

Она одна такая...





1 В люксовом исполнении салон выглядит куда солиднее — больше кожи, лучше качество пластика

2 С новой XV широким слоем российских поклонников Subaru станут доступны 6МКП

3 От предшественницы XV перешла и 5МКП

4 Настройки силового агрегата в версии с вариатором и 1.6 не впечатляют

5 XV сохранила фирменную «понижайку» — на модификации 1.6 + МКП



у XV и новой Impreza одинакова. Десятимиллиметровая потеря в базе является следствием несколько иного размещения элементов подвески, что в свою очередь обусловлено необходимостью увеличения клиренса у XV. И если дорожный просвет Impreza, составляет 145 мм, то у XV он уже 220 мм. Таким образом, можно констатировать, что среди компактных паркетников по параметрам геометрической проходимости у Subaru XV практически нет соперников. На ум приходит разве что 3-дверная версия Suzuki Grand Vitara, не оснащаемая понижающей передачей в «раздатке».

Впрочем, пространство салона увеличилось не только за счет базы. Нижнюю точку передней стойки передвинули вперед на 200 мм, с ней «уехала» и центральная панель. Вместе с тем, инженеры уменьшили поперечное сечение стойки с расчетом улучшить обзорность в переднюю полусферу. Кузов в целом стал прочнее, легче и жестче.

По пассивной безопасности машина несомненно выше предшественницы. В частности, колени водителя теперь защитят отдельные подушки безопасности, в задних дверях устанавливают по два усилителя, уменьшающие последствия бокового удара, а снизить риск травм пешехода поможет новый энергопоглоща-

BELTRONICS®

PERFORMANCE RULES.™

*Предупреждён,
значит вооружён*



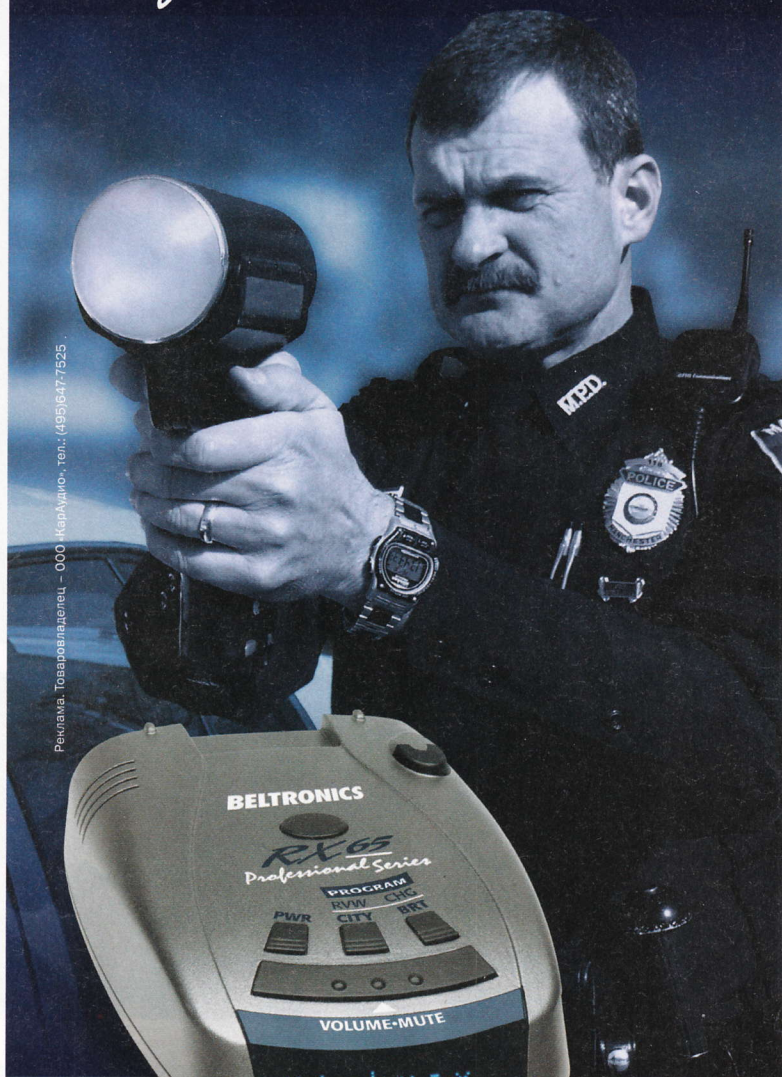
ющий капот. Правда, для его внедрения пришлось пожертвовать гидравлическими подпорами – при наезде на человека они не позволяют капоту деформироваться нужным образом. Так что теперь открыв капот нужно будет по старинке устанавливать стойку, неминуемо пачкая руки. Но разве это имеет значение, когда речь идет о жизни пешехода.

