з'ясувати правила економного керування авто з «механікою».

Інженери з паливних систем пояснюють, що робота мотора найбільш стабільна, коли стрілка тахометра тримається в межах 2000–3000 обертів:

«Перемикання на вищу передачу при 2500 об/хв для бензинового двигуна й близько 2000 об/хв для дизеля – це оптимально. Якщо тягнути нижче, виникає детонація, а якщо вище – росте витрата».

Багато автоледі припускаються помилки, намагаючись їхати на високій передачі за будь-яку ціну. У місті нерідко можна побачити, як хтось рухається 50 км/год на п'ятій передачі. У такому режимі мотор працює в натяг – і коли натиснути газ, витрата стрибає вгору. Інша крайність – тримати низьку пере-

дачу занадто довго. Спроба їхати на першій 40 км/год вбиває економію та зношує вузли.

Автоінструктори додають ще одну пораду – гальмування двигуном. Сучасні системи упорскування при скиданні газу перекривають подачу пального.

«У цей момент витрата дорівнює нулю, а машина сповільнюється плавно. Якщо ж їхати накатом на нейтралці, мотор працює на холостих і спалює паливе дарма», – пояснюють фахівці.

Правильне керування на «механіці» – це не гонитва за високими чи низькими обертами. Це вміння тримати баланс. Якщо дотримуватися цих принципів, економія стає відчутною навіть у щоденних поїздках містом.



Чому не всі СТО готові обслуговувати електромобілі?

Попит на електрокари зростає, і з ним – потреба у якісному сервісі. Але багато водіїв стикаються з проблемою: не кожна станція техобслуговування береться за ремонт EV. Чому так відбувається? І що повинен врахувати власник? Особливо коли йдеться не лише про діагностику, а й про запчастини до електромобілів, без яких неможливий якісний ремонт.

Особливості конструкції електромобілів

Електромобіль – це не просто авто без бензобака. Він має іншу архітектуру:

- високовольні акумулятори (до 400–800 V);
- складні системи керування електродвигуном;
- відсутність звичних вузлів ДВЗ (зчеплення, коробки передач).
- Через це стандартне СТО без спеціального обладнання не здатне діагностувати чи усунути несправність.

Для роботи з електрокарами потрібні спеціальні знання та навички. Не всі механіки готові братися за обслуговування EV через

високий рівень складності. Потрібні:

- Сертифіковані фахівці з допуском до високої напруги, які розуміють особливості електричних систем.
- Спеціалізовані інструменти для безпечної роботи з акумуляторними батареями, що вимагають дотримання суворих правил.
- Доступ до офіційного програмного забезпечення для діагностики та оновлення прошивки, без якого ремонт неможливий.
- Постійне навчання, оскільки технології електромобілів швидко розвиваються.

Через відсутність таких ресурсів і навичок більшість звичайних СТО просто не можуть запропонувати якісне обслуговування електромобілів.

Ризики для СТО. Безпека та відповідальність

Електромобіль – це джерело потенційної небезпеки. Неправильне втручання може призвести до:

- ураження струмом;
- займання батареї;
- пошкодження дорожньої електроніки.

Не маючи гарантій, СТО воліють відмовити, аніж ризикувати життям працівника чи репутацією. Через це більшість сервісів ретельно оцінюють свої можливості перед тим, як взятися за ремонт електромобіля.

Що повинна знати власниця електромобіля?

Перш ніж звертатися на СТО, перевірте:

- чи має сервіс досвід роботи з електрокарами вашої моделі;
- наявність сертифікатів та фахівців;
- відгуки клієнтів саме про EV-сервіс;
- наявність або доступ до запчастин до електромобілів.

Також корисно уточнити, чи зберігається гарантія після ремонту.

Електромобіль вимагає спеціального підходу. Звичайне СТО не завжди має змогу або право обслуговувати такі авто. Щоб уникнути проблем, довіряйте сервіс лише тим, хто має відповідну кваліфікацію.





Чому сучасні машини складаються «гармошкою» при ДТП

Сьогодні мало хто дивується, що навіть дорогий автомобіль при лобовому ударі буквально складається гармошкою. Та ще у 1937 році цю ідею запропонував молодий інженер Бела Барені. Він працював у Mercedes-Benz і стверджував: авто має не лише тримати удар, а й грамотно поглинати його. Через два десятиліття його теорія втілювалася у серійну модель Mercedes-Benz W111 Fintail. Саме цей седан став першим із так званими зонами змінної жорсткості: передня й задня частини машини зминаються, а міцний центральний відсік захищає життя пасажирів.

Суть проста: під час зіткнення частина металу зминається під контрольованим навантаженням. Чим довше триває момент удару, тим менше сили доходить до людини в салоні. У випадку жорсткої рами ударна енергія йде безпосередньо у тіло пасажирів – наслідки катастрофічні.

Відомо, що точні схеми зон м'яття – комерційна таємниця виробників. Використовують різні типи сталі, сплави й навіть пластик. Ці елементи працюють у тандемі з іншими системами: подушками безпеки, ремнями, кермом,

що складається, аби не пробити грудну клітку. Саме набір технологій, а не окрема деталь, дає шанс вийти з авто після удару на власних ногах.

Коли ми читаємо новини про аварії, де пасажирів лишилися живими після жорсткого зіткнення, то в цьому заслуга не лише ременів чи подушок. Без зон м'яття такого результату не було б.

Тож наступного разу, коли ви побачите, як розбитий капот згорнутий у гармошку, пам'ятайте – саме цей метал прийняв на себе силу, яку інакше відчув би водій.



Як ви вбиваєте свій автомобіль на мийці

Багато автоледі упевнені: мийка авто – це просто вода та шампунь. Але помилки під час догляду можуть коштувати блиску й навіть кузова.

П'ять звичок, що швидко руйнують покриття:

1. Звичайна губка чи ганчірка.

Губка накопичує пісок. Достатньо кількох рухів – і на лаку вже павутинка мікроподряпин. Безпечніше брати рукавицю з мікрофібри.

