



Subaru Impreza

Легенда из страны Восходящего солнца...

В отличие от фирменного симметричного полного привода компании Subaru, славная история которого насчитывает уже более 35 лет, первая машина с надписью Impreza на «корме» появилась относительно недавно. Хотя кажется, что раллийная Impreza в боевом синем окрасе уже вечность бороздит мировые чемпионаты. На самом деле это не так. Первое поколение автомобиля увидело свет только в 1992 году. Он был представлен в двух кузовах: 4-дверный седан и универсал, а комплектовали его моторами объемом от скромного 1,6-литрового (90 л. с.) до мощного 2,0-литрового (115 л. с.). Все двигатели были 4-цилиндровыми оппозитными. На выбор предлагалась либо 5-ступенчатая механическая коробка передач, либо 4-ступенчатый «автомат». Технически машину построили на укороченной базе старшей «сестры» Legacy, а теоретически она была призвана заменить уже порядком устаревшую модель Leone. Автомобили оснащались полноприводной трансмиссией, но для самых маломощных версий был предусмотрен привод только на передние колеса.

Перспективный североамериканский рынок всегда привлекал практичных японцев с их качественной конкурентоспособной продукцией. Subaru Impreza не стала исключением. Для США автомобиль имел ряд отличий, по сравнению с машинами для остальных стран. Так, вскоре после начала производства, только для Америки на Impreza стали устанавливать более мощный 2,2-литровый 135-сильный мотор. Именно на этом континенте, кроме страны-производителя, после

Тест-драйв:**C-КЛАСС**

1994 года можно было приобрести стильное купе Subaru Impreza Coupe (в Японии известное под именем Retna).

Совместно с обычными «спокойными» комплектациями существовала турбированная Impreza WRX с 2,0-литровым мотором мощностью 240 л. с., но продавалась она только на японском рынке (часть машин тем не менее попала в «праворульную» Англию). Для всех остальных любителей «горяченького» предлагалась Impreza GT (Impreza Turbo) с 211-сильным двигателем, притом с двумя различными типами кузова (седан и универсал). Кроме того, после появления Impreza среди участников чемпионата мира по ралли (она заменила гоночную Legacy), компания Subaru, согласно правилам FIA, просто обязана была выпустить модификацию максимально приближенную к «боевой». Таким автомобилем стала 250-сильная Subaru Impreza WRX STi, «доведенная до ума» спортивным отделом Subaru Tecnica International (отсюда и сокращение STi). Чуть позже мощность ее двигателя увеличили до 280 л. с.

Второе поколение автомобиля, уже успевшего стать легендарным, представили в 2000 году. Налицо – кардинально измененный дизайн и отсутствие машины с кузовом купе, техническая часть в большинстве своем осталась прежней. Для «гражданских» версий в Европе предлагались 1,6-литровый 95-сильный или 2,0-литровый 125-сильный моторы. Двигатель «заряженного» WRX развивал 218 л. с., в то время как в Японии эта цифра составляла 250 л. с. Самый спортивный WRX STi в зависимости от рынка сбыта выдавал от 265 до 280 л. с.

Эта модель никогда не возглавляла списки продаж в своем классе, поэтому производители дважды проводили ее модернизацию, пытаясь изменить ход истории. Впервые это произошло в 2002 году, затем в 2005-м. Причем последний раз дизайн изменили в угоду новому фирменному стилю компании, впервые показанному на Subaru B9 Tribeca.

