

Честная игра



«Субару-ХV» не только хорошо ездит по асфальту, но и способен успешно атаковать бездорожье. Да, машина не лишена недостатков, однако она не прячет их за модным дизайном и не оправдывает скромным прайсом – «японец» знает себе цену. Если подобная честность вам по душе, то в XV вы найдете достойного компаньона. И сейчас мы вам это докажем! / Алексей СЕРГЕЕВ, фото Максима ГОНЧАРОВА и автора

С КЕМ ЕГО МОЖНО СРАВНИТЬ?

«Шкода-Йети-4WD»
от 939 000 руб.

«Субару-ХV»
от 984 600 руб.

«Ниссан-Кашкай-4WD»
от 986 000 руб.

«Хёндэ-ix35-4WD»
от 995 000 руб.

«Фольксваген-Тигуан-4WD»
от 1 036 000 руб.

900 000

950 000

1 000 000

1 050 000

1

**Subaru
XV****от 984 600 руб.**

ПРОИСХОЖДЕНИЕ И СБОРКА

**Япония****«Мицубиси-ASX-4WD»**
от 1 059 000 руб.**«Киа-Спортидж-4WD»**
от 1 069 900 руб.**«Хонда CR-V»**
от 1 149 000 руб.**«Мазда CX-5-4WD»**
от 1 245 000 руб.

100 000

1 150 000

1 200 000

1 250 000

об этом автомобиле и его
конкурентах смотрите
на нашем сайте

РОЗНИЧНЫЕ ЦЕНЫ, руб.

1,6MT (114 л. с.)	984 600
1,6CVT (114 л. с.)	1 019 000
2,0MT (150 л. с.)	1 114 100
2,0CVT (150 л. с.)	1 147 900
2,0-S CVT (150 л. с.)	1 246 800

ВОЗМОЖНЫЕ ОПЦИИ, руб.**Для 1,6 л**

версия СС: боковые подушки и шторки безопасности, магнитола с USB, «блютуз» и «хэндс-фри», пакет зимний (обогрев сидений, боковых зеркал, лобового стекла) **38 700**

версия DE: версия СС + вариатор, камера заднего вида, тонировка, навигация **129 300**

Для 2,0 л

версия CD: ксеноновые фары **22 700**

версия KF: тонировка, ксеноновые фары, камера заднего вида, навигация, система доступа без ключа **114 000**

Для 2,0-S

версия FH: люк с электроприводом **33 000**

версия EH: люк с электроприводом и навигация **89 200**

Рейлинги положены
всем XV с мотором 2,0 литра.
Люк – прерогатива самой
дорогой версии



С точки зрения удобства посадки за руль XV можно признать одним из лучших компактных кроссоверов

Куда катится этот мир? Все пытаются обмануть! Иной раз посмотришь на очередной «вседорожник», и грустно становится: этот еле смог приподнять над дорогой массивный бампер, другой не озаботился наличием должного пространства под защитой картера, а третий и вовсе лишен полного привода. Ну куда это годится?!

Есть у кроссоверов и более искусно замаскированные недостатки. Один из лидеров нашего рынка до ужаса привлекателен ценником, однако расплачиваться за демпинг приходится простецким салоном. Или, скажем, всем известный бестселлер немецких кровей обладает рафинированной управляемостью, но его легковое шасси не может похвастать запасом выносливости. В общем, скелет в шкафу есть едва ли не у каждой машины.

На фоне соперников XV кажется уникальным предложением. Раллийные гены позволяют «Субару» наплеватьски относиться



Несмотря на довольно короткую базу XV, у пассажиров дивана изрядный запас пространства «по ногам»

к качеству дорог: машина вдохновенно мчит по колдобинам там, где безболезненно можно проскакать разве что на пикапе. Дорожный просвет как у «Ленд-Крузера» позволяет штурмовать внушительные колеи, а дополненный гидротрансформатором вариатор обещает быть выносливым и долговечным. Кроссовер должен уметь все – вот принцип «Субару».

И такой подход нашим соотечественникам кажется симпатичным. Правда, распробовали машину лишь минувшим летом, когда продажи вышли на уровень 400–500 экземпляров в месяц. Для сравнения – в тех же количествах ныне раскупают «Фрилендеры». Сегодня XV оказался едва ли не единственным представителем плектра, на который дилеры не дают никаких прошлогодних скидок. В отличие от «Форестера», XV не успел стать залежалым товаром на складе. Но если вам нужна машина, датированная 2013 годом, придется подождать три месяца.



