

Боксер в деловом костюме

Кроссовер «Субару-В9 Трибека» обновили ровно через год после европейской презентации. Что, кроме внешности, изменилось в машине? Отличия вместе с группой «SMS» искали Ярослав Московка и Сергей Торгалов (фото).



Авангардистский дизайн первой «Трибеки» (УЗР, 2006, № 10) резко выпадал из стиля «Субару», у кого-то вызывая восторг, а у многих – отторжение. Очевидно, именно поэтому рестайлинг не заставил себя долго ждать. Внешность нынешней «Трибе-

ки» угодит если не каждому, то большинству: она стала мягче, спокойнее и выглядит «средним арифметическим» дизайном кроссоверов других марок. Чуть ли не вдвое увеличилось задние боковые окна, «поросло» стекло пятой двери – и тяжеловесная корма зрительно стала лег-

че. Новая «Трибека» напоминает боксера, снявшего боевые перчатки и надевшего деловой костюм.

А вот привлекательный футуристичный интерьер оставили без изменений, и, в общем, правильно. В данном случае лучшее – враг хорошего. Пожалуй, стои-





Обзор назад стал намного лучше благодаря суженным стойкам и увеличенным окнам. А вот спереди стойки очень широкие – в поворотах приходится вертеть головой.



Теперь у «Трибеки» новый, более мощный 3,6-литровый, но по-прежнему оппозитный мотор.

ло бы только заменить пластик: в верхней части панели он слишком жесткий и простенький для авто такого класса (ценой от €42 790), а серебристое покрытие элементов консоли очень легко поцарапать.

Дверной проем с сильно «заваленной» передней стойкой низковат рослому водителю – того и гляди, при посадке приложишься макушкой. Рулевая колонка настраивается только по углу наклона, регулировки по вылету нет, но это ничуть не мешает подобрать удобную посадку: у водителя кресла целых пять регулировок (а для удобства – и память на два положения). В центре торпедо – большой дисплей. На тестовой машине он монохромный; в верхней части – информация аудиосистемы, ниже – показания борткомпьютера. В топ-версии дисплей цветной и при включении заднего хода показывает кар-

тинку с камеры заднего обзора. Управление борткомпьютером показалось не совсем логичным: клавиша переключения режимов – на видном месте под дисплеем, а кнопка сброса показаний спрятана за ступицей руля в самом низу комбинации приборов. В остальном эргономика «Трибеки» безупречна. Немаловажно, что абсолютно все кнопки в темноте подсвечиваются.

НЕ ПРОСТО РЕСТАЙЛИНГ

Передний пассажир, как и водитель, не стеснен в комфорте и пространстве. А вот сзади сидеть не очень хочется: и спинки, и подушки там

плоские, жесткие и короткие. Словно извиняясь за это, «Трибека» предлагает каждому пассажиру второго ряда отдельные регулировки наклона спинки и про-

дольного перемещения – свою часть сиденья можно передвигать вперед-назад в пределах 200 мм, так что места для ног хватает с избытком. Вот только приподнять бы невысокий потолок!

В салоне множество ящиков, карманов и подстаканников. Эффектно выглядит бокс между передними сиденьями: две створки на микролифтах раскрываются подобно люкам космического «Шаттла», а внутри – голубая светодиодная подсветка. Бардачок оказался крохотным: входит лишь пара перчаток да два-три CD, поэтому даже папку с документами пришлось засунуть за солнечный козырек.

Просторный багажник длиной 1129 мм и шириной 1100 мм кажется больше объявленных 525 литров. Если же сложить задние сиденья, его длина составит 1866 мм, а объем – 1671 л. Однако «Трибека» быва-



Футуристичный интерьер – пожалуй, самое красивое в «Трибеке».



Багажник очень удобен для погрузки и выгрузки. Запаску «поселили» под кузовом.

ет и семиместной: если установлен третий ряд сидений, для багажа остается всего-навсего 128 л.

Под двумя крышками фальшпола багажника – глубокие разнокалиберные ящики для инструмента, аптечки и прочего автоимущества. Честно говоря, приподнимая фальшполы, мы ожидали найти под ними запаску, но увы... Ее (причем лишь плоскую докатку!) совершенно полетковому, хоть и в чехле, подвесили снаружи, под задним бампером. Непривычное решение для кроссовера – однако с нынешним распространением шиномонтажных сервисов и резины «ран-флэт» запаска перестала быть насущной необходимостью.

