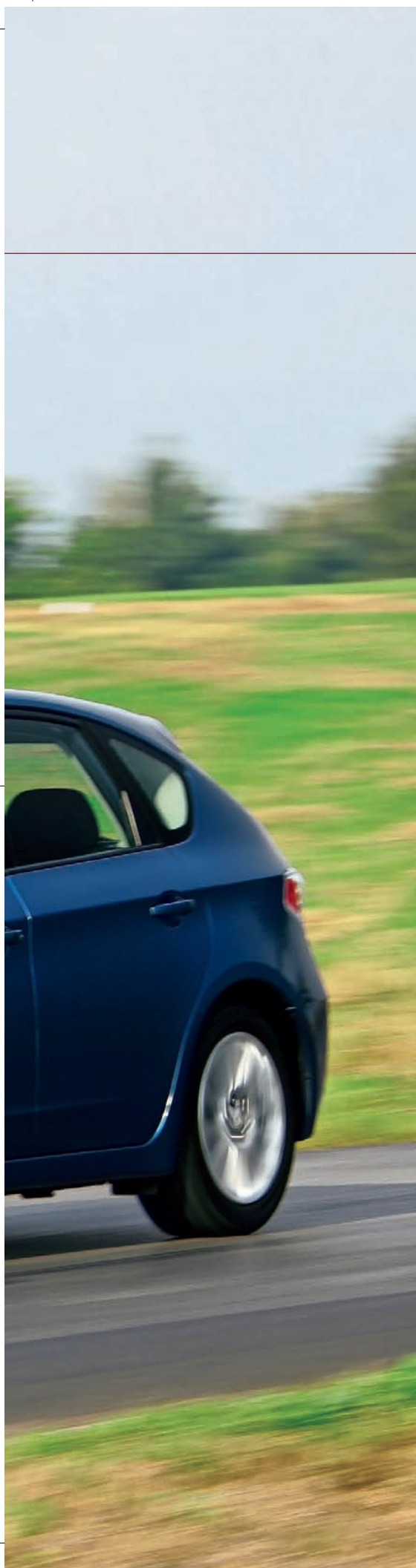


# Центр симметрии

Пятнадцатая годовщина «Субару-Импрезы», славящейся фирменным симметричным полным приводом, совпала с дебютом ее нового поколения. Что потеряла модель и что приобрела, выяснял Сергей Канунников. Фото: Константин Якубов.





**Н**е стану кривить душой: «Импреза» третьего поколения не самый заметный с точки зрения дизайна автомобиль. Симпатична, гармонична, но никак не оригинальна. Впрочем, попытка сделать нечто очень уж выделяющееся – всегда риск. Возможно, приобретешь горячих поклонников, но, вероятно, и противников. Дизайнеры «Субару», создавая третье поколение «Импрезы» (кстати, нынче модели 15 лет – первая стартовала в 1992-м), на это не пошли. И с точки зрения рыночного благополучия, наверное, правы...

#### **ВВЕЛИ В РАМКИ**

Увы, открыв «Импрезу» 2008 года, поклонники «Субару» разочарованно вздохнут. Фирменные двери без рамок остались в прошлом. Зато проемы теперь шире. Создатели автомобиля старательно демонстрируют, что детское кресло загрузить гораздо проще. Для большинства это действительно важнее рамок. Хотя вопрос остался: а совместить эстетику и удобство никак нельзя?

Нынешняя «Импреза» будет лишь хэтчбеком. Понятно – подавляющее большинство европейцев, да и японцев, отдают предпочтение именно практичным пятидверным кузовам.

По сравнению с предыдущим поколением «Импреза» выросла в базе на 95 мм, в высоту на 10, между передним и задним рядами сидений – на 65. Трудно найти, кому бы это не понравилось. Как и дизайн, и отделка салона. Тут ни роскоши, ни особой оригинальности, но материалы вполне приличные, приятны на вид и на ощупь, органы управления просты и понятны.

Сидеть одинаково удобно что в обычных, что в спортивных креслах (их вместе с 17-дюймовыми дисками предлагают в комплектации 2,0R Sport). Часто «гоночные» сиденья подразумевают строгую, жесткую посадку, не слишком комфортную в дальних поездках. Кресло спортивной «Субару» не давит, удерживает тело ровно настолько, сколько нужно для ощущения уверенности в любом повороте. Разве что садиться в спортивное сиденье плотному водителю труднее. Сзади удобно, просто, как и должно быть в добротном семейном автомобиле.

