

Поднять знамя



Трех кругов по гоночной трассе в итальянской Адрии, которыми ограничилась ездая презентация «горячего» хэтчбека Subaru Impreza WRX STI, явно недостаточно для того, чтобы разобраться в нюансах работы полноприводной трансмиссии, приноровиться к системе управления двигателем Si-Drive, почувствовать в полной мере тормоза со «спортивной» АБС... Но это лучше, чем ничего! Ведь его соперник, Lancer Evo X пока для нас и вовсе terra incognita.

Валерий АРУТИН
Фото автора и фирмы FNI

Известно ли вам, сколько длится противостояние седанов Subaru Impreza WRX STI и Mitsubishi Lancer Evolution? Всего 14 лет: первая «боевая» машина, подготовленная отделением Subaru Tecnica International, появилась в начале 1994 года. А ведь порою кажется, что битва Плеяд с Тремя Бриллиантами вечна. Все потому, что эти автомобили идут «ноздря в ноздрю» — и на раллийных

трассах, и в обычной жизни. Ближайший пример — мировой дебют машин последнего поколения с разницей в месяц. А их европейская премьера — вот совпадение! — состоялась в один день, на декабрьском автосалоне в Болонье. В гонке за покупателем никто не хочет оказаться вторым.

За то, что мы можем ездить на таких машинах, как Lancer Evo и Impreza STI, нужно благодарить FIA — ведь своим

рождением они обязаны особенностям технического регламента группы N. Он ограничивает доработки серийного автомобиля и одновременно требует, чтобы его «тираж» был довольно большим. А потому автопроизводители вынуждены были выпустить в свободную продажу полноприводные машины, максимально приближенные к гоночным. И поначалу омологация была главной и единственной целью фирм-производителей.

Impreza STI первого поколения, например, выпускалась исключительно с правым рулем и продавалась только в Японии (часть машин попадала и в «праворукую» Великобританию). И о ее существовании знали, по большому счету, только фанаты марки да специалисты.

Но постепенно статус модели менялся: успехи в ралли породили спрос на мощный полноприводный седан в характерной синей раскраске. «Глазастая» Impreza





Салон новой Импрезы скроен ладно и качественно, но почти весь пластик — жесткий. Рулевая колонка теперь регулируется в двух плоскостях. Главные отличия версии STI от богато укомплектованных «атмосферных» машин — эмблема на руле и перфорированные накладки на педалях



В «базе» STI комплектуется японскими спортивными сиденьями, на заказ — креслами Recaro (на фото). Обивка у тех и других — кожа с алькантарой

следующего поколения имела уже две модификации STI — омологационную (опять же с правым рулем) и «гражданскую». У второй был руль слева, большое антикрыло, более «растянутая» трансмиссия и полный привод попроще. Позже такая Impreza получила 2,5-литровый мотор, не вписывающийся ни в какие гоночные регламенты, и с успехом продавалась не только в Старом свете, но и в Америке. Impreza STI «пошла в массы»...

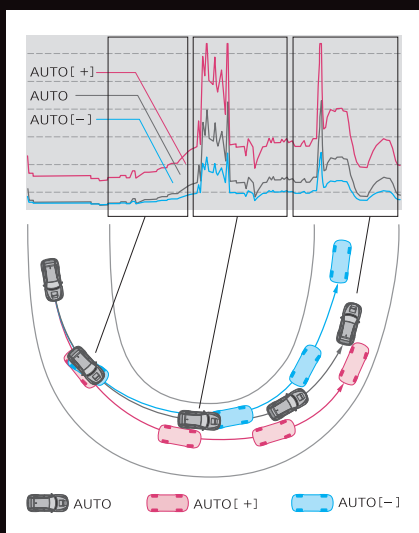
И если завтра FIA вдруг запретит группу N, быстрая Impreza, подобно ее вечному сопернику Evo, все равно будет выпускаться, модернизироваться и продаваться по всему миру. Это уже не просто заготовка для постройки раллийного болида. Это боевое знамя Subaru! Материализованная в металле и пластике харизма марки, позволяющая отно-



На панель приборов выводится индикация режимов системы Si-Drive и трансмиссии. В ручном режиме степень блокировки центрального дифференциала отражается в окне одометра



Мода на кнопки запуска двигателя докатилась и до спортивного отделения Subaru



В повороте электроника «играет» блокировкой центрального дифференциала в зависимости от условий движения. Клавишей на центральном тоннеле водитель может выбрать более «мягкий» или, наоборот, более «жесткий» режим ее работы. Подобная кнопка есть и у Mitsubishi, но в дополнение к центральному дифференциалу на Evo давно ставится и активный задний