Небольшие на вид карманы в дверях на деле оказываются довольно вместительными



У базовой версии с «механикой» на месте подстаканников ютятся рычаг, ответственный за понижающую передачу



Передние кресла обладают уверенной боковой поддержкой



Перчаточный ящик мог бы быть более емким. Зато при такой конфигурации из него ничего не выпадет

СКОЛЬКО СТОИТ?

Правда, популярность «Субару» могла бы быть еще выше. Действительно, базовый мотор объемом 1,6 литра настораживает: стереотипы шепчут, что такого двигателя не всегда хватает даже для автомобиля «гольф»-класса – а тут целый полноприводный кроссовер! Посему многие склонны рассматривать XV лишь начиная с 2-литровой версии – а это минимум 1 114 100 руб. Добавьте сюда «автомат», в роли которого у «Субару» выступает вариатор, и вот уже в кассу дилера следует нести 1 147 900 руб. А ведь на первый взгляд машина казалась вполне доступной!

Интерес к автомобилю возвращается после изучения комплектаций. В базовой для двухлитровой модификации версии CC есть практически все, чтобы XV можно было считать удобным и комфортабельным транспортным средством: электропакет, всевозможные обогревы, неплохая аудиосистема, климат-

Кнопки обогрева сидений разместились на центральном тоннеле – между замками ремней безопасности

контроль, полный набор средств безопасности и 17-дюймовые диски из легкого сплава.

И все же почти 130 000 рублей за дополнительные четыреста кубов рабочего объема можно и не переплачивать. Дело в том, что базовый силовой агрегат по ощущениям везет гораздо лучше, чем обещает на бумаге. К слову, таскать на своем горбу ему приходится не так уж и много – примерно 1,4 тонны. Иные универсалы «гольф»-класса по факту оказываются более массивными, а большинство «паркетников» – и подовно!

Да, такой «Субару» – не самый стремительный автомобиль среди себе подобных. И все же в большинстве случаев вы не будете чувствовать себя ущербным: динамику разгона бедной не назовешь. Если принять во внимание тот факт, что оптимальный 1,6CVT стоит 1 057 700 рублей, то нетрудно понять: XV – один из самых доступных японских кроссоверов.

Приверженцы спартанского образа жизни

СТАНДАРТНОЕ ОБОРУДОВАНИЕ

1,6-BL

электроусилитель руля
антиблокировочная система с усилителем экстренного торможения
система динамической стабилизации
система помощи при старте в подъем
активные передние подголовники
2 подушки безопасности
регулировка рулевой колонки по длине и углу наклона
обогрев передних сидений
обогрев щеток стеклоочистителей
бортовой компьютер
электропривод и обогрев зеркал
электропривод стеклоподъемников
климат-контроль
MP3/USB-магнитола и 4 динамика
тканевая отделка салона
регулировка кресла водителя по высоте
складная в соотношении 60:40 спинка дивана
противотуманные фары
диски из легкого сплава
шины 225/55 R17
полноразмерное запасное колесо

1,6-CC дополнительно

боковые подушки и надувные занавески безопасности
кожаная отделка руля и рычага КП
ДУ магнитолой на руле
высокочастотные динамики
iPod/USB-входы

2,0-CC дополнительно

рейлинги на крыше
центральный подлокотник дивана
круиз-контроль

2,0I-S (F6) дополнительно

датчик дождя и света
электропривод складывания зеркал
кожаная отделка салона
электропривод сиденья водителя
2-зонный климат-контроль
бортовой компьютер с расширенными функциями и цветным дисплеем 4,3 дюйма
камера заднего вида
система доступа без ключа
алюминиевые накладки на педали



Только у «рукопашной» версии с 1,6-литровым мотором в раздаточной коробке нашлось место для понижающей (1,447:1) передачи, которая заметно облегчает управление тягой на бездорожье

ЗА МОЩ-
НЫЙ МОТОР
МОЖНО НЕ ПЕРЕ-
ПЛАЧИВАТЬ: БАЗОВЫЙ
ДВИГАТЕЛЬ ВЕЗЕТ
ЛУЧШЕ, ЧЕМ ОБЕЩА-
ЕТ НА БУМАГЕ

ОРГАНЫ УПРАВЛЕНИЯ



1. Электростеклоподъемники. 2. Электрорегулировка зеркал. 3. Центральный замок. 4. Регулировка подсветки приборной панели. 5. Кнопка отключения ESP. 6. ДУ магнитолой. 7. Круз-контроль. 8. Бортовой компьютер. 9. Аварийная сигнализация. 10. Аудиосистема. 11. Блок климат-контроля. 12. Розетка 12 В. 13. Кнопка запуска двигателя.

