

**Инженеров «Субару» сложно назвать корифеями в деле создания заднеприводных купе. Но лиха беда начало. Машина, спроектированная на паях с «Тойотой», готова доказать, что верить стереотипам нельзя: приверженцы классической старой школы останутся довольны.**



«Субару-BRZ», от 1 436 000 руб., КАР от 14,24 руб./км

Давненько мы не видали у японцев ничего эдакого. «Супра» уже давно стала раритетом, сошла с дистанции «Селика», скукожилась роторная RX8. Неужели дни японских спорткаров сочтены? Ан нет: в Стране восходящего солнца не принято опускать руки. Японцы заглянули в собственное прошлое, где нашли замечательный источник вдохновения, коим стала «Тойота», известная под обозначением AE86, стоявшая у истоков такого ультрамодного явления, как дрифт. Так что нынешний «Субару-BRZ», будучи почти точной копией «Тойоты-GT86», является идейным последователем того самого автомобиля.

Машина получилась с характером. Ей вполне подходит эпитет «олдскульный», ибо синтетики и бесхарактерности большинства усредненных автомобилей нашего времени в ней практически нет. Низкая, как в суперкарах, посадка водителя, задний привод, механическая коробка передач и 2-литровый безнаддувный двигатель мощностью 200 лошадиных сил – вот беспроигрышный рецепт. Скажу честно, когда мы отправились на рижскую трассу «Бикерниеки», чтобы попробовать BRZ в деле, я и не предполагал, что автомобиль окажется настолько боевым. Главные черты его характера – управляемость и беспрекословное послушание, которые способны удивить даже самого требовательного

драйвера. «Бикерниеки» строили в 60-х годах прошлого века тогда еще советские энтузиасты автомобильного спорта. Трасса вышла широкая и очень быстрая. Нам даже поначалу казалось, что все таланты BRZ растворятся в размахе и широте здешних поворотов, а скромный по-спорткарковским меркам табун из двух сотен «лошадей» на аэродромных прямых разбежится по окрестностям. Но все вышло иначе. Почувствовав вкус скорости, «Субару» вцепился в местами погрызенную временем трассу, ловко отбиваясь подвеской от неурядиц неоднородного асфальта еще тех, «совковых» времен...



## Быстрее, ниже, сильнее

Марку «Субару» прославил полный привод – это общеизвестно. А откуда взялся спорткар классической компоновки? Быть может, стоит все же благодарить «Тойоту», которая уже вовсю торгует своим GT86 ? Как бы не так! Вся технологическая начинка – дело рук инженеров «Субару», а в «Тойоте» занимались исключительно наружностью машины и обустройством интерьера.

Любопытное распределение сил. Доверить нынешним дизайнерам «Тойоты» работу над спортивным купе – это все равно, что назначить снеговика спасателем на пляже. Однако ж на сей раз японцы неплохо справились: дизайн машины скучным не назовешь. И все же главный вклад в характер BRZ внесли инженеры «Субару», которые построили купе вокруг собственного мотора. Компактный «оппозитник» залег предельно низко над землей, его картер изрядно обмельчал, а коленвал опустился на 60 мм. Впускная система была укорочена, а радиатор наклонился на 17 градусов, в результате чего центр тяжести BRZ получился даже ниже, чем у «Феррари-458-Италия», «Порше-Кайман» и БМВ-М3 – и это при том, что у «японца» вполне гражданский дорожный просвет в 130 мм.

Расположенный спереди двигатель изрядно сдвинут к водителю: он почти уложился в пределы базы, обеспечив купе близкую к идеальной развесовку – 53% массы приходится на переднюю ось, а 47% – на заднюю. Наконец, кузов получился жестким и при этом

достаточно легким. Отличная работа!



## Кому добавки?

На трассе машина беспрекословно слушается рук и ног, идеально выполняет повороты, прижимаясь к земле и послушно следуя за рулем. Крены невелики и настолько органичны, что по ним легко угадать предел, за которым машина сорвется с траектории. Потеря сцепления с дорогой задней оси происходит не вдруг, а подкатывает постепенно, что позволяет заподозрить у BRZ недюжинные таланты «дрифтмобиля». Но хватит ли купе мощности? На мой вкус, к уже имеющимся «лошадям» можно было бы добавить еще «полтос». Впрочем, двигатель хорош и без добавки. Он весьма эластичен: на шестой

передаче можно ускоряться буквально с 1000 об/мин. В районе 2500 об/мин происходит приятный подхват, а после мотор с удовольствием выкручивается до 7500 об/мин, по достижении которых предупреждает лампочкой о необходимости переключиться на следующую передачу. Кстати, учтите, что России BRZ будут продавать только с 6-ступенчатой «механикой» – в отличие от «Гойоты», которую можно будет выбрать и с «автоматом».



