

На тест-драйве «Багнет» Subaru Legacy 2,5 Sport

Наши корреспонденты прокатились на новой машине из Киева в Крым и обратно – за 2500 км. пути новая Субару зарекомендовала себя чемпионом трассы к морю



Еще до того, как на тест-драйве у наших корреспондентов оказалась Subaru Legacy 2,5 Sport 2010-го модельного года, довелось прочитать массу лестных отзывов об этой машине. Наши коллеги описывали свои впечатления от данной модели, побывав на тест-драйвах в Европе и Японии. Но одно дело дороги там, а другое дело – наши, украинские дороги. Нам предстояло выяснить, как поведет себя новинка на наших дорогах. Ну, а куда, большей частью, едут люди в Украине в разгар курортного сезона, в августе месяце? Конечно же, в Крым! Вот и мы отправились на Subaru Legacy 2,5 Sport по дороге к морю.

Выбирая маршрут движения, мы решили сделать небольшой круг по Украине. Дорога в Крым пролегла по маршруту «Киев – Николаев – Херсон – Красноперекоск – Симферополь – Алушта». А назад мы решили проехать другой, более длинной дорогой – «Алушта – Симферополь – Джанкой – Мелитополь – Запорожье – Днепропетровск – Карловка – Красноград – Полтава – Киев». (см. ниже карту с маршрутом следования).



На Subaru Legacy 2,5 Sport мы сделали небольшой круг по Украине общей протяженностью в 2500 км. (с учетом километража, «намотанного» по Крыму).

Что сказать? Первое впечатление от Subaru Legacy 2,5 Sport было в пользу нового седана. Модель Legacy не так давно отметила свой 20-летний юбилей. И вот Legacy пятого поколения 2010-го модельного года к своему юбилею заметно увеличилась в размерах. Машина стала длиннее, шире и выше, чем ее предшественница. В итоге, как вы понимаете, это обернулось дополнительным **комфортом** для пассажиров. Например, один из драйверов нашего издания, при росте в 1м.89 см. с удовольствием констатировал, что сидя за рулем Subaru Legacy 2010-го модельного года, он не упирается головой в потолок – от кончиков его волос до потолка остается еще добрых сантиметров 15. Само собой, что в этом обстоятельстве есть и другая сторона. В Subaru Legacy 2010-го модельного года посадка водителя достаточно низкая – сидя за рулем даже самый высокий член нашего экипажа (с ростом 1м.89 см.) не мог разглядеть передний край капота. Само собой, что сидение водителя имеет электрорегулировки и по высоте посадки, но если высоко поднять сидение, то руль близко к ногам, да и потолок кажется не таким уж высоким...



Такой Subaru Legacy была 20 лет назад, в 1990-ом году, когда данная модель впервые вышла в свет



А это уже пятое поколение Subaru Legacy 2010-го модельного года

Говорить об облике [автомобиля](#) излишне – тут, как говорится, проще один раз увидеть. А один раз увидев, можно сказать, что машинка запоминается своим дизайном. Красавица. Особенно привораживают взгляд фары автомобиля. Они выпуклые и одновременно вытянутые. Кстати, как утверждают создатели автомобиля, Subaru Legacy получила именно такие фары потому, что их форма и размер были специально просчитаны в том числе и в свете требований по снижению травматичности... для пешеходов, в случае столкновения с [автомобилем](#)! Одно слово – японцы!



Особенно привораживают взгляд фары автомобиля. Они выпуклые и одновременно вытянутые

Надо сказать, что в салоне автомобиля удобно чувствуют себя все пассажиры, в том числе и те, которые сидят сзади. Даже при максимально отодвинутых назад передних сидениях сзади остается достаточно места. А уж, если передние сидения отодвинуты назад не до упора, то сзади и вовсе просторно.



Для задних пассажиров в Subaru Legacy места более чем достаточно

И все же, как нам показалось, Subaru Legacy 2,5 Sport сделана отнюдь не для пассажиров, а для водителя. Машина укомплектована 167-ми сильным 4-ех цилиндровым 16-ти клапанным оппозитным бензиновым двигателем объемом 2,457 см³. При этом, Legacy 2010-го года оснащена привычным для Subaru «наоборотом» – симметричной полноприводной системой. И вот крутой нрав этих двух штук – полного привода и мощного мотора – не может усмирить даже 5-ти скоростной достаточно спокойный «автомат».