могут сэкономить 38 600 рублей, выбрав версию BL: в сравнении с оптимальной CC машина лишена боковых подушек и надувных шторок безопасности, а также высокочастотных динамиков и USB. Но скряжничать вряд ли стоит: жизнь и хорошее настроение – дороже!

Тут следует сделать ремарку: оснащение XV привязано к мотору. У покупателя двухлитровой версии более широкий выбор опций; а вот XV-1,6 можно дополнить разве что навигацией с сенсорным экраном и камерой заднего вида – и все это за 130 тысяч в комплекте с вариатором. Многовато будет!

Если же вы твердо решили выбрать более мощный мотор, то едва ли стоит спускаться на ксенон за 22 700 рублей: за пределами миллиона это уже не те деньги, которые следует экономить, поскольку мощный свет является в первую очередь залогом безопасности.

И наконец, топовая версия XV называется 2,0i-S и начинается от 1,25 миллиона. Несмотря на букву S в названии, из спортивных мотивов здесь вы не найдете ничего, кроме педалей с накладками из алюминия. Прочие

улучшения отвечают за комфорт: это кожаная отделка салона, электропривод кресла водителя, двухзонный «климат» и цветной дисплей бортового компьютера на центральной консоли.

Как видите, ценой XV оказывается вполне привлекателен. Львиную долю экономии обеспечивает 1,6-литровый мотор. Но если нужен полноценный «автоматический» кроссовер, то «Субару» все равно выглядит весьма интересно: 1 170 600 рублей – отнюдь не запредельная цена для чистокровного «японца» с ксеноном и вариатором.

СНАРУЖИ И ВНУТРИ

Как это ни парадоксально, далеко не все готовы увидеть в XV полноценный кроссовер. По сути «Субару» представляет собой приподнятый над землей хэтчбек – не более. И самое наглядное тому доказательство – скромная по меркам вседорожников высота кузова: автомобиль на 5–7 сантиметров ниже большинства собратьев по классу. Он не выглядит джипом – его внешность слишком легковая. Однако очарования ему не занимать: скажем,

в черном окрасе у машины даже появляется некая агрессия; к тому же наличие хорошей аэродинамики, больших колес и высокого клиренса – это редкое сочетание, в котором легко найти рациональное зерно.

Тем не менее в глазах большинства XV воспринимается как обычный с виду компактный автомобиль, да к тому же с мотором далеко не спортивной закалки... Но что в нем так трогает душу? XV пленяет обаянием игрушки и умением постоять за себя в любых условиях. Слишком уж противоречивые черты? Но это – чистая правда!

Да и с практичностью – порядок. Прорубать пластиковым носом машины слепленный грейдером задевательный наст, конечно же, не стоит – бампер на это не рассчитан. И все же пластик, из которого он сделан, довольно крепкий: по крайней мере, плотная снежная корка ему нипочем. Проверено! В отделе аксессуаров можно заказать молдинги дверей, дефлекторы капота и окон, а также практичные рейлинги на крышу – увы, по умолчанию они полагаются лишь на двухлитровым версиям.



Магнитола оптимальной комплектации CC и выглядит вполне респектабельно, и в управлении весьма удобна



Навигация обновляется посредством SD-карты. Жаль только, что алгоритм управления самой системой у японцев вышел слишком замороченным

Правда, если внешне «Субару» весьма симпатичен и мил, то внутри явно простоват. Впрочем, и к аскетичности салона можно подходить по-разному. Климат-контроль с тривиальными, но удобными «выкрутасами», незамысловатые кнопки стеклоподъемников и обогрева сидений – все это выглядит бесхитростно, но работает исправно. Магнитола не поражает звучанием, зато с аппетитом вкушает музыку с USB-флешки. Правда, по сравнению с современными однокашниками салон «Субы» выглядит слегка устаревшим. И хотя здесь наконец-таки появились мягкие панели (которых не было у XV прежнего поколения), «пластиковая жесть» местами протупает более чем отчетливо. И все же дизайн слишком прямолинеен: «Субару» все никак не удается вырваться из прошлого десятилетия.