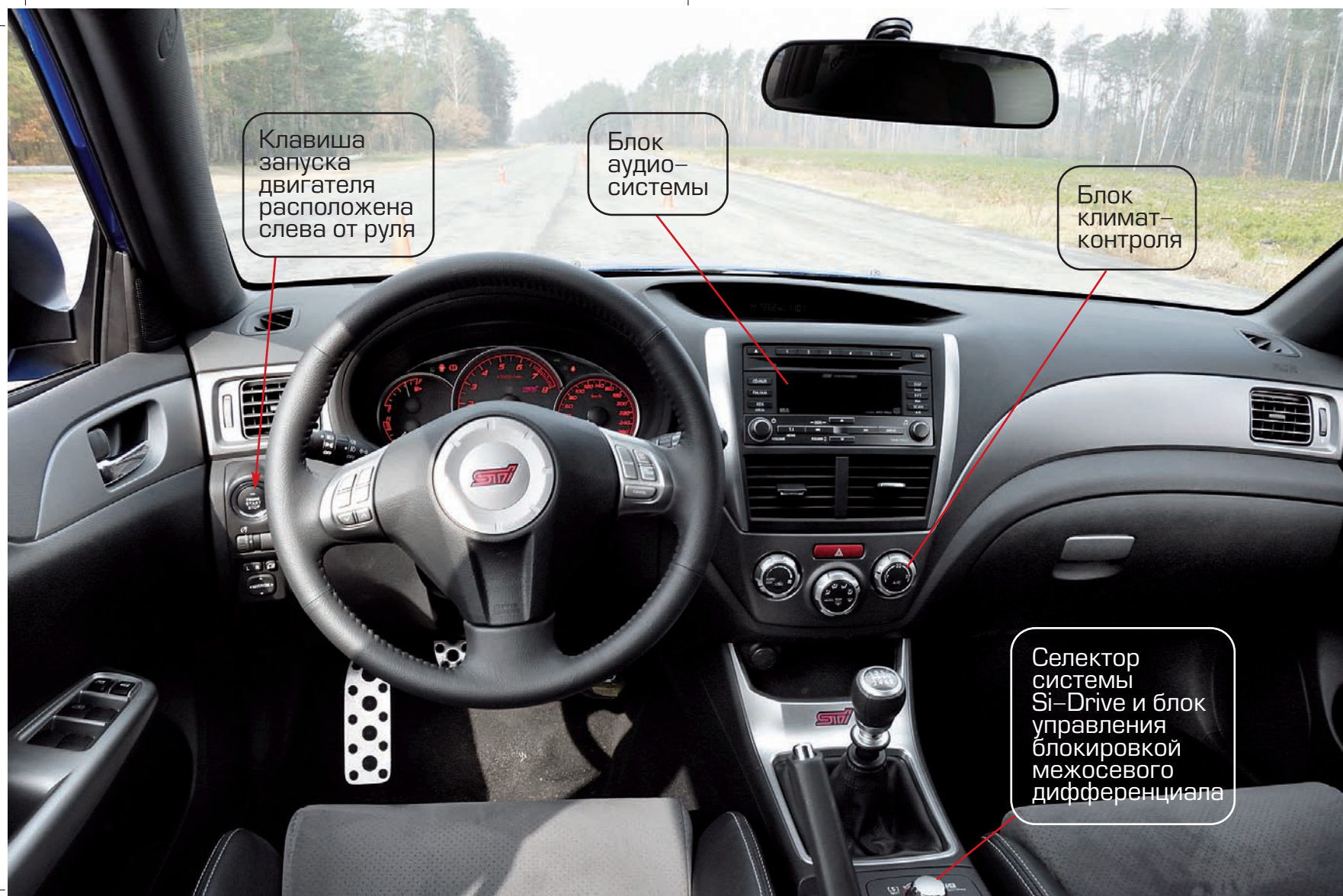
Сегодняшнее поколение Subaru Impreza представили миру в апреле 2007 года на международном автосалоне в Нью-Йорке. Общеευропейская премьера произошла во Франкфурте на 62-м ежегодном автомобильном салоне. Примечательно, что в Украине новую Impreza удалось «попробовать» раньше ее европейской «дегустации». Праздничное действие, посвященное «спортивному автомобилю на каждый день», устроила для всех желающих компания «Субару Украина».

Новая Subaru Impreza 2,0R Sport попала к нам на тест осенью прошлого года (см. «Тест-Драйв» №11 ноябрь за 2007 год). Тогда мы для себя отметили, что машина получилась совсем иной. От некой боевой агрессии прошлых поколений не осталось и следа. Стиль стал более утонченным, спокойным. Линии и поверхности приобрели плавность. Седан доступен лишь покупателям Нового Света, для всех остальных – только хэтчбэк. Универсал из кузовной гаммы исчез. Тем не менее, появление седана на просторах Украины (как и Старого Света в целом) все-таки входит в ближайшие планы компании из страны Восходящего солнца.

На нашем рынке представлены несколько вариантов исполнения автомобиля, глобально они отличаются моторами.

