

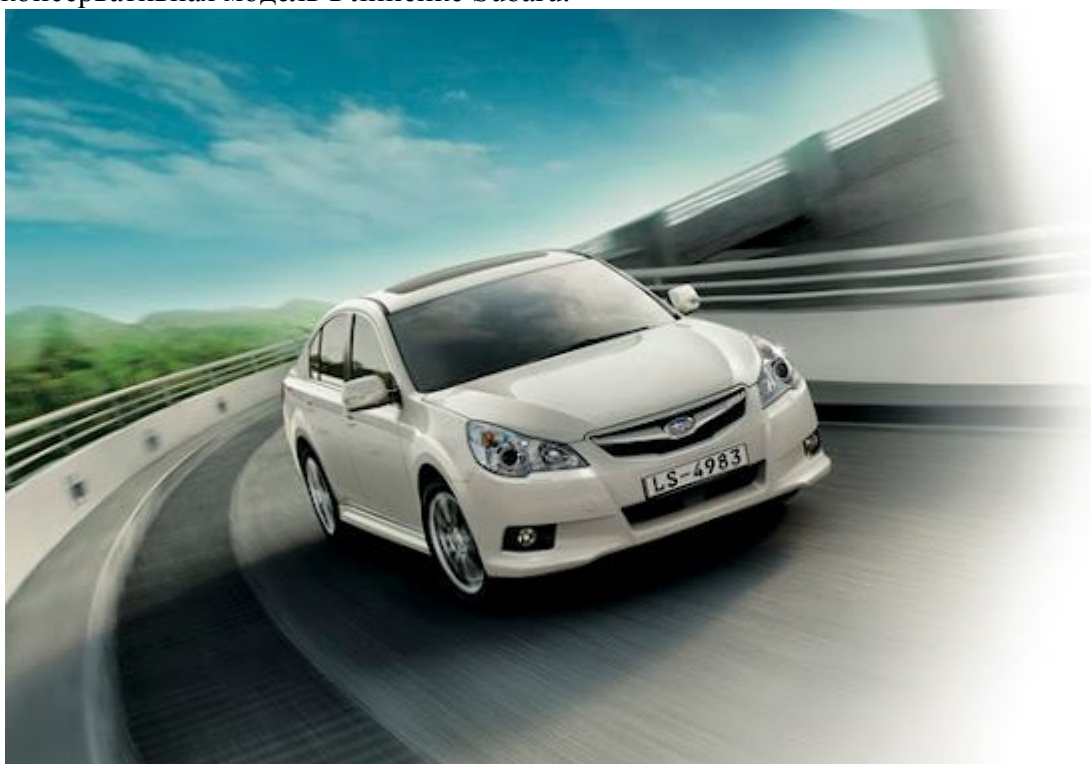
Subaru превратили Legacy в семейный седан с элементами спорткупе



Subaru Legacy— автомобиль для российского рынка если не экзотичный, то, как минимум, не получивший распространения. Многим кажется, что цена на эту модель завышена, другие не приемлют новый дизайн. Но личное знакомство с этим автомобилем показало, что есть в нем кое-что, что способно перевернуть сознание даже искушенного водителя.

Не для всех

У Subaru есть своя философия. Эти автомобили оснащают фирменным симметричным полным приводом, оппозитными моторами, в каждой новой модели чувствуется влияние предыдущих, или, лучше сказать, наследственность. Legacy, кстати, переводится с английского как «наследие», и с полной уверенностью можно сказать, что это— самая консервативная модель в линейке Subaru.



В последнем поколении дизайн... как бы так выразиться, чтобы никого не обидеть... получился несколько неоднозначным. На фоне изящества предыдущей версии (до 2009 года) новичок явно возмужал, окреп, подкачал мускулатуру, подрос немного, но растерял целостность образа. Если брать отдельные элементы, например, фонарь, пластика боковин, рельеф нижнего периметра кузова— все вроде сделано, как надо. Только вот в

гармоничный ансамбль эти элементы никак не складываются. Колеса как-то сиротливо ютятся в просторных арках с мощными подштамповками, и кажется, будто вместо штатных дисков тут стоят сразу четыре «докатки»— сюда так и просятся 20-е диски на низком профиле. А опционный спортивный обвес хоть и красив, но крайне непрактичен: на тестовой машине он был весь исцарапан снизу— напоминание о том, что придется очень аккуратно парковаться у бордюра.



