

Японская народная

SUBARU IMPREZA

Не все успехи одинаково полезны. Subaru Impreza стала знаменитой благодаря своим спортивным достижениям. Теперь же раллийный имидж стал мешать завоевывать новых поклонников. Создавая третье поколение своей знаменитой модели, дизайнеры и инженеры Fuji Heavy Industries взяли курс на удовлетворение нужд широких потребительских масс. При этом, впрочем, постаравшись сохранить традиционные достоинства марки Subaru.

Валерий Чусов

Одну важную и очень фирменную деталь новая Impreza все же потеряла. Теперь на дверях появились рамки. Так что нет больше того контраста массивного низа и почти невидимого верха, который раньше делал такими эффектными открытые двери Subaru. Как говорят, отказ от безрамочных стекол — следствие борьбы за безопасность. Замкнутый контур с рамкой, в принципе, тяжелее безрамочного, зато не нуждается в специальных механизмах, которые направляют стекла.

Но отказ даже от такой, в общем-то, мелочи уже заставляет задуматься. Мы были свидетелями того, как некогда блиставшие яркими индивидуальными чертами марки начали их стремительно терять. Конечно, здорово, что конструкторы Subaru сохранили оппозитные двигатели — но теперь это едва ли не последняя фирменная черта японской марки с технической точки зрения. Есть еще полный привод, но он встречается сейчас у многих.

Восход Impreza начался в первую очередь благодаря участию и победам в мировом чемпионате по ралли в 90-е годы. Неудивительно, что «заряженные» версии продаются под обозначением WRX, которое очень напоминает официальное сокращение от World Rally Championship. Однако, как теперь становится понятно, успехи эти привели в стойло не только поклонников. Оказывается, спортивные автомобили любят многие, а вот ездить на них готовы далеко не все. Отличная раллийная репутация Subaru, с одной стороны, привлекла требовательных водителей, но при этом смущает «обычных». Люди стали считать, что Subaru — это для таких очень специальных покупателей. При этом хотя общие продажи Subaru растут, доля Impreza снижается, что в Европе выглядит противоестественно: обычно, как раз класс C у большинства марок остается самым популярным. Изменить эту ситуацию и должна новая Impreza. Третье поколение этой модели дебютировало на автосалоне во Франкфурте и уже доступно украинским дилерам.

Ближе к народу

Итак, что же предлагает новая Impreza среднему клиенту? Даже самые быстрые из нас большую часть времени все-таки проводят не на треке, так что изменения должны устроить всех. Первое принципиальное отличие от предыдущей Impreza — тип кузова. Если раньше машина существовала в вариантах седан и универсал, то теперь они слились в единое целое, образовав хэтчбек. Этот вариант наиболее любим европейскими покупателями автомобилей этого класса (для Америки седан все-таки сохранили) и выглядит более прагматичным и молодежным одновременно. С переходом на



Subaru Impreza третьего поколения призвана изменить представления о модели как сугубо спортивном автомобиле

хэтчбек покупатель не так уж много и теряет. Универсал в прежних поколениях был, прямо скажем, не такой уж и большой, так что хэтчбек от него не слишком отстает. Например, объем багажника у новой Impreza около 300 л, это на 100 л меньше прежнего, но для хэтчбека вполне нормально. Это на первый взгляд не очень понятное сокращение: в длину машина «потеряла» лишь 50 мм. Но если заглянуть в салон, сокращение объема багажника становится вполне объяснимым. База стала больше, и вся прибавка пошла на увеличение размеров салона. И прежде всего это касается заднего сиденья: вы можете спокойно сажать туда тещу без риска получить упрек в пренеб-

режении. Хотя подвозить начальника рекомендует все-таки в переднем кресле. Впрочем, как и в любом хэтчбеке класса C. Хотя о чем это я? Даже на фоне общих тенденций к увеличению Impreza по размерам, цене и стилю вполне можно отнести к промежуточным моделям, близким к классу D. Новая панель приборов выглядит соответственно. Правда, нам на тесте доставались машины, оснащенные универсальной развлекательно-информационной системой с большим дисплеем и навигацией: семидюймовый монитор с сенсорной поверхностью придает салону люксовый вид. Однако и стандартная для комплектации Sport система с чейнджером и, разумеется, читающая MP3, вполне

неплоха. На более скромных версиях она будет доступна как опция.

Еще все экс-советские потребители потеряли несколько литров объема багажника. В отличие от Европы, в наши багажники будут вкладывать не «докатку», а полноценное запасное колесо. Из-за этого пришлось поднять пол багажника. Но не бывает худа без добра: из-за приподнятого пола багажник лишился порога, так что погрузка и разгрузка упростились.

Все выше и выше

«Больше всего времени мы потратили на то, чтобы обеспечить отзывчивость машины на действия водителя без какого бы то ни было ущерба комфорту», — говорит господин Кубота, который занимался управляемостью Impreza. И в самом деле, по крайней мере, на европейских дорогах автомобиль кажется достаточно комфортабельным. Начинаешь верить, что создателям Impreza удалось добиться поставленной цели — доказать, что хорошая управляемость не противоречит комфорту. Сначала, правда, мы несколько разочаровались: маршрут в окрестностях Праги оказался довольно простым. Как известно, ездить прямо умеет каждый. Поэтому промежуток извилистых дорог на лесистых... скорее все-таки холмах, чем горах, оказался приятным сюрпризом. Impreza показала себя отлично. Она, кажется, даже предугадывает намерения водителя и входит в повороты будто бы сама. Неудивительно, что по этому отрезку мы проехали туда и обратно раз пять.

Единственный серьезный минус связан совсем не с шасси. В процессе очередного поворота так понравившегося упражнения перед нами вдруг обнаружился самосвал, ползущий на подъем доступными ему 30 км/ч. «Ну вот, теперь так и поедем до конца». Но водитель оказался понимающий и, выбрав поворот с «карманом», притормозил и замигал правым поворотником. «Ну, щаз мы каааа...» Но не вышло: даже на второй передаче мотор не дал разогнаться и продемонстрировать традиционный стиль движения Subaru. Грузовик тронулся, так что обойти его нам удалось лишь на следующем прямике. Переключившись на всякий случай на первую.

Оба двигателя сильно модернизированы, и вроде бы как раз в сторону повышения крутящего момента на низких оборотах. Но более подходящий Impreza двухлитровый в режиме ниже трех-трех с половиной тысяч ходится разве что для движения по пробкам. Похоже, дело портит забота о чистоте воздуха: двигатели полностью соответствуют «Евро-4», что так ценно для всех покупателей. Но тем, кому хочется вспомнить о том, что это Subaru, придется крутить двигатель почти на максимуме.



SUBARU IMPREZA WRX

Двигатель оппозитный, бензиновый, 4-цилиндровый
Рабочий объем (куб. см) 2457
Мощность (л. с. при об/мин) 230 при 5300
Момент (Нм при об/мин) 320 при 2800
Привод полный постоянный
Коробка передач 5-ступенчатая, механическая
Длина/ширина/высота (мм) 4415/1740/1475
Масса снаряженная (кг) 1395
Максимальная скорость (км/ч) 209
Разгон до 100 км/ч (с) 5,8
Расход топлива, средний (л/100 км) 10,4
Цена (грн) 188 700