



# Простота лучше мастерства?

В самой мощной версии «Субару-Импреза» все атрибуты спортивности сочетаются с удобством повседневной езды, сделал вывод Максим Сачков. Фото автора и «Субару».

**З**нак, ограничивающий скорость на пит-лейне, остался за кормой – я нажал педаль акселератора, чтобы пройти всего три круга гоночной трассы Adria International Raceway, расположенной в Италии, неподалеку от Болоньи.

## ПРОГРЕВОЧНЫЙ КРУГ

Сиденье «Рекаро» крепко сжимает в объятиях – будь я чуть полнее, поддержки быстро намяли бы бока. Впрочем, такие кресла ставят на заказ – в штатном варианте для новой STI предлагают менее цепкие,

зато более комфортные. Подумав об этом, вспомнил слова главного инженера Хироши Мори: «Создавая машину, мы старались сделать ее не только быстрой, интересной и безопасной, но и удобной для повседневной езды». Что и говорить, задача не из легких.

Модернизированному 2,5-литровому двигателю с турбонаддувом добавили по сравнению с предшественником 20 сил. На распредвалах впускных и выпускных клапанов установили механизмы, изменяющие фазы газораспределения, увеличили размеры радиато-

ра для наддувочного воздуха, естественно, подкорректировали управляющую программу. Мотористы трудились не только ради долей секунды на разгоне до сотни – они опустили обороты максимального крутящего момента, сделав двигатель более эластичным. Конечно, ждать небывалой тяговитости на низах от заряженной «Импреды» наивно. Однако трогаться можно спокойно, не посылая далеко вверх стрелку тахометра и не передерживая сцепление. Но если нужно выстрелить, придется поднять обороты хотя бы до 3 ты-

сяч. Тогда компрессор подкинет мотору «горяченького» – и он повезет прытко. Только успевай дергать короткие передачи – ведь на 7000 об/мин срабатывает электронный ограничитель – мгновением раньше вспыхивает красная лампочка на приборном щитке.

На новой STI за настроением мотора следит система SI-Drive (Subaru Intelligent Drive): изменяя характеристику электронной педали газа, она способна превратить двигатель в спортивно-агрессивный либо сделать его послушным, как у семейного универсала. В режи-



ме Intelligent агрегат ведет себя кротко, плавно реагируя на действия правой ноги. Желаете пришпорить – загоняйте ручку в Sport. Третий вариант Sport Sharp лучше включать на гоночных трассах. Недаром многие профессиональные пилоты, катавшие гостей на презентации, все же предпочитали обычный спортивный режим.

Динамика и управляемость потрясающие. Следующий круг я решил проехать побыстрее, за что и поплатился – STI, соскользнув с траектории, зацепила правыми колесами кусочек зоны безопасности. Электроника не могла остаться равнодушной в такой ситуации. Кстати, это первая «Субару-Импреза WRX STI»,

получившая систему динамического контроля VDC (Vehicle Dynamics Control). На предыдущих заряженных «импрезах» водитель в сложной ситуации полагался только на свое мастерство. Теперь инженеры решили подстраховаться, а чтобы не лишать удовольствия любителей повизжать шинами, устройство сделали отклю-



Около рычага коробки передач размешен пульт, с которого водитель управляет настройками двигателя и межосевого дифференциала.

Вместо штатных сидений можно заказать спортивные «Рекаро» с развитыми боковыми поддержками и интегрированными подголовниками.

В салоне рядом со спортивными атрибутами – оригинальным рулем, рельефными сиденьями, алюминиевыми накладками на педалях и панели приборов – соседствуют элементы «повседневного спроса». Например, навигация и аудиосистема, климат-контроль, даже подстаканники.





Помимо цветов, в которые окрашивают другие «Импрезы» (в том числе фирменный синий), STI получила оригинальный темно-серый окрас.

**ДАННЫЕ ПРОИЗВОДИТЕЛЯ  
SUBARU IMPREZA WRX STI**

■ Общие данные

Размеры, мм:

длина .....	4415
ширина .....	1795
высота .....	1475
база .....	2625
колея спереди/сзади .....	1530/1540
Снаряженная масса, кг .....	1505
Полная масса, кг .....	1980
Время разгона 0-100 км/ч, с .....	8,2
Максимальная скорость, км/ч .....	250
Топливо .....	АИ-98
Запас топлива, л .....	100

■ Двигатель: бензиновый, Оп4, 16 клапанов, 2,5 л, 221 кВт/300 л.с. при 6000 об/мин, 407 Н·м при 4000 об/мин

■ Трансмиссия: полноприводная; М6

■ Ходовая часть: подвеска спереди типа «Мак-Ферсон», сзади многорычажная; рулевое управление – реечное с гидроусилителем; тормоза спереди и сзади – дисковые вентилируемые; шины 245/40R18



Яркая отличительная черта спортивных версий «Субару-Импреза» – оппозитный мотор с турбонаддувом.