2. Миття під сонцем.

Краплі висихають ще до того, як встигнете протерти кузов. На поверхні з'являються білі плями. Мийте авто в тіні або ввечері.

3. Побутова хімія.

Засіб для посуду чи порошок змивають

віск. Фарба стає вразливою для іржі. Користуйтеся лише автошампунями.

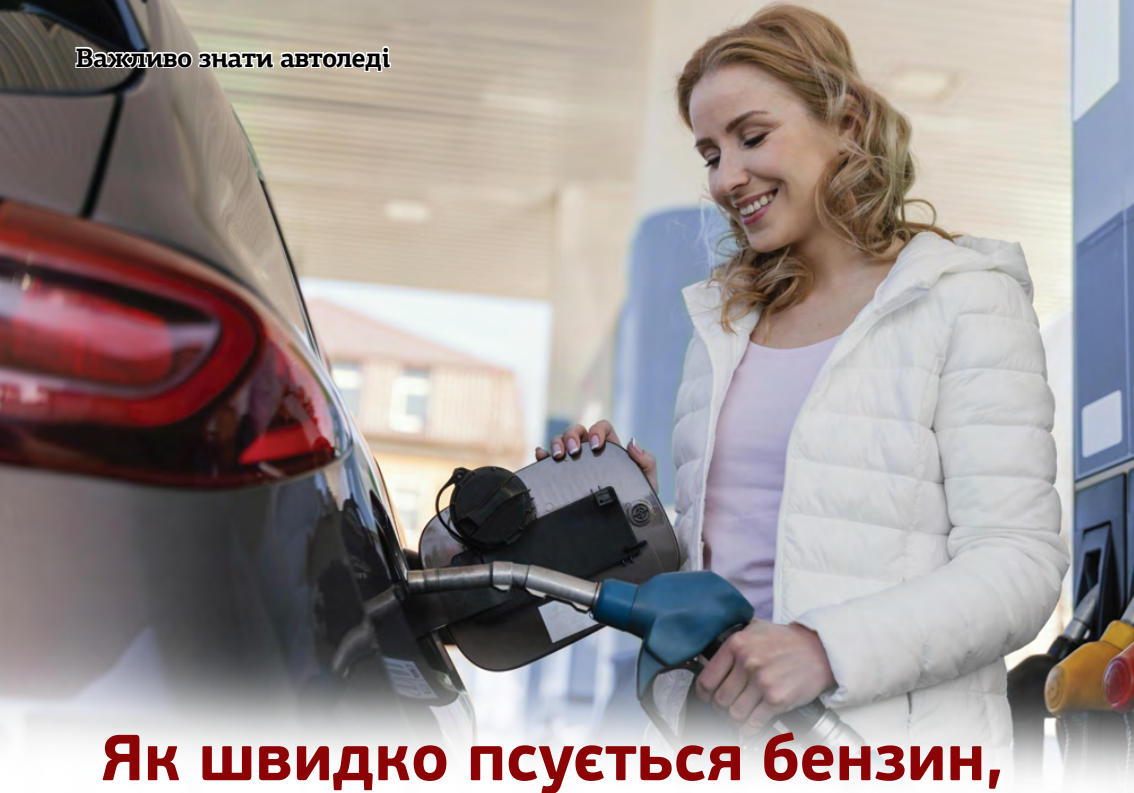
4. Ігнорування арок і днища.

Сіль і бруд накопичуються під колесами та знизу автомобіля. Метал там іржавіє швидше. Після зими обов'язково мийте арки та днище.

5. Сухе протирання пилю.

Швидкі рухи сухою ганчіркою дряпають лак. Навіть легкий пил діє як наждак. Спочатку змочіть поверхню водою, а вже потім мийте.

Правильна мийка – це не тільки блиск, а й захист кузова від корозії. Регулярний догляд і відмова від «лайфhakів» з інтернету допоможуть вашій машині виглядати новою довше.



Як швидко псується бензин, якщо авто стоїть без руху

Проблема зіпсованого пального може здатися клопотом лише для власників великих автоколекцій, які мають постійно доглядати за своїми експонатами, щоб уникнути пошкодження двигунів. Але з цим стикаються й звичайні водії, особливо коли йдеться про сезонну техніку – газонокосарки чи генератори. Якщо автомобіль простоє місяцями, старий бензин може серйозно нашкодити паливній системі, залишаючи липкі відкладення, які забивають магістралі.

Звичайний бензин без домішок етанолу може зберігатися у баку від трьох до шести місяців. Що ж до популярних сумішей на кшталт Е10 (10% етанолу), думки експертів розходяться. Деякі галузеві організації стверджують, що таке пальне зберігає свої властивості щонайменше пів року. Водночас аналітики з дослідницьких компаній попереджають: етаноловмісні суміші можуть втратити горючість уже за один-три місяці. Сучасні автомобілі розраховані на такий склад пального, але для ретро-карів зі старими гумовими й пластиковими ущільнювачами воно може бути руйнівним.



Якщо ви плануєте зберігати пальне тривалий час, варто пам'ятати: воно має обмежений термін придатності, проте його свіжість можна суттєво продовжити. Для цього використовуйте герметичні канистри, сертифіковані для пального, заповнені з мінімальною кількістю повітря всередині. Зберігати їх слід у сухому, прохолодному місці, уникаючи різних перепадів температур, що пришвидшують випаровування та окислення. Власникам колекційних авто рекомендується час від часу здійснювати короткі поїздки, після яких варто доливати свіжий бензин. Це зменшує кількість кисню в баку та знижує ризик утворення конденсату.

Стабілізатори палива допомагають значно продовжити його придатність – іноді до двох років. Вони уповільнюють хімічний розпад та випаровування компонентів, і незалежні тести підтверджують їхню ефективність. Водночас навіть за умови використання таких добавок пальне слід перевіряти перед заправкою. Якщо бензин має кислий чи затхлий запах, змінив колір із бурштинового на темно-оранжевий або став густим, як сироп, – його вже не варто застосовувати.

