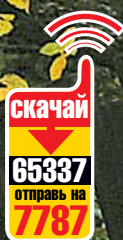


Мы продолжаем Skod-ливую тему, начатую в предыдущем номере „Форсаж“. Второй веселой „Шкодой“, попавшей к нам в руки, оказалась Skoda Fabia RS. О ней я слышал неоднократно, на одном из популярных интернет-ресурсов даже читал обзор, где авторы в стиле многих российских изданий, как бы благодаря за то, что им выдали таки покататься машинку, рассказывали, какая она чудесная и красивая... Я же решил сразу, что ничего хорошего про нее написать не получится. Да и говорим мы то, что есть на самом деле. И вот что из этого вышло.

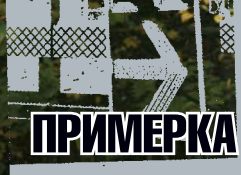


Осторожно:

Горячая ПИЦЦА



ŠKODA FABIA RS



После теста Octavia RS я слабо представлял себе, что такое Fabia RS, а тем более с дизельным(!) двигателем. Помнится, предыдущее общение с автомобилями типа VW Golf 5 и BMW X3 не поменяло моего отношения к современным представителям дизельных двигателей — от трактора и старого „Икаруса“ они отличаются, пожалуй, только меньшим количеством черного дыма и расходом топлива. А недавняя поездка в Брюссель, где мы с деп'ом побывали на King of Europe, только усилила мой скепсис — там кислородным запахом был пронизан каждый уголок города, а из большинства автомобилей (за исключением тех, что были на КОЕ'2006) доносилось характерное тарыхтенье. Конечно, это неправильно, но, даже не понимая, что это такое, я сразу навесил ярлык „отстой“. Легко предположить, с какими чувствами я сел в Fabia...

Первое, что бросилось в глаза, — дешевый интерьер и соответствующие материалы отделки. „Грустная“ подсветка приборов, немного неудобный рычаг КПП и то самое тихое „тр-тр-тр-тр“. Но так как ничего другого, я, собственно, и не ожидал, никаких

чувств ваш покорный слуга не испытал. Просто сел и поехал. И вот тут началось самое интересное. Знаете, бывает, что приходится признавать свои ошибки! Когда что-то считаешь верным, споришь, доказываешь, а потом вдруг выясняется, что все обстоит совсем по-другому и самое плохое, что приходишь к этому сам, осознавая нелепость предыдущих убеждений. Наверное, с возрастом таких моментов становится меньше, но у меня еще бывает. (Паша, чудак ты! Ничего плохого в этом нет! Напротив, уметь признавать ошибки — редкий дар. Seriously! Реально горжусь тобой! И кстати, с возрастом человек только упрямее делается. Вот как я ☹. В данном случае, не бери пример с престарелого шефа! — Прим. Главного.) Так вот, со Škoda — похожая ситуация. Все ее поведение в течение первых минут за рулем

я автоматически трактовал как негативное. Ну что это за тормоза, педаль какая-то мягкая... Разгон — ну да, неплохой, но все же вяловатый, да и передачи подобраны неправильно. И этот запах! Он, похоже, тут везде — запах дизеля! Я понимал, что ощущения больше не объективные, а скорее навязанные определенными стереотипами, тем более, подтвержденными много раз моей личной практикой. Дизель — отстой и все тут, а ведь его пытаются впарить как спортивный!

Километры на одометре, тем временем, шагали один за другим, количество часов, проведенных в Škoda, увеличивалось, и я вдруг понял, что внутри меня конфликт мнений (наверное, заболел совсем, да?): машина-то неплохая! К вечеру твердую позицию „дизель — дерьмо“ Fabia сломала



Войди в историю!



