

Портал **Kolesa.ru** ставит себя на место прагматичного семьянина и выбирает оптимальный двигатель для роботизированной трансмиссии Skoda Octavia.



Шкода Октавия нынешнего поколения в особом представлении не нуждается. Этот автомобиль в России знают и любят. В общем-то, план по продажам чешской марки в России и выполняется за счёт этого талантливого лифтбека. Однако потенциальные покупатели очень часто задаются вопросом, какой из четырех доступных двигателей выбрать, особенно тогда, когда почти все они доступны с автоматической трансмиссией.

Выбрав «золотую середину» как по цене, так и по мощности, попробуем разобраться, стоит ли переплачивать 60 000 рублей за 20 лошадиных сил, предпочтя мотору 1,6 турбодвигатель 1.4 TSI. И не пожалеть, сэкономяв 30 000 рублей на более мощном силовом агрегате 1.8 мощностью 152 л.с.

Честно говоря, на Skoda Octavia с мотором 1.6 (102 л.с.) я ездил достаточно, так же как и на Octavia 1.8 (152 л.с.), на которой ездит мой хороший знакомый. Но обе они были с механическими коробками передач. А Шкоды с «автоматами» последнее время нам доставались то в виде Skoda Yeti, то Skoda Superb. И вот, наконец, Octavia 1.4 TSI с DSG.

Взяв на тест популярный чешский автомобиль, я даже представить не мог, что всего за пару дней мне придётся намотать на одометр более 1500 километров. И нужно отдать должное – Шкода Октавия действительно помогала справляться со всеми трудностями длительного маршрута, и во многом благодаря двигателю.

Во-первых, несмотря на отсутствие выдающегося показателя в графе «мощность», двигатель обладает завидной эластичностью: тяговый момент распределён в диапазоне от 1500 до 4000 оборотов. Причём, большая его часть находится в нижнем интервале оборотов. На деле это оборачивается практически незамедлительной реакцией автомобиля на нажатие педали акселератора, что особенно актуально в пробочном мегаполисе, когда нужно, например, быстро «прыгнуть» из ряда в ряд. На фоне младшего в гамме атмосферного мотора 1.6, который только просыпается к 4000 оборотов, это выглядит значительным преимуществом.



Правда, чем ближе стрелка тахометра подбирается к красной зоне, тем преимущества турбомотора становятся менее очевидными. Однако преселективная коробка DSG, имея в своём распоряжении целых семь ступеней, старается не давать двигателю «выпасть» из пикового момента. Сам «робот» переключается достаточно шустро, причём забираться «вверх» ему удаётся лучше, чем спускаться «вниз». Особенно при «рваной» езде, DSG заметно «спотыкается» при ступенчатом переходе с высших передач.

Второй немаловажный фактор для семейного автомобиля – это экономичность. И тут,

работающий в нижнем диапазоне оборотов двигатель, показал себя молодцом. Особенно тогда, когда я решил поставить эксперимент и проехать 420-километровый участок на половине бака, то есть на 27 литрах бензина! Правда под конец эксперимента, я чуть было не пожалел о содеянном.

Когда до финиша оставалось около 90 километров, а лампочка резервного остатка топлива уже вовсю горела, я увидел дорожный знак с указанием следующей заправочной станции... через 60 км! Выключив двухзонный климат-контроль, выставив на «круизе» 80 км/ч, и отобразив на экране бортового компьютера остаточный километраж, я грустно поплёлся навстречу топливному оазису, ловя недоуменные взгляды водителей, которых я так резво обгонял ранее.

Но когда стрелка уровня топлива остановилась на отметке «0», а в голове уже мелькали мысли о том, как я буду ловить попутку и добираться с канистрой обратно, на горизонте сверкнула стела заправочной станции! Только бы дотянуть ещё пару километров! И на последних, даже не каплях, а уже парах, топлива Шкода Октавия дотянула, не доехав до места назначения всего 30 км. Мо-ло-дец!

Во всём остальном, это всё та же старая добрая Skoda Octavia, с по-немецки продуманной эргономикой, просторным салоном и огромным багажником. Единственная деталь, которой очень не хватало – клавиши управления магнитолой на руле. На трассе, постоянно меняющиеся или вовсе исчезающие радиоволны, приходилось все время подлавливать, отвлекаясь от дороги.

В итоге, 60 000 рублей на которые двигатель 1.4TSI дороже 1.6, мне кажутся оправданной тратой: управлять динамичным автомобилем, с адекватной реакцией на акселератор, и проще и интереснее. А вот 30 000 рублей, вместо двигателя 1.8, мы рекомендуем потратить на дополнительное оснащение или страховой полис. Так практичнее...

Автомобиль предоставлен на тест компанией «Сигма Сервис», официальным дилером Skoda.

