

Как-то не повезло машинам Skoda с имиджем в нашей стране. Их никто не воспринимает всерьез. Прямо как в том анекдоте: "Доктор, меня все игнорируют... Следующий!" Даже угонщики, если посмотреть статистику, пренебрегают ею. Впрочем, владельцев "Шкод" это должно только радовать.

Как-то не повезло машинам Skoda с имиджем в нашей стране. Их никто не воспринимает всерьез. Прямо как в том анекдоте: "Доктор, меня все игнорируют... Следующий!" Когда Skoda Felicia стала у нас первой более-менее доступной новой иномаркой, любители автомобильных новинок из числа "чисто конкретных пацанов" ей не увлеклись, хотя в версии с мотором 1.6 литра она спокойно "делала" любой ВАЗ-2108. Даже угонщики, если посмотреть статистику, пренебрегают ею. Впрочем, владельцев "Шкод" это должно только радовать. В результате марка обрела двоякий имидж – либо это разъездная машина в какой-нибудь фирме средней руки, либо дамский автомобиль. Последнее представление усилилось с появлением в модельном ряду чешской компании модели Fabia. Право, как-то трудно представить себе мужчину за рулем этой машинки.



Впрочем, на этом устоявшемся стереотипе можно неплохо сыграть. Достаточно только вспомнить Карла из "Трех товарищей" Ремарка: "Стоило ему появиться на дороге, и кто-нибудь уже пытался его обогнать. На иных автомобилистов он действовал, как подбитая ворона на стаю голодных кошек. Он подзадоривал самые мирные семейные экипажи пускаться наперегонки, и даже тучных бородачей охватывал неудержимый гоночный азарт, когда они видели, как перед ними пляшет этот разболтанный остов. Кто мог подозревать, что за такой смешной наружностью скрыто могучее сердце гоночного мотора!" Похоже, именно такие мысли крутились в головах специалистов московского автоцентра Skoda, когда они приступили к работе над своим вариантом Skoda Fabia.

Небрежно окинув взглядом машину, сперва не видишь ничего, что настораживало бы. "Фабия" как "Фабия", ну подумаешь, обвес и литые диски – эка невидаль! Но стоит только присмотреться... Первое, что озадачивает – 17-дюймовый диаметр литых дисков. А когда сквозь них различаешь ярко-красные тормозные суппорта со скромной надписью Porsche, начинаешь понимать, что здесь все очень непросто. Чтобы оценить, насколько именно, достаточно будет сказать, что мощность двигателя этой малышки 260 "лошадей"!



Понятно, что, сколько ни бейся, из стандартного мотора "Фабии" столько не выбьешь. Поэтому было решено имплантировать под капот силовой агрегат от более старшей модели. В данном случае донорским органом стал давно и хорошо всем знакомый по VW Passat турбированный мотор объемом 1.8 литра, в стандартном варианте имеющий мощность 150 л.с. Естественно, над мотором поколдовали. Кроме чип-тюнинга, в малый джентльменский набор вошли воздушный фильтр нулевого сопротивления фирмы K&N и прямоточная система выпуска Remus. Место стандартных агрегатов заняли другой впускной коллектор, интеркулер и турбина фирмы KKK от легендарной Audi RS2. Кроме того, с 3-х до 4-х атмосфер был увеличен порог срабатывания перепускного клапана турбины. Так как этот зверь под капотом не жалуется на отсутствие аппетита, в систему питания был поставлен бензонасос повышенной производительности. Ну а чтобы мотор не перегревался, его снабдили масляным радиатором.

В этой машине многое адаптировано, собрано из разных частей и подогнано по месту. В процессе работы над машиной были использованы комплектующие практически ото всех марок, принадлежащих концерну VW. Лучше всего это видно на примере ходовой части. Задняя подвеска почти полностью взята от Skoda Octavia, а передняя представляет собой полный винегрет – ступичный узел все от той же Skoda Octavia, а рычаги подвески от Audi TT. Также свое место заняли растяжка передних стоек, амортизаторы Konі и

пружины KW, с установкой которых дорожный просвет уменьшился на 35 мм.

С чем пришлось особенно повозиться, так это с тормозами. Чтобы машина быстро не только ездил, но и останавливалась, она получила 4-поршневые суппорта Brembo, которые схватывают за вентилируемые тормозные диски – передние диаметром 304 мм и задние 288 мм. При этом место штатного ручника занял гидравлический. Кроме того, в салоне машины появилась алая рукоятка тормозного регулятора, с помощью которого в процессе движения можно подстраивать баланс тормозного усилия между передней и задней осями. С тормозными дисками и ступицами, пожалуй, возни было больше всего – теперь они представляют собой симбиоз рабочей поверхности от Audi S8 и центральной части от Skoda Octavia. А в ступичный узел были намертво имплантированы проставки для увеличения колеи. Все это великолепие спрятано за 17-дюймовыми дисками BBS Racing, которые обуты в низкопрофильные покрышки Michelin Pilot Sport размерностью 235/45 R17.



Руки мастеров дошли и до салона автомобиля. Вместо деталей из дешевенькой серой пластмассы он теперь отделан кожей и замшей радикального черного цвета. Даже верхняя часть приборной панели получила замшевый верх – так обычно делают на раллийных автомобилях, чтобы в солнечную погоду ничто не отражалось в лобовом стекле. Место передних кресел заняли спортивные сиденья Recaro с комбинированной обшивкой из кожи и алькантары, на спинках которых вышиты логотипы SRC – Skoda Racing Club.

Отдельного упоминания заслуживает торчащий из хромированного кольца между передними сиденьями металлический набалдашник рычага КПП. Это не модный

аксессуар, как можно подумать. Он венчает механизм секвентального переключения передач Seqshift, выпускаемый чешской компанией Vaclav Knobs для большинства автомобилей концерна VW. Управляющий блок этой системы преобразует продольные движения рычага в перемещения тросов по стандартной схеме, поэтому Seqshift подходит только для автомобилей с тросовым приводом переключения передач. О том, какая именно передача включена в данный момент, водителю показывает небольшой дисплей на панели приборов, который получает сигналы с электронных датчиков. Кстати, сама коробка у машины серийная. Ну или почти, так как она тоже от Skoda Octavia.

Так что встретив на дороге эту красную малютку, не стоит относиться к ней пренебрежительно. Сперва лучше приглядитесь, а то ваше самолюбие может серьезно пострадать. Стоит еще раз вспомнить "Трех товарищей", один из персонажей которых уверял, что "Карл воспитывает людей. Он прививает им уважение к творческому началу – ведь оно всегда прячется под неказистой оболочкой".