

Текст: Наталия СУДЕЦ

О том, какую машину мне придется тестировать, я узнала накануне вечером. Название марки – Skoda – вызвало положительные ассоциации. Много слышала от друзей, владельцев «чешских индейцев», но самой на них еще не приходилось ездить. Утром следующего дня в автосалоне «ГЕМА Моторс Запад» на Можайском шоссе мне выдали ключи от Fabia Combi. Нас представили друг другу: «Наталия – это Combi универсал, переднеприводный, с бензиновым двигателем в 68 лошадиных сил и механической коробкой передач. Combi – это Наталия, журналист издания «Твоя дорога», автоспортсмен с шестилетним стажем». На то, чтобы узнать друг друга получше, нам предоставили шесть часов.



Skoda Fabia Combi – УДОВОЛЬСТВИЕ БЕЗ ГРАНИЦ

Первое впечатление

На первый взгляд «Комбик» произвел приятное впечатление. Стильный дизайн, обтекаемая форма с выразительными гранями «характера». Высокая посадка и заметный взгляд дорожный просвет, что немаловажно при состоянии наших дорог. И при этом автомобиль довольно компактный и малогабаритный – а это, в свою очередь, огромный плюс в пробках.

Меня ждал приятный сюрприз – внутри машина оказалась намного просторнее, чем это могло показаться при внешнем осмотре. В первую очередь я отметила огромное водительское пространство – расстояние от руля до двери позволяет свободно работать руками в

режиме экстремального вождения. Более того, даже с разведенными в стороны локтями (имитируем крупного водителя) свободного места еще остается достаточно.

Кресла порадовали правильной анатомической формой с боковой поддержкой, двумя уровнями подогрева, а также возможностью регулировки высоты и угла наклона сиденья и спинки. Для высоких или тяжелых водителей предлагается опция регулировки высоты руля и длины рулевой колонки: человек просто отодвигает кресло на удобную для ног дистанцию и вытягивает руль на себя. Правда, при этом сидящему сзади взрослому пассажиру остается мало места для ног, при долгой поездке это лучше учесть

и по возможности использовать правую часть заднего сиденья.

Кстати, пассажирская часть салона тоже очень просторная. Задний диван способен разместить трех человек. Если с комфортом – то двух взрослых и ребенка или же троих детей. Все места оборудованы ремнями безопасности. Помимо этого имеется крепление Isofix для фиксации детских автокресел. По мнению европейских экспертов, этот тип крепления считается самым безопасным и надежным. Правда, оно используется только в креслах младшей возрастной группы, то есть до четырех лет. Для ребенка постарше вы сможете использовать обычные ремни. Таким образом, вопрос детской





безопасности в новой Fabia продуман досконально.

К слову, о безопасности: в Combi имеются эйрбэги, то есть подушки для водителя и переднего пассажира. Предусмотрены регулировки всех четырех подголовников по высоте. Кстати, конструкция последних выполнена таким образом, что при ударе сзади они амортизируют и гасят энергию удара, что существенно снижает нагрузку на шейные позвонки и в критической ситуации может спасти жизнь.

Еще один немаловажный момент — регулировка ремней безопасности по высоте в двух положениях. Для людей маленького роста это имеет огромное значение, потому что в некоторых машинах даже отрегулированный ремень все равно проходит по шее, что при аварии может привести к летальному исходу. Здесь такая вероятность исключена. Одним нажатием на крепление ремень опускается вниз на нужную высоту.

Что стоит отметить в интерьере, так это, конечно же, панель приборов. Лаконичная — ничего лишнего и все под рукой. Порадовал блок управления светом, вынесенный с руля на панель, большая штатная магнитола с большим монитором, позволяющая не отрывая взгляда от дороги, управлять музыкальными настройками. Отличная акустика, без шумов.

