Часть 1: быстрое лето

Skoda Octavia RS, пожалуй, единственный вариант в своем ценовом диапазоне, который попадает сразу в две категории: быстрый и практичный. Дабы убедиться в этом, в самый разгар лета к нам на длительный тест попал ярко-зеленый хэчтбек с 2,0-литровым 200-сильным мотором и шестиступенчатым преселективным «роботом» DSG.



Если раньше перспективы Octavia RS были довольно туманны – в докризисный 2008 год предыдущая «Октавия РС» разошлась тиражом всего 88 экземпляров, то оправившись после кризиса, российский автомобильный рынок все же принял «эрэску». Например, в 2011 году дилеры «Шкода» продали уже 502 автомобиля, а только за первые шесть месяцев текущего года своих владельцев нашли уже 406 машин с шильдиками RS, что составляет 4,3% от общего числа проданных в России «Октавий».

Альтернатив Skoda Octavia RS масса. Сюда попадают хот-хэтчи вроде Opel Corsa OPC и Ford Focus ST и мощные версии Audi A3 и BMW 1-Series, но только у «Шкоды» есть просторный салон и огромный 560-литровый багажник. Поэтому из всех владельцев вышеупомянутых «зажигалок» только водитель Octavia RS после слов любимой

«Дорогой, у нас будет малыш» не побежит давать объявление о продаже машины «в связи с пополнением семейства», а отправится в ближайший магазин за большой коляской.

Несмотря на то что нынешняя «Октавия» — модель предпенсионная, снаружи RS-ку простачком не назовешь. «Заряженность» хэтбека могут определить не только «те, кто в теме», но и все остальные. Агрессивные бамперы, полоски светодиодных ходовых огней, уменьшенный дорожный просвет, спойлер на багажнике, красные тормозные суппорты и 18-дюймовые колесные диски (опция) – в этом «гриме» даже на видавших виды столичных дорогах «Шкоду» замечают и уважают. При этом и фанатам тюнинга Octavia RS оставляет широкое поле для деятельности.



Интерьер Octavia RS скромнее. От обычных моделей он отличается только трехспицевым рулем, алюминиевыми накладками на педали и спортивными передними креслами с развитой боковой поддержкой. Вот он, пример разумного минимализма, когда смысл полностью понятен без лишних слов.

Даже беря во внимание уже достаточно преклонный возраст нынешней «Октавии», салон по-прежнему удивляет невиданным для автомобилей гольф-класса простором. Эргономика «по-фольксвагеновски» отменная, диапазоны регулировки передних кресел

велики, да и посадка неплохая, есть удобный регулируемый подлокотник, а пухлый «бублик» руля приятно ложится в руки. К удобству пользования различными переключателями, подрулевыми лепестками, блоком климат-контроля и аудиосистемы претензий никаких.

Несмотря на то что дизайн интерьера «Шкоды» уже порядком устарел, Octavia продолжает радовать незаметными, но приятными мелочами вроде прорезиненной обратной стороны внутренних ручек дверей или двойным режимом Auto у климатической системы (с умеренным или интенсивным обдувом).



На фоне этой продуманности и немецкой педантичности не устаю удивляться отсутствию простого разъема USB даже в версии с самой продвинутой аудиосистемой. Здесь есть AUX, фирменный «фольксвагеновский» разъем MIDI для подключения внешних устройств и даже слот для SD-карты, а подключить обычную флешку нельзя.

Разнообразием опций для задних пассажиров Skoda Octavia похвастать не может. Подлокотник, воздуховоды и опциональный держатель для бутылки – вот и весь скудный арсенал галерки. Впрочем, со своими главными обязанностями задний диван справляется на все сто – здесь просторно, свободно и уютно.

А вот багажник «Октавии» — это ее настоящая гордость. 560 литров объема, огромный проем, два плафона подсветки, крючки для крепления и масса опциональных сеток и полочек – такой набор конкурентам и не снился. А ведь именно грузовой отсек выделяет «Шкоду» из бригады заряженных моделей гольф-класса.

Часть 2: турбонатура

Вот уже две недели в нашем гараже проживает Skoda Octavia RS. Впечатлений за это время накопилось достаточно.



В первой части этого лонг-теста мы уже отмечали одно из главных отличий Skoda Octavia RS от остальных хот-хэтчей – огромный багажник и просторный салон. Что ж настало время поговорить и о технической составляющей.

Итак, RS-ка оснащается 2-литровым турбомотором TSI, знакомым нам по хэтчбекам Volkswagen Golf GTI и Scirocco. В случае со «Шкодой» мощность мотора составляет 200 л.с. и 280 Нм. В паре с мотором устанавливается 6-скоростная преселективная коробка DSG с двумя сцеплениями. «Механика» тоже есть, но на российский рынок такие машины не поставляют, равно как и универсалы, а ведь более половины всех

европейских продаж РС-ок приходится именно на них. Еще бы, попробуй найди «заряженный» универсал гольф-класса. Правда, совсем недавно в этой нише у «Шкоды» появился конкурент в виде универсала Ford Focus ST.