Климат-контроль с тремя вращающимися ручками очень удобен. Ручки на STI немного другие, чем на остальных версиях



На STI боковые повторители поворотов перекочевали с крыльев на зеркала

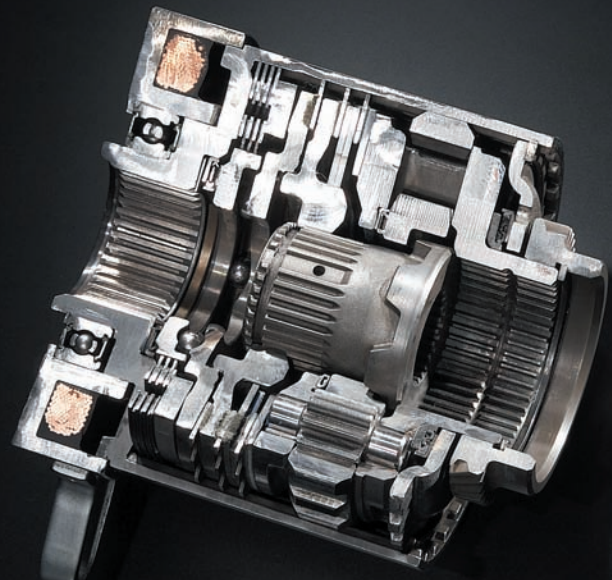
сительно небольшой фирме выжить на современном автомобильном рынке. Харизма, благодаря которой продаются Forester, Lagacy, Tribeca... И вся эта шумиха — шпионские фотографии, тщательно отмерянная предварительная информация, подогревавшая интерес публики, премьера там, премьера тут — не столько ради Импрезы STI, объем выпуска которой все равно будет относительно невелик, сколько ради привлечения внимания к марке Subaru вообще. Дескать, смотрите, какие машины мы можем делать!

Смотрим. Лучше, значительно лучше! Новая Impreza, совсем невзрачная в атмосферной ипостаси, с получением приставки STI явно похорошела. И дело не только в расширенных арках и 17-дюймовых (а на заказ и 18-дюймовых) колесах — подобная «косметика» способна украсить любую машину. Это совсем другой автомобиль! Иной передний бампер, имитация диффузора в заднем бампере, большой спойлер на двери багажника и, конечно, фирменное «забрало» на капоте наполнили облик хэтчбека здоровой, не переходящей в тюнинг-овый китч, агрессией. Жаль, что на наших фотографиях формы

машины скрадывает темно-графитовый цвет, специально подобранный для версии STI. Белая машина смотрится лучше: не режут глаз белесые задние фонари, а решетка радиатора и воздухозаборники эффектно разделяются светлой полосой бампера, перетекающей в рельефные арки передних колес.

Впрочем, что нам красота, то спортсменам — лишь огорченье. Раньше раллисты уважали Импрезу еще и потому, что кузовные панели были такими же, как на обычных машинах, а потому более дешевыми, чем аналогичные детали Evo. Теперь все панели — оригинальные. Спортсменам остается утешаться тем, что все эти «украшательства» функциональны. Они улучшили охлаждение двигателя, тормозов, интеркулера. Кроме того, конструкторам удалось свести к нулю подъемные силы, действующие на переднюю и заднюю ось. Правда, вопрос аэродинамического сопротивления автомобиля с раздутыми боками остается открытым...

Однако медленнее старой новая Impreza WRX STI не будет. Модернизированный 2,5-литровый «опозитник» с турбонаддувом теперь выдает ровно три сотни «лошадей» и 407 Нм максимального крутящего момента. Причем



Центральный дифференциал подвергся лишь легкой модернизации. Как и прежде, он объединяет в себе механическую блокировку (относительно мягкую, но быстрее электроники реагирующую на небольшую разность угловых скоростей) и электромагнит, сжимающий пакет фрикционных, который подчиняется компьютеру

повысилась не только пиковая отдача мотора, но и тяга на низких и средних оборотах. Добиться этого удалось благодаря системе Dual AVCS (Dual Active Valve Control System), регулирующей фазы открытия впускных и выпускных клапанов (раньше фазы менялись только на впуске), а также новой выхлопной системе с иными коллектором, катализатором и глушителем меньшего сопротивления. Кроме того, увеличен размер

интеркулера. А главное новшество силового агрегата — система Si-Drive, аналогичная той, что устанавливается на Legacy и Outback. С помощью крутяща на центральном тоннеле водитель может выбрать один из трех режимов работы двигателя — Intelligent, Sport и Sport # (Sport Sharp), которые отличаются прежде всего быстротой и плавностью отклика мотора на перемещение педали газа. Выбрав нужный режим, водитель



Фара — одна из немногих внешних деталей, одинаковых для STI и более дешевых версий. Кузовной ремонт теперь обойдется дороже...