Стабільність пального безпосередньо залежить від його октанового числа. За даними виробників, звичайний А-92 починає втрачати властивості вже через три місяці, тоді як А-95 і А-98 можуть зберігатися до дев'яти місяців. Високооктанове гоночне пальне завдяки досконалій очистці та спеціальним хімічним сполукам здатне залишатися придатним два роки й довше, якщо дотримані належні умови зберігання. Проте навіть воно



швидко деградує під впливом сонячного світла, яке руйнує октанозберігаючі присадки.

Виробники пального стоять перед складним завданням: підвищити октанове число для запобігання детонації, зберегти доступну ціну та водночас адаптувати продукт до різних кліматичних умов. Для цього найчастіше застосовують відносно дешеві присадки з низькою температурою кипіння, як-от бутан.

Щоб оцінити стабільність сумішей, використовують показник тиску парів Рейда (RVP). Пальне з високим RVP (близько 12 psi) краще підходить для зими, тоді як із низьким RVP (до 9 psi) – для літньої спеки, оскільки це зменшує ризик надмірного випаровування та утворення озону.

Складність технологічних процесів та дороге обладнання для тестування – одні з ключових чинників, що визначають кінцеву ціну пального на АЗС.



Бензин чи дизель. Авто з яким двигуном краще обрати

Перед купівлею авто чимало жінок ставлять собі запитання: який двигун обрати – бензиновий чи дизельний? Обидва варіанти мають свої плюси та мінуси, і правильне рішення залежить не лише від ціни пального. Важливо врахувати стиль водіння, пробіг, умови експлуатації та навіть тип поїздки.



Бензиновий двигун

Переваги:

- Тихіша робота мотора – приємніше у місті, комфортніше у салоні.
- Менше вібрацій – ідеально для щоденних поїздки.
- Дешевше обслуговування – простіша конструкція, нижча вартість ремонту.
- Краще для коротких поїздки – швидко прогрівається, не боїться «холодного старту».

Недоліки:

- Вища витрата пального, особливо у великих авто та кросоверах.
- Менший ресурс двигуна, ніж у дизельного.
- Слабший крутний момент – не підходить для тяги або перевезення важкого вантажу.



Дизельний двигун

Переваги:

- Економічніший – менша витрата пального на великих пробігах.
- Довговічність – дизель служить довше при належному догляді.
- Сильна тяга на низьких обертах – ідеально для позашляховиків і трас.
- Краще витримує навантаження – зручно для буксирування.

Недоліки:

- Дорожчий ремонт – інжектори, турбіна, сажовий фільтр можуть коштувати чимало.
- Не любить коротких поїздки – у місті швидше зношується DPF-фільтр.
- Дорожче техобслуговування – олива, паливна система, фільтри.
- Проблеми з запуском у морози – дизель важче заводиться у сильний холод.

Який двигун кому підійде?

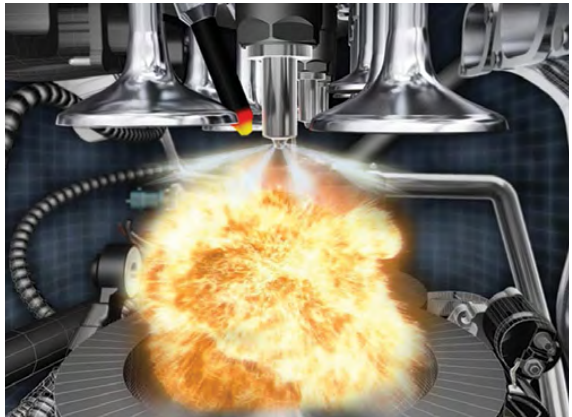
Умова	Рекомендований двигун
Переважно міська їзда, до 15 000 км/рік	Бензин
Регулярні замські поїздки, 20 000+ км/рік	Дизель
Часті затори	Бензин
Часто буксирує причіп, вантажі	Дизель
Хочете мінімум витрат на обслуговування	Бензин
Потрібна економія пального на трасі	Дизель



Тож що краще: бензин чи дизель?

Все залежить від ваших потреб і стилю життя:

- Якщо ви їздите містом, часто зупиняєтесь у заторах і не проїжджаєте понад 15 тис. км на рік – бензин вигідніший і зручніший.
- Якщо ж ваша робота чи стиль життя пов'язані з частими далекими поїздками, автобанами або буксируванням – дизель стане кращим вибором.
- Гібриди та електрокари поки залишаються дорожчими, тому бензин і дизель – досі найпопулярніші та доступні варіанти.



Корисна порада

Перед купівлею авто (особливо вживаного) обов'язково перевірте:

- пробіг і ресурс двигуна,
- сервісну історію,
- стан паливної системи.

Це збереже ваш бюджет і нерви у майбутньому.

Критичний вік авто

Кожна автовласниця рано чи пізно стикається з ключовим питанням: коли настане ідеальний момент продати автомобіль, щоб уникнути значних витрат на ремонт і водночас не втратити занадто багато на амортизації? Це тонкий баланс між вартістю володіння та падінням ціни на вторинному ринку. Експерти відзначають певний віковий поріг, після якого ризику зростають у рази.

Перші три-п'ять років володіння автомобілем можна назвати «медовим місяцем». У цей період машину зазвичай покриває заводська гарантія, а її технічний стан залишається близьким до ідеального. Власниця насолоджується надійністю, сучасними технологіями та мінімальними клопотами. Водночас саме тоді авто втрачає найбільшу частину своєї початкової вартості. Продаж трирічної машини може означати втрату до 50% від ціни нової, що робить такий крок фінансово не вигідним для більшості водіїв.

