

Honda Crosstour – пижонский хетчбэк, а Subaru Forester – семейный универсал. Как вы думаете, кто круче? Когда маркетологи придумали Honda Crosstour, они хотели вклиниться между BMW X6 и Porsche Panamera. И это был верный ход. Если уж выходить на рынок, то в новой, современной нише. Проторенные пути – для неудачников.



Компания Honda всегда была в авангарде, смелости ей не занимать. Хотя игра в догонялки с BMW и Porsche скорее пахнет безрассудством. Но дело в другом. Все эти новоявленные полноприводные псевдокупе не решают ни одной задачи, которая была бы не под силу обычному универсалу или кроссоверу. Единственное оправдание существования химеры из внедорожника, представительского седана и спортивной модели – мода. Honda пытается ее создать. Правда, на деле выходит сплошная уголовщина и «бычка». У BMW это действительно получилось. Дальнейшую судьбу Honda Crosstour будем наблюдать. А пока сравним ее с простым универсалом, тем более что цена почти одинаковая, да и моторы похожие.

ЗАВАЛИТЬ ПРОСТАКА

Борьба с монстрами стиля может закончиться плачевно, но уж простаков из

утилитарного лагеря Crosstour непременно завалит. Что может противопоставить ему мечта отца семейства, Subaru Outback? Смешно сказать: оппозитный мотор и шустрый шестискоростной «автомат», дающие разгон до сотни в 7.5 секунды, превосходную проходимость за счет постоянного полного привода, оптимальную развесовку по осям в купе со знатной управляемостью и огромный багажный отсек. То есть практически все, что нужно для хорошего автомобиля, кроме симпатичного облика. Но и Honda Crosstour далеко не мальчик. У него огромная длина кузова – пять метров, неудобный узкий багажник, подозрительный полный привод, работающий по схеме автоматического подключения, и большая общая масса, тормозящая разгон до сотни до 9 секунд. Звучит неотразимо.

ПЛАГИАТ И АРАБО-АМЕРИКАНИЗМЫ

На деле этот странный моднячий кузов Crosstour абсолютно не приспособлен для парковки. Мало того что заднее стекло сильно наклонено, так поперек него еще торчит нелепая планка, ограничивающая обзор. Опять же из-за скошенной формы и выпирающих внутрь кузова креплений стоек задней подвески положить в багажник что-то более-менее широкое или высокое невозможно – только низкое и узкое. И хотя трансформация салона позволяет спать при разложенных задних сиденьях, ночевать вам придется одному, на двуспальную кровать это зажатое внутреннее пространство не тянет.



Зато внешний вид неотразим. Дизайн выполнен в расчете на солидных дядек с пузиком, временами залипающих на школьных понтах. В нем явно присутствуют агрессия, претензия, плагиат и арабо-американизмы в решетке радиатора. Это спереди. Сзади в основном слизано у Chrysler Crossfire. Стоило ли копировать абрис какающей собаки?

МОЖНО СПАТЬ ВДВОЕМ

Видок у Subaru Outback ничуть не лучше. Он похож на Hyundai, что на московских дорогах значит: вас затрут, зажмут и вы не сможете отъехать от дома дальше пятидесяти метров. Каждый день вам придется оформлять ДТП, и в протоколе в объяснениях противной стороны неизменно будет значиться: «Я его вообще не видел». Тем не менее Subaru Outback можно полюбить. Уже только из-за того, что его салон позволяет спать вдвоем. Это не просто удобно, но еще и внушает доверие. Человек, выезжающий на природу в одиночку, то есть владелец Honda Crosstour, вызывает массу подозрений относительно своих пристрастий. Попросту – он маньяк.

С УМОМ, БЕЗ ГЛУПОСТЕЙ

□ В этот раз по бездорожью мы пробирались тихо и нежно. Дорожный просвет у «японцев» нехилый – более 200 мм. Но угол въезда из-за длинных свесов и бамперов ничтожно мал. Угол перелома тоже ограничен длинной базой. Кто победил на офф-роуде? Вроде у Subaru постоянный полный привод и оптимальное распределение веса по осям – неубиваемые аргументы. Однако Honda не проиграла. Еще зимой на презентации мы отметили ее неплохие офф-роудные способности. Муфта полного привода работает без нареканий. Электронные помощники трудятся с умом, без глупостей. Поэтому трюки с вывешиванием колес даются Crosstour гораздо легче. Инженеры Subaru в основном охраняли традиционные ценности, не заморачиваясь четкой отладкой электронных ошейников, и, как показал тест, напрасно.

РАСТОПЫРЬ ПАЛЬЦЫ

После бездорожья мы отправились на автодром Drive-Land. Это извилистый, компактный трек, на котором можно от души погонять и замерить время круга. Мы дали по пять кругов каждому из соперников. И разница во времени уложилась в пределы

погрешности. Невероятно. Поджарый и шустрый Subaru обязан был расправиться со здоровенной, ожиревшей и неповоротливой коровой Honda. Не смог. Напротив, гонять на Crosstour было даже азартнее.



Теперь можно говорить о победителе. Главный недостаток Subaru – в его самоуверенной надменности. Он возомнил себя легендой и, прикрываясь титулом, перестал думать о «пустяках», которые на деле оказались слишком важны. Honda, напротив, хорошо подготовилась к дуэли, доказав, что имеет не только блатной вид. Я бы отдал победу Crosstour. Однако, выходя из Honda, каждый вечер не мог отмыться от ощущения душных понтов, которыми от Crosstour буквально разит. Нельзя просто ехать на нем без растопыренных пальцев. И, увы, только поэтому побеждает Subaru.

ОСТОРОЖНО, ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Honda Accord Crosstour – так называется этот автомобиль в Америке, для рынка которой он, собственно, и предназначен. Этим объясняются все его особенности – пятиметровая длина, архаичная пятиступенчатая АКПП и прожорливый бензиновый мотор. При этом сочетание независимой подвески от Accord, мощного двигателя и электронно-управляемого полного привода от CR-V обеспечили вполне уверенную проходимость в пределах неплохого клиренса в 206 мм и свесов. Не сэкономили японцы и на шинах, в результате чего хетчбэк Honda почти не уступил на треке Subaru, будучи на

полтонны тяжелее.

Стоит тронуться с места на Subaru Outback, как сразу ощущаются его раллийные корни. Являясь по сути универсалом для домохозяек, живущих в пригороде, он провоцирует на резкую и агрессивную езду. Отличный отклик на педали и рулевое управление. И никакого офф-роуда – только ходом по скользкому. Электронных имитаторов блокировок не обнаружили – машина беспомощно вывешивалась. Зато на треке она могла творить чудеса, если бы не резина: она очень рано пускала автомобиль в скольжение, хотя при этом он все же оставался под контролем.