Большой задний спойлер снижает подъемную силу. По заверениям японцев, она у версии STI нулевая



Благодаря модернизации механизма переключения и синхронизаторов передачи теперь включаются легче и четче



Теперь на тормоза Brembo японцы наносят собственный лейбл STI. Тормозные диски стали чуть больше, увеличен диаметр поршней в задних суппортах

Легким движением руки

Система Si-Drive уже известна поклонникам марки — впервые японские инженеры внедрили ее на Legacy с трехлитровым атмосферным мотором. Теперь пришел черед и турбированных двигателей. На центральном тоннеле разместился селектор системы, позволяющий выбрать один из трех режимов работы двигателя — Intelligent, Sport и Sport # (Sport Sharp).

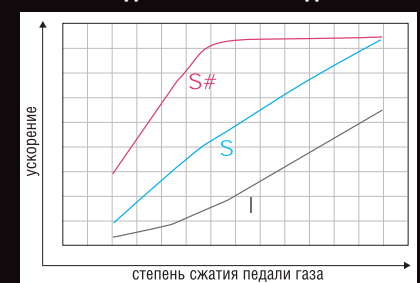
Первый включается нажатием на крутящуюся ручку. В «интеллекнтном» режиме примерно на десять процентов снижается отдача мотора, а его отклики на педаль газа становятся более плавными. Такую настройку рекомендуют включать в пробках, на очень скользкой дороге во избежание сильной пробуксовки колес при разгоне, для экономии топлива и просто в те моменты, когда водитель... устал. При этом, в отличие от Legacy, Impreza даже в этом режиме готова выдать максимум мощности — водителю достаточно как следует нажать на акселератор.

Режим Sport включается поворотом селектора влево. В нем отклики на газ становятся более линейными, и мотор выдает уже все, на что способен. Положение Sport рекомендовано для повседневной езды.

Наконец повернув ручку вправо, можно активировать режим Sport Sharp. В нем реакции двигателя максимально обостряются, и включать его советуют только на трек или раллийном допе...



Отклики двигателя на педаль газа





может облегчить себе жизнь на скользком покрытии, сэкономить немного топлива или, наоборот, выжать из мотора все, на что тот способен.

Коробка передач Импрезы давно заслужила многочисленные нарекания за тяжелые и «ватные» переключения. Ее модернизировали: «укоротили» хода в механизме выбора передач и, сохранив прежние передаточные числа ступеней, провели «ревизию» синхронизаторов. Теперь на первой и второй передаче синхронизаторы тройные, на третьей — двойной, а на остальных — карбоновые.

Пока публику кормили шпионскими фотографиями и скупыми «информационными утечками», была надежда, что в

третьем поколении Impreza WRX STI получит трансмиссию, похожую на ту, что имеет Lancer Evolution. Ведь с каждым годом, с появлением каждой новой версии Evo сравнительно простая Impreza все больше проигрывала в управляемости сопернику. Но... схема «симметричного» полного привода Subaru принципиально не изменилась. В нормальных условиях межосевой планетарный дифференциал по-прежнему делит крутящий момент между осями в соотношении 41:59. Как и прежде, он блокируется муфтой, которой управляет электроника, а межколесные дифференциалы — самоблокирующиеся. Спереди — с винтовой блокировкой, сзади — типа Torsen.

Все, что смогли противопоставить «бриллиантам» инженеры отделения Subaru Tecnica International — новая программа управления центральным дифференциалом. Точнее их теперь три. Помимо уже знакомого режима Auto водитель может перевести трансмиссию в положение Auto (+) или Auto (-). Во всех трех режимах электроника постоянно меняет степень блокировки «центра» в зависимости от условий движения. Но в режиме «минус» дифференциал тяготеет к более «распущенному» состоянию, а в «плюсе» дифференциал зажимается сильнее. Официальная рекомендация такова: режим Auto предназначен для обычных режимов движения, «ми-

нус» — для улучшения управляемости на дороге с твердым покрытием, «плюс» — для скользких покрытий. Можно, как и раньше, нажать кнопку ручного режима и выбрать одну из шести степеней блокировки. Причем в крайнем положении «центр» блокируется настолько жестко, что при попытке аккуратно развернуться на асфальте Impreza глохнет.