Вполне современный образ, если не вдаваться в детали

Но хватит вкусовщины, пора инспектировать салон. Здесь тоже есть некоторые спорные детали, вроде глыбы центральной консоли с заглушкой-тайничком на самом видном месте. Не ясно, почему нельзя было переставить климат-контроль повыше, а этот боксик, с вою очередь, понижее. Зачем столько пластика, оформленного «под алюминий»? Хотя и это— лишь придирки человека, ни разу не ездившего на Legacy. Так-то салон просторен, все переключатели расположены удобно, привыкать к эргономике не пришлось. Только для любителей ставить автомобиль «на ручник» при каждой остановке есть небольшой сюрприз— привод ручного тормоза здесь электромеханический, активируется клавишей слева от руля и только при нажатой педали тормоза.



Белый салон выглядит нарядно, но серебристого пластика здесь многовато

Наглядное

пособие

Запускаем мотор, попутно отмечая отменную обзорность. Сидишь, как в аквариуме— слепых зон минимум, зеркала огромные, контроль над дорожной обстановкой— полнейший. К нам на тест попала 2,5-литровая версия мощностью 167 л.с.. Есть еще и 265-сильная, но поверьте, и имеющегося энерговооружения вполне достаточно. Тем более, что коробка здесь— бесступенчатый вариатор с ручным режимом, в котором водитель может (если очень хочется) переключать «виртуальные» фиксированные ступени. Но, забегая вперед, скажу— баловство это, ибо коробка идеально работает в автоматическом режиме.



Крышка маленького бокса на самом видном месте центральной панели выглядит как-то странно

Разгон с места уверенный, и легко поверить, что машина набирает «сотню» секунд за 7–7,5. Но, по паспортным данным, ей на это требуется аж 9,3. Окей, не страшно. Прямые отрезки Legacy проглатывает, как голодный азиат лапшу— быстро и со вкусом. Только в колее чувствуется некоторая нервозность, хотя резина — далеко не самая широкая, но особо это не напрягает. Зато мягкость подвески подкупает и даже убаюкивает: мелкие и средние стыки Legacy обрабатывает так, что кажется, будто едешь на тяжелом кроссовере— ни ударов, ни звуков из-под днища, только легки вибрации напоминают о том, что покрытие не идеально. Но эта непробиваемость обманчива. Стоит попасть в более глубокую выбоину— раздастся ощутимый удар, возвращающий водителя с небес в суровую реальность русских дорожных условий. Но как этот седан поворачивает... Это сказка! В отличие от спокойствия на прямой, на дуге руль наливается внятной обратной связью, крены минимальны, а весь автомобиль будто концентрируется только на одной задаче— держать траекторию. Это уже похоже на манеры породистого спорткара, но никак не на семейный седан. Великолепно! А если прибавить скорость? Еще больше кайфа! Subaru будто едет по рельсам— простите за избитую метафору, но лучше ощущения не описать— и демонстрирует нейтральную

поворачиваемость. Будто учитель наставляет ученика: «вот так должен ехать правильный автомобиль». При всем этом не покидает ощущение, что ведешь не средний и достаточно тяжелый седан, а какой-то карт с кузовом— настолько легко даются маневры на Legacy. Воистину, не зря конструкторы Subaru едят свой рис с рыбой— настройка шасси близка к идеалу, до которого многим конкурентам— как крестьянину до Фудзиямы.



Задняя часть откровенно угловата и массивна

Чуть переборщили с газом— машину начинает сносить всеми четырьмя колесами, но не резко, и на доли секунды— электроника сразу пресекает занос, чуть перекрывая подачу топлива и подтормаживая внутренние колеса. Отключаем электронику— те же повадки, тот же снос, но под сброс газа машина покорно возвращается на путь истинный. Все, как в учебнике для начинающего раллиста. А заслуга здесь— именно в фирменной концепции «симметричного» полного привода. Оппозитная компоновка мотора дает очень низкий центр тяжести, который и наделяет автомобиль столь благородными манерами в поворотах. И можно долго рассуждать на тему, что за полтора миллиона можно взять нечто большее, или сэкономить и взять Camry или Teana— все это здесь неуместно. Subaru Legacy— автомобиль для фанатов вождения. Не даром лояльность к бренду у «субаристов»— одна из самых высоких.