Но так ли это плохо? Зона водителя четко отделена от пассажирской, трехспицевый руль удобен, красная подсветка выглядит нарядно... Да, в оптимальной версии CC нет

красочных дисплеев. Но это, быть может, даже к лучшему: удобство и простота пользования важнее дизайнерских изысков.

И все же наиболее продвинутым юзерам японцы постарались угодить: мультимедийное устройство с «тач-скрином», навигацией и «блютузом» есть в списке опций. Оно недурственно с точки зрения функциональных возможностей, однако далеко от идеала с точки зрения удобства пользования. Отклики на нажатие кнопок замедленные, виртуальные клавиши мелковаты, а простейший процесс прокладки нужного маршрута зарыт в меню чересчур глубоко. К слову, даже такую мелочь, как «ночное» затемнение дисплея, при включенных фарах просто так выключить не удастся – без него же монитор в дневное время оказывается подслеповатым.

Вообще вживленный в центральную консоль дисплей кажется чужеродным, будто придуманным наспех – он как раз-таки не вписывается в стройную концепцию о честности



Удобный подлокотник дивана наделен парой подстаканников. Правда, положен он только машинам с мотором 2,0 литра



Класть в карман что-либо тяжелее прессы не стоит – обивка растянется

Зимние шины 225/55 R17 для «Субару-ХV»

«Тойо»



«Сноупрокс-S953»
7370 руб.

«Бриджстоун»



«Айс-Круизер-7000»
9350 руб.

«Нокиан»



«Хаккапелиитта-R»
10 040 руб.



«Хаккапелиитта-7»
10 320 руб.

«Мишлен»



«Икс-Айс-3»
7960 руб.

«Гудьир»



«Ультра-Грип-Икстрим»
8020 руб.

Шины нового автомобиля будут летними – в прайс-листе возможность выбора не предусмотрена. Правда, дилеры порой предлагают приобрести зимнюю обувь по спецценам. А в конце сезона даже бывает дарят не самые дорогие модели. Если щедрость продавцов вас обошла стороной, выше мы привели СРЕДНЕВЗВЕШЕННЫЕ цены на некоторые модели зимних покрышек (на одно колесо). У XV во всех версиях их размер 225/55 R17.

КАК ЭТО
НИ ПАРАДОКСАЛЬНО,
ДАЛЕКО
НЕ ВСЕ ГОТОВЫ УВИДЕТЬ
В XV ПОЛНОЦЕННЫЙ
КРОССОВЕР

Нам понравилось



Геометрическая проходимость и энергоемкая подвеска



Удобные передние кресла



Эффективность работы омывателя



Экономичные двигатели

А ТАКЖЕ:

- цена оптимальной версии 1,6CVT
- работа системы полного привода
- азартная управляемость

Нам не понравилось



Склонные к загрязнению боковые стекла



Мелкие кнопки сенсорного дисплея

Скромный багажник

А ТАКЖЕ:

- незамысловатая отделка интерьера
- отсутствие рейлингов на версии с мотором 1,6 литра
- недостаточно развитая дилерская сеть

ПРИБОРНАЯ ПАНЕЛЬ



и простоте. Так бывает, когда строгий портрет серьезного человека вставляют в гламурную рамку с цветочками.

А вот диван машины критиковать не за что – как, впрочем, и хвалить: он вполне просторен и удобен. «Субару» не рекордсмен, но и не аутсайдер – в упражнении «сам за собой» у человека ростом 180 см остается ощутимый запас перед коленями и над головой. Профиль подушки и угол наклона спинки инженеры выбрали так, что поводов для неудобства не возникает. Плафоны подсветки, подстаканники, карманы в дверях, крючки для одежды – все здесь есть. Но практичный кармашек имеется только на спинке пассажирского кресла – нашли ведь на чем сэкономить!

ЗА РУЛЕМ

Водителю жаловаться на неудобства не приходится. В XV удобно садиться даже людям чрезмерных габаритов: дверь открывается достаточно широко, а размеры проема подобраны оптимально. Да и ступенька между порогом и полом не столь высока, как у иных вседорожников. Воссевши за руль, сразу же

ощущаешь дружескую поддержку кресла с боков и подмечаешь не по-японски внушительные диапазоны регулировки.

В «Субару» всё на своих местах. Обращает на себя внимание визуальная простота оформления, однако на самом деле экономия присутствует лишь там, где она не мешает. Лампы подсветки макияжных зеркал, к примеру, расположены не под крышечками на козырьках, а в едином блоке по центру потолка, но свет они дают вполне достаточный.