На что еще уповают в Subaru в грядущей борьбе с Evo X? На заднюю многорычажную подвеску и, конечно, на новый кузов. Хэтчбек короче предыдущего седана, при этом колесная база у него на 85 миллиметров больше. Impreza стала на 55 мм шире, почти на столько же увеличилась и колея, а центр тяже-



Вентиляционные отверстия в передних крыльях — не декорация. Через них отводится воздух из моторного отсека, для улучшения охлаждения турбодвигателя



Грозный квартет выхлопных труб звучит бледновато. Поперечное расположение глушителя позволило увеличить его объем по сравнению с STI прошлого поколения

сти автомобиля расположен ниже — инженерам удалось еще немного опустить «плоский» оппозитный мотор. Пятидверный кузов версии STI жестче старого и жестче кузовов «обычных» хэтчбеков, поскольку важнейшие детали — лонжероны, поперечины пола, дверные проемы, центральный тоннель — изготовлены из более высокопрочной стали. Несмотря на все это, новая Impreza STI легче предыдущей на 11 кг.

И оснащена машина богаче. Пусть интерьер не стал дизайнерским шедевром, но качество сборки и материалов чуть выше. А кто мог представить еще несколько лет назад, что Impreza STI будет оснащаться шестью подушками безопасности, климат-контролем, системой бесконтактного доступа Keyless-Go, навигацией, «продвинутой» аудиосистемой с CD-чейнджером, десятью динамиками и управлением на руле, и даже... круиз-контролем? И еще взводом электронных помощников водителя — системами аварийного дотормаживания (Brake Assist) и удержания автомобиля на подъеме при трогании (Hill Start Assist). Есть и система стабилизации VDC (Vehicle Dynamics Control) — хорошо, что хоть отключаемая.

Зачем все эти «приблуды» полугоночному автомобилю? Да и остался ли он таковым? Совместимы ли новые задачи с выполнением прежних? Ведь Subaru нынче тоже метит в «премиум». И представляя новую Impreza STI, японцы говорили не только об управляемости и динамике, но и о повышении престижа модели, ощущения качества, о комфорте... Что ж, проверим — как только нам удастся заполнить «эс-ти-айку» для полноценных испытаний.

А пока — три «умеренных» круга по гоночной трассе в Адрии. Увы, ездить

пришлось с включенной системой VDC и под строгим присмотром инструктора итальянской школы Subaru. Да и трек, на котором осенью был разыгран Еврокубок, не способствует всестороннему изучению машины. Все повороты на нем «затычные», под вторую, максимум третью передачу. Подмосковное Мячково, где мы испытываем в боевых режимах спортивные автомобили, и то интереснее. Даже о жесткости подвески толком ничего нельзя сказать: поребрики в Адрии ровнее, чем наши дороги...

Впрочем, главное я смог понять. Impreza WRX STI потеряла одно из своих главных качеств — брутальность, так ценимую фанатами Subaru. Руль, педали, рычаг коробки стали легче, а характер машины — спокойнее. Impreza хорошо поехала «снизу», не потеряв динамики на высоких оборотах. Но знаменитый турбоподхват, «пинавший» водителя в спину, остался в прошлом. И несмотря на грозные четыре выхлопные трубы, звук мотора теперь бесцветен и внутри автомобиля, и снаружи.

Может новая Impreza возьмет свое управляемость? Первые впечатления дают надежду. По сравнению с «просто WRX», версия STI намного четче, быстрее и послушнее в поворотах. Крены невелики, поворачиваемость близка к нейтральной, а электронные регуляторы полного привода — не просто игрушка. Чуть позже я поехал «штурманом» с нашим старым знакомым, Фабио Бабини, несколько лет назад гонявшимся в российской Формуле-3, а ныне занимающим должность шеф-инструктора итальянской школы Subaru. На разных участках трассы он включал то режим Auto (+), то Auto (-), подбирая характер управляемости под конфигурацию поворотов.

