

ЮНИОР





Skoda Fabia RS – билет в мир больших скоростей и азартной управляемости. Под личиной спокойного семейного компакта здесь скрывается заядлый спортсмен, стремящийся на трек

текст **Василий Сергеев** фото **Кирилл Кейлин**

Компания Skoda Auto достигла больших успехов в выпуске автомобилей для семьи – не слишком агрессивных внешне, просторных, безопасных, с качественными материалами отделки и широкими возможностями трансформации салона. Однако и для активных отцов семейств, их совершеннолетних отпрысков, да и просто любителей драйва чехи оставили отдушину. Имя ей – линейка RS. По сути, это те же самые семейные автомобили, приспособленные производителем для более активной езды.

Спортивность в случае с Fabia RS и Octavia RS не отменяет более глобальный императив – ориентацию на интересы семьи, комфорт, сдержанность в дизайне. Младший представитель Fabia RS обладает к тому же еще одним важным качеством: по меркам сегмента эта модель относительно недорого, за неплохо укомплектованный хэтчбек, побывавший у нас на тесте, дилеры просят 820 000 рублей. Словом, если хочется “зажечь” на доступном семейном авто, то Fabia RS – отличный выбор.

Старый знакомый

Бросаю взгляд на ярко-желтую “пятидверку” и осознаю, что молодежный макияж не в силах скрыть солидный возраст этого компакта. Машина текущего поколения дебютировала в 2007 г. и в 2011 г. перенесла легкий рестайлинг. Через год-полтора появится модель новой генерации, которая получит куда более современ-

ную внешность в стиле концепта MissionL и хэтчбека Rapid. Что же касается героя нашего теста, то главный источник его шарма, на мой взгляд, – это классический дизайн с ретро-нотками. Крупные округлые фары, фонари и радиаторная решетка, ниспадающая крыша, лаконичный салон с симпатичным рулем и селектором “робота” – эти элементы создают ощущение добротности и стабильности.

При этом контрастная крыша (впрочем, доступная и на обычных Fabia), а также фирменный декор линейки RS (светодиодные “противотуманки”, красные тормозные суппорты, фирменные накладки на пороги, логотипы на решетке радиатора, пятой двери, руле и ковшеобразных креслах) призваны сделать облик “заряженной” Fabia более современным и веселым. Однако этих акцентов, увы, не хватает. Оттенить серый и преимущественно жесткий отделочный пластик салона, унылую симметричную компоновку блоков центральной консоли помогли бы, например, цветные вставки. Как следствие, салон “горячего” хэтчбе-

ка выглядит скучноватым. Дизайнеры ограничились лишь неброской спортивной атрибутикой: фирменные логотипы, спортивный руль, накладки на педали и пороги, специально разработанный для Fabia RS дизайн панели приборов. Дизайнерскую скупость, однако, прощаешь, устроившись на водительском месте. Профиль кресла прекрасно отражает идеологию модификации – сиденье обеспечивает отличную боковую поддержку, при этом оно достаточно мягкое и комфортное. Его легко настроить, несмотря на отсутствие в штатном оснащении электрорегуляторов. Эргономика идеальна. Ключевые органы управления под рукой, нет недостатка в отделениях для мелочей: двойной перчаточный ящик, подлокотник с закрывающейся нишей, карманы в дверях, боксы для бутылок. Сзади места немного, но вполне достаточно для размещения двоих взрослых. Места на флангах оснащены небольшими валиками боковой поддержки – еще один намек на спортивное предназначение модели. Багажник Fabia RS не рекордных размеров,

ПРОПУСК В МИР СПОРТА

Главный козырь “заряженной” Fabia – 1,4-литровый бензиновый двигатель TSI, имеющий мощность 180 л.с. и максимальный крутящий момент 250 Нм, доступный в диапазоне от 2000 до 4500 об/мин. За счет широкой полки ликовой тяги и альянса двух нагнетателей (в нижнем диапазоне оборотов используется механический компрессор, затем эстафету берет турбина) ускорение происходит без пресловутой “турбоямы”. Роботизированная трансмиссия имеет ручной и спортивный режимы, позволяющие эффективно контролировать ускорение. Как следствие, хэтчбек Fabia RS снаряженной массой 1243 кг разгоняется до “сотни” за 7,3 с при максимальной скорости 224 км/ч.



Любители азартной
управляемости в Fabia RS
не разочаруются



но его объем можно увеличить с 300 до 1163 л, сложив задние сиденья. В этом случае образуется почти ровный пол.

Заводной лимон

А что же со спортивным потенциалом? Существеннее всего, что у "чеха" горячее "сердце" – 1,4-литровый мотор TSI, с кото-

рого благодаря двойному наддуву удалось "снять" впечатляющие 180 л.с. Бодрый двигатель красиво звучит, особенно на высоких оборотах. Когда этот рокот пробивает очень даже неплохую шумоизоляцию, этому только радуешься.

