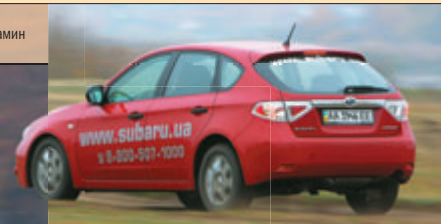


# Семья зовет

Езда по проселку не выводит Impreza из равновесия. Подвеска мягко глотает большинство ям и кочек



## ТЕХНИЧЕСКИЕ ДАННЫЕ

|                                |                      |
|--------------------------------|----------------------|
| Двигатель                      | 4-цил., оппозитный   |
| Рабочий объем, см <sup>3</sup> | 1498                 |
| Мощность, л.с. при об/мин      | 106/6000             |
| Крутящий момент, Нм при об/мин | 142/3200             |
| Коробка передач                | 5-ступ. механическая |
| Привод                         | полный               |
| Шины                           | 195/65 R 15          |
| Максимальная скорость, км/ч    | 175                  |
| Разгон 0-100 км/ч, с           | 14,0                 |
| Средний расход, л/100 км       | 7,5                  |
| Топливный бак, л/вид топлива   | 60/A-95              |
| Длина/ширина/высота, мм        | 4415/1740/1475       |
| Снаряженная масса, кг          | 1310                 |

## ОБОРУДОВАНИЕ

|                          |         |
|--------------------------|---------|
| Климат-контроль          | серийно |
| Легкосплавные диски R 15 | серийно |
| Подогрев дворников       | серийно |
| Понижающий ряд передач   | серийно |

## ГАРАНТИЯ

|                       |                    |
|-----------------------|--------------------|
| Гарантия/огр. пробега | 3 года/100 тыс. км |
| Интервалы ТО          | 10 тыс. км         |

**ЦЕНА 122 400 грн.**

Чересчур увлекшись спортом Impreza отлучили от фитнеса и решили вернуть в лоно семьи

Перед нами Impreza, но абсолютно не такая, какой мы привыкли ее видеть. Дизайнеры ушли от привычного класса седанов и углубились в сегмент хэтчбеков.

Новинка предлагает гораздо больше простора в салоне, чем ее предшественница. Колесная база увеличилась на 95 мм, но кузов стал даже короче, чем был у седана. Пассажирам заднего ряда сидится вполне свободно. В этом случае простор появился за счет укороченного багажника, объем которого к тому же существенно пострадал из-за размещения в нем полноразмерной запаски.

Уже при первом контакте с машиной понимаешь, что автомобиль стал взрослее. Хлопок дверей, которые успели обзавестись рамкой для стекла,

почти благороден. Деталировка, по сравнению с предшественницей, сильно шагнула вперёд. А в откосах, которые в базовой версии обтянуты тканью, напоминающей замшу, не хватает жесткости и поддержки. Дизайн кокпита в духе Tribeca вызывает те же эмоции, что и дизайн кузова – современные плавные линии, но мало индивидуальности.

Эргономика рабочего места водителя была бы хороша, если бы рулевая колонка поднималась выше или конструкторы позволили креслу опускаться на несколько сантиметров ниже. Не клику машине с завидной спортивной историей руль, который лежит на коленях у водителя.

Subaru оснащена 5-ступенчатой коробкой передач с понижающим

рядом, т.е. в распоряжении водителя десять передач. Но уместны ли они в недорогом семейном хэтчбеке?

Заводим мотор – и на секунду забываем об эргономике и дизайне, настолько азартно и агрессивно рычит оппозитник. Но стоит тронуться с места, и магия исчезает: 106 сил для 1310-килограммовой машины с полным приводом явно недостаточно. Мотор надрывно рычит при разгоне, но динамики нет – на ускорение до «сотни» тратим бесконечные 14 секунд. По этому на первый план выходит не динамика модели, а комфортность подвески, которая с тала значительно мягче и длиннокорнее. Однако появились выраженные крены и клевки кузова. Хорошо хоть пассажиры перед ямами не жмурятся.

В быстром повороте новая Impreza не столь азартна, сколь надежна. Особенно на скользкой дороге! Спасибо полному приводу с вискомуфтой в качестве центрального дифференциала, который распределяет момент между осями в соотношении 50:50. Но такая надежность и комфорт по-новому оценены японцами. Базовая Impreza 1.5 R с ABS, климат-контролем, легкосплавными дисками R15, подогревом зеркал и «дворников», электроприводом с теклоподъемников, а также двумя подушками и магнитолой с CD стоит 122 400 грн. Версия с АКПП дороже на 7600 грн. Кстати, за предыдущую базовую версию просили тысяч на десять меньше. Но и на роль комфортного семейного авто она не претендовала.

Сергей Волощенко



Качество и доводка материалов выросли на порядок. Рулю не хватает диапазона регулировки по высоте. В базовой версии есть понижающий ряд передач. 107-сильный оппозитник не по-субаровски вял



Теснота багажника обусловлена наличием полноразмерной запаски в подполье. Наличие блокировки сослужит хорошую службу на песчаных дорогах



## ИТОГ

Impreza – уникальное предложение в классе. Полноприводный хэтчбек с «понижкой», которой нет в большинстве «паркетников». Это сильное конкурентное преимущество, даже с учетом вялого характера и внешней невыразительности модели.