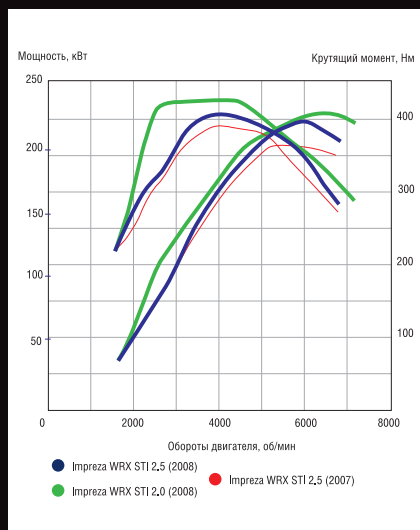


Кузов версии WRX STI жестче, чем у базового хэтчбека. Часть силовых деталей сделана из более высокопрочных марок сталей, они образуют вокруг водителя и пассажира своеобразный каркас безопасности

Интересно? Поэтому ждем, когда появятся первые «живые» машины. А там, глядишь, и главный соперник подтянется — Lancer Evo X. Дуэли не избежать.

Кстати, раллийная Impreza уже осваивает российские зимние трассы. В стенах команды UPT построены первые боевые машины, а молодой Евгений Новиков в середине февраля финишировал на новом хэтчбеке вторым на ралли Пено. Правда его автомобиль готовила в Англии компания Prodrive. Да и за основу гоночных машин берут как раз омологационные экземпляры — с двухлитровым турбомотором и правым рулем, который спортсмены сами переносят на «правильную сторону».

И напоследок о грустном. О ценах. Subaru Impreza WRX STI нового поколения заметно дороже предыдущей. Розничная цена машины в базовой комплектации — 258000 грн (\$51000). А с сиденьями Recaro и коваными 18-дюймовыми колесами BBS — все 281000 грн. В то время как седан прошлого поколения предлагался за 235000 грн. Дилеры мотивируют повышение цен более богатым оснащением машины, увеличившейся мощностью двигателя и падением курса доллара. Но вот в Великобритании новая Impreza WRX STI дешевле прежней на 1600 фунтов. А в США цены начинаются с \$35640. За океаном поднять новое знамя Subaru будет проще. Поднимем ли его мы? □



Impreza WRX STI и «обычные» WRX комплектуются турбомоторами одинакового объема в 2,5 литра, но разной мощности. При этом первый — не просто «наддувая» версия второго. У агрегата, подготовленного в стенах Subaru Tecnica International, большинство деталей усиленные — поршни, шатуны, коленвал, блок цилиндров. Последняя его серийная итерация получила «электронный» дроссель, систему изменения фаз на впуске и выпуске и интеркулер большего размера. В итоге не только увеличилась с 265 до 300 л.с. максимальная мощность, но и ощутимо возрос крутящий момент на низких и средних оборотах. Впрочем, взгляните на зеленые графики — характеристики Impreza WRX STI для японского рынка. На нее ставится «омологационная» версия того же мотора — объемом всего два литра, но рассчитанная на дальнейшую подготовку по группе N, где показатели крутящего момента уже зашкаливают за 600—620 Нм! Как говорится, комментарии излишни...

Паспортные данные

Параметры	Автомобиль	
Subaru Impreza WRX STI		
Тип кузова	5-дверный хэтчбек	
Число мест	5	
Длина/ширина/высота, мм	4415/1795/1475	
Колесная база, мм	2625	
Колея передняя/задняя, мм	1530/1540	
Снаряженная масса, кг	1505	
Двигатель	бензиновый, с распределенным впрыском топлива и турбонаддувом	
Расположение	спереди, продольно	
Число и расположение цилиндров	4, оппозитно	
Число клапанов	16	
Рабочий объем, см ³	2457	
Диаметр цилиндра/ход поршня, мм	99,5/79,0	
Степень сжатия	8,2:1	
Максимальная мощность, л.с./кВт/об/мин	300/221/6000	
Максимальный крутящий момент, Нм/об/мин	407/4000	
Привод	на все колеса	
Коробка передач	механическая, 6-ступенчатая	
Передаточные числа	I	3,64
	II	2,24
	III	1,59
	IV	1,14
	V	0,89
	VI	0,71
	задний ход	3,55
главная передача	3,9	
Передняя подвеска	независимая, пружинная, McPherson, со стабилизатором	
Задняя подвеска	независимая, пружинная, многорычажная, со стабилизатором	
Тормоза	дисковые, вентилируемые	
Шины	235/45 R17 (245/40 R18)*	
Максимальная скорость, км/ч	250	
Время разгона, 0—100 км/ч, с	5,2	
Расход топлива (EU), л/100 км	городской цикл	13,8
	загородный цикл	8,2
	смешанный цикл	10,3
Емкость топливного бака, л	60	
Топливо	бензин АИ-98	
* Опция		