

*Skoda Fabia RS – самый доступный «заряженный» автомобиль в своем классе. Наше первое знакомство с этим хэтчбеком состоялось в марте прошлого года, но мы не удержались и взяли «Фабия» еще раз, чтобы оценить потенциал хот-хэтчана на теплом весеннем асфальте.*



На этот раз нам достался ярко-желтый хэтчбек с черной крышей и пакетом Black Package, который добавляет черную решетку радиатора и переднюю оптику. Такая Fabia не теряется в потоке и обращает на себя внимание, жаль только что диски остались серебристыми, черный цвет им бы подошел куда лучше.

В салоне RS-кинас встречают уже знакомые высоко посаженные спортивные передние кресла с соответствующими логотипами и развитой боковой поддержкой, пухлый «бублик» рулевого колеса с приливами под естественный хват и алюминиевые накладки на педали. В остальном это обычная Fabia с довольно просторным для своего класса салоном и вместительным багажником.

На российский рынок Skoda Fabia RS по-прежнему поставляется с 1,4-литровым мотором TSI мощностью 180 л.с. и только с семиступенчатой преселективной роботизированной

коробкой передач DSG с двумя сцеплениями. Кстати, это выгодно отличает «Фабия» от двух главных конкурентов – Renault Clio RS и Opel Corsa OPC, которые предлагаются только с механическими трансмиссиями.

Несмотря на скромный объем 1,4-литровый моторчик оснащенный и механическим и турбонагнетателями довольно бодро разгоняет «Фабия» до первой «сотни» за 7,3 секунды. Это всего на 0,1 секунду медленнее 192-сильной «Корсы» и 0,4 сек – 200-сильного Clio RS. Неплохую динамику Fabia RS показывает и на скоростных обгонах, отзываясь на нажатие «в пол» довольно мощным ровным ускорением.



Семиступенчатая трансмиссия DSG настроена явно жестче, чем на гражданских версиях, однако работает коробка быстро, но не резко. Переключив коробку в режим Sport, «Шкода» показывает характер – резче откликается на педаль газа, выкручивает передачи до 6000 об/мин и эффективнее тормозит двигателем.

RS-очное шасси, которое жестко отрабатывает даже небольшие стыки и ямы, отлично держит машину на ровной дороге. Fabia RS охотно ныряет в повороты, делая это без остервенения резкой Corsa OPC, но эффективнее и азартнее гражданских версий. Усилие на руле выверено хорошо, да и порция обратной связи что надо. Как и в прошлый раз впечатление портят нервное поведение в колее и вибрации, передающиеся на

«баранку» от неровностей.

Зато какова RS-ка в повороте. Даже с таким высоким кузовом Skoda отлично держится на дуге. Сгладить степень недостаточной поворачиваемости переднеприводного хот-хэтча помогает электронная имитация блокировки дифференциала (XDS), позволяющая на выходе из виража «открываться» чуть раньше обычного. Благодаря XDS при прохождении поворота автомобиль можно «затянуть» газом к внутренней обочине, избегая сноса передней оси. Система деликатно притормаживает внутреннее переднее колесо и возвращает автомобиль на нужную траекторию.

Понравились и тормоза. Управлять замедлением одно удовольствие, а претензий к эффективности не возникло даже после нескольких «боевых» километров.

Что до цены то, с момента нашей последней встречи Fabia RS немного подорожала и теперь ценник на чешский хот-хэтч стартует с отметки 815 000 рублей. Несмотря на это «Фабия» по-прежнему доступнее и Opel Corsa OPC (от 915 000 руб.) и Renault Clio Sport (от 999 000 руб.). При этом в арсенале у «Шкоды» наличие коробки DSG, также хороший баланс управляемости, комфорта и динамики.