Европейские версии STI укомплектуют докаткой. В Украину обещают поставлять машины с полноразмерным запасным колесом.



Легкосплавные диски марки BBS (серебристого или золотистого цвета) устанавливают по заказу.

**НА БУКВУ N**

В начале зимы на выставке в Болонье представили «Субару-Импреза WRX STI», подготовленную для ралли по группе N4. От гражданской версии модель N14 (число – порядковый номер версии, обновляемой каждый год) внешне почти не отличается, если, конечно, не считать обязательных брызговиков и боевой раскраски – основные отличия скрыты под оболочкой. «Заготовкой» служит обычная STI с оговоренным техническим регламентом 2,0-литровым мотором (с этим агрегатом машины поставляют на японский рынок). На нее устанавливают более мощные тормоза, регулируемые амортизаторы, оригинальный блок управления



двигателем, который при необходимости можно перенести – даже с водительского места. Ну а «железо» в моторе трогать запрещено, кроме того, подачу воздуха к нагнетателю ограничивает шайба диаметром 32 мм. Штатную коробку меняют на кулачковую. Из салона убирают все лишнее, вваривают каркас безопасно-

сти, стекла оклеивают пленкой, чтобы осколки не разлетались при аварии, устанавливают спортивные сиденья с 4- или 6-точечными ремнями, штурманское оборудование и систему пожаротушения. Группа N считается недорогой – притом что цена версии для гонок примерно вдвое выше, чем гражданской.

чаемым. Нажали кнопку – и из электронных ассистентов на посту остались лишь ABS и система, помогающая трогаться в горку. А если поддержать клавишу пару секунд, то включится режим Traction, в котором VDS стабилизирует машину лишь тормозами, давая возможность управлять тягой.

**ЧУДЕСА НА ВИРАЖАХ**

Мое время истекло, зато представилась возможность проехать пару кругов с профессиональным пилотом. Конечно, интересно посмотреть на его работу, точки торможения, траектории. Но хочется взглянуть и на то, как ведет себя легендарный полный привод «Субару» в руках профессионала. В режиме Auto электроника распределяет момент так, чтобы обеспечить нейтральную по-



## IMPREZA WRX STI – поможет водителю раскрыть возможности и смягчит его недостатки.

ворачиваемость. Водитель по своему усмотрению может корректировать настройки. «Перед медленными крутыми виражами я обычно ставлю «минус», – пилот щелкает тумблером, – большой момент идет на задние колеса, машина лучше вкручивается в поворот».

Довольно длинная прямая и затяжная дуга: тумблер –

в положение «плюс». «В таком режиме появляется недостаточная поворачиваемость. Машина больше скользит передней частью, не столь охотно заезжая в поворот. Это позволяет и быстрее из него выйти». Мы уже приближаемся к финишу – пилот включает «аварийку» и медленно доезжает круг, остужая тормоза.

Конечно, времени ничтожно мало для общения с такой интересной машиной! Жаль, что организаторы ограничились только заездами по гоночной трассе. Ведь эта заряженная «Импреза», несмотря на грозную приставку STI, мощный двигатель, отточенную управляемость, универсальна и вполне подходит для дорог

общего пользования. В отличие от своей предшественницы она более покладиста и не столь требовательна к водителю. Но при этом новая STI сохранила главное качество – доставлять удовольствие от езды. Впрочем, возможность проверить это на наших дорогах представится уже весной, тогда же определится и цена. □

### В ПОИСКАХ СИММЕТРИИ

Полный привод «Субару-Импреза WRX STI» называют симметричным, но в обычных условиях момент между передними и задними колесами распределяется в соотношении 41:59. Ради управляемости и безопасности эту пропорцию помогает изменять центральный дифференциал, которым управляет электроника по сигналам от датчиков ускорений, положения рулевого колеса, оборотов двигателя. Кроме того, водитель может принудительно смещать баланс в сторону передней или задней оси. Момент между задними колесами рас-

пределяет механический дифференциал «Торсен» (Torsen). Впереди тягой тоже заведует механика – дифференциал «Хеликал» (Helical) обладает более мягким характером.



Некоторые элементы кузова (выделены на рисунке желтым) «Импрезы» для версии WRX STI дополнительно усиливают.