Конечно, модель вряд ли можно назвать спортивным автомобилем в полном смысле этого слова. Все ходовые настройки автомобиля, по нашему мнению, «заточены» под городскую езду. Другое дело, что в городе тоже можно ездить по-разному. Одно точно: Subaru Legacy 2,5 Sport сделана отнюдь не для пенсионера- дачника. Это машина для активного драйва. И в правильности такого утверждения убеждает внешний вид автомобиля. По нашему мнению, приставку «Sport» в определенном смысле «оправдывают» дерзко «вздернутые» колесные арки, в которых красуются 18-дюймовые колеса с так называемой низкопрофильной резиной 245/45 R18. И кстати, в купе с такими колесами в модели Subaru Legacy 2,5 Sport предлагаются амортизаторы Bilstein. Черт возьми, такое сочетание, безусловно, определяет выброс адреналина при скоростном прохождении поворотов – даже на скорости 140-160 км/ч в крутых поворотах машина идет по радиусу, как влитая, без всяких подергиваний, без малейших намеков на занос и утрату управляемости. Это круто! Но по ровной дороге в нашем, украинском исполнении, надо сказать, все-таки жестковато на 18-ти дюймовых то колесах с низкопрофильной резиной, да еще и с амортизаторами Bilstein. Не сказать, что совсем уж некомфортно, но жестковато, откровенно жестковато. Но об этом подробнее – чуть позже.



Дерзко «вздернутые» колесные арки, в которых красуются 18-дюймовые колеса, с так называемой низкопрофильной резиной 245/45 R18 указывают на спортивный дух нового седана

Дизайн салона и прежде всего приборной панели каждой мелочью указывает на спортивный нрав новинки от Subaru. При первом же взгляде на приборную панель, все эти «штришки», указывающие на «Sport» выпячиваются сразу. Тут и подсветка приборов с «обводкой» синим цветом, и модные, очень уместные вкрапления алюминиевых ободков, и стрелочки, оживающие сразу же, при включении зажигания – они проходят путь от нулевой отметки к максимальной (на каждом приборе), а потом возвращаются в исходное положение. Прямо, как на самолете!



Еще один «намек» на активный, спортивный драйв – стрелочный указатель мгновенного расхода топлива. Этот «прикол», очевидно, позаимствован у BMW

Ну, что пора, наверное, уже обмолвиться, как вся эта выше описанная красота ездит. Наш путь к морю, как уже говорилось выше, пролег по одесской трассе, до поворота на Николаев, Херсон. Так уж получилось, что незадолго до поездки на Subaru Legacy 2,5 Sport, мы несколько раз к ряду мотались по этой же одесской трассе на разных машинах – на Dodge Nitro, на Mitsubishi Outlander, на Skoda Octavia... И вот теперь, проезжая по этой же дороге на Subaru Legacy 2,5 Sport мы сделали для себя открытие: не могли даже себе представить, что на одесской трассе такое количество бугорков, ям, впадинок и неровностей. Это нюансы езды на уже упомянутых несколько раз амортизаторах Bilstein и низкопрофильной резине, в которую «обуты» 18-ти дюймовые диски. Ну, откровенно жестковато – чувствуются малейшие неровности дороги! Особенно теми пассажирами, которые сидят сзади. Правда, чувствуются исключительно пятой точкой. На управляемости автомобиля все эти неровности ну никак не отражаются! Мы шли с приличной скоростью – 160-180 км/ч. А на отдельных участках и вовсе «низко так, летели», со скоростью 200-210 км/ч. В повороты входить на Subaru Legacy 2,5 Sport – одно удовольствие. Намеренно перед поворотом так, сбавляешь немного газ, а ближе к середине радиуса – резко добавляешь!... Да что там говорить, идет, как по рельсам! А все прочие участники дорожного движения откровенно «теряются» в зеркале заднего вида.



