

SUBARU BRZ – спортивная эволюция Subaru



Вот и пришла очередь тестов совершенно новой и ни на что, до этого не похожей, модели Subaru BRZ. Как всегда, начну с внешнего знакомства с автомобилем. BRZ - заднеприводное купе построенное по формуле 2+2, то есть, два сиденья для взрослых спереди и два сиденья для детей сзади, ничего особого от заднего дивана ожидать не приходится.

Однако там настоящие детские места, с креплениями Isofix. Проблема будет только в том, чтобы разместить там и детей и их креслица - пространства единственной двери с каждой стороны для этого откровенно мало. Впрочем, серьезно воспринимать задние сиденья нельзя.

Subaru BRZ – машина, предназначенная для двух человек. Автомобиль небольшой – 4240 мм в длину и 1775 мм в ширину с колесной базой 2570 мм. Казалось бы, выглядит удивительно цельным. Такое впечатление складывается благодаря «перетекающим» друг в друга кузовным деталям и подштамповкам на крыльях и дверях, в которые вписаны «жабры». Низкий капот Subaru BRZ, получившийся благодаря оппозитному двигателю, позволил выделить крылья, сделав кузов более стремительным, а также опустить линию окон. При высоте машины в 1285 мм площадь остекления одна из самых больших в классе.

Дизайн интерьера Subaru BRZ больше потакает гоночным амбициям владельца. Передняя панель салона проста – дань спортивным автомобилям. Оттуда же – центральное место тахометра на приборной панели. Спидометр практически не читается, настолько он мелко оцифрован, но внутри тахометра присутствует его цифровая копия, на которую постоянно попадает взгляд. Кнопки, цифровые табло – все в спортивном стиле, а водитель BRZ должен почувствовать себя гонщиком! Сиденье водителя и переднего пассажира

разделены высоким тоннелем. На тоннеле – селектор автоматической КПП и рукоятка ручного тормоза. Рукоятка мощная, как бы намекающая на спортивное применение.

На машине установлен традиционный для Subaru оппозитный двигатель – Boxer. Собственно, весь кузов автомобиля и его особенности прямо связаны с двигателем. Такая установка обеспечивает максимальное снижение центра тяжести автомобиля – 460 мм над уровнем дороги – близко к рекордному, для машин, предназначенных для дорог общего пользования. Поскольку расположение центра тяжести не только максимально снижено, но и максимально отнесено назад, появилась возможность приблизить развесовку к идеальной. У Subaru BRZ развесовка составляет 54% на переднюю ось и 46% на заднюю.

Хочется напомнить, что автомобиль с направлением в спортивную нишу, а значит и посадка в него спортивная. Но когда я первый раз испытывал это акробатическое упражнение, как-то невольно вспомнил, что мне не 20 лет... Итак: открываю небольшую дверь и начинаю опускаться в замечательное, спортивное кресло, всё ниже, ниже, ниже... дальше должна быть земля, но вот кресло подхватывает меня, и я оказываюсь на месте пилота.

Первый раз это действительно незабываемое впечатление – я сижу в кресле, а люди, стоящие рядом, где-то там высоко. Но самое поразительное начинается дальше - сиденья настолько гармонично обхватывают боковыми поддержками всё тело, что невольно хочется сразу испытывать машину в поворотах, ощущая всю возможную перегрузку. В общем, эргономика кресел просто несравнима ни с чем, что мне приходилось испытывать. Сиденье водителя с механической регулировкой положения, движется в 6 направлениях, а руль можно перемещать в двух направлениях. Устраиваюсь быстро, удобно и приятно. Запускаю двухсотсильный двигатель кнопкой «старт-стоп». Перевожу немного непривычный селектор шестиступенчатой автоматической коробки передач в положение Drive. Постоянно приходится себя контролировать, так как этот двухместный провокатор постоянно кричит: «Вот поворот, попробуй, как я в нём держусь!». И, конечно же, я пробовал и повороты и обгоны.

В плотном городском трафике прошел первый тестовый день. Автоматическая коробка передач вовремя щёлкала шестернями, и давала возможность контролировать передачу на задние, ведущие колёса всего небольшого крутящего момента в 205 Нм. Четырехканальная система ABS с четырьмя датчиками и электронной системой распределения тормозных усилий (EBD), система контроля динамической стабилизации, система помощи при экстренном торможении, система обеспечения преимущества тормозов и дифференциал повышенного трения Torsen, отлично справлялись с курсовой устойчивостью, заставляя следовать за направленными колесами и рулём с электрическим усилителем. Причём все эти системы следили за автомобилем во всех режимах, как в поворотах и разгонах, так и при торможении.

