

Тест Subaru Outback 2013: власть или «ОППОЗИЦИЯ»

В последнее время понятие «внедорожник» стало уж очень расплывчатым. То же касается универсалов и кроссоверов. Чего больше в последнем [Subaru Outback](#) – разобрался АвтоПортал

Ностальгия и настоящее

Subaru Outback впервые появилась в 1995 году, как «внедорожная» модификация универсала Legacy. Legacy переводится как «наследие», а Outback – «малонаселенный район». Этот термин появился в честь необжитой и засушливой австралийской местности. Самостоятельной моделью Outback стал в 2000 году.

Уверены, многие помнят прошлые поколения Outback, самым удачным из которых, наверное, можно назвать третье поколение. В первую очередь это касается стилистики модели – она нравилась (да чего уж там, нравится и сейчас) большинству.



Outback в последней ипостаси вряд ли можно назвать красавцем. Уж очень «рубленным» получился наследник почти легендарного универсала повышенной проходимости. Возможно, необходимо привыкание, как в случае с последней [Toyota Camry](#), например.

Но не суть важно - дело вкуса.

Ищем 10 отличий

Обновленная версия Аутбэка четвертой генерации снаружи отличается перелицованными бампером и светотехникой, иной решеткой радиатора и колесными дисками другого дизайна.



В салоне также есть изменения - новое рулевое колесо и 3,5-дюймовый экран на приборной панели.



Сменил свое расположение электромеханический «ручной» тормоз. Если ранее он был расположен на торпедо (слева от водителя), то теперь - на центральном тоннеле, возле рукоятки КПП и кнопок подогрев сидений. Это что касается видимых изменений. Кроме того - новая обивка салона.



А вот никак не узреть глазами улучшенные шасси и систему стабилизации. Инженеры, к которым в компании Subaru прислушиваются, ужесточили все упругие элементы подвески, изменили настройки стоек и пружин, а также установили более толстый задний стабилизатор. Целью «технического фейслифтинга» было улучшение поведения автомобиля на трассе без ущерба в комфорте передвижения за пределами асфальтированных дорог. Помимо того, рулевое управление сделали более «острым».

То есть, обновленный Outback точно получил в общей сложности более 10-ти изменений.

Субъективные ощущения

При попадании в салон нового Аутбэка создается двоякое ощущение. С одной стороны, вроде все относительно современно и гармонично. С другой - аж никак не чувствуешь себя в авто за 40 с лишним тысяч долларов. Простовато.