Что касается привода, здесь идеология осталась прежней. Если с двигателем работает ручная коробка, тягу между мостами распределяет симметричный конический дифференциал, блокируемый вязкостной муфтой. Если в составе силового агрегата – автомат (не важно какого типа) тогда на задний мост мощность отбирает многодисковая фрикционная муфта, картер которой заблокирован с картером коробки передач, и диски муфты работают в том же масле, что и АКП. На Subaru устанавливаются муфты собственного производства, что едва ли не уникально в автомобильном мире. А вот некоторые принципы работы – уж точно кроме как на Subaru не применяются нигде. Так, многие японские компании используют муфты, где диски замыкаются электромагнитом – такие муфты разомкнуты в большинстве режимов движения. Многие европейские и американские

6 Несмотря на классическое исполнение приборов, в темное время суток считывание данных со спидометра происходит не так легко, как хотелось бы

7 Премияльное исполнение салона подразумевает большой экран бортового компьютера, к сожалению. Цветовые решения примененные на XV популярны на современных моделях других брендов, однако информация практически не считываема

8 Стандартный бортовой компьютер, хотя и выглядит устаревшим, дает прекрасную считываемость информации, тем более, яркость цифр можно регулировать



Реклама. Товаровладелец – ООО «РадАудио», тел.: (495) 647-7525

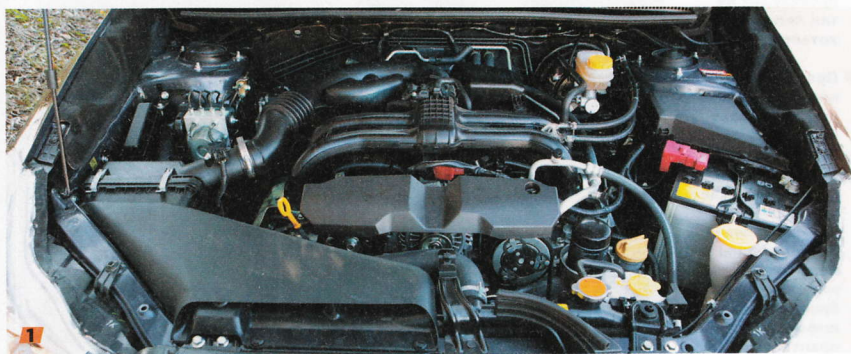
Радар-детекторы Beltronics

- Дальность обнаружения больше, чем у конкурентов
- Быстрота процессора выше, чем у конкурентов
- Защита от ложных сигналов, голосовое и визуальное оповещение
- Определяет все типы радаров и лазерных систем (Россия, Европа, США)
- Beltronics — разработчик 80% патентов и технологий, применяемых в радар-детекторах
- Новая прошивка для детектирования «стрелки»



Эксклюзивный дистрибьютор в России —
Торговая Компания «Русская Игра»

Оптовые продажи: (495) 287-4141, www.beltronicsradar.ru



фирмы ставят узлы шведской компании Haldex, устройство которых предполагает постоянное, в пределах 5%, замыкание фрикциона. Муфты Subaru – это некий промежуточный вариант: конструктивно муфта может разомкнуться, но как только водитель переводит селектор автомата в положение D, на поршне, сжимающем ее диски, появляется давление жидкости и если условия по сцеплению всех колес с дорогой одинаковы, на задние колеса передается немного мощности.