Из приятных (особенно для женского самосознания) мелочей — два бокса для перчаток, откидывающийся подлокотник, бокс для очков, два штатных зеркала в солнцезащитных шторках, множество карманов в дверях, глубокий пассажирский «бардачок» для компакт-дисков или карт, углубление для термокружки, прикуриватель возле стояночного тормоза, а не на приборной панели, что позволяет заряжать телефон вне рабочей зоны.

Из дополнительных функций — огромный багажник, в который без труда может поместиться человек... ну, в случае острой жизненной необходимости, конечно. Или большое количество сумок-пакетов. А за счет складывающихся в пол задних сидений (полностью или в соотно-

шении 40х60%) в маленькой Skoda можно перевозить длинномерные грузы.

Это было первое, что бросилось в глаза. Пора было посмотреть Combi в деле.

Дорога

Она началась для нас с пробки. И здесь я в полной мере оценила мягкость переключений коробки передач. Рычаг КПП перемещается очень легко, без запинок и рывков. Разворот на заправке позволил обратить внимание на заднюю передачу. Она удобно расположена рядом с первой, что позволяет быстро переключать передачи при парковке.

Единственный недостаток, который обратил на себя внимание, — это большой ход педали сцепления. С одной стороны, это позволяет мягко переключать передачи, что особенно актуально для начинающих водителей. С другой, не очень удобно для людей маленького роста. При моих 158 сантиметрах для того, чтобы полноценно выжать сцепление, пришлось придвинуть кресло максимально близко. В этом случае при переключении «газ-тормоз» мне пришлось слишком высоко поднимать правую ногу, фактически, работать коленом, что неудобно и достаточно утомительно. Я решила эту проблему, выставив кресло под педаль тормоза и отрегулировав руль по высоте. При этом выжать сцепление «в пол» у меня не получалось, но этого и не требовалось. Коробка прекрасно понимала намерения «с полуслова».

После того, как проблема с педалями была решена, я наконец-то смогла осмотреться вокруг. Боковые зеркала дают отличный обзор происходящего за бортом, а в пробке это ощущается сразу. Регулировка боковых зеркал находится под рукой, на двери, поэтому подкорректировать угол обзора можно за секунды. Штатное зеркало заднего вида мне практически не понадобилось — я вспомнила о нем, только когда пар-

ковалась возле автосалона. Но это было через пять часов, а пока — мы вырвались из пробки и смогли наконец-то оценить скоростные возможности машины.

На светофоре Combi выстреливает одной из первых, оборотистый двигатель разгоняется до 60 км/ч без усилий, плавно и динамично. В поворотах крен небольшой, машина отлично держит дорогу. Этому способствует специфический гидроусилитель руля, который позволяет крутить его на стоящем автомобиле практически одной ладонью; в движении же создает легкое сопротивление, благодаря чему водитель чувствует обратную связь с автомобилем и дорогой.

Большой, я бы даже сказала, очень большой радиус поворота дает возможность разворачиваться и парковаться в самых узких местах. Разворот на 360 градусов на месте машина выполняет в квадрате 5х5 метров одним поворотом руля. В узкий поворот под 90 градусов Combi также вписывается с ходу.

Ямы и неровности дороги подвеска отрабатывает на пять баллов, без пробоев и раскачки в стороны. Правда, ее ход показался коротким, что, впрочем, не помешало машинке грамотно отработать прием фронтальной и боковой разгрузки при проезде лежачего полицейского. На ровном газу с постоянной тягой даже разбитая загородная дорога про ходится уверенно и комфортно, машину не кидает по сторонам и не переставляет. А это — уже вопрос личной безопасности водителя и пассажиров.

Возвращала я машину через 5 часов. Протягивая ключи менеджеру, испытывала легкое сожаление — оттого, что приходится расставаться с хорошей вещью. У новой Fabia Combi чувствуется большой потенциал. И я с уверенностью могу рекомендовать эту машину своим друзьям-спортсменам, подругам с детьми и просто семейным людям. ■