Так, базовая Impreza 1,5R оснащается двигателем объемом 1498 куб. см мощностью 107 л. с., следующая ступенька – 150-сильная 2,0-литровая Impreza 2,0R. Вслед за ней идет автомобиль с таким же агрегатом, но включающий в комплектацию стильный аэродинамический обвес – Impreza 2,0R Sport. Автомобили могут комплектоваться либо 5-ступенчатой механической коробкой передач, в паре с этой трансмиссией устанавливается раздаточная коробка с понижающей передачей (в трансмиссии установлен межосевой дифференциал, блокируемый вискомуфтой), либо 4-ступенчатым «автоматом» с режимом ручного переключения Sportshift и системой активного распределения крутящего момента (в данном случае роль межосевого дифференциала выполняет электромагнитная муфта, установленная перед задней осью). Преимущества пониженного ряда передач в условиях, к примеру, буксировки прицепа-дачи перечислять нет необходимости, а вот работа автоматической трансмиссии вызывает больший интерес. Дело в том, что полный привод с активным распределением крутящего момента способен быстро реагировать на внезапные изменения поверхности дороги. Это обеспечивается благодаря постоянному «слежению» за условиями движения всех четырех колес и распределению необходимого усилия между ними. В итоге – отменная и прогнозируемая управляемость, практически независимо от типа дорожного покрытия (конечно же, в разумных пределах).

Следующая, самая мощная среди «совсем гражданских» комплектаций, турбированная Subaru Impreza WRX.



Стандартная комплектация Subaru Impreza:

2 подушки безопасности (фронтальные)	Усилитель рулевого управления
Активные подголовники передних сидений	Аудиосистема
ABS, EBD	Рулевая колонка, регулируемая по вылету и углу наклона
Центральный замок с дистанционным управлением	Электропривод стеклоподъемников и зеркал заднего вида
Климат-контроль	Легкосплавные диски
Бортовой компьютер	

Дополнительное оборудование Subaru Impreza

Модификация	1,5R	2,0R Sport	WRX	WRX STi
Многофункциональное рулевое колесо	-	0	+	+
Система бесключевого доступа	-	0	-	+
Аудиосистема на 6 CD	-	+	+	+
Система стабилизации	-	+	+	+
Hill Start Assist	-	+	+	+
Спортивные передние сиденья	-	+	+	+
Подогрев передних сидений	0	0	0	0
Ксеноновые фары	-	+	+	+
Противотуманные фары	0	+	+	+
Аэродинамический обвес	-	+	+	+
Боковые подушки безопасности и надувные шторки	0	0	0	+

Внешне от своих маломощных собратьев она отличается большим «ковшом» воздухозаборника на капоте. В ее недрах бьется 2,5-литровое 16-клапанное оппозитное 4-цилиндровое бензиновое «сердце» мощностью 230 л. с. Такой автомобиль комплектуется только механической 5-ступенчатой коробкой передач и достигает скорости 100 км/ч уже через 6,5 с. Максимальная скорость (ограниченная электроникой) составляет 209 км/ч. При спортивных повородах этот хетчбэк обеспечивает достаточно комфорта для ежедневной эксплуатации.

Все вышеперечисленные варианты Impreza имеют независимую подвеску типа McPherson спереди и независимую многорычажную подвеску сзади (хотя японцы упорно называют ее двухрычажной). Передние тормоза – дисковые вентилируемые, задние – просто дисковые. Антиблокировочная система тоже современная – 4-канальная с EBD.

Особняком стоит именитая Subaru Impreza WRX STi. Собственно с ней на сегодняшнем тест-драйве нам выпала честь познакомиться более подробно. Однозначно, первоопределяющим фактором в классе

таких машин стоит далеко не внешность. Но мы с вами закономерно привыкли встречать по одежке. Что сказать, Impreza в этом облике однозначно похорошела. Перед нами совсем другой автомобиль. И дело даже не в «шилдиках» STi по периметру кузова. Посмотрите сами, абсолютно новый передний бампер, фальшрадиаторная решетка в мелкую сетку, огромный воздухозаборник на капоте, расширенные арки колес, «жабры» в передних крыльях, четыре выхлопные трубы и большой спойлер на пятой двери. От простоты и семейности обычной



Спортивные «ковши» отлично удерживают тело даже в предельных поворотах

Заднее сиденье рассчитано на троих пассажиров

атмосферной Impreza не осталось и следа, теперь она значительно «подкачалась», став агрессивной и серьезной. Машина якобы всем своим видом говорит, что немедленно готова показать себя в действии. И в основательности этих слов сомневаться не приходится...

