

Выход на двоих

Приземляясь в аэропорту Кельна, мы даже не догадывались, насколько насыщенными будут для нас последующие два дня дорожных тестов нового поколения Subaru Legacy и Outback. Основные критерии ожиданий от новых Subaru Legacy и Outback каждый из журналистов наметил для себя еще до посадки в самолет. Наследственность - огромный плюс автопромышленности Страны восходящего солнца. Поэтому с определенной долей уверенности можно было спрогнозировать заранее, что же собой будут представлять обе модели.



А вот и они... Целый выводок разнокалиберных по моторам Legacy и Outback предстал перед нами сразу на парковке аэропорта Кельна. Нельзя сказать, что их дизайн покорила с первого взгляда. Оба семейства утратили свойственную предкам брутальность. Стали определенно крупнее, более высокими и собранными. Обидно, что исчезли безрамочные стекла, и хотя кузов стал намного жестче, а угол открывания дверей больше, формы кузова стали проще. В угоду современным трендам безопасности дизайнерам пришлось сделать дизайн более покатым, чтобы уменьшить возможные повреждения пешеходов при столкновении. Впрочем, размышлять о внешних изменениях организаторы времени много не дают, сразу усаживают за руль. Мол, вечером во время неофициальной части

можно будет задать все интересные вопросы. Ну что же, в дорогу - так в дорогу.



Деревни, церкви, центры продаж новых и подержанных автомобилей сменяются глухим забором. Выбираясь на автобан, я был безумно рад, что оказался за рулем именно 2,5-литровой Legacy. С этим мотором ехать по идеально ровным немецким дорогам - одно удовольствие. В движении не испытываешь никакого дискомфорта - нет ни вибраций, ни свиста ветра. В салоне Subaru появился фирменный шарм. По качеству сборки,

используемым материалам и оснащению обе модели сделали шаг вперед. Кстати, рабочие места водителя в них идентичные и очень комфортные. Все под рукой, привыкания не требуется. Можно с помощью голоса управлять спутниковым навигатором, для тех, кто в английском не силен, предусмотрено меню с тачскрином.

И Legacy, и Outback заметно прибавили в размерах: в салоне прибавка по длине составила 9,4 см, по ширине 5 см и 7,8 см по высоте. Все эти изменения на практике означают появление дополнительного объема для ног и головы в салоне авто. Новые элементы подвески и жесткого переднего подрамника обеспечивают автомобилю хороший комфорт езды, особенно это оценят пассажиры заднего сиденья Legacy. Outback также стабилен, но автобан - не его стихия, его увеличенный клиренс сыграет свое на бездорожье.

Двигатель 2,5 самый эластичный, комфортный и самый экономичный - я считал бы его лучшим выбором для Legacy, если бы не его турбированный брат. Модификацию 2,5 turbo выбирают отнюдь не умом, а сердцем. Это мотор, который с удовольствием будет транжирить деньги из вашего кошелька, раздвигаясь на светофорах с окружающими водителями. Из-за гидроусилителя в рулевой системе с этим мотором намного интереснее проходить повороты. Прекрасная динамика -



6,2 сек. до первой «сотни» с «автоматом» - вполне реально. С таким мотором предлагаются вполне резонные 18-дюймовая резина, более жесткие амортизаторы Bilstein и эффектный аэродинамический обвес с передним бампером иной формы.

Автоматическая трансмиссия SI-DRIVE немного изменилась. Она получила еще одну, пятую, передачу и три режима движения. В обычном режиме автомобиль становится вальяжным и очень экономичным, в режиме «спорт» передачи включаются заметно позже, позволяя двигателю достичь больших оборотов.

Самый мощный агрегат 3,6 л заимствован от кроссовера Tribeca. Он работает в паре с 5-ступенчатым «автоматом». Вот с этим силовым агрегатом мы и отправились в иную Германию: за углом фермы асфальт неожиданно кончился и дорога начала лишь угадываться между деревьев. Спустившись по косоугру, мы уперлись в самый настоящий 40-сантиметровый брод. Сюрприз организаторов мы оценили - под щелканье затвора фотоаппарата форсировали его дважды. Еще немного попетляв по «дикий» Германии, упираемся в крутой подъем с самым неприятным покрытием - мелкой галькой.



Наблюдающий за процессом инструктор предложил весьма рискованное мероприятие - остановиться на середине подъема.

Автомобиль послушно полез по зыбкому покрытию вверх. Стандартные для всех моделей системы стабилизации курсовой устойчивости VDC и Hill holder оказались незаменимы в данной ситуации.

По технической части у Legacy, и Outback много общего. У Legacy три мотора - 2,0, 2,5 и 2,5 Turbo. Те же 2,5 и 3,6 моторы стоят на

Outback. Остальные различия кроются во внешнем стайлинге, дорожном просвете, и главным образом, предназначении целевых аудиторий. Legacy - типичный горожанин, Outback по-прежнему имеет расширенные возможности для off road, более суров и мускулист. Это машина для горожанина, живущего в предместье.