Наступний етап, який охоплює період від п'яти до восьми років, часто вважається «золотою серединою». Гарантія вже, швидше за все, закінчилася, але сучасні автомобілі мають достатній запас міцності, щоб не завдавати серйозних проблем. Амортизація сповільнюється, а автомобіль все ще зберігає привабливий вигляд та функціональність. Саме в цьому вікні продаж може бути найбільш збалансованим рішенням. Ви вже встигли отримати значну користь від володіння, а ризик зіткнутися з дорогими поломками ще відносно низький.

Критична межа, на думку багатьох фахівців, настає приблизно у віці восьми-десяти років або після пробігу у 150-200 тисяч кілометрів. Саме в цей час починають виходити з ладу дорогі вузли та агрегати, заміна яких не була передбачена регламентним обслуговуванням. Може знадобитися ремонт автоматичної коробки передач, заміна турбіни, каталізатора, елементів підвіски або складної бортової електроніки. Вартість такого ремон-



ту може легко сягнути чверті, а то й половини ринкової ціни самого автомобіля.

Коли автомобіль перетинає десятирічний рубіж, його експлуатація перетворюється на своєрідну лотерею. Деякі екземпляри можуть служити вірою і правдою ще багато років, вимагаючи лише планових замін розхідних матеріалів. Інші ж перетворюються на «грошові пілососи», постійно вимагаючи нових вкладень. До технічних проблем додаються й інші фактори: з'являється корозія, зношується салон, застарівають системи безпеки та комфорту. Продати такий автомобіль за гідною ціною стає все складніше.

Отже, хоча універсального рецепта не існує, більшість експертів сходяться на думці, що оптимальний час для продажу автомобіля – від п'яти до восьми років. Це дозволяє уникнути піку амортизаційних витрат і водночас випередити період масових вікових поломок. Приймаючи рішення, варто враховувати не лише вік та пробіг, а й репутацію конкретної моделі, історію її обслуговування та власні фінансові можливості.



Чому заборонено гальмувати лівою ногою

Перехід з «механіки» на «автомат» здається простим лише на перший погляд. Чимало автоледі з досвідом на МКПП інстинктивно тягнуть лівою ногою до педалі. Це створює ризик, який багато хто недооцінює.

Рух на «автоматі» вимагає повного контролю однією ногою. Використання лівої може призвести до різкого гальмування без жодної потреби. Це часто стає причиною небезпечних ситуацій.

Ще одна проблема – випадкове натискання двох педаль одночасно. Якщо права нога лишається на газі, а ліва в цей час торкається гальма, машина поводитиметься непередбачувано. Це може викликати втрату зчеплення коліс із дорогою або занос навіть на сухому асфальті.

Варто згадати й про втому. Коли автоледі постійно тримає ліву ногу в напруженні, це

швидко виснажує м'язи. У критичний момент реакція стає повільнішою, а це напряму впливає на безпеку.

Не менш суттєве питання – ергономіка. Салон автомобіля з автоматом спроектований так, щоб працювати правою ногою. Якщо змінити цю логіку, водій сідає в неприродну позу, що створює дискомфорт і заважає контролювати машину.

Експерти однозначні: педаль газу й гальма на «автоматі» має обслуговувати лише права нога. Ліва повинна відпочивати на підставці – і це єдиний безпечний варіант для водія та пасажирів.



Скрип гальм після мийки

Що може бути приємнішим за вигляд щойно вмитого автомобіля, який сяє на сонці? Ви сідаєте за кермо, рушаєте з місця, натискаєте на гальма перед першим поворотом і... салон наповнює різкий, неприємний скрегіт. Знайома ситуація? Багатьох автоледі цей звук змушує нервово напружуватися, підозрюючи серйозну несправність. Але чи варто одразу панікувати та записуватися на СТО? У більшості випадків відповідь – «ні». Давайте розберемося, звідки береться цей звук і як повернути тишу вашим гальмам.

Хімія та фізика на ваших колесах

Причина цього акустичного феномену криється в простих хімії та фізиці. Гальмівні диски вашого авто виготовлені з чавуну – міцного, але схильного до швидкого окислення під дією вологи матеріалу. Коли ви миєте автомобіль, особливо з використанням мийок високого тиску, вода неминуче потрапляє на гальмівні механізми. Що відбувається далі?

Миттєва корозія

На поверхні гальмівного диска утворюється тонкий, ледь помітний шар іржі. Це не та глибока корозія, яка руйнує метал, а лише миттєва поверхнева реакція. Вона з'являється буквально за хвилини.

Ефект змащення

Водночас тонка плівка води між колодкою та диском діє як тимчасове змащення, що дещо змінює коефіцієнт тертя.



Народження звуку

Коли ви вперше натискаєте на гальма, колодка починає тертися об цю неоднорідну поверхню – трохи слизьку від води й шорстку від свіжої іржі. Це створює високочастотні вібрації, які ми й сприймаємо як пронизливий скрип або писк.

Цей ефект може виникати не тільки після мийки, але й після сильного дощу, довгої стоянки у вологому гаражі або навіть після проїзду глибокої калюжі. Це абсолютно нормальне явище для більшості автомобілів.

На щастя, позбутися цього надокучливого звуку можна самостійно, швидко й без інструментів. Процедура називається «просушуванням гальм» і займає всього кілька хвилин.

Безпека понад усе! Оберіть для цього пряму, вільну ділянку дороги з гарним оглядом та без інших учасників руху позаду. Далі:

1. Розженіть автомобіль до невеликої швидкості – приблизно 40–50 км/год.
2. Плавню, але впевнено натисніть на педаль гальма, щоб відчутно сповільнити автомобіль, але не до повної зупинки й без блокування коліс.

3. Відпустіть гальма та дайте машині трохи набрати швидкість.
4. Повторіть цей цикл 3–5 разів.

Під час таких гальмувань сила тертя розігріває диски та колодки, випаровуючи залишки вологи. Одночасно гальмівні колодки, немов наждачний папір, ефективно зчищають тонкий шар поверхневої іржі. Вже після кількох маневрів тертя стане стабільним, а скрип повністю зникне.