В повороты входить на Subaru Legacy 2,5 Sport – одно удовольствие. Даже при скоростном режиме езды в поворотах поперечные крены кузова почти что не ощущаются, точнее сказать – ощущаются, но не приносят дискомфорта и напряжения

Не доезжая километров 80-ти до поворота на Николаев, Херсон с нами случилось приятное приключение. Идем в левом ряду, со скоростью километров 160 в час. Тут глядь – сзади приближается Toyota Camry. И не доезжая до нашего заднего бампера метров 20-30, самонадеянно так, залихватски начинает мигать фарами: мол, уступи дорогу! Наш пилот только смотрит в зеркало заднего вида и посмеивается, ну, говорит, нахал самонадеянный! Мы прибавляем. При этом делаем это моментально – движок Legacy 2,5 Sport после 3-3,5 тыс. оборотов откликается на любое резкое нажатие на педаль акселератора моментально, просто в миг! Словом, мы только нажали, а у нас на спидометре уже 200 км/ч. Toyota Camry отстала. Мы вновь слегка сбросили газ. Приближается! «Висит» на заднем бампере уже при скорости 180 км/ч. Мы опять поднажали – у нас на спидометре 210 км/ч. Опять Toyota Camry отстала. Вновь сбавили немного – приближается... Короче, этот нахал на Toyota Camry больше, чем 190 км/ч так ничего из своей машины и не «выдавил». А у нас и при 210 км/ч под ногой, как говорят, еще было место, куда давить. И кстати, на скоростях 200-210 км/ч за рулем чувствуешь себя абсолютно обычно, без экстрима, как на других седанах, когда приходится «ловить» руль, чтобы удерживать машину на ровной траектории. На Legacy – 200 км/ч, это так себе, приличная, но все-таки маршевая, в определенном смысле крейсерская скорость.



А вот вам и фотофакт: на Subaru Legacy 2,5 Sport на скоростях 180-210 км/ч за рулем чувствуешь себя абсолютно обычно, без экстрима

Не можем не сказать пару слов и о дороге на Крым, через Армянск, Красноперекоск. С учетом количества российских автотуристов, устраивающих «гонки» на машинах семейства «калина – малина», блин, с учетом количества латок на проезжей части, с учетом ширины трассы и количества сел, через которые приходится проезжать – это, конечно, не для слабонервных! Ребята, автомобилисты, не верьте тем, кто зазывает вас в Крым этой дорогой! Да, из Киева на Полтаву – Днепропетровск – Запорожье и дальше на Мелитополь, Джанкой и Симферополь (по так называемой «московской трассе») путь в

Крым длиннее на 240 км. Но по времени в пути, что через Армянск – Красноперекоск, что через Полтаву – Днепропетровск – Запорожье и дальше на Мелитополь, Джанкой и Симферополь – абсолютно одно и тоже! Проверено! При этом, едешь по «московской трассе» - чувствуешь себя человеком. Тут и сервис кое-какой пристойный вдоль дороги. И дорога более- менее. А едешь через Армянск и Красноперекоск, чувствуешь себя конным красноармейцем двадцатых годов, которого бросили на штурм Крыма, через Сиваш. Ей Богу, как говорят, ни денег, ни славы! Сервиса никакого! Упаси вас Бог, двинутся по этой дороге на так любимых нами 18-ти дюймовых колесах, с низкопрофильной резиной. Учтите, что по всей длине трассы (от Киева до Симферополя), через Армянск, Красноперекоск есть всего две шиномонтажные мастерские, принимающие в [работу](#) колеса на 18-ти дюймовых литых дисках с низкопрофильной резиной: первый такой шиномонтаж можно отыскать в самом Киеве, а второй – только в Симферополе! Короче, через Армянск и Красноперекоск – не едьте! Это сплошная нервотрепка.