Почему мы даже на долю секунды не колеблемся в боевом потенциале? Все очень просто, под капотом расположен модернизированный 2,5-литровый турбомотор мощностью 300 л. с. при 6000 об/мин и крутящим моментом 407 Н·м при 4000 об/мин соответственно. На «низах» его тяга стала намного увереннее, а все благодаря специальной системе Dual Active Valve Control System, которая регулирует фазы открытия клапанов. Кроме того, здесь мы обнаружили увеличенный интеркулер и новую выхлопную систему с глушителем меньшего сопротивления. Но главная изюминка совсем не в этом. Козырем стала знакомая нам по Legacy и Outback система Si-Drive. Регулятором, расположенным сразу за рычагом КПП, можно выбрать три варианта работы двигателя и трансмиссии: Intelligent, подразумевающий экономичную размеренную езду, Sport, позволяю-

щий передвигаться в активном режиме, и Sport Sharp, использование которого предполагает максимальную отдачу от машины, причем последний режим можно использовать и кратковременно, в то время, как включен один из двух других.

Коробка передач только механическая 6-ступенчатая (спортсмен с «автоматом» — не солидно...). Передаточные числа остались прежними, но ходы рычага КПП значительно уменьшились. Симметричный полный привод Impreza WRX STi практически не изменился. Передняя и задняя ось снабжены самоблокирующимися дифференциалами, а межосевой дифференциал блокируется электронно-управляемой муфтой. Возле клавиши Si-Drive расположен блок управления блокировкой этого самого центрального дифференциала. Водитель может выбирать между тремя положениями: Auto, Auto(+) и Auto(-). В зависимости от режима электроника меняет степень блокировки дифференциала. Таким образом можно улучшить управляемость на каждом определенном типе покрытия. Если жестко заблокировать дифференциал (производитель рекомендует это применять в случае скользких дорожных покрытий) и в этом положении

попытаться развернуться на сухом асфальте, отчетливо ощущается «борьба» трансмиссии с законами физики и жесткостью, а внутреннее заднее колесо начинает пробуксовывать. Нагрузка на элементы ходовой части многократно возрастает и как следствие, ее преждевременный износ и рывки во время езды по асфальту и плотном маневрировании. Поэтому не забывайте устанавливать баланс между дорожным покрытием и режимом работы центрального дифференциала.

Заглянем в салон. Трехспицевое рулевое колесо, перфорированные накладки на педалях, красные шкалы приборов, символы STi на руле, на трансмиссионном тоннеле, на спинках кресел Recaro... Все здесь намекает на истинное предназначение автомобиля. Но в то же время шесть подушек безопасности, климат-контроль, система бесконтактного доступа и круиз-контроль негласно предлагают проводить здесь с удовольствием даже гражданские будни.

Правильно устроиться за регулируемым в двух плоскостях рулем помогает еще и достаточно плотное сиденье с микролифтом и ярко выделенной боковой поддержкой. Обзорность выше всяких похвал,



WRX STi внешне отличается от «гражданских» версий другим передним бампером, расширенными колесными арками, «жабрами» в передних крыльях, фальшрешеткой радиатора, большим воздухозаборником на капоте и спойлером на пятой двери

Технические характеристики Subaru Impreza

Кузов, размеры

Модификация	1,5R	2,0R Sport	WRX	WRX STi
Тип кузова	хетчбэк	хетчбэк	хетчбэк	хетчбэк
Число дверей/мест	5/5	5/5	5/5	5/5
Снаряженная масса (мех. КПП/авт. КПП), кг	1310/1325	1355/1365	1395	1505
Длина/ширина/высота, мм	4415/1740/1475	4415/1740/1475	4415/1740/1475	4415/1795/1475
Колесная база, мм	2620	2620	2620	2625
Колея передняя/задняя, мм	1505/1510	1495/1500	1495/1500	1530/1540
Клиренс (дорожный просвет), мм	155	155	155	155
Объем багажника мин/макс, л	538/1257	538/1257	538/1257	538/1257
Диаметр разворота, м	10,6	10,6	10,6	11

велика заслуга в этом относительно тонких «правильно наклоненных» передних стоек и больших лопухов наружных зеркал.

Также понравился и педальный узел, а вот к рычагу механической коробки передач придется немного привыкать. Конструкторы значительно укоротили ходы рычага, но теперь есть вероятность без сноровки «подтыкнуть» не ту передачу, правда через некоторое время, проведенное за рулем, на этом перестаешь акцентировать внимание.

