

**Обновленный Subaru Impreza XV получил новый вариатор и измененный кузов. Самурай пока не поменял свой меч на пудреницу, но близок к этому...
Автомобильные компании делятся на две категории. Первые имеют много денег и сразу вкладывают их в дизайн, создавая более-менее симпатичные произведения.**



Они могут нравиться или нет, но сомнений в том, что дизайнеры отработали свой гонорар, при взгляде на них не возникает. Вторые крепко стоят на земле и держат первых за травести в париках с крашеными ногтями. Subaru, понятное дело, из вторых.

Совсем недавно японцы создали Subaru XV — что-то вроде задранный над дорогой хетчбэка. Модель, как обычно, получилась своеобразная, но зато без мешанства, эдакий панк автомобильного рынка. Беда в том, что ее надо было еще и продавать, а покупатель давно потерял традиционную ориентацию и хочет чего-то смутно-волнующего, из серии «непонятно, что это, но бодрит». Это заставило японцев вновь заняться дизайном. Видя их потуги, буквально кожей чувствуешь, как тяжело мастерам, воспитанным на тысячелетних традициях минималистического дизайна, выполнять прихоти запутавшегося в дебрях самоидентификации потребителя. Все, чего хочет японский дизайнер, это нарисовать красный круг, а от него требуют изобразить помесь шварценеггеромобиля с косметичкой, при этом еще и не платят денег. Тем не менее новый Subaru XV получился как бы более спортивным за счет пологих передних стоек и увеличенного наклона

лобового стекла. К счастью, затевать рестайлинг только из-за изменений во внешности японцы не стали. Subaru XV также получил новую переднюю панель и вариатор. Немного поработали и над его подвеской. Все это хозяйство мы поехали опробовать во Флоренцию.

НЕ ЛИЛАСЬ ВОДА, НЕ ТЕК ШАМПУНЬ

Италия встретила нас как обычно. В самолете авиакомпании Alitalia никто не предложил пристегнуться и выключить мобильные телефоны. Автобус, который перевозит пассажиров до входа в зону прилета, закрыл заедающие двери с шестой попытки. В шаттле, который вез нас до гостиницы, были сломаны подлокотники. В номере не работал пульт от телевизора. Пароль для Wi-Fi, выданный на ресепшн, оказался липовым. Из душа не лилась вода, а из флакона не тек шампунь. С этой точки зрения на итальянцев всегда можно положиться. Они себе не изменяют.



Между тем нам предложили прокатиться на трех версиях Subaru XV с уже знакомыми нам оппозитными агрегатами: бензиновыми моторами рабочим объемом 1.6 и 2.0 л и 2-литровым дизелем. Ездить пришлось в экстремальных условиях. За последние пару лет итальянцы стали водить гораздо хуже. Я четко придерживался правил и не превышал скорость в городе, в результате чего местные обдудели меня со всех сторон. Поехал побыстрее – все равно не угадал: начали обгонять по встречке через две сплошные. Попробовал встроиться в медленный правый ряд – не пускают! Как в Москве

в девяностые. Я почти проехал участок дороги, суженный до одной полосы из-за ремонта, — до конца осталось буквально метров десять, — как едущий навстречу красавец жестами стал показывать мне: «Давай сдавай назад полкилометра, чтобы я проехал!» Полная жесть.

Гораздо легче стало за городом. Особенно с новым вариатором. Он ведь не просто снизил расход топлива, но и позволил использовать более широкий диапазон передаточных отношений. Зона низких передач настроена с расчетом на повышение тяговых характеристик, так что разгон определенно стал динамичнее. В целом ехать по извилистым и холмистым дорогам теперь гораздо приятнее из-за нового баланса между отзывчивостью и плавностью переключений. Кроме того, новые настройки подвески уменьшили крены кузова, что на серпантине только добавило драйва.

МИНИМУМ УСИЛИЙ

Вечером было много свободного времени, и я облазил новый Subaru XV вдоль и поперек. Действительно, в результате смещения передней стойки вперед салон стал более просторным. За счет увеличения колесной базы прибавилось пространства на пассажирском ряду. Дверные проемы стали больше, а пороги ниже. Кроме того, ровный пол багажника сделал удобнее погрузку и разгрузку... Впрочем, с точки зрения итальянцев важнее, что модель получила максимальный рейтинг — 5 звезд — в последних испытаниях Euro NCAP.

Однако мне трудно судить, насколько Subaru Impreza XV интересна для горячих парней с юга Европы. А вот на нашем рынке японский полноприводный хэтчбек с дорожным просветом в 185 мм и ценой ниже, чем у любого приличного кроссовера, выглядит достойным плодом минималистического маркетинга. А дизайн... Ну, в конце концов, ужмы-тос вами знаем, что на самом деле важно.

ОСТОРОЖНО, ТЕХНИЧЕСКИЕ ПОДРОБНОСТИ

Новая бесступенчатая трансмиссия имеет компактную конструкцию и более широкий диапазон передаточных отношений. Зона низких передач была настроена с расчетом на повышение тяги при трогании с места. Использование цепи для передачи крутящего

момента между двумя шкивами вариатора позволило получить компактную конструкцию и снижение расхода топлива. В частности, в диапазоне повышенных передач, который эффективен для снижения расхода топлива, КПД передачи улучшен приблизительно на 5%, по сравнению с ременной конструкцией.