По паспорту Octavia RS набирает 100 км/ч за 7,2 секунды, но на деле из-за взрывного характера турбомотора кажется что быстрее. Более азартному 211-сильному VW Golf GTI «Октавия РС» уступает всего 0,3 секунды, с с 200-сильным VW Scirocco – у «Шкоды» паритет! Разгон мощный и напористый. После нажатия на напольную педаль газа полусекундная пауза, свойственная коробке DSG, и потом ускорение, сопровождающееся всплеском на средних оборотах.



Динамика хороша и при старте с места и на высоких скоростях, а спад тяги начинает сказываться только ближе к 160 км/ч, при том что заявленная максимальная скорость хэчтбека составляет 242 км/ч. Но с педалью акселератора надо быть осторожнее. Из-за небольшого хода переборщить с подачей газа проще простого. Мотор так и норовит сорвать передние колеса в пробуксовку и Octavia RS тут же пытается гульнуть носом, но на страже антибукс, который как может гасит лишнюю порцию момента.

Полка крутящего момента у этого мотора обозначена с 1800 до 5000 об/мин, но по-настоящему динамичной RS-ка становится после 3 тысяч. Не зря, переведя

трансмиссию в спортивный режим, DSG старается не опускать стрелку ниже этой отметки, ведь в этом случае мотор находится в самой эффективной зоне и трансмиссии не надо тратить драгоценное время на лишние переключения. Кроме того, в спорте коробка эффективно использует переключения на низшие передачи, не только держа мотор в тонусе для возможного ускорения, но и помогая тормозить двигателем.

Перейдя с боевого Sport в обычный драйв, DSG начинает экономить и тут же доходит до 6-й передачи уже при 60-70 км/ч. Одновременно падает и расход топлива. Мой рекорд в спокойном режиме город-дача без сильных заторов – около 7,8 литров на 100 км/пути. Если же ехать бодро с частыми обгонами, а потом тут же попасть в глухую пробку, то аппетит «Шкоды» вырастает до 12-12,5 литров. С учетом возможностей машины это очень неплохой результат.



Часть 3: сила компромисса

В двух предыдущих частях (Часть 1, Часть 2) мы обсудили практичную сторону чешского хэтчбека, являющегося лидером в классе по простору салона и вместительности багажника, а также поговорили о сочетании бензинового 2,0-литрового турбомотора и шестиступенчатой трансмиссии DSG.

Ну а что же с управляемостью и поведением на дороге? Может ли РС-ка стать по-настоящему семейным в меру комфортным автомобилем или «Шкода» это обычная турботабуретка с табуном в двести сил на переднем приводе, нервным рулем и «ломовой» подвеской?

На трассе «Октавия» хороша. Когда под опциональными 18-дюймовыми колесами хороший асфальт хэтчбек держит прямую, как скоростной экспресс. РС-ку не смущают ни волны дорожного полотна, ни боковой ветер. Руль при этом по-спортивному тяжелый, с хорошо выверенным «нулевым» усилием. Надо перестроиться или объехать ямку? Пожалуйста. «Шкода» без колебаний реагирует на малейшее движение баранкой, но делает это без истерик четко, сохраняя стабильность.

Конечно, доработанное шасси сказывается на комфорте и даже на небольших провалах асфальта пассажиров малость потряхивает, но делает это Octavia RS меньше, чем, например, Opel Astra OPC или даже соплатформенный Golf GTI.



При этом рулится Skoda отменно. Несмотря на внушительные размеры хэтчбек охотно ввинчивается в поворот на довольно приличной скорости, а на руле при этом есть и должная информативность и достаточная порция обратного усилия.

Когда дорожное покрытие портится, машина становится жестковатой. Если небольшие ямки и стыки шасси отрабатывает хорошо, то ухабы побольше лучше объезжать, дабы уберечь 18-дюймовые диски и пятые точки пассажиров.

В повороте «Шкода» стабильна и адекватна, но если зайти на дугу порезче, то крен все же появляется, а при интенсивном торможении машина еле заметно клюет носом. И это расплата за вменяемый уровень комфорта, которым не могут похвастать конкуренты.

Фишка «Октавии РС» в том, что она не навязывает постоянный «отжиг». «Шкода» позволяет зажечь, но в то же время может ехать спокойно и комфортно. В этом плане инженерам удалось добиться удачного компромисса между комфортом и управляемостью.

Конечно, назвать Skoda Octavia RS спорткаром нельзя, но наличие спортивного характера отрицать глупо. При этом на ней можно всем семейством отправиться на дачу, ездить каждый день на работу, вдоволь погонять по треку и даже рвануть на «дальняк».

Это как раз тот вариант, который дает ответ на вечный вопрос: управляемость или комфорт? И пусть ни в одной из этих дисциплин Octavia RS не идеальна, но удачный компромисс в данном случае все-таки найден.


МЕГАСПОРТ
CARCLUB.RU


VHV 80


GTI
OU60 YXE


LEV MP 310