Четырехступенчатый гидромеханический автомат уступил место АКП на базе вариатора, где в роли передаточного звена выступает цепь, а не наборное звено. Эта коробка дебютировала еще в 2008 на Legacy / Outback нынешнего поколения. Однако, перед имплантацией ее на XV, автомат несколько упростили, поскольку нагрузки здесь куда ниже, чем на среднеразмерных Subaru. В частности, конструкцию сделали более компактной, причем не только за счет компоновоч-

ных решений, например, на 10% уменьшилась ширина цепи.

Вместе с новой XV в Россию впервые приедут и оппозитный дизель и 1,6-литровый бензиновый ДВС, пришедший на смену 1,5-литровому. Еще одним двигателем, вполне может быть, что самым ходовым, станет атмосферный бензиновый мотор 2,0 л, новое поколение которого дебютировало на нынешнем Forester. Этот агрегат уже хорошо известен на рынке и мы не стали уделять ему внимание, решив начать с дизеля, хотя россиянам эта модификация станет доступна только в течение года после запуска бензиновых версий.

Несмотря на то, что дизель, установленный на XV, – точно такой же, как и на Legacy / Outback, создалось впечатление, что в XV несколько острее настроена педаль акселератора. Причем и набор нагрузки, и ее сброс происходят не стремительно и плавно, а несколько нервно, рывком, что поначалу вносит некоторый дискомфорт. Причина, вероятно, в том, что XV значительно легче своих старших моделей. Не исключено, что у многих автолюбителей с непривычки возникнут некоторые проблемы при контроле

Конкурененты

SUZUKI GRAND VITARA 3D



Цена от
879 500
рублей

В 3-дверном исполнении с 1,6-литровым бензиновым двигателем и 5-ступенчатой коробкой передач (без понижающей ступени в раздаточной коробке, но с дифференциалом) эта машина представляется прямым конкурентом Subaru XV, поскольку ее целевая аудитория – те кому нужен небольшой кроссовер с хорошими показателя-

ми геометрической проходимости. Кроме того, базовая цена на эту версию даже ниже базовой цены на Subaru XV и составляет менее 900 000 руб. Однако, Grand Vitara до сих пор не избавилась от некоторых исторических анамний – к таковым можно отнести невозможность регулировки рулевой колонки по вылету.

SUZUKI SX4 4WD



Цена от
889 500
рублей

Модель эта относится к В-классу, поэтому места спереди и во втором ряду куда меньше чем в XV. Задняя подвеска у SX4 – полунезависимая, в то время как у XV – независимая. Кроме того, полноприводная версия SX4 предлагается в России с единственным 1,6-литровым бензиновым двигателем, работающим либо с 5-сту-

пенчатой МКП, либо с архаичным 4-ступенчатым автоматом. В то же время машину можно рассматривать как альтернативу XV в исполнении с 1,6-литровым бензиновым мотором и вариатором: у SX4 многодисковой фрикционной муфтой заводит электромагнит, а при прямолинейном равномерном движении она разомкнута.

тяги в нижнем диапазоне оборотов. Но целевой аудитории бренда мы рекомендуем остановиться именно на дизельной модификации. Кстати, для спокойной езды по городу мотор можно вообще не крутить выше 1500 об/мин — это близко к той отметке, когда подъем кривой крутящего момента подходит к своему максимуму в 350 Нм, доступному в диапазоне 1600-2400 об/мин.

Передняя часть дизельной машины несколько утяжелена, что вносит особенность в управляемость при прохождении поворотов. Кроме того, усилитель рулевого механизма имеет плавающие настройки, не всегда легко прогнозируемые. Так, первый час нашего общения с дизельной модификацией прошел на тосканских серпантинах. На руле отмечалось хорошее умеренное и ровное реактивное усилие. Вдруг нам потребовалось совершить объезд препятствия с резким сбросом скорости, в этот момент руль оказался неожиданно «пустым».

