

ŠKODA OCTAVIA RS



В этом грешном мире осталось не так много бензиновых турбомоторов, чтобы разбрасываться ими направо и налево и воротить нос от машин, которые страной происхождения „не вышли“. Короче, мы решили оставить все свои шовинистские заморочки на тему японских авто и взяли на тест новейшую „Шкоду Октавия RS“.

Премьера ее состоялась почти год назад на автосалоне во Франк-фурте-на-Майне, где зрителям показали новинку сразу в двух обликах — седан и универсал. Надеюсь, те времена, в которых меня будут интересовать „сарай“, детские кресла и дуги на крышу багажника, еще очень и очень далеки ☹. Так что наш выбор однозначен — седан, красный.

Тот мотор, что скрыт внутри, уже довольно сильно раскручен, в смысле распиарен. Им оснащают последний Golf GTI — 200 лошадей; 280 Нм момента и 7,3 секунды до сотни. Не самые скучные характеристики для автомобиля, укладывающегося в нормы Euro 4. Впрочем, хватит зауждства! У нас ведь как принято? Ключ на старт, газ в пол, а вот если чего-то не получится, тогда полезем в мануал.

Маленькое лирическое отступление

Машина, угодившая к нам на тест, это не просто „Эр-Эска“, а слегка заряженная версия. Мощность повышали путем баналь-

ной, но эффективной чиповки. Программу изменили, и ап-п-п — перед нами аппарат о 260 „дебелых европейских кобылках“.

Есть еще пара „аппов“, которые в теории должны заставить обывателя отнести кровные заработанные в обмен именно на „Октавию“.

От стандартного овощного „Фольксвагена“ чешскую пани отличают оригинальные бамперы, большие колеса, пороги и маленькое, но ужасное антикрыло на попе. Ну и добавим немного мелочевки в салоне и много чего по технике, но об этом чуть позже.

А пока хватит сопли развозить, как говаривал один наш читатель; посмотрим, на что это красное чудовище способно.

Дело было вечером, и вообще я первый раз за рулем этой машины, так что первые 200 метров (пока меня еще видно из окон дилерского центра) нужно проехать аккуратно. Пробуем. Первая — слегка газ и... упс-с, чувствую себя чайником, заглохшим на экзамене в ГИБДД и ничего при этом не заплатившим. Ладно, дубль два. Газа

побольше, тихий шелест метущих по осеннему асфальту покрышек, и я выезжаю из ворот технического центра. Дворы, дворы, дворы... О, вот Волоколамка! Вторая передача... 5500. Пф-ф-ф, третья, четвертая... на пятой можно ехать, как на автомате, и не дергать в приступе истерии ручку КПП.

На первый взгляд, тачка, действительно, не медленная. Первые четыре передачи очень короткие, и при активном перемещении по городу напрягают не кисло. Езда получается очень рваная и нервная, но, безусловно, быстрая. Плюс 260 лошадей висят на переднем приводе, и это дает о себе знать. Первые две ступени руль пытается активно вырваться из рук, а „подопытная“, соответственно, пообщаться с соседями по ряду. И это несмотря на отчаянные вопли ЕСП.

Если честно, то даже в порядке эксперимента отключать вышеуказанную систему не возникает никакого желания, хотя кнопка, безусловно, есть.

Еще по мотору: в дальнейшем проблемы с троганием на малых оборотах никуда не делись. Они действительно есть, и единственное, с чем я могу их связать, — жесткие экологические нормы и удушение движка снизу (второй пункт в моем рейтинге — не от туда растущие ноги вашего испытателя). Плюс, на мой сугубо личный взгляд, имело смысл сделать момент включения в работу турбы несколько более гладким. Уж больно

На „Октавии“ можно Skodить!



Чип-п-п, который спешит на помощь

Как вы уже знаете, машинка досталась нам на тест не простая, а с чип-тюнингом. Работы производились немецкой компанией WKR Automobil Design. Путем перепрограммирования модуля управления двигателем по собственной технологии через диагностический интерфейс OBDII, без каких либо вмешательств в базовую конструкцию авто. Гарантия на произведенные работы — 2 года.