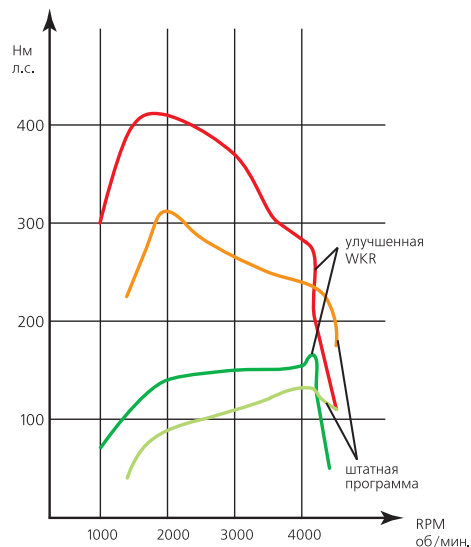


во мне окончательно. Мне стыдно, но я даже полюбил ее. Да, эту маленькую неказистую машинку, с убогим интерьером, странными реакциями на поворот руля и этим запахом... Кстати, потом я понял, что в „Фабии“ пахнет вовсе не дизелем (им дышат окружающие, а не пассажиры Škoda), а сигаретным дымом. Коллеги-журналисты прокурили новенькую Fabia за 8000 километров. Кошмар! Но вернуться к машинке. Да, действительно она мне очень понравилась. И как раз тем, что она живет в этом мире, ездит по нашим дорогам и делает это без претензий. В отличие от той же Octavia, претендующей на какой-то бизнес-статус, Fabia просто маленькая тачка, которая еще и едет. И как!

И вот здесь самое anomальное и интересное: эта Fabia реально валит, и по ощущениям, даже лучше, чем та же турбо-Octavia. К нам в руки попала опять же не совсем штатная версия, а улучшенная по программе чип-тюнинга от компании WKR. После 1900 оборотов, когда включается турбина, весь гигантский крутящий момент в 410 Нм (задумайтесь, сколько это!), работает на то, чтобы дать хорошего пинка. Это начинает нравиться сразу, и ты специально принимаешь гонять передачи, дабы испытать момент включения турбины. На деле разгон получается очень интенсивным, но коротким, Octavia, конечно, уедет от своей маленькой сестрички. До 100 км/ч Fabia RS не демонстрирует рекордных показателей, ее конек — моментальные ускорения сходу. Перестроения в потоке, вклинивания в ряд и тому подобные маневры выполняются с завидной даже для объективно быстрых автомобилей скоростью! После второго дня теста я уже представил себе, как компании, доставляющие пиццу, скупают Fabia в свой парк. Как

счастливые заказчики получают горячую „маргариту“, а в газетах пишут про новые рекорды и успехи предприятий по продаже продуктов быстрого приготовления. И все были бы счастливы! Увы, в этот момент я решил проверить цену нашей героини. Мои представления рухнули. Развозчики пиццы, почты, горячих пончиков и прочей ерунды так и останутся на мотороллерах и „Оках“, не видать им Škoda Fabia RS — так как стоит она \$23 000! А потом еще говорят, что новый Honda Civic дорогой. Да вы посмотрите на Fabia!

В общем, мой диагноз такой: Škoda Fabia RS — просто отличная машина на каждый день. Единственное, что в ней смущает, это цена. За такие бешеные „бабки“ можно купить аппараты с совершенно другим уровнем комфорта и характеристик. Но навряд ли хоть одна из них сможет отвесить тебе такой же пинок в спину после 1900 оборотов в минуту... **FRSG**



Технические характеристики

	Серийная программа	Улучшенная WKR
Мощность двигателя, л. с.	130 л. с. при 4000 об/мин.	165 л. с. при 4100 об/мин.
Крутящий момент двигателя	310 Нм при 1900 об/мин.	410 Нм при 1900 об/мин.
Разгон 0–100 км/ч	9,6 сек.	8,6 сек.
Максимальная скорость	204 км/ч	218 км/ч
Расход топлива, л/100 км	6,8 л	7,0 л
Эмиссия	Euro 4	Euro 4

Войди в историю!

084 декабрь 2006 ФОРСАЖ