Обновление «Трибеки» не ограничилось рестайлингом. Под капотом теперь абсолютно новый мотор Boxer – по фирменной традиции, разумеется, оппозитный. Он 3,6-литровый, 258-сильный, с максимальным крутящим моментом 350 Н·м (а в прежней версии было 3,0 л, 245 л.с. и 297 Н·м). Коробка передач по-прежнему только автоматическая 5-ступенчатая.

Еще одна фирменная черта «Субару», не обошедшая «Трибеку», – симметричный постоянный полный привод с полноценным межосевым дифференциалом, а не модной нынче на кроссоверах электронной муфтой, требующей довольно деликатного обращения. Поток мощности делится между мостами, как правило, в пропорции 45% на переднюю ось, 55% на заднюю. Соотношение может меняться, если вмешает»



Внешность «Трибеки» не только успокоили, но и наделили фирменными чертами: передняя часть выполнена в едином стиле с обновленным «Форестером».

Все чаще за рулем модного кроссовера можно увидеть симпатичных девушек. «Трибека» стала поводом для нашей встречи с солистками группы «SMS» Таней и Мариной. Третья солистка, Саша, не будучи автомобилисткой, на вопросы отвечала улыбкой.



– *Что для вас важно в собственном автомобиле?*

Таня: – Чувство уверенности в нем! Знаете, бытует расхожее мнение, что идеальная машина для девушки – миниатюрная, на крохотных колесиках и т.д. А я считаю, что девушке намного удобнее и даже проще ездить на кроссовере или даже большом вседорожнике! Когда у машины высокий дорожный просвет и полный привод, то можно припарковаться на бордюре или в снежном сугробе и не искать подолгу свободный асфальтовый пятачок. Я очень ценю комфорт, – прежде всего мягкость подвески. А еще немало значит экономичность: высокий расход топлива стал одной из причин, побудивших меня расстаться с БМВ-Х5.

Марина: – Я никогда не разбиралась в технических характеристиках, полагаясь в этом отношении на папу и брата. В автомобиле для меня больше всего значат комфорт и красота!

– *Что привлекло ваше внимание в новой «Трибеке»?*

Марина: – По-моему, она стала куда симпатичнее. По сравнению с предыдущей версией она имеет более серьезный, представительный вид, который подчеркивает статус ее владельца. Дизайн внутри вообще классный – салон светлый и жизнерадостный, но жаль, что в

нем так много пластика, мне по душе кожа и дерево. Сиденья, комфортабельные на первый взгляд, оказались чересчур жесткими. Разочаровал бардачок: туда не войдет даже моя косметичка! А вот большое зеркало с подсветкой в козырьке – то, что надо. И здорово звучит музыкальная система!

Таня: – У «Трибеки» очень удачный дизайн интерьера, – модный, яркий, необычный. Любая девушка будет от него в восторге! Хотя консоль можно было хотя бы зрительно сделать поуже для

большого ощущения простора. А вот внешность у машины, по-моему, слишком брутальна!

– *А как вам рулилось?*

Таня: – Понравилась уверенные, но мягкие, не нервные тормоза. Машина очень динамичная и маневренная, но мне хотелось бы, чтобы руль был немного полегче. Приятно, что подвеска такая комфортабельная, – автомобиль едет очень мягко!

– *Подойдет ли «Трибека» девушкам?*

Таня: – Признаюсь честно: представить девушку за рулем «Субару» мне непросто. Думаю, это исключительно мужской бренд – ведь он прежде всего связан со скоростью и спортивными достижениями. Это отражено в дизайне: по-моему, такая мускулистая, напористая внешность явно не для женской машины. «Трибека» подойдет успешному молодому человеку, который умеет отлично водить и хочет получать удовольствие от вождения.

Марина: – А я, наоборот, считаю, что «Трибека» создана для девушек! Машина стильная и заметная – на нее (а значит, и на ее хозяйку!) везде обратят внимание. С таким дружественным характером, вместительным и комфортабельным салоном «Трибека» может стать для девушки очень хорошим другом!



» ся система перераспределения крутящего момента, адаптирующаяся к стилю вождения.

