

## SKODA ROOMSTER

Выпуск — 2007 г.  
 Приобретен в марте 2010 г.  
 Пробег при покупке — 31870 км, на момент написания материала — 44450 км.  
 Двигатель — бензиновый, 1,6 л, 105 л.с. Трансмиссия — МКП, передний привод.  
 Сборка — Чехия.

## АЛЕКСЕЙ СТЕПАНОВ



Водительский стаж — 14 лет. Рост — 173 см.  
 Первый автомобиль — ВАЗ-110206 «Таврия». Последние авто — Toyota Sprinter Carib/1996 (2005-2007), Honda Mobilio/2002 (2007), Honda Stream/2000 (2007-2010).

# НЕСКОДЛИВЫЙ



И кто дернул меня позвонить по тому объявлению? Ведь мой Стрим пребывал в прекрасном состоянии, не подводил и не ломался — даже в 40-градусные морозы обходился без подогревателей и автопрогревов. По большому счету мне у него не хватало только руля слева — устал я от почти двухлетнего давления на правый руль. Поэтому когда первое впечатление от Румстера оказалось на удивление позитивным — я даже расстроился немного: ведь до этого Румстер мне не нравился совершенно (и в первую очередь из-за своего странного дизайна), а тут...

Подумав, я понял, что плюсов у этого автомобиля на самом деле намного больше, чем минусов: удивительная для своих размеров вместимость, экономичность, хорошая оснащенность и, конечно, возраст — что такое год для машины с немецкими агрегатами и европейской сборкой? К тому же были свежи еще впечатления от поездки в Тункинскую долину на соплатформенной с Румстером Skoda Fabia, которая понравилась своим основательным интерьером и неплохими ходовыми качествами, и в отзыве о которой я впервые заикнулся о Румстере как о своем возможном автомобиле.

В объявлении год выпуска был указан 2009. Но владелец сообщил, что на самом деле автомобиль 2008 года, на что недвусмысленно указывала восьмерка в VIN-номере. Однако когда в ПТС я увидел 2007 год выпу-

ска — даже расстроился немного: ведь всего за час машина «состарилась» на два года... Но после звонка в представительство Шкоды в России выяснилось, что в VIN-номере указан модельный год, который у моделей концерна VAG не совпадает с календарным и начинается с июля. Решив, что два с половиной года (на момент покупки) — это не возраст, я принял окончательное решение: надо брать!

Аргументом в принятии решения о покупке стала и **оснащенность** предлагаемого автомобиля: здесь нашлись полноценные климат-контроль и бортовой компьютер, аудиосистема с CD/MP3 и 8-ю динамиками (звучит, правда, не идеально, но все же...), подогревы передних кресел, наружных зеркал и форсунок омывателя, электроподъемники всех дверей с автоматическим режимом, регулировка руля по высоте и по вылету, охлаждаемый бардачок, очешник, множество полочек, отсеков и карманов для мелких вещей, и еще некоторые приятности, которых не было в моем Стриме. Правда, отсутствие боковых подушек меня расстроило, но в качестве компенсации можно засчитать наличие системы динамической стабилизации (ESP), пользу от которой оценил в первые же дни.

**О**пции — это хорошо. Но жизнь автомобиля — **движение**. А как живет Румстер? Еще до покупки меня немного расстроило то, что на Румстере самый мощный мотор выдает всего 105 лошадак — в сравнении со Стримом, у которого под капотом размещалось более полутора сотен скакунов, это, конечно, мало. Но, как выяснилось, в большинстве случаев даже этого табуна Румстеру доста-

точно, чтобы двигаться так же, как я привык на Стриме. Мало того, Румстер оказался весьма азартным автомобилем: то, как весело и уверенно он расправляется с поворотами, даст честь иным куда более мощным и динамичным авто! Не удивительно, что в этом плане машина только радует, хотя скрипящие на морозе в первый месяц после покупки сайлент-блоки передней подвески, а также попытавшиеся было подать летом свой голос опоры передних стоек, запросто могли расстроиться. К счастью, не расстроили: скрип шарниров с потеплением прекратился (и до сих пор так и не возвращается), да и опоры стоек передумали похрустывать. Видимо, разговоры о феноменальной живучести шкодовских подвесок родились не на пустом месте.

К сожалению, другие разговоры — о **прохладности некоторых Шкод** зимой — тоже имеют под собой основания. Нет, печка у Румстера замечательная. Но с включенным климат-контролем зимой машина совершенно не хочет прогреться на холостых: двигатель, отвечающий нормам Евро 4, потребляет мало топлива, а прогревочные обороты держит менее минуты (да и те — исключительно для прогрева катализатора). В результате, если при холодном запуске не выключить печку, стрелка температуры на панели приборов и за 10 минут не тронется с места. Поначалу меня это расстраивало — привык я к быстрому прогреву «японок». Но потом, подумав и перечитав руководство по эксплуатации, попробовал вообще не греть машину (или делать это не более минуты) — и выяснилось, что в движении время прогрева мотора (а

с ним и салона) примерно такое же, как и на «японках». Только те все это время стоят, а я уже проезжаю часть своего пути. Но, несмотря на это, я решил установить на машину **предпусковой подогреватель**.