Якщо ж ви виконали процедуру просушування, а скрип не зник або з'являється регулярно незалежно від вологи, це вже привід для занепокоєння. Постійний писк чи скрегіт під час гальмування може свідчити про:

- зношені гальмівні колодки (спрацював спеціальний індикатор зносу);
- потрапляння стороннього предмета між колодкою та диском;
- проблеми з гальмівним супортом.

У такому разі не зволікайте з візитом до автосервісу – справні гальма гарантують вашу безпеку на дорозі. Прислухайтеся до свого авто, і воно відповість вам тихою та надійною роботою.



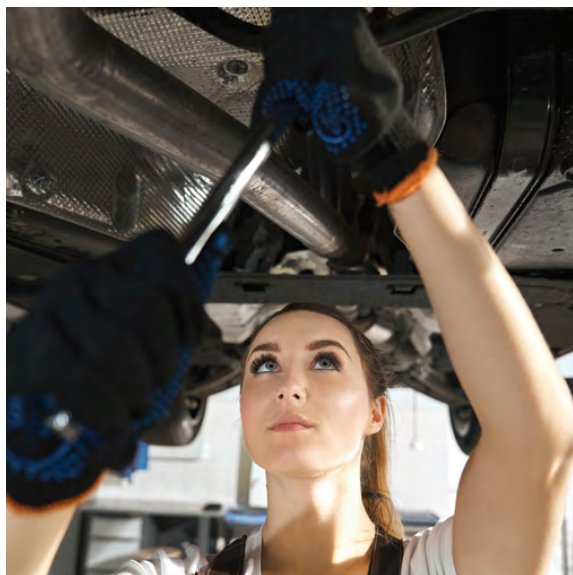


Як часто потрібно міняти оливу в автомобілі

Ідея заміни моторної оливи кожні 30 тисяч кілометрів (або раз на два роки), відома як сервіс Long Life, довгий час подавалася автовиробниками як технологічний прорив та перевага для власника. Однак сьогодні досвідчені механіки та інженери в один голос заявляють, що цей підхід є небезпечним міфом, який може призвести до катастрофічних і дорогих поломок двигуна.

Спочатку рекомендації про подовжені інтервали заміни здавалися логічними. Автовиробники прагнули знизити уявну вартість володіння автомобілем, що було особливо привабливим для великих автопарків та корпоративних клієнтів. Менше візитів на сервіс – менше витрат і простою. На жаль, ця маркетингова стратегія була розрахована на гарантійний період експлуатації та ігнорувала довгостроковий стан силового агрегату. Механіки, які спочатку дотримувалися офіційних регламентів, з часом почали помічати тривожну тенденцію: двигуни автомобілів, що обслуговувалися за програмою Long Life, виходили з ладу значно раніше.

Сучасні двигуни, попри всю їхню технологічність, створюють для моторної оливи



значно суворіші умови, ніж попередники. Тенденція до зменшення робочого об'єму двигуна (даунсайзинг) при одночасному збільшенні потужності завдяки турбонаддуву та прямому впорскуванню палива (GDI, TSI) призводить до підвищення робочих температур і тиску.

В таких умовах олива зазнає колосальних навантажень, швидше втрачає свої змащувальні та мийні властивості, окислюється та накопичує шкідливі домішки.

Особливо шкідливим для оливи є міський режим експлуатації. Короткі поїздки, постійні цикли «старт-стоп», затори – усе це не дає двигуну прогрітись до оптимальної робочої температури. Через це в картері накопичується конденсат, а незгоріле паливо розріджує оливу, різко погіршуючи її характеристики.

У таких умовах навіть найякісніша синтетична олива не витримує 30 тисяч кілометрів без істотної втрати захисних властивостей.

Наслідки нехтування своєчасною заміною можуть бути фатальними для двигуна. Накопичення відкладень, так званого «масляного шламу», забиває тонкі канали системи змащення. Першими страждають найбільш чутливі компоненти: гідронатягувачі ланцюга

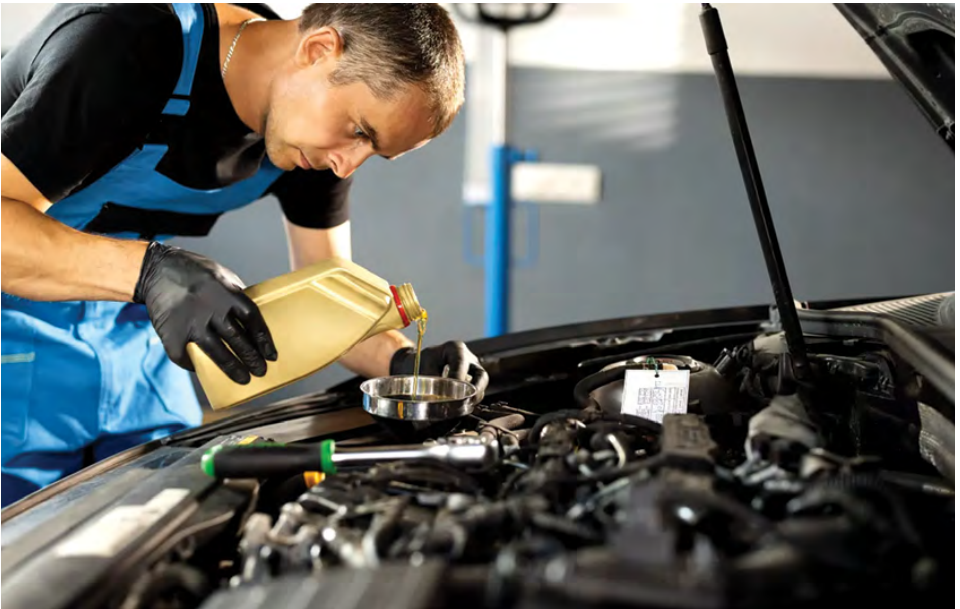
ГРМ, турбокомпресори, системи зміни фаз газорозподілу. Це призводить до передчасного зносу ланцюгів, виходу з ладу турбіни, залягання поршневих кілець та, як наслідок, дорогого капітального ремонту двигуна.