## Чем не конфетка?

О внешности BRZ я бы не стал особо распространяться. Купе прямо-таки источает скорость, чему в немалой степени способствует длинный капот, расположенный ниже колесных арок. К слову, именно раздутые, четко очерченные арки придают купе решимость, граничащую с агрессией, которую многократно усиливают удлиненные воздуховоды на капоте. Стремительный силуэт, поджарые формы, выпяченный из-под заднего бампера диффузор, на темном фоне которого выделяются разнесенные по краям сверкающие патрубки выпускной системы, – ну чем не конфетка? Колеса кажутся довольно крупными, хотя на самом деле их размер отнюдь не запредельный: на диски из легкого сплава натянуты шины с параметрами 215/45 R17.

В интерьере – темное царство, демонизм которого подчеркнут алой прострочкой кожаных деталей. В отделке использовано много различных текстур, но целостность образа – налицо. Красные цифры климатической системы, матовый блеск алюминия – все здесь в тему. Даже несмотря на «голый» руль, лишенный каких-либо кнопок, я бы не назвал интерьер аскетичным. Салон оформлен сочно и со вкусом. Посадка по-спортивному низкая, с вытянутыми ногами; а кресло, обитое кожей вперемежку с алькантарой, надежно фиксирует тело. Удобный руль расположен практически вертикально, хватистая ручка коробки с круглым набалдашником торчит из высокого центрального тоннеля. Сзади, правда, не особо рассядешься, но таковы уж законы жанра. Зато багажник относительно просторный – даже с поправкой на то, что посередине его чудным бубликом торчит полноразмерная «запаска», целиком не поместившаяся в подпол. Если сложить спинку заднего сиденья, а заодно и спинку переднего пассажирского кресла, то образовавшегося пространства, возможно, хватит еще и на то, чтобы перевезти дополнительный комплект

резины.



## Мужское начало

В России в этом году рассчитывают найти хозяев для нескольких десятков купе, стоимость каждого из которых составляет 1 436 000 рублей. Автомобиль совсем не хочет казаться спартанским, что всячески подчеркивает наличие серьезной мультимедийной системы, отягощенной навигацией. Так или иначе, комплектация у BRZ всего одна, зато исчерпывающая: здесь есть все самое необходимое плюс немного приятных излишеств. Все машины располагают дифференциалом повышенного трения и многоступенчатой системой динамической стабилизации, электронный «поводок» которой можно ослаблять постепенно. В набор оборудования входят ксеноновые фары и светодиодные дневные ходовые огни. В салоне можно обнаружить все современные признаки комфорта: систему бесключевого доступа и запуск двигателя кнопкой, 2-зонный климат-контроль, обогрев передних сидений, зеркал и зоны покоя стеклоочистителей, датчик освещенности. Надо думать, среди истинных «субароводов», исповедующих активную езду, найти покупателей на этот автомобиль будет проще – особенно с учетом безальтернативной механики. Так что BRZ – это чисто мужской спорткар. А прекраснопольным драйверам будет интереснее «Тойота», у которой и подвеска настроена помягче, и «автомат»

присутствует.



## Уроки мастерства

В массовом сознании «Субару» ассоциируется преимущественно с полным приводом – ну или в крайнем случае с передним. А вот автомобилей классической компоновки у «Субару» действительно никогда не было – даже первая серийная машина марки, модель 360, была заднемоторной. Зато классика значится в роду у «Тойоты» – например, знаменитая «Хачироку» семейства AE86 («хачи» и «року» означает «восемь» и «шесть» соответственно), стоявшая на вооружении с 1983-го по 1987 год. Семейство состояло из двух моделей: «Королла-Левин» и «Спринтер-Труэно». Обе красовались как в формате купе, так и в ипостаси 3-дверного хэтчбека; а отличались друг от друга фарами – у

«Труэно» они был сделаны подъемными.

## SUBARU BRZ

### Общие данные

|   |                              |
|---|------------------------------|
| Кузов                                     | купе                         |
| Число мест/дверей                         | 4/2                          |
| Снаряженная масса, кг                     | 1258                         |
| Длина x ширина x<br>высота x база, мм     | 4240 x 1775 x<br>1285 x 2570 |
| Колея спереди/сзади, мм                   | 1520/1540                    |
| Скорость, км/ч                            | 226                          |
| Разгон 0–100 км/ч, с                      | 7.6                          |
| Расход топлива,<br>л/100 км (шоссе/город) | 6.4/10.4                     |
| Объем багажника, л                        | 243                          |
| Объем топливного бака, л                  | 50                           |

### Двигатель

|                                      |  |
|--------------------------------------|--|
| Расположение                         | спереди продольно                              |
| Конструкция                          | 4-цилиндровый,<br>горизонтально-<br>оппозитный |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup>       | 1998   |
| Мощность, л. с. при об/мин           | 200/7000                                       |
| Крутящий момент,<br>кгс-м при об/мин | 20.9/6400–6600                                 |

### Шасси

|                    |                                  |
|--------------------|----------------------------------|
| Привод             | на задние колеса                 |
| Коробка передач    | 6-ступенчатая<br>механическая    |
| Подвеска           | независимая, пружинная           |
| <i>спереди</i>     | типа «Мак-Ферсон»                |
| <i>сзади</i>       | на двойных<br>поперечных рычагах |
| Рулевое управление | реечного типа,<br>с усилителем   |
| Тормоза            | дисковые, вентилируемые          |
| Шины               | 215/45 R17                       |