Шестиступенчатая ручная коробка, работающая с дизелем, предлагает водителю широкий диапазон передаточных чисел, однако сами передачи неплохо бы «удлинить», чтобы водителю как

- 1 Если говорить о двигателях, то наши симпатии на стороне 1,6-литрового бензинового агрегата
- 2 Передние сиденья по сравнению с креслами предшествующей модели улучшились весьма существенно
- 3 Машины С-класса никогда не отличались большим пространством для ног пассажиров второго ряда, вот и в XV все очень компактно

Hi-Gear



ИДЕАЛЬНО ЧИСТЫЕ СТЕКЛА В СИЛЬНЫЙ МОРОЗ



СОВЕТЫ ПО ПОДГОТОВКЕ АВТОМОБИЛЯ К ЗИМЕ – НА САЙТЕ WWW.XAYGIP.RF

НЕЗАМЕРЗАЮЩИЕ ЖИДКОСТИ ДЛЯ ОМЫВАТЕЛЯ СТЕКЛА

Обеспечивает идеальную чистоту стекол в сильные морозы. Гарантированно работает при температуре до -25°C . Сбалансированный состав безопасен для пластиковых и резиновых деталей автомобиля. Для удобства автомобилистов канистра снабжена удобной телескопической крышкой-лейкой, исключающей разбрызгивание при доливе жидкости в бачок. Не содержит метанол. Имеет запах персика.

ЗИМНИЙ ОЧИСТИТЕЛЬ СТЕКОЛ

Состав эффективно очищает стекла, зеркала, фары от загрязнений и наледи, удаляет маслянистую пленку от противогололедных реагентов и придает обработанным поверхностям антиобледенительные свойства. Его специальная зимняя формула гарантирует результат при температуре до -30°C . Благодаря сбалансированной формуле состав безопасен для лакокрасочного покрытия, пластика и резины. Имеет приятный запах.

САЛФЕТКИ ДЛЯ СТЕКОЛ

Эффективно удаляют загрязнения, в том числе сложные с поверхности автомобильных стекол, зеркал, фар. Восстанавливают блеск и прозрачность. Применяются в автомобилях, офисе, быту — для ухода за окнами, зеркалами, витринами и другими прозрачными и гладкими поверхностями. Отлично подходят для удаления никотиновых отложений с внутренних сторон стекол автомобиля. Очищающий состав не изменяет оптические свойства стекла, не оставляет разводов на поверхностях. Деликатная, pH-сбалансированная формула пропитывающего лосьона безопасна для кожи рук.



Реклама



Полный ассортимент товаров на сайтах: www.автохимия.рф, www.автокосметика.рф, www.автомаг.рф
Советы по подготовке автомобиля к зиме – в нашем блоге смотрите в электронной брошюре на www.agah.ru



Оптовые продажи в Москве: +7 (495) 721 3333, reg@agah.ru, Магазины AVTOMAG в Москве: +7 (495) 721 3333, www.amag.ru,
в Санкт-Петербурге: +7 (812) 458 8747, info@agahspb.ru, в Санкт-Петербурге: +7 (812) 331 9757, www.amagspb.ru

Специализированные магазины: Москва: АВТОМАГ, АВТО 49 / Би-Би, АВТОПАСКЕР, Текком, КЭМП, КОНТУР-ЛАДА, За Рулем, Русь, ТД Автомиг, АВТО-ПАРТНЕР, ТД Простор. Санкт-Петербург: АВТОМАГ, БАЛКАМ, АСТА, Движок, ОКЕЙ, Домовой, Максидом, Старт, Z24. Сети АЗС в Москве и Санкт-Петербурге: ТНК-ВР, Лукойл, Роснефть, Газпромнефть, Shell, ПТК, STATOIL, КИРИШИ АВТОСЕРВИС и др.