Такому, кстати, вполне приличествуют атмосферные моторы объемом 1,5 и 2,0 л. По мнению создателей «Импрезы», агрегаты «Субару» без наддува в последние годы незаслуженно забывали. А ведь они экономичней, в определенной мере удобней и легче укладываются в жесткие экологические нормы. Мотор с наддувом все-таки появится, но позже.

Заскучали? Показалось, что «Субару-Импреза» 2008 года банальный, без искорки автомобиль? Нет, нет и нет – по числу опробованных версий!

#### **В ЛАДУ С САМИМ СОБОЙ**

«Импреза» с автоматической коробкой – это неправильно? Не согласен! Напротив, такой силовой агрегат прекрасно подходит к усредненно-симпатичной внешности и просторному салону. Тем более что пресным автомобилем никак не назовешь! Мощности двухлитрового мотора хватает с избытком, машина цепко держится за дорогу. Здесь в отличие от модификаций с ручной коробкой передач за распределение момента по осям (фирменный «субаровский»



Приятный, гармоничный, хоть и не шикарный салон.

**АВТОМОБИЛИ** ПРЕЗЕНТАЦИЯ **SUBARU IMPREZA**


Опрятные, понятные приборы. В момент пуска мотора стрелки прыгают до конца вправо – настраивают на рабочий лад.

Климатом управлять удобно, а навигации в Украине, увы, не будет.


**SUBARU IMPREZA – умеет быть разной, но всегда остается собой.**

симметричный полный привод) отвечает не вискомуфта, а электроника, но в обычной жизни это вряд ли кто-то заметит. Конечно, хотелось бы, чтобы коробка соображала быстрее, особенно на обгонах. Впрочем, в ручном режиме агрегат работает шустрее. Но, как показывает опыт, если уж привык к автомату, на ручной режим последний раз не перейдешь.

Благодаря полному приводу и в меру острому рулю «Импреза» порой провоцирует: попробуй еще быстрее, еще... В вираж можно зайти на скоростях, превышающих нормальные для многих иных машин. Это осознаешь как-то вдруг, внимательнее приглядевшись к спидометру. Но надо помнить: возможности даже такого автомобиля не беспредельны. Скажем, ямка, попавшая под колесо в повороте, заставляет электронику изрядно «напрячься», чтобы оставить «Импрезу» на траектории.

Здравомыслящий водитель машины с автоматической коробкой вряд ли захочет пугать своих пассажиров и встречные машины опасными телодвижениями. А в повседневной жизни такая «Импреза» – очень гармоничный, цельный автомобиль. Еще бы зиму! Именно на снегу полноприводная машина до конца раскроет не сильно проявляющиеся на сухом асфальте качества. Подождем теста по нашим дорогам...

**ИМЯ ОБЯЗЫВАЕТ**

И все-таки, признаюсь: как и все те, для кого автомобиль не просто бытовой прибор, удержаться не смог... Вот оно! Кусок пыльного, но достаточно ровного проселка, по которому можно идти с легким скольжением. Тело срослось с креслом, весело поет мотор, вспомнив свое родство с агрегатами сине-желтых раллийных машин, четко и легко перещелкиваются передачи. Там, внизу старательно трудится вискомуфта и самоблокирующийся дифференциал. А систему стабилизации можно и отключить, чтобы не булькала и не дергала машину. Здорово! Но... с одной стороны «раллийного спецчастка» асфальтовая дорога общего пользования, с другой... тракторы в поле.

Конечно, «Импреза» с механической коробкой передач поприятней на обгонах. А еще у версий с механикой есть понижающая передача. Правда, не очень понимаю зачем. Видимо, для езды по горным дорогам, с прицепом, зимой. Но вреда от такой добавки точно не будет.

Стоило въехать в город и попасть в пробку, вспомнил версию с тем же 2-литровым мотором, но автоматической коробкой передач. Стоило ли выбирать механику ради нескольких минут на проселке, щекочущих нервы и самолюбие?