Хочется отдельно отметить, что управлять BRZ, можно не задумываясь о заднем приводе, а вот пытаться помогать ей, уже не только не надо, а и даже немного опасно! На песчаном отसेве, который покрывал ровную асфальтовую площадку, я попробовал спровоцировать управляемый занос, но BRZ мгновенно пресекал все мои попытки. При контрсмещении и подаче увеличенного газа, я ожидал начало заноса и готов был пройти красивым управляемым «веером». Вопреки моим ожиданиям, все системы мгновенно включились в работу и самостоятельно выровняли автомобиль - скинули обороты и крутящий момент на заднюю ось, после чего сработала блокировка. И если в таком варианте попробовать отлавливать рулём, то начинается «хлыстование», которое моментально пресекается электроникой и не особо приятно для экипажа. Главное правило Subaru - «Куда руль –

туда и едем!» и заднеприводный BRZ подтверждает это на все 100%.

Стоит отметить прогнозируемость и точность управления поведением автомобиля как на мокром, так и на сухом покрытии. BRZ остаётся полностью управляемой и предоставляет водителю максимум отзывчивости, чему способствует очень грамотно настроенная пара «двигатель – КПП», которая вовремя подбирает необходимую передачу для того, что бы доставить водителю максимум ощущений драйва. Кроме обычной работы автоматической, шестиступенчатой коробки передач, есть возможность взять управление передачами на себя. Очень приятный, обтянутый кожей селектор КПП переводиться в левое положение и открывает возможность переключать передачи подрулевыми лепестками или движением рычага вперёд-назад. Кстати, в некоторых вариантах пилотирования очень неплохая возможность тормозить двигателем или держать обороты в желаемом спектре.

Я начинаю понимать автомобиль после 200-300 километров непрерывного пробега. И этот тест не стал исключением – мы на трассе и едем в Чернигов, по очень неровной, хотя и асфальтированной, дороге. Вот теперь с уверенностью могу сказать: Subaru BRZ – автомобиль для молодёжи или для ощущения себя спортсменом, но не для дальних и расслабляющих путешествий. Хотя с этим заданием справляется на отлично.

Подвеска впереди имеет пружинный McPherson, сзади – многорычажную конструкцию. BRZ по спортивному жестковата, зато довольно живо реагирует на манипуляции рулевым колесом. Все это, в купе с заниженным центром тяжести, обеспечивает отменное прохождение поворотов. Жесткость передает на спины пилота и пассажира все неровности наших знаменитых дорог.

Подвеска, за всё время движения, ни разу не получила «пробой», а возможностей было не мало! Через 300 километров я ощутил небольшую усталость, чего обычно не случается. Кроме того, автомобиль немного шумноват и даёт возможность слышать каждый отработанный, семнадцати дюймовыми шинами, стык дороги, их шуршание, а под дождём ещё и шумит водой, бьющей по крыльям и колёсным аркам. Но скорее это даже плюс. Звуковое сопровождение заставляет периодически посматривать на цифровой спидометр, иначе превысить разрешённую скорость и увлечься драйвом можно почти с первых минут, после попадания в кресло пилота. А вот ремень безопасности не регулируется по высоте. Все мои попытки удобно с ним сжиться приводили к тому, что я больше подстраивал своё расположение не по отношению к рулю и педалям, а по отношению к ремню. Настоящие же ценители драйва и обладатели Subaru BRZ могут поставить себе четырёх или, даже шести, точечные ремни. Я бы так и поступил, особенно учитывая практически отсутствующий задний диван. Круиз-контроль и двухзонный климат контроль дали возможность получить максимальное удовольствие от долгого пребывания за рулём.

Подведу итоги тестов BRZ - это новая страница в спортивной эволюции Subaru. Красивая, быстрая, экономичная машина для повседневной жизни. В эту модель перенесены лучшие наработки инженеров и многолетний опыт компании Субару по разработке спортивных машин. Блестяще сбалансированная и настроенная ходовая часть, минимальны неподрессоренные массы, эластичность и тяговитость фирменного оппозитного двигателя Subaru Boxer, корректная работа электронных систем стабилизации и антиблокировочной системы тормозов. Новая Subaru BRZ готова подарить своему владельцу максимальное удовольствия от владения и управления. В общем же, получился типичный «гран туризмо» для водителя-эгоиста с легким спортивным намеком.