Основные приборы – аналоговая классика, а дисплей между циферблатами сделан монохромным. Несовременно? Зато практично – его незамысловатая графика более чем информативна. А разочаровал тот факт, что управление бортовым компьютером на руле есть только у наиболее дорогих версий – в демократичных комплектациях для смены показаний приходится обращаться к неудобному штырьку на приборной панели.

Зато маневрировать в стесненных условиях на «Субару» – одно удовольствие! Обзорность у машины едва ли не лучшая в классе, а на высокие (до 25 см) бордюры можно вообще

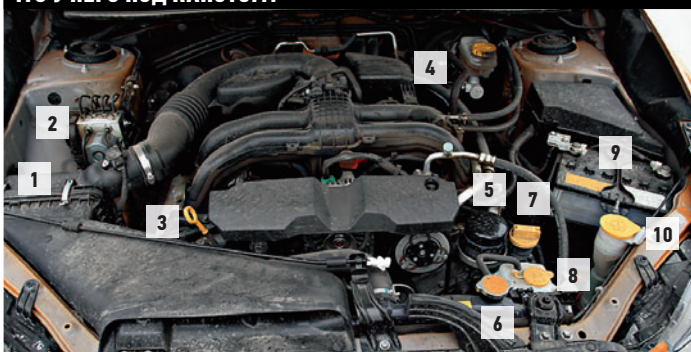


Если полностью сложить спинку дивана, то получите внушительную (1,79 x 1,06) и практически ровную грузовую площадку



1. Блоки сигнальных ламп.
2. Тахометр.
3. Экран бортового компьютера и цифрового указателя уровня топлива.
4. Спидометр.
5. Кнопка управления одометром.
6. Кнопка управления бортовым компьютером.

ЧТО У НЕГО ПОД КАПОТОМ?



1. Корпус воздушного фильтра.
2. Блок ABS.
3. Щуп уровня масла в двигателе.
4. Бачок усилителя тормозов.
5. Масляный фильтр двигателя.
6. Пробка радиатора системы охлаждения.
7. Пробка масляной горловины.
8. Бачок системы охлаждения.
9. Аккумулятор.
10. Бачок стеклоомывателя.

придется снимать шторку или же вовсе складывать спинку дивана – благо сделать это совсем несложно.

БЕЗОПАСНОСТЬ

Здесь японцы экономить не стали – и за это им большое человеческое спасибо! Оптимальной версии CC положены шесть эйр-бэгов, ESP, ABS и активные передние подголовники. Детские кресла, как водится, могут зацепиться за любой из двух комплектов петель изофикс на диване. Такого набора XV хватило, чтобы набрать в краш-тесте «ЕвроNCAP» 31 балл и войти в число отличников. Правда, в российском представительстве японскую экономику пересмотрели и, утапывая базовую версию в миллион, убрали из нее часть подушек.

Те, кто выберет машину с «механикой», наверняка оценят штатную систему помощи при старте на подъеме: после того как во-

не обращать внимание: передний бампер начинается как раз на этой высоте, а задний поднят еще выше. Препятствие, о котором другие машины могут повредить кузов, XV просто переедет.

Но более всего понравилась работа «коммунальной службы». Один мощный короткий «плевком» из омывателя на стекло плюс два взмаха щетками – и вот уже грязь расступается, обнажая вид на дорогу. Правда, на высокой скорости бурая жижа пытается закрепиться на стеклах передних дверей – с этим явлением можно бороться при помощи дефлекторов, которые вам сосватают сотрудники отдела аксессуаров дилера.

ГРУЗИМ ЧЕМОДАНЫ

Идея сконструировать просто, недорого, но удобно главенствует и здесь. С одной стороны, в «Субару» с ней достойно справились: дверь багажника легко взмывает ввысь, замирая в 188 см от земли. Радует и расположение кнопки открывания замка, которая практически не пачкается.