Враховуючи накопичений досвід, незалежні сервісні станції та кваліфіковані фахівці виробили більш реалістичні рекомендації щодо заміни оливи.

Для автомобілів, що експлуатуються в змішаному циклі, оптимальний інтервал – 10–15 тисяч кілометрів, але не рідше одного разу на рік. Якщо ж машина переважно їздить по місту на короткі відстані, цей інтервал варто скоротити до 7–10 тисяч кілометрів.

Пам'ятайте: олива старіє не тільки від пробігу, а й від часу. Процеси окислення відбуваються постійно, навіть коли автомобіль стоїть у гаражі.

Своєчасна заміна моторної оливи – це не просто рутинна процедура, а важлива інвестиція в довговічність і надійність двигуна. Це значно дешевше, ніж лікувати серйозні «хвороби» силового агрегату. Прислухайтеся до порад досвідчених механіків, а не до маркетингових обіцянок, і ваш автомобіль віддасть вам роками безпроблемної служби.





Який протектор обрати

Вибір правильних шин є одним із ключових аспектів безпеки та комфорту за кермом, проте багато водіїв не приділяють належної уваги одному з найважливіших елементів – малюнку протектора. Хоча кожна шина виготовлена з гуми, її дизайн може кардинально відрізнятися, впливаючи на керованість, зчеплення та довговічність. Існує три основні типи малюнків протектора: симетричний, асиметричний та спрямований (або направлений), кожен з яких розроблений для конкретних умов експлуатації та стилю водіння.

Щоб зрозуміти відмінності між цими типами, варто спочатку розібратися в базовій анатомії протектора. Він складається з чотирьох основних елементів, які спільно забезпечують надійний контакт з дорогою. Це ребра – поздовжні виступи, що відповідають за курсову стійкість. Блоки протектора – окремі фігурні елементи, що покращують зчеплення, прискорення та гальмування. Канавки – глибокі жолобки між ребрами та блоками, головне завдання яких – ефективно відводити воду з-під плями контакту.

Нарешті ламелі – дрібні прорізи на поверхні блоків, що збільшують еластичність гуми та покращують зчеплення на мокрій чи зледенілій дорозі.

Симетричні шини є найпоширенішим вибором для більшості легкових автомобілів. Їхня головна риса – дзеркальний малюнок на обох половинах протектора. Завдяки широким блокам та однаковій структурі вони забезпечують плавний хід, низький рівень



СИМЕТРИЧНИЙ



АСИМЕТРИЧНИЙ



СПРЯМОВАНИЙ



шуму та сприяють економії пального. Це ідеальний варіант для спокійної щоденної їзди в міських умовах. Однак у них є й недоліки: менша кількість ламелей та простіша структура канавок роблять їх менш стійкими до аквапланування порівняно з іншими типами. Великою перевагою є можливість вільної ротації: такі шини можна переставляти з будь-якого боку на будь-який, що сприяє рівномірному зносу.

Спрямовані (або направлені) шини легко впізнати за характерним стрілоподібним малюнком, який чітко вказує напрямок обертання колеса. Такий V-подібний дизайн створений для високоефективного відведення води, що робить їх чудовим вибором для їзди на високих швидкостях, а також у сильний дощ чи сніг. Вони демонструють відмінне зчеплення як на сухій, так і на мокрій дорозі. Проте їхня специфічна конструкція накладає суворі обмеження на ротацію. Спрямовані шини можна переставляти лише з передньої осі на задню і навпаки, не змінюючи сторони автомобіля.

Асиметричні шини, як випливає з назви, мають різний малюнок на внутрішній та зовнішній сторонах протектора. Вони є компромісом між комфортом та спортивною керованістю, поєднуючи найкращі риси інших типів. Зовнішня частина зазвичай має більші та жорсткіші блоки для покращення стійкості в поворотах, тоді як внутрішня сторона з великою кількістю канавок і ламелей відповідає за ефективне відведення води та зчеплення на мокрому покритті. Це робить їх універсальними та стійкими до аквапла-

нування. Правила ротації таких шин можуть відрізнятися: деякі моделі можна міняти місцями, як симетричні, за умови правильного встановлення (на боковині завжди є позначка «Outside»), тоді як інші бувають призначені виключно для правої або лівої сторони.



Так який тип обрати? Якщо ви цінуєте тишу, комфорт та економічність для щоденних поїздок, симетричні шини будуть оптимальним варіантом. Для любителів динамічної їзди та тих, хто часто пересувається в регіонах з дощовим кліматом, краще підійдуть спрямовані моделі. Асиметричні ж шини стануть ідеальним вибором для тих, хто шукає баланс між високою продуктивністю, керованістю та безпекою в різноманітних дорожніх умовах. Головне правило, яке варто запам'ятати: ніколи не змішуйте шини з різним типом малюнка протектора на одному автомобілі, оскільки це може непередбачувано вплинути на поведінку машини на дорозі.



Найцікавіші автомобільні маршрути Україною

Маршрут замками Закарпаття

Відстань між зупинками:

Ужгород – Невицьке (11 км) → Невицьке – Мукачево (50 км) → Мукачево – Чинадієво (10 км) → Чинадієво – Карпати (8 км).

Цей маршрут підійде тим, хто мріє поєднати подорож мальовничими дорогами з відкриттям таємниць старовинних замків.

Ужгород

Ужгородська фортеця – одна з найстаріших в Україні, зведена ще в XI столітті. Сьогодні в її стінах працює Ужгородський краєзнавчий музей.

За легендою, доньку графа Другета замурували живцем у стіни замку за те, що вона нібито впустила загарбника. Кажуть, її дух досі блукає коридорами й лякає охоронців ночами...





Невицьке

Всього пів години їзди – і ви у селі Невицьке.