**АВТОМОБИЛИ** ПРЕЗЕНТАЦИЯ **SUBARU IMPREZA**



С точки зрения задних пассажиров, «Импреза» – просторный семейный автомобиль.



Рядом с ручником – рычажок включения пониженной передачи.

**ЗДОРОВЫЙ МИНИМАЛИЗМ**

Полтора литра и 107 л.с. да полный привод – по нынешним меркам совсем немного. Воспринял машину с иронией: некая пародия «Субару» на саму себя. Все оказалось не так плохо.

Конечно, в режиме «педаль в пол» автомобиль не проявляет великой прыти, хотя звук 1,5-литрового двигателя при этом более свиреп, чем 2-литрового. Но называть машину «дохлой» не стану. Она вполне вписывается в уличный поток, способна уверенно идти по шоссе, да и возможности трансмиссии те же, что у взрослых. Конечно, на обгонах на узкой дороге придется быть порасчетливей. Кроме того, у 1,5-литровой версии нет системы стабилизации, салон попроще, список дополнительного оборудования покороче.

Зато в сравнимых режимах движения 1,5-литровая «Импреза» заметно эконо-

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ**

Модель	SUBARU IMPREZA					
	1,5 R	1,5 R Sportshift	2,0R	2,0R Sportshift	2,0R Sport	2,0R Sport Sportshift
<b>Общие данные</b>						
Размеры, мм:						
длина	4415					
ширина	1740					
высота	1475					
база	2620					
колея спереди	1505		1495		1495	
сзади	1510		1495		1500	
Радиус поворота, м	5,3					
Снаряженная масса, кг	1310	1325	1345	1360	1355	1365
Время разгона						
0–100 км/ч, с	14,0	15,1	9,6	11,6	9,6	11,6
Макс. скорость, км/ч	175	167	193	182	193	182
Топливо	AI-95					
Запас топлива, л	60					
Расход топлива, л/100 км:						
загородный цикл	9,6	9,8	11,1	11,1	11,1	11,1
городской цикл	6,3	6,2	6,9	6,5	6,9	6,5
смешанный цикл	7,5	7,5	8,4	8,2	8,4	8,2
<b>Двигатель</b>						
Расположение	спереди продольно					
Конфигурация	Op 4					
Число клапанов	16					
Рабочий объем, см <sup>3</sup>	1498		1994			
Степень сжатия	10,1		10,2			
Мощность, кВт/л.с. при об/мин	79/107 6000		110/150 6400			
Крутящий момент, Н·м при об/мин	142 3200		196 3200			
<b>Трансмиссия</b>						
Тип	полноприводная					
Коробка передач	M5	A4	M5	A4	M5	A4
<b>Ходовая часть</b>						
Подвеска:						
спереди	типа «Мак-Ферсон»					
сзади	независимая двухрычажная					
Рулевое управление	реечное с гидроусилителем					
Тормоза:						
передние	дисковые вентилируемые					
задние	дисковые					
Размер шин	195/65R15		205/55R16		205/50R17	

**ГЕОМЕТРИЯ И ПЛАНИМЕТРИЯ**

Особая гордость конструкторов «Субару-Импреза» – независимая задняя подвеска. Подрамник из профилей прямоугольного сечения соединен с кузовом через четыре подушки. Еще в двух точках к кузову крепится корпус дифференциала. В подвеске с каждой стороны по три шаровые опоры.

В том числе благодаря и этой сложной конструкции «Субару» может похвастать действительно отменной управляемостью.



Очень неплохой багажник у нас будет чуть меньше из-за полноразмерной запаски.



мичней. По крайней мере, так утверждает бортовой компьютер. Кроме того, эта модификация дает возможность стать обладателем «Субару» за 122 400 грн (\$24 238). А самая дешевая 2-литровая машина обойдется в 133 900 грн (\$26 515)...

Пожалуй, общего у разных версий «Субару-Импреза» все же больше, чем различий. Просторный, удобный, аккуратно отделанный автомобиль, с хорошей управляемостью и полным приводом, очень не вредным в сложных (читай: наших) условиях. Ну а то, что помимо общих у машин есть и доминантные, очень яркие черты, совсем неплохо. □



Сзади, впрочем, как и спереди, облик машины не слишком интересен.