А вот сам багажник вместительным не назовешь: из-за полноразмерной «запаски», заботливо спрятанной в подполе, полезная высота багажника под шторкой сохранилась до ничтожных 34 см – пожалуй, худший показатель в классе. Так что если возникает насущная необходимость перевезти что-то более крупное, чем пакеты из супермаркета,

ТЕХНИЧЕСКИЕ ХАРАКТЕРИСТИКИ

Subaru XV 1,6 (2,0CVT)

Общие данные

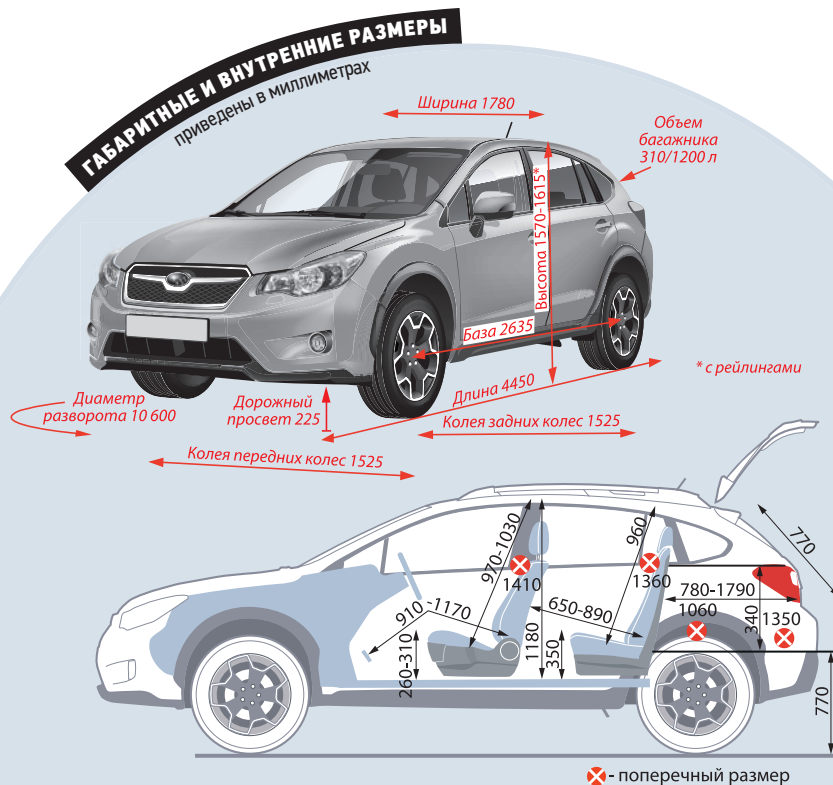
Кузов, число мест/дверей	хэтчбек, 5/5
Снаряженная масса, кг	1365 (1430)
Скорость, км/ч	173 (187)
Разгон 0–100 км/ч, с	13,1 (10,7)
Расход топлива, л/100 км (шоссе/город)	6,2/9,4 (6,5/10,7)
Запас топлива, л	60, Аи-95

Двигатель

Расположение	спереди продольно
Конструкция	бензиновый, 4-цилиндровый, оппозитный
Число клапанов на цилиндр	4
Диаметр цилиндра х ход поршня, мм	78,8 x 82,0 (84,0 x 90,0)
Рабочий объем, см³	1600 (1995)
Степень сжатия	10,5:1
Мощность, л. с. при об/мин	114/5600 (150/6200)
Крутящий момент, кгс-м при об/мин	15,3/4000 (20,0/4200)

Шасси

Привод	постоянный полный с вискомуфтой (с многодисковой муфтой)
Коробка передач	5-ступенчатая механическая с понижающей (1,447:1) передачей (бесступенчатый вариатор)
Передаточные числа: I; II; III; IV; V; з. х.	3,45; 1,95; 1,3; 1,03; 0,83; 3,33
Главная передача	4,44 (3,7)
Подвеска	независимая пружинная типа «Мак-Ферсон»
спереди	многорычажная
сзади	
Рулевое управление	реечное, с электроусилителем
Тормоза	дисковые, спереди вентилируемые
Шины	225/55 R17



Во что он обойдется

«Субару-ХV-1,6-СС»

1 023 200 руб.

ТАРИФЫ АВТОКАСКО

Наименование страховой компании	Тариф при страховании, %	Страховая премия, руб.	Скидка за стаж вождения, %
Водитель в возрасте 19 лет с водительским стажем 1 год			
«МАКС»	19,67	201 263	3
«Ренессанс»	16,58	169 682	5
«Согласие»	18,06	184 790	6
«Росгосстрах»	17,15	175 479	—
«АльфаСтрахование»	7,91	80 935	—
«УралСиб»	25,41	259 946	2

Водитель в возрасте 40 лет с водительским стажем 7 лет			
«МАКС»	10,33	105 697	3
«Ренессанс»	8,61	88 118	5
«Согласие»	7,79	79 707	6
«Росгосстрах»	8,36	85 540	—
«АльфаСтрахование»	7,54	77 149	—
«УралСиб»	9,81	100 346	2

