

Subaru Impreza WRX

Дата поступления январь 2008

Общий пробег 11329 км

Пробег за текущий месяц 3290 км

Затраты за текущий месяц £10 (масло)

Потребление топлива за текущий месяц 11.6 л/100 км

Все свелось к тому, чем славится WRX. Реактивная скорость.

Сколько раз на старте полосы один на один со мной выстраивались стильно одетые лихачи на своих турбодизельных Audi и BMW, готовясь одержать легкую победу, как Impreza с ее стандартным спортивным видом мгновенно уходила в отрыв. Как будто бы время повернулось вспять, и мы оказались в эпохе турбозаряженных Subaru, когда еще не было больших крыльев и золотых колес, а простенькие седаны и пикапы могли поражать всех скоростью не хуже спортивных машин.

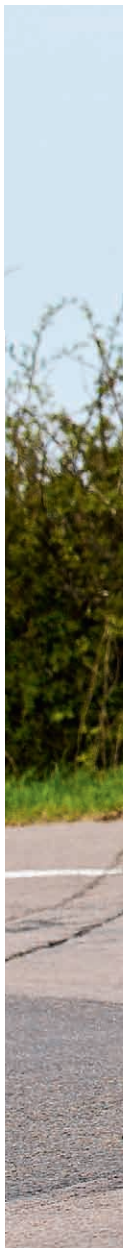
Ведь в чем в чем, а в рабочих характеристиках автомобилю WRX не откажешь. 2.5-литровый двигатель с 4-мя горизонтальными цилиндрами не рассчитан на то, чтобы выжать максимум; скорее даже, приходится выбирать передачу выше, чем обычно, чтобы пройти очередной поворот, и на газ нужно давить немного раньше, чтобы турбо успел, как следует наполнить легкие топливо-воздушной смесью и заставил колотиться должным образом поршня, рождая ничем не ограниченную силу крутящего момента.

На семи или восьми десятых секунды WRX – всего лишь карабкающийся, неповоротливый ребенок, но стоит Вам выключить систему контроля устойчивости и броситься поворачивать на скорости, которая покажется Вашим пассажирам немного смелой, и пара-тройка живописных вихляний кормой, наверняка, наберется. Сильнее на газ, и дифференциалы Subaru умело покажут

свои фокусы с крутящим моментом. Всепогодное и всеповерхностное сцепление, которым создатели наделили WRX, имеется у нее в избытке, и она легко по-своему может смутить водителей, предпочитающих самые мощные и совершенные переднеприводные автомобили.

К сожалению, вы платите за все это на заправках – я старался выжать из машины показатель 11.5 л/100 км, хотя бы при поездках на работу, в то время, как мой прежний автомобиль BMW 335i Touring с 3-литровым 6-цилиндровым твин-турбо обычно доводил цифру расхода до 10 л/100 км. В других отношениях WRX – очень надежная и приятная машина. Среди мелких недостатков можно назвать приглушенный свист турбо во время работы, что-то вроде плохо настроенного радио, и кондиционер, напоминающий старый душ: то обдаёт Вас ледяным холодом, а то пустынным зноем – среднего не бывает никогда. Едет машина стабильно хорошо, отделка приемлемая, но ничего особенного. Интерьер салона сносный, а вот качество комплектующих почти безупречно (правда, заслонка для багажа сломалась почти сразу) – например, стереосистема и без всякой спутниковой навигации работает отлично.

Единственное что, и об этом стоит сказать еще раз, по-моему, управлению автомобилем не хватает отдачи и целостности, благодаря которым Вам хочется подольше ехать домой. Ведь именно это в комбинации с



WRX демонстрирует преимущества, эээ, полного привода. Ниже: трекдень ево дарит очередную возможность размять ноги



‘НАЧИНАЙТЕ ПОВОРАЧИВАТЬ НА СКОРОСТИ, КОТОРАЯ ПОКАЖЕТСЯ ВАШИМ ПАССАЖИРАМ НЕМНОГО СМЕЛОЙ...’

загадочной вещью, называемой характером, делало старые-добрые Subaru такими привлекательными. И еще, не мешало бы более ответственно относиться к стайлингу: придать ненавязчивую индивидуальность безликой спортивной машине – задача сродни балансированию по лезвию ножа.

Проблема в том, что значок WRX накладывает на машину целый груз ожиданий, которые Impreza не всегда в состоянии оправдать. И это вовсе не значит, что автомобиль не хорош. Просто ожидалось, что будет лучше. Назови они его ‘Sport’ или ‘GX’ или как-

нибудь в этом роде, и мы бы не предъявляли к нему такие высокие требования.

Подводя итог, смело заявляю: если Вас волнует цена и Вам нужна реактивная скорость – покупайте WRX, чья стоимость не превышает 20 000 фунтов стерлингов. К счастью для таких людей, как мы, которые хотят, чтобы их Subaru был чуть более агрессивным, со своим характером и не без изюминки, есть другой Impreza – он нам больше по вкусу. Сейчас поменяем наш WRX на STI: чувствую, это то, что надо...

Питер Томалин