Производительный турбомотор агрегатирован с 7-сту-

пенчатой секвентальной коробкой DSG. У водителя есть возможность переключать передачи как селектором (в ручном режиме), так и опционными подрулевыми "лепестками" (в режимах Drive и Sport). Комплекс мер по "оспортивливанию" Fabia включает также более жесткие настройки шасси, уменьшение клиренса на 15 мм, более острое рулевое управление, а также особые настройки системы стабилизации. Последняя способна имитировать блокировку межколесного дифференциала (XDC), подтормаживая в быстрых поворотах внутреннее заднее колесо и отодвигая тем самым порог сноса передка.

Перечисленных технических мер оказалось вполне достаточно, чтобы водитель ощущал прилив адреналина при рутинной, каждодневной езде. "Эрэска" уверенно стартует и разгоняется даже в штатном трансмиссионном режиме Drive, однако последний все же

больше подходит для передвижения в плотном трафике: реакции на "газ" тут немного смазанны, переключения "вниз" происходят с небольшой задержкой. "Робот" при этом работает логично, без рывков.

Спортивный режим DSG обостряет отклик правой педали, причем настолько сильно, что Fabia RS становится почти необузданной – при резком старте возникает эффект силового подруливания, "баранка" норовит вырваться из рук, однако машина быстро стабилизируется и уверенно набирает скорость. Увы, при интенсивном движении в режиме Sport автомобиль становится прожорливым – в моем случае расход приблизился к 19 л/100 км, что примерно вдвое больше, чем при размеренной езде в режиме Drive.

Курсовая устойчивость хэтчбека на прямой неплоха даже с учетом силового подруливания – "эрэска" почти не реагирует на колеи в асфальте,

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

SKODA FABIA RS

Габариты, мм	4029x1642x1492
Колесная база, мм	2465
Колеса спереди/сзади, мм	1423/1415
Диаметр разворота, м	10,0
Клиренс, мм	129
Объем багажника, л	300–1163
Снаряженная масса, кг	1318
Тип двигателя	бензиновый L4 с турбиной и механическим компрессором
Рабочий объем, куб. см	1390
Макс. мощность, л.с./об/мин	180/6200
Макс. момент, Нм/об/мин	250/2000–4500
Привод	передний
Трансмиссия	7-ступенчатая роботизированная с двумя сцеплениями
Макс. скорость, км/ч	224
Время разгона 0–100 км/ч, с	7,3
Расход топлива (средний), л/100 км	6,2
Объем бака, л	45



Салон эргономически выверен, но скучноват



несмотря на 16-дюймовые колеса с низкопрофильными шинами. Замедление происходит без увода с траектории, но не столь эффективно, как ждешь от машины со спортивным индексом в названии. Субъективно, "горячий" хэтчбек тормозит не лучше, чем обычная Fabia, однако в настройке тормозной системы чувствуется школа – замедление получается предсказуемым, его легко контролировать.

В быстрых поворотах наслаждаешься четкой обратной связью на руле и, как следствие, тотальным контролем над автомобилем. Если отключить систему стабилизации, несложно спровоцировать управляемый занос и так же просто вытянуть из него машину "газом" – Fabia RS логична и послушна.

Что касается настроек подвески, они – главное следствие компромисса между спортивностью и комфортом. С одной стороны, хэтчбек жестко проходит неровности, с другой – присутствуют боковые крены

ПО СООТНОШЕНИЮ МОЩНОСТИ И ЦЕНЫ "ЧЕХ" ВНЕ КОНКУРЕНЦИИ

и кивки кузова при резком торможении. А вот на хорошем асфальте можно ехать и быстро, и агрессивно – на такую манеру передвижения компакт невольно провоцирует.

Позволь себе

Решающим аргументом в пользу Fabia RS является цена. На поверку оказывается, что у "чеха" не так много конкурентов и все они обойдутся дороже: ближайший родственник SEAT Ibiza FR – 843 537 рублей, Opel Corsa OPC – 945 000, MINI Cooper S – 1 075 000 рублей.

Базовое оснащение Fabia RS включает все необходимое, но излишеств нет: климат- и круиз-контроль, ABS, ESP, система помощи при экстренном торможении EBA, противобуксовочная система ASR, электронная

блокировка дифференциала, система контроля давления в шинах, легкосплавные 16-дюймовые диски.

Дополнительно автомобиль можно оснастить люком с электроприводом, задними датчиками парковки, мультимедийной системой Amundsen с функцией навигации и другими полезными системами и приспособлениями. А еще здесь есть семейные "фишки", знакомые по обычной Fabia и другим моделям чешской марки: крепление для детского кресла Isofix, два способа установки багажной полки, набор сеток, складных крючков и круглый "заборчик" для фиксации груза в багажном отсеке. Словом, спорт уравновешен с бытом. А это и есть главная изюминка "горячего" чешского компакта. ■