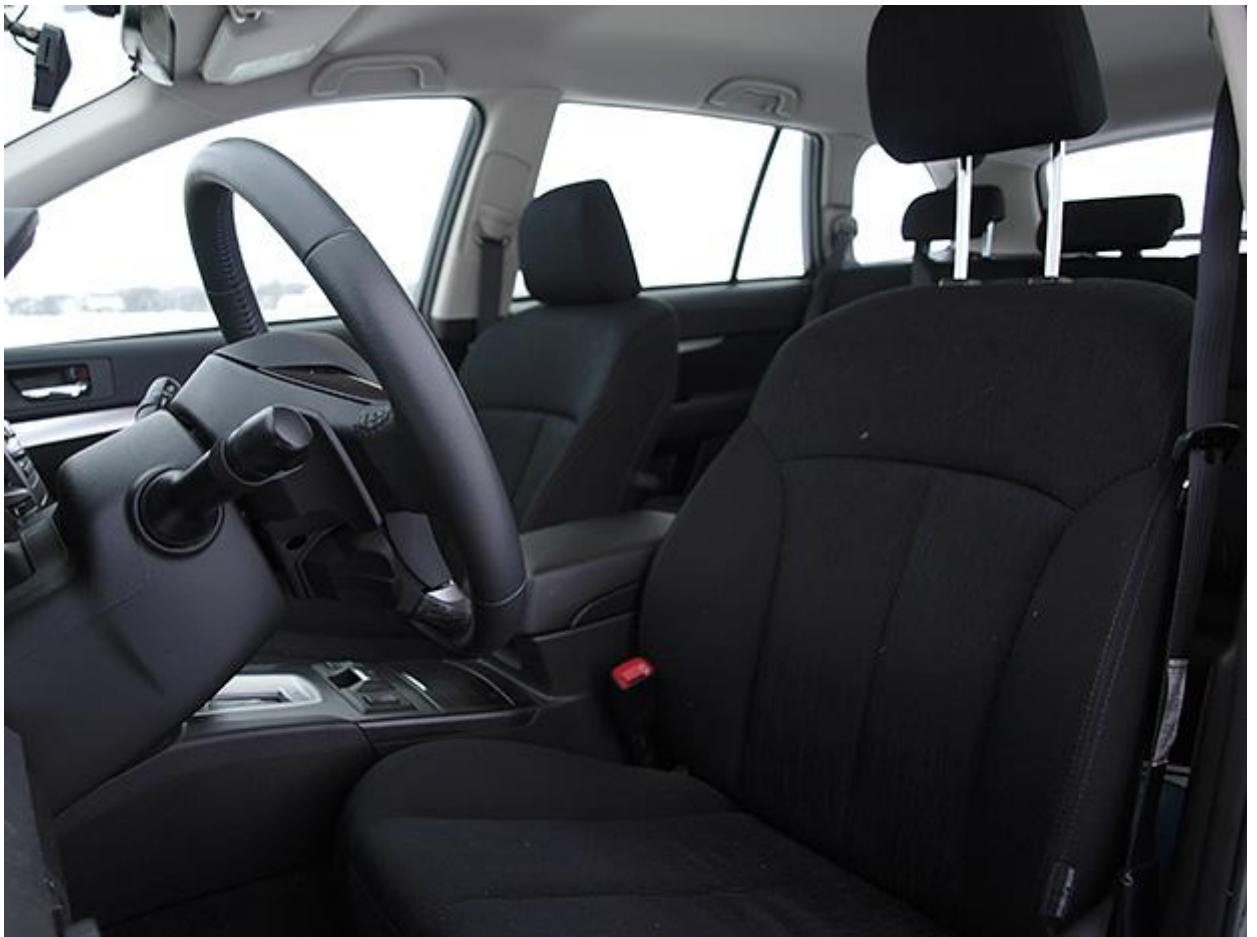
Но назовите любую другую [Субару](#), которая блещет футуристическим дизайном? Так что будем считать эту простоту фамильной чертой. Хотя надо отдать должное - по сравнению с дорестайлинговым авто, салон Outback 2013 модельного года все же наряднее. Что важно, к внутреннему убранству быстро привыкаешь и чувствуешь себя как рыба в воде - нет необходимости искать нужные кнопки и индикаторы. Все интуитивно понятно.



Разве что не сразу удалось понять, как переключать данные бортового компьютера. Как и во многих других авто осуществить это можно при помощи нажатия на палочку-кнопочку, расположенную на приборной панели. И если у большинства авто она находится посередине, то в Outback - справа от спидометра.



Что касается отделочных материалов и пластика - они довольно качественные, но дороговизной не отличаются. Если сравнивать, например, с более дешевыми французскими авто, то последние явно выигрывают по всем параметрам.



Зато мало какие машины могут похвастаться таким пространством на заднем ряду, где легко усядется два баскетболиста или два сумоиста.



Багажник - объемом 490 литров (при сложенных сиденьях - 1690 л). Нельзя сказать, что это уж очень много, но достаточно. Как и в других моделях Subaru, много места «съела» сложная конструкция задней подвески.



Почему люди покупают Субару?

Наверное, автолюбителей можно поделить на тех, кто не понимает, почему покупают Subaru и тех, кто не понимают, как можно покупать автомобили других марок. Конечно, в погоне за широким потребителем эта марка растеряла часть самых преданных поклонников, но все же есть целая армия людей, которые покупали, покупают и будут покупать Субару. В чем секрет такой любви?