Між Невицьким і Кам'яницею розташовані руїни замку Анни Другет – відомої як Жорстока Діва.

Легенди стверджують, що вона приносила в жертву молодих дівчат і правила жорстоко. Замок частково зруйнований, але фрагменти веж та оборонних мурів збереглися донині.

Мукачево

За годину їзди – Мукачівський замок Паланок, велична споруда на горі вулканічного походження.

Тут ви побачите:

- камери тортуру,
- в'язничні приміщення,
- власну площу замку,

а також почуєте десятки легенд, пов'язаних із його історією.



Чинадієво: замок Сент-Міклош

Невелике село Чинадієво відоме романтичним замком Сент-Міклош – двоповерховою кам'яною спорудою з черепичним дахом.

Протягом століть замок змінював власників, але прекрасно зберігся.

Тут проводять не лише екскурсії, а й весільні церемонії.

Карпати. Відпочинок серед природи

Втомилися від замків? Їдьте вздовж річки Латориця.

Через 15 хвилин відкриється панорама Карпат: ліси, гори, тиша, свіже повітря.

Природа Закарпаття заряджає енергією та гармонією.

Увага. Безпека – перш за все

На жаль, на сьогоднішні туристичні подорожі Україною можуть бути небезпечними.

Особливо це стосується регіонів, де ведуться бойові дії або існує мінна небезпека.

Рекомендації для безпечних подорожей:

- Уникайте прифронтових територій.
- Слідкуйте за офіційними джерелами інформації (ДСНС, ЗСУ, обласні адміністрації).
- Вивчайте мапи мінної небезпеки.
- Плануйте маршрут завчасно, враховуючи розташування укриттів.
- Майте з собою тривожну валізу, аптечку, заряджений телефон.
- Повідомляйте рідних про свій маршрут та час прибуття.

Подорожуйте свідомо й відповідально.

Україна неймовірна – але навіть найпрекрасніші маршрути мають сенс лише там, де безпека гарантує життя.



TOP
PREMIUM
Personal brand club

TOP PREMIUM CLUB РЕКОМЕНДУЄ

БІЛЬШЕ НІЖ ЕКСПЕРТ. МЕНТОР У СВІТІ КРАСИ

АНАСТАСІЯ КУРІННА – ЦЕ НЕ ПРОСТО ІМ'Я, А СПРАВЖНІЙ БРЕНД У СВІТІ КРАСИ. ВОНА Є ДОСВІДЧЕНИМ ЕКСПЕРТОМ З ПЕРМАНЕНТНОГО МАКІЯЖУ, НАРОЩУВАННЯ ВІЙ ТА ОФОРМЛЕННЯ БРІВ. ПРОТЕ ЇЇ ДІЯЛЬНІСТЬ ВИХОДИТЬ ДАЛЕКО ЗА МЕЖІ ЗВИЧНИХ ПРОЦЕДУР. АНАСТАСІЯ – МІЖНАРОДНА СУДДЯ, ВИКЛАДАЧ ТА АВТОР УНІКАЛЬНИХ МЕТОДИЧНИХ КУРСІВ ДЛЯ МАЙСТРІВ.

Філософія успіху

Для Анастасії експертність – це насамперед відповідальність. Це не про гучний статус, а про постійне навчання і щире бажання ділитися знаннями. Вона переконана, що її місія – допомагати іншим майстрам зростати, і цей шлях вона проходить щодня з великою любов'ю до своєї справи.

Три головні складові її успіху – це любов до роботи, витримка у складних обставинах та вміння починати з нуля. Анастасія глибоко вірить, що навіть після повного «обнулення» можна збудувати щось ще краще, сильніше та успішніше.

Цінності та мотивація

Свобода – ключова цінність для Анастасії. Свобода творити, жити по совісті та бути собою. Вона цінує можливість чесно реалізовувати свої мрії та допомагати іншим знаходити свій шлях.

Головним мотиватором для неї є бажання розвиватися в улюбленій справі, залишати після себе цінність і бачити реальні результати своєї праці. Коли її робота приносить користь і надихає інших – це найкраща нагорода.

У 2025 році Анастасія має амбітні плани: запустити нові навчальні програми як онлайн, так й офлайн. Її мета – створити якісний освітній продукт, що допоможе жінкам досягти фінансової незалежності та впевненості у собі.

Запрошуємо вас познайомитися з Анастасією ближче та дізнатися більше про її проекти на сторінці в Instagram: @anastasiya_lash_brow.



СВОБОДА, ЩО СТВОРЮЄ СЕНСИ

ОКСАНА КИРИЛОВА – СПРАВЖНІЙ СТРАТЕГ НА ПЕРЕТИНІ БІЗНЕСУ ТА ЕНЕРГІЇ. ВОНА ОРГАНІЗОВУЄ МАСШТАБНІ ПОДІЇ, РОЗВИВАЄ СПІЛЬНОТИ ТА БУДУЄ ПАРТНЕРСТВА, СТВОРЮЮЧИ ПРОСТІР, ДЕ НАРОДЖУЮТЬСЯ ІДЕЇ ТА ТРАНСФОРМУЮТЬСЯ ЖИТТЯ. ЇЇ РОБОТА – ЦЕ УНІКАЛЬНЕ ПОЄДНАННЯ МАРКЕТИНГУ, СТРАТЕГІЧНОГО МИСЛЕННЯ ТА ГЛИБОКОЇ ІНТУЇЦІЇ, ЩО ДОПОМАГАЄ ВЕСТИ ЛЮДЕЙ І ПРОЄКТИ ДО МАЙБУТНЬОГО.

Філософія та цінності

Для Оксани експертність – це не просто знання. Це вміння бачити глибше за очевидне й передавати силу, а не лише інформацію. Вона переконана, що її власний шлях, із його злетами та падіннями, стає маяком для інших. Саме відвертість і вразливість, на її думку, є джерелом справжньої сили.