Звук двигателя на холостых оборотах доносится очень приглушенно, тем не менее спокойный басовитый рокот ненавязчиво напоминает о том, что под капотом именно фирменный «опозитник». Разгон происходит достаточно мощно и резко. Турбина «подхватывает» автомобиль где-то с 2000 об/мин, особенно же ее работа ощущается начиная с 4000 об/мин. Ускорение продолжается ориентировочно до 5500 об/мин, после чего на торпедо загорается красная сигнальная лампа, гласящая

о наиболее удачном моменте переключения на высшую передачу. Если этого не сделать темп разгона немного снизится.

Тормозные диски установлены большого диаметра, а поршни задних суппортов увеличили свой размер (на тормозах фирмы Brembo теперь тоже виднеются логотипы STi). Поэтому останавливается автомобиль так же напористо как и разгоняется. Кроме того, в наличии имеются электронные «помощники» Vehicle Dynamic Control (система динамической стабилизации) Brake Assist (помощь при экстренном торможении), Hill Start Assist (помощь при старте в горку)...

Управляется автомобиль просто великолепно. Во-первых, руль стал намного «острее» и увеличен выворот управляемых колес (диаметр разворота – 11 м), а во-вторых, складывается такое ощущение, что машина едет как по рельсам. Крены кузова в поворотах минимальны, а запас курсовой устойчивости очень впечатляет. По наше-

му мнению, не у каждого «экстремала» хватит смелости исчерпать этот запас, испытав именно ту грань потери сцепных свойств на сухом асфальте.

Создавая новую Subaru Impreza производители руководствовались идеей: «спортивный автомобиль на каждый день». Среди рассмотренных модификаций в спортивном плане самой яркой является, конечно же, WRX STi. Тем не менее, конструкторы и дизайнеры попытались максимально приспособить эту гражданскую версию настоящего раллийного автомобиля для ежедневной эксплуатации, и насколько нам кажется, это у них получилось наилучшим образом ...

Автомобиль четко и прогнозируемо проходит повороты, крены кузова при этом минимальны





Технические характеристики Subaru Impreza

Двигатель

Модификация	1,5R	2,0R Sport	WRX	WRX STi
Рабочий объем, см ³	1498	1994	2457	2457
Тип	бензиновый	бензиновый	бензиновый	бензиновый
Расположение	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно	спереди продольно
Расположение и число цилиндров	оппозитно 4	оппозитно 4	оппозитно 4	оппозитно 4
Количество клапанов/распредвалов	16/4	16/4	16/4	16/4
Макс. мощность, л. с. при об/мин	107 при 6000	150 при 6000	230 при 6000	300 при 6000
Макс. крутящий момент, Н·м при об/мин	142 при 3200	196 при 3200	320 при 2800	407 при 4400
Топливо/емкость бака, л	Аи-95/60	Аи-95/60	Аи-95/60	Аи-95/60

Трансмиссия

Тип привода	постоянный полный	постоянный полный	постоянный полный
Коробка передач	4-ст. автоматическая / 5-ст. механическая	5-ст. механическая	6-ст. механическая

Ходовая

Передняя подвеска	независимая, пружинная, типа McPherson, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором поперечной устойчивости			
Тормоза передние	дисковые, вентилируемые			
Тормоза задние	дисковые	дисковые	дисковые	дисковые, вентилируемые
Сервисные и тормозные системы	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, EBD	ABS, BA, EBD, VDC, TCS
Размер шин	195/65 R15	205/50 R17	205/50 R17	245/40 R18

Эксплуатационные показатели

Время разгона от 0 до 100 км/ч, с	14,0/15,1	9,6/11,6	6,5	5,2
Максимальная скорость, км/ч	175/167	193/182	209	250
Расход топлива, л/100 км				
– городской цикл	9,6/9,8	11,1/11,1	14,3	13,8
– загородный цикл	6,3/6,2	6,9/6,5	8,2	8,2
– смешанный цикл	7,5/7,5	8,4/8,2	10,4	10,3
Стоимость тестируемого автомобиля	128 900/138 000 грн	170 500/179 500 грн	191 900 грн	293 800 грн
Гарантия, период времени/пробег	36 мес./100 000 км	36 мес./100 000 км	36 мес./100 000 км	36 мес./100 000 км
Первое техобслуживание	10 000 км	10 000 км	10 000 км	10 000 км
Периодичность техобслуживания	10 000 км	10 000 км	10 000 км	10 000 км