Хотя, именно на этом участке довелось лишний раз оценить забористость движка Legacy 2,5 Sport. За счет того, что он «подрывает» машину в разгон легко и очень быстро, совершать обгоны на загруженной транспортом двухполосной трассе со встречным движением было легко и просто. Это особенно актуально, в виду несметного количества российских автотуристов на уже упомянутых новеньких, но все же «десятках», «семидесятках» и «калинах». Вот, где бесстрашный отряд автомотоидиотов! Прется такое чудовище за рулем, по сорокаградусной жаре в неизменном картузе и кожаных перчатках, с распахнутыми настежь окнами. Что называется: «Ветер в харю, я фигарю!». Прется, блин, со скоростью 110-120 км/ч, в левом ряду и еще дорогу уступать не собирается! Да хоть обсигналься сзади, у него «на бампере», это чудовище ни на сантиметр вправо не примет. Оно ж ощущает себя «инвестором», блин! Оно ж, видите ли, сделало одолжение, тем, что въехало в Украину и везет свои деньги в Крым, нам, глупым аборигенам, на усладу. Справедливости ради, надо сказать, что российские автохамы на «калинах – малинах» ведут себя точь в точь, как и наши, доморощенные автоидиоты. Различие только в том, что наши «упертые» автохамы, для которых дорога есть только в левом ряду, независимо от их скорости движения, ездят не на «калинах – малинах», а, как правило, на джипах типа «кукурузер – прадо». Это ж неизменный признак «заможности», а раз так, то как, они, «упертые», съедут вправо?! Честное слово, ну почему «даишники» не наказывают никого за нарушение рядности движения!?

Но вернемся к прелестям Subaru Legacy 2,5 Sport. В Крыму, по горным серпантинам машина зарекомендовала себя истинным чемпионом трассы к морю. Какой драйв! Какой адреналин! Какие спринтерские ускорения! Какие молниеносные повороты! Прелесть, а не тачка. Ну, по крайней мере – за такие деньги, уж точно! Особенно порадовала Subaru Legacy 2,5 Sport на крымской дороге Алушта – Судак – Феодосия. При тамошних дорожных серпантинах, при бесконечных подъемах и уклонах - Legacy 2,5 Sport просто незаменимая штука, с ее молниеносными бросками- обгонами, с ее управляемостью в поворотах, с ее четко дозируемыми и адекватными тормозами... Одно выражение – сплошное удовольствие!



В Крыму, по горным серпантинам машина зарекомендовала себя истинным чемпионом трассы к морю. Subaru Legacy 2,5 Sport вписалась в крымские пейзажи и в прямом, и в переносном смысле

И кстати, останавливаясь на кофе-брейк в крымских придорожных ресторанчиках, мы в полной мере оценили не только ездовые, но и стояночные достоинства Legacy 2,5 Sport. «Ручник» в машине электронный – в виде клавиши в левой нижней части торпедо. А к нему есть еще система усиления стояночного тормоза на крутом спуске. Если просто – то при всей включенной тормозной электронике, черта с два ты сдвинешь эту Subaru с места! Правда, романтики в электронном «ручнике» никакой – с ним, очевидно, «полицейский разворот», лихо рванув на себя рычаг обычного ручного тормоза, ты не сделаешь.



«Ручник» в машине электронный – в виде клавиши в левой нижней части торпедо. А к нему есть еще система усиления стояночного тормоза на крутом спуске

Вывод: после знакомства с Subaru Legacy 2,5 Sport прост и понятен каждому, кто уважает в автомобиле качество и традиции. Японцы сделали большой и удобный седан бизнес-класса с целым набором дорожно-эксплуатационных преимуществ. В годину кризиса, эта машина обладает потенциалом (с оглядкой на ее стоимость), чтобы потеснить на рынке конкурентов из числа «старых» и прижившихся в Украине «европейцев» премиум-марок. Все будет зависеть от того, смогут ли воспользоваться данными конструктивными особенностями модели официальные дилеры. Но потенциал, по нашему мнению, у Subaru Legacy 2,5 Sport очень высок.

Больше фото Subaru Legacy 2,5 Sport см. ниже в «Фоторепортаже».

Технические характеристики Subaru Legacy 2,5 Sport

Длина/ ширина /высота, мм	4 775 / 1 780 / 1 535
Объем двигателя, куб.см	2 457
Максимальная мощность, л.с.	167
Время разгона до 100км/ч/сек	10,3

Расход топлива в городе/за городом, л/100км	11,2/6,4
Емкость топливного бака, л	65
Рулевое управление	Электрический усилитель рулевого управления
Минимальный радиус разворота, м	5,5
Вместимость багажника, л	476

По данным производителя.