ТОЧНА И ПРЕДСКАЗУЕМА

Ну что ж, пора попробовать, на что способен автомобиль. На холостом ходу мотор едва слышно мурлычет, но стоит коснуться педали акселератора, как машина срывается с места. «Автомат» работает великолепно: при разгоне и «кик-дауне» – никакой «задумчивости», переключения очень быстрые и абсолютно неощутимые. Чтобы набрать с места «сотню», небольшому кроссоверу со снаряженной массой 1941 кг достаточно 8,9 секунды. Впечатля-

емость «Трибеки» точна и предсказуема в лучших традициях «Субару». Поведение подвесок на первых порах смущает: на неровной дороге они ведут себя довольно шумно (особенно двухрычажная задняя), но к этому шуму не добавляется тряска – плавность хода у «Трибеки» отменная. А как машина чувствует себя за пределами асфальта? На легком бездорожье – уверенно. Но пускаться во все тяжкие по буграм и глубокой колее не надо, т.к. дорожный просвет не особо велик (210 мм), да и длинные, более чем метровые свесы на это явно не рассчитаны.

На хорошем, ровном покрытии в салоне очень тихо: даже на скорости

В крутых поворотах крены кузова велики: такова цена комфорта.



ет и эластичность: с 80 до 100 км/ч «Трибека» ускоряется за 2,5 с – такой запас динамики хорош при обгоне.

А вот при спокойной езде и плавном разгоне адаптивный «автомат» ведет себя как ласковая нянечка, катающая младенца в коляске. Моменты переключений нельзя отследить даже по стрелке тахометра, и кажется, будто в паре с мотором трудится вариатор.

Естественно, за хорошую динамику приходится расплачиваться на заправке: если «Трибеку» пришпоривать, ее аппетит подсаживает до 20 л/100 км, так что небольшого по меркам кроссоверов 64-литрового бака хватит ненадолго. При спокойной езде по городу расход можно снизить до 13,6 л – меньшей цифры нам добиться не удалось.

Руль, очень легкий при парковке, с набором скорости тяжелеет, – управля-

за 100 км/ч почти не слышен гул шин Fulda Kristall 255/55R18. Тем легче оценить в пути отличное звучание фирменной аудиосистемы с 6-дисковым MP3-чейнджером.

Отметим и замечательный фильтр вентиляционной системы, будто созданный для наших пыльных и задымленных дорог: он настолько качественно очищает «заборный» воздух, что при езде за чадящим самосвалом нет нужды включать режим рециркуляции. Только интересно, как часто в наших условиях придется его менять?..

«ДАВАЙТЕ ЖИТЬ ДРУЖНО!»

Аналогия с боксером, подсказанная названием двигателя, прослеживается не только в «мускулистой» внешности машины, но и во взрывном характере: она готова, если надо, задать жару. Но не хочется



Сергей Лукьянчук,
мастер спорта и знаток
автомобилей «Субару»

Обновленная «Трибека» радикально изменилась по сравнению с предыдущей версией в плане динамики и управляемости – теперь это настоящая «Субару»! Машина получила отличный мотор с мощностью и крутящим моментом под стать массе, – трехлитровый двигатель был для нее явно слабым. Совершенно другим стало рулевое управление – теперь оно дает водителю превосходную обратную связь и четкое ощущение положения колес. Руль настроен на спортивное вождение: если на многих других кроссоверах гидроусилитель не успевает за темпами его вращения и «закусывает», то здесь он без проблем справляется со скоростной работой рулем. У новой «Трибеки» гораздо более эффективные и прогнозируемые тормоза. Для подвески характерно компромиссное сочетание жесткости и комфорта: она замечательно, пусть и шумно, «проглатывает» выбоины, но крены в крутых поворотах и на переставке больше, чем хотелось бы от автомобиля со спортивным началом.

Это, по сути, городской автомобиль, комфортабельный, с выраженной спортивностью, позволяющий заехать на бордюр и перескочить через трамвайные рельсы. А для бездорожья у «Субару» есть «Форрестер»...

боксировать в красивом деловом костюме, – на «Трибеке» куда приятнее ездить в мягком, спокойном темпе. Она располагает водителя к дружелюбию, а не к агрессивному поведению. ■

Автомобиль на тест предоставлен компанией «Субару-Украина».