

Тест-драйв Subaru Legacy GTS



Впервые увидев на фотографиях новое поколение Legacy, я сразу подумал о том, что дизайнерский кризис в Субару продолжается. Облик был воспринят мной неоднозначно, с долей скептицизма. Особенно на фоне воспоминаний о ладной и пропорциональной предшественнице. Впрочем, впечатление по фотографиям часто оказывается неверным, а восприятие автомобиля в целом позволительно составлять только хорошо на нем поездив.

Я хорошо помню тест седана предыдущего поколения (<http://info.drom.ru/surveys/8956/>). Машина была с трехлитровым мотором и появившейся после рестайлинга системой SI-Drive. Жалел я тогда лишь о том, что на тест не попала версия Спеc B с подвеской Bilstein и механической коробкой передач. Но и в мирном виде это была быстрая машина с приятной управляемостью. Салон тоже был выполнен качественно и гармонировал с внешними данными.

Новая Legacy впечатляет по-другому. Она кажется больше, грубее и неотесаннее. Видно, что субаровские дизайнеры замахнулись на новый стиль — их новое творение не похоже ни на одну из предыдущих моделей компании. Зато умудряется одновременно напоминать сразу несколько других автомобилей из разных стран. С каждого ракурса — новые ассоциации. Досадно, что при этом набор неочевидных заимствований не хочет складываться в законченный образ.

Вычурный передок с растекшимися в пол-лица огромными блок-фарами соседствует со спокойной и не лишенной чувства стиля задней частью, где достаточно изящные фонари затекают на крылья, в сторону нехарактерного ранее для Легаси изгиба Хофмайстера. Классические бесстоечные двери, как и на Subaru Impreza, отошли в мир иной. Зато теперь повзрослевший седан премиально поблескивает хромированной окантовкой бокового остекления. Спортивности должны бы добавить опциональные 18-дюймовые спицевые колеса. Они пытаются, но в гипертрофированных арках диски не кажутся большими.

Меняя точку обзора, замечаешь, что и восприятие машины мутирует. Седан смотрится то агрессивно, то зловеще, то изящно, то тяжеловесно. Сдается мне, фейслифтинг у этого поколения Legacy будет ранним. Хотя... быть может, стерпится-слюбится. Но явно не с первого взгляда.

Чип-ключ остается в кармане — топ-версия GTS оснащается системой бесключевого доступа и запуска с кнопки (точь-в-точь как на Тойотах!).

Удобно, к системе быстро привыкаешь.

Посадка стала очевидно выше, за рулем — просторнее, салон раздался в плечах и по запасу места сопоставим даже с Самгу или Теана. Но, сравнив простор, дальнейшие параллели лучше оставить, ведь они вряд ли будут в пользу Легаси. Качество отделочных материалов говорит об одном — дебют автомобиля пришелся в самый разгар экономического кризиса, ведь даже на прошлом поколении передняя панель была облачена в упругий и приятный на ощупь пластик!



Нынешний же пластик не особо приятен даже на осмотр: похож на грубую кирзу. А трогать его не надо вовсе, ибо весь он дубовый. Только дверные панели отделаны сверху под кожу и поэтому мягкие по верхнему слою. Нижний периметр передней и дверных панелей сделан из еще более кондового жесткого пластика. Удручает отсутствие цветного дисплея на центральной консоли (который есть на других рынках), а мутные цифровые экранчики лишь дополняют картину уныния.

Пытаются спасти обстановку вставки под карбон, но их правдоподобность тоже вызывает сомнения. Центральная консоль, традиционно для компании, серебристого цвета с достаточно интересной текстурой, имитирующей металл, но отчего-то смотрится все это дело достаточно пластиково.

А жалко, ведь звуко- и виброизоляция выполнена качественно, и сидеть в салоне на удобных, хоть и весьма банально спрофилированных кожаных креслах, комфортно. И будь интерьер качественнее, шансов понравиться покупателю было бы гораздо больше.

Сзади сажусь сам за собой с небольшим запасом по коленям и необходимым зазором между макушкой и потолком. Из удобств тут только воздуховод в торце центрального тоннеля и подлокотник с обнаженными подстаканниками. Негусто для машины ценой почти 1,7 млн рублей.

К слову сказать, прошлая Legacy Spec B в 2006 году оценивалась в 50 600 долларов, а наша в долларовом эквиваленте сегодня — в 57 909 (1 698 500 руб.). К тому же сегодня с самым мощным мотором можно заказать только GTS, которая представлена на тесте. И только с «автоматом». Механика доступна отныне только для самой слабой двухлитровой машины. Также предлагается вариатор для 2,0- и 2,5-литрового моторов.

Технических усовершенствований и нововведений по сравнению с предшественницей в новой Legacy предостаточно. Новый, более жесткий кузов, что достигнуто за счет широкого применения высокопрочных сталей. Конструкция переднего подрамника, на котором смонтированы подвеска и мотор и который крепится к кузову через упругие опоры. Новая схема не только увеличивает жесткость подвески, но и является залогом выросшего виброкомфорта.

Третье (а для многих и первое) — это мотор. Под капотом топ-версии теперь — старый знакомый, четырехцилиндровый горизонтально-оппозитный двигатель с турбонаддувом. Сразу замечу, если вы думаете, что он легче и компактнее H6, то ошибаетесь. Трехлитровая шестерка длиннее четырехцилиндрового лишь на два сантиметра, а навесное оборудование 2,5-литрового турбомотора делает их сопоставимыми по массе. Зато последний эластичнее, мощнее и моментнее, что предпочтительнее для достаточно тяжелого седана.