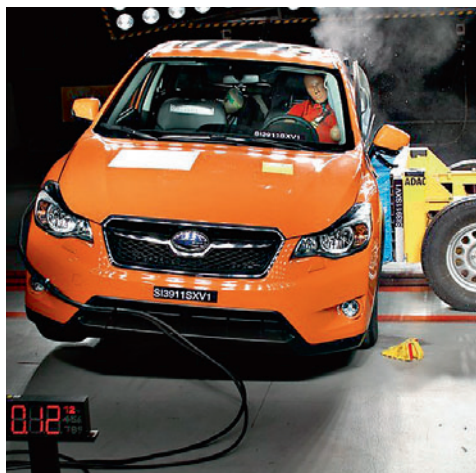
СТАВКИ ПО КРЕДИТУ

Наименование банка	Первый взнос, %	Срок, лет	Ставка, %	Ежемесячный взнос, руб.
«Нордеа Банк»	10	7	15,0	17 770
	10	7	12,0	\$542
ВТБ24 ¹	30	3	15,0	25 392
	20	5	15,5	17 422
ВТБ24	25	3	14,5	27 018
	25	5	15,5	18 666
«Райффайзенбанк»	40	3	16,0	22 065
	40	5	17,0	15 422
«ЛОКО-Банк» ¹	40	3	11,0	\$686
	20	5	14,9	19 654
«ЛОКО-Банк»	40	3	12,9	21 653
	15	5	13,9	20 430

¹ Программа без подтверждения доходов и занятости.

ЦЕНЫ НА ЗАПЧАСТИ И ТО, РУБ.

ТО 0 (5000 км)	4300–5170
ТО1 (15 000 км)	10 200–11 700
ТО2 (30 000 км)	13 500–15 800
ТО3 (45 000 км)	10 200–11 700
ТО4 (60 000 км)	18 500–23 000
Фильтр масляный	497
Фильтр воздушный (двигателя/салона)	1422/2205
Свеча зажигания (1 шт.)	1457
Колодки тормозные передние/задние	7566/6140
Амортизатор передний/задний	6540/5660
Крыло переднее/заднее	6485/25 120
Капот	14 887
Дверь передняя/задняя	23 591/21 200
Бампер передний/задний (облицовка)	13 291/11 170
Стекло лобовое/боковое (переднее)	59 400/18 100
Фара (ксенон) в сборе	55 400
Фонарь задний в сборе	11 968



Независимые краш-тесты подтвердили, что «Субару-ХV» – автомобиль крепкий и безопасный

водитель отпустит педаль тормоза, машина еще пару секунд удерживает колодки зажатыми, не позволяя машине откатываться назад.

ПО ДОРОГАМ...

С любым из моторов XV берет старт на удивление спорно. Особенно впечатляет 1,6-литровая машина, от которой подобной прыти никак не ждешь: характеристики обещают скромные 13 секунд до сотни. А тут – нате вам! – ошутимый подхват. Вплоть до 60 км/ч «Субару» едет очень уверенно, но с дальнейшим ростом скорости напор заметно ослабевает. И все же вам едва ли захочется пожаловаться на недостаток тяги – сотню на спидометре XV набирает без особого напряжения. Машина отлично следует за педалью – надо только не забывать подкручивать двигатель, не давая стрелке тахометра опускаться ниже средних оборотов. С «механикой» это сделать проще всего, а на модификации с вариатором придется задействовать режим ручного переключения, в котором, к слову сказать, «оппозит» живее откликается на акселератор. Словом, если не выезжать за рамки ПДД, то 114 сил вполне хватает и в городе, и на шоссе.

Оказавшись за рулем двухлитровой машины, недоумеваешь: едет она не сильно лучше. Как так – ведь по цифрам более мощный XV значительно быстрее? Правда, объяснение находишь скоро. 150-сильный «боксер» нет никакой необходимости «кормить» высокими оборотами. Он вполне уверенно везет уже с 2500 об/мин, а по-настоящему просыпается лишь в непосредственной близости к красной зоне. Но активно крутить его не хочется: ты уже получил от машины все, что тебе было нужно, и требовать большего бессмысленно.

Правда, если все же наступить на газ как следует, выяснится, что обгонять за городом на двух литрах проще – даже несмотря на то, что инженеры во имя экономии удлиннили главную пару. Однако набор скорости все равно не соответствует двум литрам.

Зато шасси у японцев вышло отменное!