Основними складовими свого успіху вона вважає:

- Внутрішню силу, яку вона віднайшла у найскладніші моменти, піднімаючись з нуля.
- Людей і зв'язки, адже успіх неможливий без сильного оточення, що підсилює.
- Сміливість бути іншою, адже вона ніколи не йшла второваними шляхами, що й відкрило для неї нові горизонти.

Головною цінністю для Оксани є свобода бути собою. Свобода бути справжньою, без масок і компромісів із власними принципами. Це не хаос, а чесність із собою та здатність будувати життя за власними правилами.

Мотивація та плани

Найбільша мотивація для Оксани – це люди та їхні історії. Коли вона бачить, як хтось знаходить у собі нову силу й починає жити інакше, це стає для неї найкращою нагородою. Її надихає трансформація та рух уперед навіть крізь труднощі, адже вона знає, що саме випробування роблять нас справжніми.

На 2025 рік Оксана поставила собі амбітну мету: створити платформу, яка об'єднає жіночі та чоловічі



лідерські спільноти. Вона мріє про простір, де формуватимуться нові стандарти успіху: без жорсткості, без зради собі, але з повагою, підтримкою і справжньою силою. Це її внесок у світ, що потребує не лише лідерів, а й людей із серцем.

**Дізнайтеся більше про Оксану
та її проєкти на сторінці в Instagram:
@ oksana_kyrylova**

НАРОДЖЕННЯ ШАРМУ ЖІНКИ ТА ДІВЧИНИ

Сьогодні на наші
запитання відповідає
експерт у сфері
сексології, сімейний
психотерапевт, к.м.н.,
доцент кафедри
сексології, психотерапії
та медичної психології
Ірина Романова.



У чому, на вашу думку, полягає таємниця жіночого шарму, яка так довго приваблює людство?

У сучасному світі доволі часто плутають справжню жіночність із зовнішніми атрибутами.

Соцмережі та масова культура нав'язують образ «ідеальної» жінки з глянцею: збільшені губи, нарощені вії, силіконові груди чи сідниці. Такий образ може привернути увагу молоді, але він не має нічого спільного з тим глибинним шармом, який є невидимою силою чарівної жінки.

Жіночий шарм – це передусім внутрішній стан? Це гармонія з собою, вміння любити й поважати власну унікальність та красу?

Так. Це впевненість у своєму образі, щира усмішка, м'який погляд, доброзичливість, природність і вміння бути собою. Форма носа чи розмір одягу не визначають вашу чарівність. Ви всі привабливі, любі жінки. Головне – знати свої сильні риси, підкреслювати їх і водночас вміти гармонізувати недоліки. Якщо ж важко об'єктивно подивитися на себе, варто звернутися до стилістів, фотографів чи візажистів. Навіть одна фотосесія на рік здатна допомогти інакше побачити власну красу.

Наше сприйняття себе формується під впливом виховання, образу матері, подруг, моди й соціальних стандартів. Тому так важливо не загубити відчуття справжньої себе?

Дуже важливо зламати міф про те, що жіночий шарм створюють дорогі косметичні втручання. Насправді результати пластичної операції можуть не збігатися з тим образом, який жінка має всередині. Це не лише не дає справжнього відчуття щастя, а інколи навіть призводить до психологічних і соматичних проблем. Найцінніше, що може мати жінка, – це гармонія та впевненість у собі. Справжній шарм формується не в косметологічних кабінетах, а в гармонійній родині ще з раннього дитинства. Самооцінка дівчини – це фундамент, на якому зростає її ставлення до себе, до інших і до світу.

А яку роль тут відіграють батьки?

Мати передає уроки краси, охайності, ніжності й сили жіночої привабливості. Не менш важливий і батько. Його ставлення до дружини та доньки, його повага, ніжність і турбота формують у дівчинки уявлення про те, якою вона є і на яку увагу від чоловіків може розраховувати. В таких сім'ях виростають дівчата з відкритим поглядом, щирою усмішкою, внутрішнім спокоєм, теплом і впевненістю у собі.

Телебачення, соцмережі та реклама щодня нав'язують стандарти краси, змушуючи дівчат порівнювати себе з недосяжними образами моделей та актрис. Як захистити дітей від впливу суспільства?

Саме тому так важливо, щоб у родині панувала здорова атмосфера, де дитину навчають критично мислити й не піддаватися маніпуляціям. Якщо дівчинка знає, що її люблять і приймають такою, якою вона є, жодні зовнішні стандарти не матимуть руйнівної сили.

Тут варто згадати й про шкільне середовище. Важливо, щоб педагоги також підтримували ідею внутрішньої цінності та самоповаги дівчат, а не зосереджувалися лише на зовнішності чи кар'єрних досягненнях. Спільні зусилля родини й освітнього середовища допомагають виховати гармонійну, впевнену в собі дівчину.

Говорячи про шарм, не можна оминати тему любові.

Справжня жіночність проявляється у вмінні любити – себе, близьких, життя. Це не про жертвовність чи відмову від власних бажань, а про баланс: коли жінка вміє піклуватися про інших, не забуваючи про себе.

Шарм – це здатність бачити красу в буденному, радіти дрібницям, бути відкритою до світу. Жіночність – це внутрішня енергія, яка притягує, надихає, дарує відчуття гармонії тим, хто поруч із жінкою, і не залежить від зовнішніх змін чи моди.

Жіночий шарм – це не про штучні стандарти, а про справжню сутність. Це поєднання внутрішнього світла, доброзичливості, ніжності й впевненості в собі.

Найкраще, що ми можемо зробити для наших доньок, – це навчити їх любити себе й цінувати власну унікальність та красу, створювати свій неповторний шарм. Бо саме ця любов і є тим самим шармом краси, який неможливо підробити чи втратити.

Ірина Романова

+38 067-570-8337

(у будні

9:00-15:00)

вебсайт:

www.dobrodyia.in.ua

Ⓛ Харківське

відділення

Всеукраїнського

благодійного

«Фонду допомоги жертвам насилля»