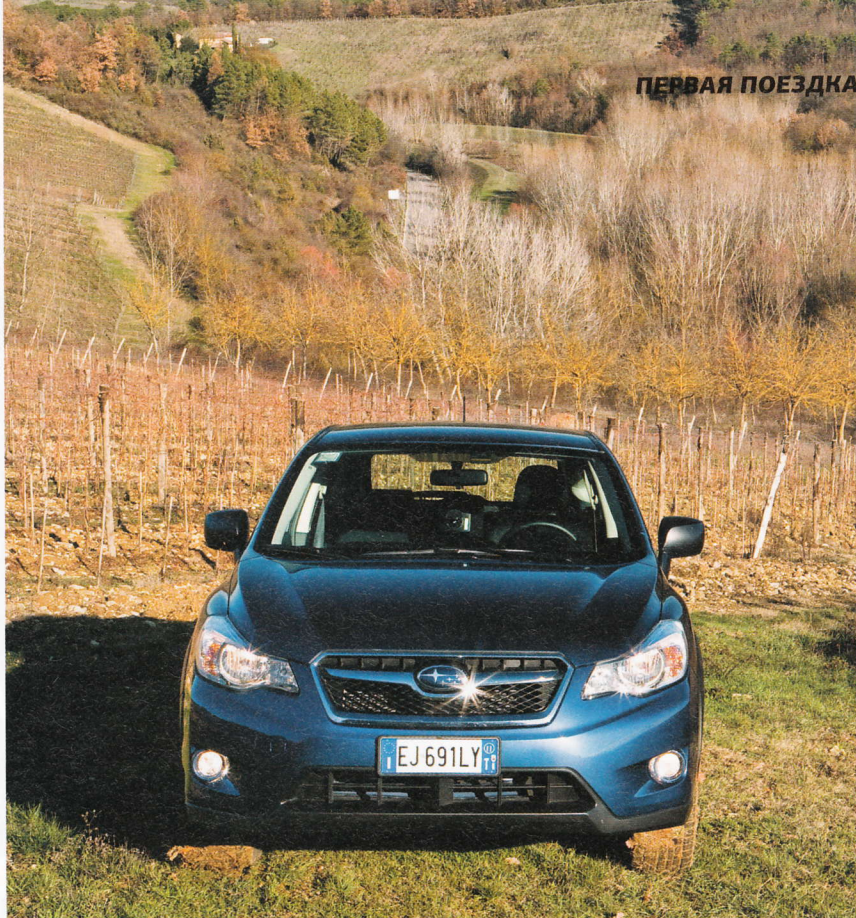
ошпаренному не пришлось бы орудовать рычагом. Механизм не показался нам особенно четким. Он не в пример лучше того, что устанавливался на Impreza XV с 5МКП (эта коробка перешла в наследство и нынешней XV, на версию с мотором 1,6 л), но осадок остался неприятный.

Итак, бюджетная версия XV кроме архаичной ручной «пятиступки» предлагает замечательный сбалансированный бензиновый моторчик. Он, конечно, не дает такой динамики как знаменитые агрегаты Subaru с наддувом, однако достаточно чуть больше обычного крутить его коленвал, чтобы в городском потоке чувствовать себя вполне уверенно. Этому мотору придать бы в пару 6-ступенчатую коробку... Увы, альтернативой 5МКП стал вариатор. Силовой агрегат в таком составе весьма вяло, с ощутимой задержкой реагирует на действия водителя педалью газа, кроме того не предусматривает ручного выбора «запрограммированных ступеней». У селектора отсутствует привычная позиция М, подрулевых «лепестков», что возмутительно, нет. А вот в пользу уже упомянутой версии 1,6+5МКП говорит наличие фирменной понижающей передачи. С ней и разогнаться будет приятнее, и ползать по рыхлому полю — одно удовольствие.

На версии с 1,6-литровым двигателем мы ознакомились с работой системы stop&start, которая пока в Россию не придет. В нашем представительстве посчитали, что режимы движения в крупных российских городах будут способствовать не экономии топлива, а быстрой «высадке» аккумуляторной батареи.

Что касается салона, здесь предусмотрены две версии — стандартная (с пластиковым рулем) и люксовая. Такое качество материалов, как в топовом исполнении, прежде было доступно только покупателям Legacy / Outback, однако, дизайн интерьера, мягко говоря, не выглядит современным. Сиденья изменились в лучшую сторону — идеологически они сконструированы так же как и в старших моделях. У места водителя, по нашему мнению, есть существенный недостаток — отсутствие нормального подлокотника. Крышка центрального бокса слишком короткая, да и левая рука повисает в воздухе. Можно сколько угодно много говорить о правильном положении рук на руле, однако в дальних путешествиях действуют совсем другие законы эргономики.