Конечно, хотелось поставить Webasto. Но по финансовым причинам (а отчасти и в силу журналистского любопытства) выбор был сделан в пользу отечественного аналога — подогревателя Бинар 5Б, обошедше-



Сзади в Румстере просторно, кресла можно сдвигать (в том числе и поперек), регулировать, или даже вовсе убрать в два счета

гося мне минимум на 15 тыс. руб. дешевле немецкого прообраза. В результате даже в морозы на первоначальный прогрев двигателя хватает нескольких минут. Однако эффект от установленного подогревателя оказался двойственный: из-за особенностей компоновки моторного отсека Румстера (а равно и Шкоды Фаби) подогреватель поставили не под капотом, а за бампером справа. В результате, когда температура опустилась ниже 20 градусов, из-за увеличения за счет длинных патрубков объема антифриза практически на треть, естественный прогрев двигателя стал более долгим. Но меня расстроило даже не это, а то, что при еще более силь-

Дорого ли содержать европейский автомобиль в Сибири? Пока было проведено только одно ТО у официального дилера (ТО30000), которое обошлось в 6842 руб. В сравнении с привычным обслуживанием японского second hand это много. Однако и перечень работ шире: здесь не только замена масла и масляного фильтра, но и обоих воздушных фильтров (двигателя и салонного), тормозной жидкости, проверка основных узлов автомобиля и полная диагностика электронных систем. Немалая часть расходов состоит из стоимости работ, которые в сторонних СТО стоят копейки, а у дилера за них необходимо платить по фирменным нормам (к примеру, сервис по замене масла оценен в 600 руб., снятие кожуха воздушного фильтра — 240, плюс — еще и за замену самого фильтра 120 руб. — и это без стоимости собственно фильтра!). Но если настроиться на самостоятельное обслуживание, то тогда порядок цен уже не будет пугать: даже оригинальные фильтры обошлись в 547 (масляный), 770 (воздушный) и 701 (салонный) руб., что сопоставимо, и даже меньше стоимости аналогичных оригинальных расходников для многих японских машин. А неоригинал, естественно, еще дешевле: угольный фильтр салона был приобретен всего за 397 руб.!

Снижению расходов способствует и расширенный до 15 тыс. км межсервисный интервал: фактически приезжать на ТО надо в два раза реже, чем на прежних машинах. И пока Шкода без особых проблем выдерживает такой регламент: из внеплановых расходов

ных морозах ездить с выключенным подогревателем стало практически невозможно: длинные патрубки допускают заметную потерю тепла, а стоящий в бампере и, естественно, продуваемый воздухом котел в неработающем состоянии вообще превращается в интеркулер. Конечно, подогреватель можно включить вновь, и тогда в салоне хоть оранжевую устраивай. Но без дополнительной теплоизоляции патрубков или утепле-

ния самого подогревателя тут, к сожалению, все равно не обойтись.

Не обошлось и без поломок. Первая мне досталась в наследство от прежнего владельца, не слившего перед зимой воду из бачка омывателя: замерзшая вода порвала одну из трубок, ведущую к заднему омывателю, но, к счастью, не повредила сам бачок. Ремонт из-за трудоемкости доступа к про-



Дополнительные аксессуары (дефлекторы на окна, а также защитные наклейки) можно заказать, однако стоимость оригинальных аксессуаров завышена, а альтернативы для Румстера крайне мало

потребовалось только долить около 400 г. моторного масла после 12 тыс. км, да еще в профилактических целях заменил перед зимой свечи зажигания, причем родные, отработавшие 40 тыс. км, по-прежнему пребывают в рабочем состоянии — только зазор увеличился на 0,1 — 0,2 мм. Оставил их на запас...



Первый визит в сервис состоялся на второй день после покупки — надо было растонировать стекла передних дверей



Дефлектор капота от камней защищал неважно, а сам при этом через несколько месяцев «пошел винтом» — в итоге снял его без сожаления...

ложенным за лонжеронами трубкам обошлось в 1500 руб. Вторую поломку спровоцировал я сам, когда упражнялся в снятии задних сидений: неловкое движение — и на одном из них был обломан толкатель замка. Причем обнаружилось это только тогда, когда потребовалось сложить поставленное на место кресло: без толкателя замок отказался разблокироваться. Поначалу, конечно, расстроился. Но, поду-

мав, сумел справиться своими силами. Причем новый замок, заказанный по Интернету (1107 руб.), оказался модернизированным: хрупкий силовой рычажок толкателя сделали из стали.



Передняя часть салона в Румстере — для водителя: здесь просторный сзади салон напоминает о себе только в зеркале заднего вида



Как удалось выяснить, это — штатное место для предпусковых подогревателей на многих иномарках. Однако в условиях сибирских зим установленный здесь подогреватель сам требует дополнительного утепления



1,6-литровый двигатель Volkswagen отличается хорошей эластичностью, терпимостью к топливу и надежностью. Но возможности шасси Румстера требуют более мощного мотора



И все же, нравится ли мне Румстер? Однозначно — да! Шкода оказалась совсем даже нешкودливой. В плюсы машины я запишу экономичность (летом с постоянно включенными фарами и климатом даже по городу реальный расход укладывается в 8,5 литров, и даже в -30С не превышает 10 литров), очень удобный и просторный салон (спереди, может, кому-то будет и тесновато, но зато сзади никаких претензий), вместительный багажник, хорошая грузоподъемность, высокий дорожный просвет (я практически перестал опасаться что-либо поддепить бампером или днищем), а также вышеупомянутые оснащенность и изумительную управляемость (которая нередко провоцирует на активную езду). 105-сильный двигатель прекрасно переваривает наш 92-й бензин, отличается хорошей тяговитостью (спасибо моменту, достигаемому на более низких в сравнении с конкурентами оборотах), и позволяет даже грузеному автомобилю совершать уверенные обгоны на трассе. Да и внешность Румстера мне давно уже нравится: ведь если присмотреться, в машине нет ни одной детали, выходящей из общей стилистики. К немногочисленным же недостаткам (которые есть у любого автомобиля!) я просто привык, и если бы их не было совсем, наверное, даже расстроился бы...