

НОВОЕ ПОСТУПЛЕНИЕ

Subaru Impreza WRX STI

Дата приобретения	Май 2008
Общий пробег, км	2611
Пробег в этом месяце	2341
Затраты в этом месяце	£0
В этом месяце л/100км	11.5

На горизонте нарисовалось что-то новенькое...

Думаю, можно смело отметить, что до сегодняшнего дня мы пребывали в замешательстве от новой линейки Impreza; не понятно, какую главную идею спрятали от нас в его формах. Но когда наш WRX STI Type UK захрустел гравием на дорожке двора, сияя серебрянными боками, мало кто из нас остался равнодушным. Это какое-то раллийное оружие – окультуренное и улучшенное для дорог, во имя компактности и универсальности сейчас в версии хэтчбека, но все еще оружие. И наряду с этим сексуальный. Некоторые говорят, что образ широких арок у STI был навеян Integrale, самым отрывным хэтчем из всех созданных, да и на мой взгляд, в его линиях скрывается тень Sport Quattro. Как бы там ни плясали наши языки, все равно это была страсть с первого взгляда.

Отличий от WRX, которую мы пробуем уже три последних месяца, непомерно много. Там, где WRX был аморфным и приглушенным, STI выглядит отточенным и уверенным. Конечно, цвет тоже вносит свою лепту. Жемчужно-белый неплохо смотрится на холодильнике или на зубных протезах или (в случае нужды) на Honda, но серебристый – это цвет клинков и механизмов. Различия также в детализации: маленькие воздуховоды (даже если это фальшивка) на сбегавшей кромке передних арок; литые диски с тонкими спицами и блестящие черные скобы, проглядывающие сквозь них; четыре стальные выхлопные трубы,

торчащие из диффузора. Матово-черная передняя решетка сейчас средних размеров и посажена не глубоко – кажется, что между решеткой и капотом существенный зазор. Взгляните на капот и сможете понять, почему он был срезан – здесь расположен воздухозаборник, ведущий к интеркулеру, так что жадно раскрытая «пасть» выглядит свежо и стильно. По сути, весь моторный отсек выглядит потрясающе с необычным красным покрытием на разветвлении патрубков между промежуточным охладителем и 2.5-литровым оппозитным двигателем, который в облике STI генерирует 300 л.с., вместо 230 в WRX.

Трансмиссия здесь по-настоящему коварна. Как верно подметили некоторые наши читатели, у STI нет вязкой муфты WRX в центральном дифференциале. Планетарный дифференциал с электронно управляемым пакетом муфты намного активней. То, что доктор прописал. Более того, водитель может выбирать распределение крутящего момента вручную или оставить его в авто-режиме и дать ECU (электронный управляющий блок) выполнять все подхваты, основываясь на углах наклона, поворота и датчиках положения дроссельной заслонки. Шестиступенчатая коробка пришла на смену пятискоростной WRX.

Подвеска не порадовала количеством инноваций: модернизированы подшипники и перенастроены амортизаторы; колеса все те же 17-дюймовки в диаметре, хотя на дюйм шире и «обутье» в 235/45, вместо скромных 205/50 WRX, на версии STI – Dunlop SP Sport 01. Управление – та же чувствительная к скорости система, но у STI есть то, что Subaru называет «fast rack».

Как это все «звучит» на дороге? Бесподобно! И совсем не так, как WRX. Рулевое управление немного четче и прозрачней, что дает почву для уверенности на незнакомой дороге. Езда утратила намеки на мягкость, так что можно почувствовать как большие шины подпрыгивают на дорожных неровностях и шлепают на предохранительных полосах вдоль края проезжей части, а с позитивной стороны – уверенная «поступь», четкий вход в поворот, меньше крена и рысканья.



Трансмиссия улучшена. Когда система управления двигателем включена на режим работы Sport Sharp, появляется фантастическая глубина и неплохой размах в возможностях двигателя. STI буквально «пожирает» километры асфальта. Не спорю, и WRX обладал изрядной долей скорости, но этот наверняка из другой лиги. У шестиступенчатой коробки намного лучше проявлены прочность, что добавляет ощущение машины настоящую стремительность.

Даже обстановка салона переоформлена. Приборная панель все еще обращает на себя внимание своей «пластмассовостью», но приятное ощущение целеустремленности формируется благодаря «крылатым» сиденьям с высокими спинками, затянутыми материалом «Alcantara», а также переключателем на центральной консоли для установки режимов дифференциала и регулировки дроссельной заслонки. Является ли опция дифференциалов удобной и эффективной, или же просто приманивает потенциальных клиентов новизной, я смогу узнать на испытаниях в ближайшее время.

Четырьмя оппозитными цилиндрами Subaru, далекими от воплощения идеала эффективности, я думал, что придется расплачиваться на бензозаправках, так что, уверен, вы поймете мое удивление – если не восхищение – узнать, что STI несколько не «прожорливей», чем WRX. Я решил поосторожничать с ним на первых полутора тысячах километров, но 11.5 литров на сто километров – это то же, что потребляет и WRX. Полагаю, нам стоит поблагодарить за это дополнительное передаточное число – шестая передача дает 42.8 км/ч при 1000 об/мин, в то время как высшая передача у WRX выдавала всего 36.4.

Единственной грустной новостью станет цена, которая колеблется между £24.995 и £26.595. Несмотря на такие новости, мы быстро превращаемся из скептиков новой Impreza в евангелистов STI. Так как заводские версии уже вырвались на сцену World Rally, то можно сказать, что трансформация почти завершена. С полного нуля до нового высокоскоростного героя – это, на мой взгляд, довольно успешный путь.

Питер Томалин



Раздутые колесные арки и различные мелкие изменения нашего нового STI производят впечатление намного приятнее, чем WRX, который уступил ему место в нашем гараже. На дороге он ведет себя еще лучше



'ТАМ, ГДЕ WRX БЫЛ АМОРФНЫМ И ПРИГЛУШЕННЫМ, STI ВЫГЛЯДИТ ОТТОЧЕННЫМ И УВЕРЕННЫМ'