С новой XV в Subaru должна уменьшиться внутренняя конкуренция продуктов бренда. По крайней мере, обновленная Impreza в самом ближайшем будущем совершенно точно поступит на российский рынок. Что же до конкурентов внешних, то номинально таковыми можно считать едва ли не все компактные кроссоверы с кузовом хэтчбек. Но вряд ли XV удастся резко выдвинуться в первые



1 Для водителя такой подлокотник слишком короткий

2 «Детская» блокировка дверей: чтобы открывать только снаружи

3 При складывании спинок образуется ровный пол — лучше чем было

4 Регулировки сидений: вверх — механические, вниз — с электроприводом

ряды, хотя по официальным прогнозам, продаваться она должна почти также как и Forester, на который приходится львиная доля объемов Subaru в России. Однако, успех Forester объясняется просто: его удалось максимально замаскировать под обычные машины. В отличие от него XV наоборот является носителем фирменного стиля Subaru. Хорошо это или плохо, будем судить через год изучая данные о реализованных авто. И последнее, на момент сдачи номера в печать была известна лишь приблизительная сумма, которую будут просить за базовую комплектацию — 950 000 руб. **Ш**



SUBARU XV	1.6i	2.0i	2.0d
Двигатель			
Топливо / наддув	Бензин / нет	Бензин / нет	ДТ / турбо
Архитектура и кол-во цилиндров	B4	B4	B4
Рабочий объем, см3	1600	1995	1998
Мощность кВт (л.с.) при об/мин	84 (114) при 5600 об/мин	110 (150) при об/мин	108 (147) при об/мин
Максимальный крутящий момент, Нм при об/мин	150 при 4000	196 при 4200	350 при 1600-2400
Диаметр цилиндра X ход поршня, мм	78,8 X 82,0	84,0 X 90,0	86,0 X 86,0
Степень сжатия	10,5	10,5	16,0
Клапанов на цилиндр		4	
Трансмиссия			
Привод		Постоянный полный	
Коробка передач	5MT (AT-CVT)	6MT (AT-CVT)	6MT
Передаточные числа			
I	3,545 (3,581)*	3,545 (3,581)	3,454
II	1,947 (-)	1,888 (-)	1,750
III	1,269 (-)	1,296 (-)	1,062
IV	1,029 (-)	0,972 (-)	0,785
V	0,825 (0,570)	0,780 (-)	0,634
VI		0,695 (0,570)	0,557
Задний ход	3,333 (3,367)	3,636 (3,367)	3,636
Главная передача	4,444 (3,900)	4,444 (3,700)	4,111
Передаточные числа в РК	1,447 (-)	-	-
Масса и размеры			
Масса снаряженная, кг	1365 (1400)	1385 (1415)	1435
Масса полная, кг		1940	
Макс. масса буксируемого прицепа	1500 (1200)	1600 (1200)	1600
Длины X Ширина X Высота, мм		4450 X 1780 X 1570	
Колесная база, мм		2635	
Колея спереди / сзади, мм		1525 / 1525	
Дорожный просвет, мм		220	
Объем багажника, л		380-1200	
Ходовая часть			
Подвеска передняя / задняя		Независимая, МакФерсон / независимая на двойных поперечных рычагах	
Тормозные механизмы спереди / сзади		Дисковые вентилируемые / невентилируемые	
Шины		225/55 R 17	
Эксплуатационные показатели			
Максимальная скорость, км/ч	179 (175)	187 (187)	196
Разгон от 0-100 км/ч, с	13,1 (13,8)	10,5 (10,7)	9,3
Расход топлива:			
Город	9,4 (9,7)	11,1 (10,5)	6,8
Трасса	6,2 (5,9)	6,3 (6,5)	5,0
Смешанный	7,3 (7,3)	8,0 (7,9)	5,6
Соответствие норме Евро		Евро4**	
Объем топливного бака, л		60	
Цена, руб.	-	-	-

* Данные в скобках для автоматической коробки

** В России; в Европе – Евро5