неожиданный и резкий „взрыв“ происходит где-то в районе 3000 тысяч, потом мощный уверенный разгон, но около 5000, когда ждешь продолжения банкета и адского вопля мотора, встречаешь лишь невнятное стухание (или протухание — кому как нравится). Есть у меня подозрение, что до чиповки характер двигателя был поспокойнее и поприятнее.

Теперь коробка

То, что она шестиступенчатая, однозначно радует. Тешит собственное самолюбие, амбиции и т. п. Как я уже говорил, первые четыре передачи очень короткие и заставляют крайне активно работать рычагом, но четкость их включения все убивает. Короткоходная кулиса — вот что должно немного улучшить ситуацию, и это, пожалуй, первоочередной тюнинг, необходимый данному аппарату.

Подвеска

В городе у меня к ней нет особых претензий. А вот среди сельских пейзажей, на трассе, когда показания спидометра находятся в районе „двадцати минут четвертого“ ☺,

все встает на свои места. И позвоночник, и обе половинки нижнего полушария. У нас (у меня и у Паши) возникли сходные ощущения: по поведению подвески сия Skoda чем-то напоминает C4. Ведь машинка-то сама по себе довольно высокая, но при этом подвеска очень сильно зажата. Складывается впечатление, что кинематика ей досталась от гражданской „Октавии“, а вот амортизаторы и пружины просто поменяли на более жесткие. В итоге налицо некоторый диссонанс между общим поведением авто и отрабатывающей каждую кочку подвеской.

Да, пару слов о салоне я все-таки скажу. Ничего экстраординарного внутри нет.

Однако, сиденья, обшитые перфорированной кожей и алькантарой, весьма приятны и удобны. Маленькая баранка отлично лежит в руках и не доставляет никаких неудобств. Все органы управления под рукой и придраться абсолютно не к чему.

Что же до качества материалов (пластмассы в частности), то тут вообще все просто и без каких-либо претензий. Оно и к лучшему! ☺

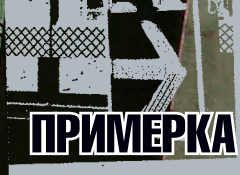
Подводя итог, предлагаю обратиться к прайс-листу дилеров. Можно найти там Skoda Octavia RS, посмотреть на цену, начинающуюся от \$33 000 и... забыть обо всех маленьких недочетах, обозначенных выше. Ибо за такие деньги это более чем адекватная и быстрая машина. Найти нечто с аналогичной динамикой в пределах указанной суммы (причем новое!) мне лично не представляется возможным. А уж для придания индивидуальности и неповторимости этой железной пани воспользуемся... Чем? Знаете, есть такое отличное слово — настройка. По-забурному — тюнинг! Так что вперед! **FRSG**

Технические характеристики

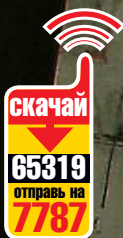
Skoda Octavia RS	Штатная программ	Улучшенная WKR
Максимальная мощность	200 л. с./5100 об/мин.	260 л. с./5300 об/мин.
Максимальный крутящий момент	310 Нм/1800 об/мин.	400 Нм/1800 об/мин.
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая	
Максимальная скорость	240 км/ч	258 км/ч
Время разгона 0–100 км/ч	7,3 сек.	6,0 сек.

Колесная база	2580 мм
Длина/ширина/высота	4570/1770/1460 мм
Колея передняя/задняя	1540/1530 мм
Снаряженная масса	1400 кг
Двигатель	бензиновый R4, турбо
Рабочий объем	1984 куб. см





ТЕКСТ и ФОТО: Paul AERODECK



SKODA&GOLF



RS ИЛИ GTI?

Вот в чем вопрос

На последних покатушках в Мячково я познакомился с владельцем VW Golf GTI в последнем кузове. Машина интересная и пока что редкая на наших дорогах, но без тюнинга. Новый фольксвагеновский двигатель 2,0 турбо, выдающий 200 л. с. и 280 Нм крутящего момента, наконец-то сделал легендарный Golf GTI снова „быстрым“. Помнится, преданные поклонники марки сокрушались по поводу медленности новых моделей (3-го, 4-го поколений), но теперь эта проблема решена. Но, казалось бы, при чем здесь Golf?