Солидную прибавку в динамике замечаешь не только во время разгона, но и когда изучаешь паспортные данные. До 100 км/ч новая Legacy с автоматической трансмиссией доезжает быстрее, чем старая Spec B с механикой — на 0,7 секунды.



Жаль, что МКПП осталась в прошлом. Ведь современная топ-версия располагает старым 5-ступенчатым автоматом. Коробка не особо расторопна, это заметно. Паузы возникают не только при переключении вниз, но и вверх. В спортивном алгоритме (который включается одновременно с режимом Sport Sharp системы SI-Drive) задержки и думы КПП становятся чуть короче, но все-таки полного взаимопонимания достигаешь только когда берешь управление в свои руки, благо

подрулевые рычажки имеют удобную вытянутую форму.

Как приятно отщелкивать в хорошем ритме ступени и наблюдать за тем, как стрелка тахометра расторопно бежит вдоль растущих цифр. Определенно, Legacy GTS способна попортить нервы многим оппонентам на трассе. Как тут не помечтать о возможностях перспективной STI?

Версия GTS порадует искушенного водителя спортивной подвеской с амортизаторами Bilstein. Минимальные крены сочетаются с упругим и комфортным прохождением разного рода неровностей. По трамвайным путям, вымощенным плиткой, можно лететь совершенно спокойно. Да и перед острыми неровностями ходовая не пасует.

Отклики на работу рулем достаточно быстрые, курсовая устойчивость хорошая. И хотя машина активно реагирует на колею, делать корректирующие действия рулем несложно. Кстати, японцы снабжают гидроусилителем только GTS. Более слабые версии идут с электроусилителем.

Единственная в модельном ряду, версия GTS оснащается и полным приводом с несимметричным распределением крутящего момента по осям — назад идет 55 процентов, а вперед — 45. На машины с вариатором ставят «электронный полный привод» с активным распределением крутящего момента, а 2,0-литровая «механическая» комплектуется межосевым самоблокирующимся дифференциалом на основе виско-муфты (с равным распределением тяги). Межколесные дифференциалы на всех версиях свободные. Вот и получается, что именно турбо-седан обладает самым драйверским полным приводом, что, в принципе, совершенно логично.

И это чувствуется, особенно при той мощности и тяге, что отправляет на колеса турбо-мотор. При отключенной системе стабилизации гоночные гены Субару можно почувствовать уже на разгоне. Если под колесами скользкое покрытие, машина начинает активно «вилять хвостом»! В повороте белый седан тоже не прочь пойти боком. Причем делает он это как в ответ на сильное ранее открытие газа, переходя в силовое скольжение с акцентом на заднюю ось, так и после контросмещения на входе. Ну, а если просто тупо давить на газ, повернув руль, и ожидать, что машина сама сорвется в занос, то в ответ надо ждать явную недостаточную поворачиваемость, когда нос тупо скользит наружу, а машина при этом беспомощно загребает всеми четырьмя колесами.

Что ж, проверка ходовых качеств дала однозначно понять — под вызывающей внешностью таится драйверская начинка, которая подстегивает к быстрой езде и позволяет получать от нее удовольствие. Правда, не стоит в таком случае забывать и про хороший аппетит мотора. Под капотом массивной Legacy он становится и вовсе проглотом. В спокойном режиме по городу легко ест 15-16 литров. Ну, а если не щадить педаль акселератора, расход тут же уходит за 20-литровую отметку.



А как же достоинства практического толка? Legacy GTS, несмотря на динамику и подвеску, — машина все-таки не спортивная. Основной плюс в копилку практических ценностей белого «снаряда» — автомат. Можно ездить по пробкам и не переживать, а при необходимости призывать в помощь кик-даун. Салон просторный, багажник тоже. Правда, возможности сложить спинки сидений второго ряда почему-то не предусмотрено — только лючок для длинномеров.

Как и на всех Субару, на которых мне доводилось ездить, достаточно чудно и шумно ведет себя климат-контроль. Система очень активно и громко дует воздухом, даже когда этого по

ощущениям не требуется. После нескольких не очень удачных попыток найти с ней общий язык, я перешел в ручной режим управления.

Новая Legacy получилась противоречивой. Неоднозначный дизайн и незаконченный салон уживаются с отличными ходовыми качествами, комфортом, злобной динамикой и простором внутри. Мое мнение такое — машине жизненно необходим ряд усовершенствований именно эстетического плана. И тогда можно рассчитывать на долгую и успешную жизнь.

Пока же наблюдается несоответствие предлагаемого набора качеств и цены. Может быть, именно поэтому я до сих пор так и не увидел на дорогах Москвы и области ни одной новой Legacy, кроме этой, тестовой?

Технические характеристики Subaru Legacy GTS

Тип двигателя: бензиновый, горизонтально-оппозитный с турбонаддувом

Рабочий объем: 2 457 см³

Мощность (л.с. при об/мин): 265/5 600

Крутящий момент (Нм при об/мин): 350/2 400—5 200

Привод: постоянный полный

Коробка передач: 5-ступенчатый «автомат»

Подвеска передняя: типа McPherson

Подвеска задняя: независимая многорычажная

Тормоза передние: вентилируемые диски

Тормоза задние: вентилируемые диски

Длина (мм): 4 730

Ширина (мм): 1 780

Высота (мм): 1 505

Колесная база (мм): 2 750

Снаряженная масса (кг): 1 542

Расход топлива

В городе (л): 14,9

На трассе (л): 8,1

Комбинированный (л): 10,6

Максимальная скорость (км/час): 245

Разгон до 100 км/час (сек): 6,2