Крены в поворотах присутствуют, но они ожидаемо скромные, а руль совершенно



Чтобы добраться до «запаски», всю поклажу вынимать не придется – спасибо складной крышке пола

прозрачен. Вне зависимости от количества и расположения ям на дороге XV уверенно стоит на прямой и цепко держится за дугу. Для наших дорог, кажется, ничего лучшего и пожелать нельзя! «Субару» расслабляет настолько, что вырабатывает дурную привычку не сбрасывать скорость даже там, где это запрещено правилами – например, на «лежачих полицейских».

Следует помнить, что зимняя дорога – хорошее средство от излишней самоуверенности. На укатанном до зеркала снегу тормозной путь заметно увеличивается, заставляя испуганно стрекотать ABS – пожалуй, в условиях экстремального торможения антиблокировочная система, перестраховываясь, срабатывает слишком рано. Да и ESP не отключается полностью. Тем не менее против небольших





Наш большой редакционный чемодан занял своей тушей практически весь багажник.



За колесными арками обрзовались удобные ниши

боковых скольжений машина возражать не будет, однако при дальнейшем развитии заноса электроника все-таки затянёт вожжи. Нечестно? Отнюдь – XV это вам не WRX!

...И БЕЗ НИХ

Первое, на что следует обратить внимание при выборе машины, это способ реализации полного привода. Инженеры предусмотрели два варианта трансмиссии, каждый из которых определяется коробкой передач. С «механикой» вы получаете межосевой дифференциал с вискомуфтой – эту схему «Субару» использует уже около сорока лет. «Автомат» же подразумевает активное распределение крутящего

момента между осями, которое обеспечивает единый узел, состоящий из цепного вариатора с гидротрансформатором и фрикционной муфты с масляной системой охлаждения и электронным управлением. Такая система большую часть тяги направляет на колеса передней оси, вследствие чего машина обрывает переднеприводными повадками.

При движении за пределами асфальта разница в работе различных систем практически не ощутима: XV уверенно гребет всеми четырьмя колесами. Надо только заранее отключить ESP – электроника не будет сдерживать обороты мотора, но сохранит видимость блокировки колес. И тогда «Субару» не разочарует: вряд ли найдется другой компактный кроссовер, который объедет XV на бездорожье!



ЯПОНСКИЕ
ИНЖЕНЕРЫ ПРЕД-
УСМОТРЕЛИ ДВА
ВАРИАНТА ТРАНСМИС-
СИИ, КАЖДЫЙ ИЗ КО-
ТОРЫХ ОПРЕДЕЛЯ-
ЕТСЯ КОРОБКОЙ
ПЕРЕДАЧ

ЭКСПЛУАТАЦИЯ, СЕРВИС

Российская дилерская сеть «Субару» едва ли не самая скромная среди всех японских марок. Даже в Первопрестольной работает всего шесть дилерских центров, а в Питере их в два раза меньше. Страдает, как водится, покупатель: на ТО приходится записываться в среднем за неделю. Правда, надежность японской техники позволяет рассчитывать на то, что ездить к дилеру придется лишь ради плановых техосмотров. Делать это нужно раз в год или каждые 15 000 километров пробега. Исключение составляет первое «масляное» ТО, на которое следует явиться, как только одометр отмеряет первые пять тысяч пробега – или же через три месяца после покупки автомобиля. За работу дилер, как правило, в этом случае денег не берет. Однако даже на минимальный набор расходников (масло, одноразовая прокладка пробки и фильтр) придется потратить порядка пяти тысяч рублей. Большинство последующих визитов обойдется в среднем от 11 до 15 тысяч рублей. А наиболее дорогими (более 20 000 руб.) окажутся ТО, требующие замены свечей зажигания, тормозных колодок, а также всех жидкостей и фильтров. Ну, и последний штрих: гарантия на машину составляет 3 года или 100 000 километров пробега.

Мы решили

Под маской довольно скромного на вид хэтчбека, приподнятого над землей, скрывается удобный и безопасный кроссовер, в добродетелях которого значится непробиваемое шасси, азартная управляемость и надежный полный привод. В отличие от большинства модных «паркетников», «Субару-ХВ» являет собой предельно честный кроссовер, который не пытается казаться лучше, чем он есть. И если вы хоть раз оцените, насколько хорош этот автомобиль за пределами асфальта, то вряд ли захотите искать ему альтернативу.



КАР-ИНДЕКС

от **9,21** руб./км