SKODA&GOLF





Вот при чем

Покатавшись на Škoda Octavia RS, я подумал: а интересно ведь сравнить ее именно с „пятым гольфом“ — платформа и двигатель — одинаковые! Да и цена похожа: Škoda стоит \$34 200, GTI — от \$33 600.

По правде говоря, к идее тест-драйва новой „Октавии“ я относился скептически, ибо уже видел этот автомобиль на мероприятии Škoda Speed Lab и он не вызвал у меня никакого интереса. Красный седан, мощный и турбированный, но все равно ведь Škoda — скучный и невзрачный. Но если экшен в Лужниках не смог поменять моего мнения об этой марке, то тест-драйв дал нужный результат! Главная „фишка“ „Октавии“ именно в том, что она едет, причем делает это очень хорошо, легко и непринужденно. Большую заслугу дает тюнинг от WKR, который помог добыть аж 400 Нм (вместо 310) на ведущие колеса. Таким моментом может похвастать атмосферный двигатель не меньше 4 литров, а тут 2,0 турбо и 400 ньютон! Приятно! Škoda хорошо держит дорогу, у нее адекватные тормоза, есть куча приятных мелочей типа автотемнящихся зеркал, бортового компьютера, неплохой музыки, внешней подсветки в зеркалах и т. п. Но она не может похвастать цельностью идеи; мощный движок — наверное, единственное, что есть у Octavia RS, как у автомобиля „под спорт“. В салоне простой черный интерьер, невзрачная панель приборов, не вызывающая ассоциации с динамикой, странная расцветка сидений и практически полное отсутствие спортивных аксессуаров. Речь идет о тех самых штришках, которые делают из обычной „ковырялки“ спортивную версию: маленьком пухлом руле, с приливами в „без десяти два“, хромированных колечках вокруг спидометра, техношрифты циферок на тахометре, алюминиевых накладках на педали и тому подобных вещах. Естественно, к спорту как таковому это никакого отношения не имеет, но все подобные аксессуары играют важную роль — они создают дух спортивного

кара, помогают водителю ощущать энергию и мощность, скрытую в недрах его вроде бы обычного транспортного средства. Škoda позволяет почувствовать это только после нажатия педали газа в пол.

Когда я сел в Volkswagen, то как будто испытал дежавю: я же все это где-то видел! Черт, только что — в „Шкоде“! С той лишь разницей, что те самые штришки спортивного автомобиля тут присутствуют. Знакомые переключатели режима обогрева салона, похожая панель приборов... Только гольфовские рычажки подчеркнуты хромированными колечками, а в „Октавии“ вместо хрома черная пластмасса. Подсветка приборов с модной фиолетовой (хотя она на любителя, но все же) поменялась на спокойную зеленую — от „Тойоты“ 90-х годов. Вот она, жертва маркетологов: в процессе создания автомобиля отдел маркетинга VAG явно расписывал, что надо оставить в „Шкоде“ от „Гольфа“, а что нет. Типа по статусу не положено.

Сам же „старший брат“ производит приятное впечатление: хорошо сделанный, крепко сбитый, с бодрым мотором и отличной

для жизни коробкой DSG. Сравнить динамику у обсуждаемых аппаратов напрямую не удалось. Полагаю, если „Шкода“ и будет порезвее за счет большей мощности, то ненамного. И дело тут не в весе (он почти одинаковый), а в неудачной коробке у „Октавии“: переключения не самые четкие, а передаточные числа подобраны больше под спокойную езду, чем под дерзкие переключения.

Что же в итоге — Golf или Octavia? Катаясь по городу на красном седане, я пришел к выводу, что они принципиально разные. VW — яркий, бросающий вызов светофорным соперникам. Škoda спокойная и быстрая, ее стихия — не бунтарский стиль поведения на трассе, а хороший, уверенный разгон по прямой. Это подтверждает и отношение соседей по потоку: Golf в неоднозначной ситуации, скорее всего, пропустят, а вот Octavia если и уступят пространство, то с явной неохотой.

Если бы мне пришлось выбирать только между этими двумя моделями, сейчас я бы предпочел „Гольф“, а вот лет через 10, наверное, „Октавию“ ☺. **FRSG**