Вряд ли ответ нужно искать под капотом. Да, оппозитные двигатели имеют неоспоримые достоинства. В частности, благодаря им инженерам удается добиться почти идеальных центра тяжести и развесовки. Все это позитивно сказывается на управляемости. Собственно, это и есть одна из причин, почему Subaru не изменяет своим традициям. Но одним из ключевых достоинств автомобилей этого бренда можно смело назвать систему полного привода. Для современных автомобилей как таковая схема 4X4 стала некоей экзотикой, что объясняется просто - производители отказываются от традиционной схемы в пользу якобы более эффективных «имитаций» для уменьшения расхода топлива и снижения стоимости самой машины.



К сожалению или к счастью, японские инженеры не оставили старую-добрую схему распределения крутящего момента. Точнее, распределение момента 50 на 50 осталось для версий с механической КПП. С «автоматами» ситуация иная - 60 на 40 в пользу передка. Однако, японцы не стали нагло обманывать покупателя, предлагая ему псевдо-полный привод. У Outback 2013 с вариатором есть многодисковая муфта с гидроприводом и электронным управлением, но она не перераспределяет крутящий момент лишь в тех случаях, когда начинают буксовать передние колеса - как на 90% кроссоверах и даже внедорожниках. Муфта передает момент на задок постоянно, только усилие это может быть разным - все зависит от дорожных условий.



К работе вариатора претензий нет никаких. Более того, он заслуживает похвалы благодаря возможности имитации «механики». Можно переходить на ступеньку ниже (при обгоне) без переключения в ручной режим - достаточно дернуть за лепесток на руле.



Отдельно надо упомянуть систему стабилизации VDC. На новом Аутбэке она работает очень эффективно и в определенной степени даже жестко. Если есть намек на занос или сход с курса - водитель тотчас услышит звук, подобный тому, как срабатывает [ABS](#). Электроника эффективно и мгновенно вернет машину в исходное положение или не допустит дальнейшего «развития событий». Для безопасности это очень важно. Но вот для драйва...



Во время недельного теста Subaru Outback 2013 дал ясно понять, что это семейный автомобиль для тех, кому уже некуда спешить и хочется прожить как можно дольше. Ведь нужно быть слишком настойчивым и безрассудным, чтобы сместить этот автомобиль с заданного курса. Если же вы из тех, кто привык «зажигать» на Subaru - данная машина точно не для вас. На нем не получится ехать боком (разве что чуть-чуть) и крутиться на месте при помощи «ручника» (напомним, он электронный).



При этом машина не подведет, если внезапно появившаяся яма буквально бросится на вас. Можно смело «вильнуть» и ничего страшного не произойдет - рулевое управление среагирует почти по-спортивному остро, а подвеска довольно быстро вернет кузов в исходное положение. Кстати о подвеске. Если кто думает, что она валкая и мягкая - нет. Она сбитая и достаточно грубая - при езде по многочисленным на наших дорогах ямам. А вот к «волнистой» поверхности ходовая менее восприимчива.



Шумоизоляция, откровенно говоря, могла быть и лучше, учитывая стоимость автомобиля. Однако тишина в салоне никогда не была коньком Subaru. Но все это можно простить только из-за управляемости. И хотя в Аутбэке нет «огонька», передвигаться на нем приятно. Будь то город, трасса или бездорожье - Outback едет как по «рельсам». В современном мире такие повадки дорогого стоят. Да и [клиренс](#) в 213 мм сегодня редкость даже для полноразмерных внедорожников.



По проходимости с Subaru Outback вряд ли может сравниться хоть один современный [кроссовер](#). В реальности это [внедорожник](#), кажущийся универсалом. А, говоря проще, это очень универсальный и безопасный автомобиль, который ко всему прочему удивил своей экономичностью. При объеме двигателя 2,5 литра (мощность - 167 л.с.), расход по городу на уровне 10-11 литров показался нам более чем вменяемым. На трассе же нам и вовсе удалось добиться показателя в 7,6 литра. Невысокий расход - одна из заслуг вариатора. С механикой было бы больше.



Стоит ли Outback своих 42-х тысяч долларов (речь идет о тестируемом авто)? Вопрос риторический. Такая сумма дает определенную свободу выбора. Но все зависит от того, что вы цените в авто, и что хотите от него получить. Можем точно сказать одно - компания Subaru осталась в оппозиции ко многим автогигантам, поскольку работающие в ней дизайнеры до сих пор не сместили инженеров...

