

# «Лесник» в третьем поколении

SUBARU FORESTER NEW

У гуру полного привода весьма преданные поклонники. И дело не только в «честной» трансмиссии 4x4: у «плеяд» репутация производителя добротных, надежных, внешне неброских, но в высшей степени оригинальных автомобилей. Третья генерация Forester — тому подтверждение. **Сергей Смирнов**



Subaru ценят прежде всего за темперамент и ходовые качества

В отличие от своих земляков-копирайтеров, «плеяды» всегда старались идти своей дорогой и очень быстро заработали репутацию эдакого японского Citroen. Вспомните XT/Alcyon — первую «субу» для европейского рынка: авангардный кузов, умопомрачительная по своей сложности электропневматическая подвеска, регулируемая водителем величина дорожного просвета, двигатель с турбиной низкого давления. Нужно ли говорить, что для 1984 года это было нечто! А чего стоил пришедший ему на смену SVX? Футуристический дизайн, противобуксовочная и противооткатная системы, продольно установленный двигатель с оппозитным расположением цилиндров... Ничего подобного в 1989 году не могли себе позволить ни Ferrari, ни Jaguar, ни Porsche! Придя с такой конфигурацией силового агрегата в «Формулу-1», Subaru и там сходу навел шороху, с первой же попытки построив мотор с ре-

кордно низким центром тяжести и рекордно высокими оборотами.

И даже когда в 1997 году перед конструкторами фирмы поставили задачу по-быстрому подготовить на базе Impreza легкий внедорожник с упрощенной трансмиссией, справились они со сво-

ей работой на «отлично», умудрившись объединить необъединяемое — приличную проходимость и «импрезовскую» верткость. Плюс оказался одним из самых надежных в классе.

Второе поколение Forester (2005 год) напоминало первоисточник только

внешне: появился 4-ступенчатый «автомат» Sportshift с возможностью ручного переключения, полностью переделанная подвеска и новенький 4-вальный 2,5-литровый турбооппозитник, разгоняющий «двушку» до сотни за 6 сек. Настоящий волк в овечьей шкуре, под утилитарной



#### SUBARU FORESTER 2.0XS

Двигатель 4-цилиндровый бензиновый

Рабочий объем (куб. см) 1994

Мощность (л. с. при об./мин.) 150/6000

Момент (Нм при об./мин.) 196/3200

Привод полный

Коробка передач 4-ступенчатая автоматическая

Тормоза (передн./задн.) диск. вент./дисковые

Подвеска (передн./задн.) незав./незав.

Длина/ширина/высота (мм) 4560/1780/1700

Масса снаряженная (кг) 1485

Максимальная скорость (км/ч) 185

Разгон до 100 км/ч (сек.) 12,7

Расход топлива (средний, л/100 км) 8,4

Цена 184,9 тыс. грн



В третьем поколении Forester перемен внутри куда больше, чем снаружи

внешностью которого уживались спортивный характер и внедорожная родословная.

И вот третье пришествие. Все в том же ключе: внутри перемен куда больше, чем снаружи. Разве что «импрезовских» цитат (Forester III построен на базе ее новейшего поколения) как никогда много — от подвесок и моторов до приборной панели и общей стилистики. Приглядитесь: фальшрадиаторная решетка, головная оптика, общие обводы — все это мы уже видели на новой «Импрезе». С одной стороны, понятно желание стилистов уйти от определения «вещь в себе», сделать машину более привычной глазу рядового обывателя. С другой — как раз узнаваемой внешности «трешке» и не достает. Впрочем, о вкусах не спорят, да и стайлинг никогда не был козырем Subaru — их ценят прежде всего за темперамент и ходовые качества. А вот чего действительно жаль, так это еще одного признака «плеяд» — дверей без оконных рамок, павших смертью храбрых в борьбе за пушную жесткость кузова. Зато герой нашего романа получил высший балл по результатам краш-тестов, проведенных по протоколу NCAP: пять «звезд» за защиту водителя и пассажиров при фронтальных и

боковых столкновениях, в том числе благодаря базовому оснащению боковыми подушками безопасности и подушками-шторками дополнительной сдерживающей системы.

#### Там, под капотом

На тест мы взяли версию с 2-литровым «атмосферником» и 4-ступенчатой АКП — именно такой Forester наиболее востребован на нашем рынке. На презентации в греческих Салониках разработчики особо акцентировали внимание на электронной системе AVCS, изменяющей высоту подъема клапанов в зависимости от нагрузки. Попутно японцы доработали головки блоков и рубашки охлаждения, что увеличило тягу на низких и средних оборотах плюс снизило шумность и детонацию. Но вот насколько, честно говоря, так и не удалось почувствовать — ведь «оппозитники» по определению замечательно уравновешены, а «субаровские» — и подавно.

Похожая ситуация и с КП, которая теперь комплектуется системой ATS, распределяющей момент между осями в зависимости от дорожных условий и манеры вождения. На бумаге «автомат» стал задумчивей — первая сотня набирается за



12,7 сек., в то время как у предыдущего поколения на это уходило 11,9 сек. Да и «максималка» сдулась с прежних 190 км/ч до 185 км/ч. Но, по ощущениям, «каким он был, таким он и остался». Сделано это, разумеется, в угоду экономии топлива и уменьшению вредных выбросов.

Возможность «отжечь» напрямую зависит от типа КП. Так, в «автомате» крутящий момент на заднюю ось поступает через гидравлическую многоскоростную муфту с электронным управлением, которая душист так любимый активными драйверами занос практически в самом зародыше. Не помогает ни отключенная система стабилизации, ни переход в ручной режим переключения передач. Выход — заказывать «однорукого бандита», то есть «Лесника» с механической КП, в которой за дистрибуцию ньютометров отвечает простая вискомуфта, которой для срабатывания требуется некоторое время. Вполне достаточное, чтобы успеть газом и резким маневром спровоцировать занос.

Уже в стандарте «пятиступка» оборудована очень удобной при старте в горку противоткатной системой. Еще секунду после того, как вы включили передачу/выжали сцепление/отпустили педаль тормоза, электроника будет фиксировать диски колодками. Чего вполне хватит, чтобы перенести ступню на акселератор и тронуться в путь.

В погоне за более вместительным багажником конструкторы позаимствовали подвеску (с двойными поперечными рычагами на подрамнике) у Impreza. С одной стороны, вместительность действительно выросла с 412 л до 450 л, с другой — осталась фирменная «лесничья» раскачка на длинных поперечных волнах. Видимо, дело не столько в конструкции самой подвески, сколько в предпочтениях настройщиков, выбирающих уровень мягкости пружин. А вот энергоемкость подвесок явно увеличилась: уже через пять минут слалома по не самым ка-

чественным дорогам Эллады я перестал сбрасываться там, где раньше как минимум поднимал ногу с педали газа. Храбрости придала улучшившаяся устойчивость: колея выросла до 3,5 см спереди и 4,5 см сзади. Ну а любители «помесить грязь» по достоинству оценят возросший с 200 мм до 215 мм клиренс и уменьшившиеся свесы, что автоматически делает новинку еще большим «проходимцем».

«Лесник» несколько подрос и в габаритах: на 7,5 см в длину, целых 11 см в высоту и 4,5 см в ширину. При этом благодаря новой форме зеркал общая ширина осталась в пределах 1,8 м. Разумеется, салон также стал просторнее и уютнее, но окончательно потерял индивидуальность: теперь отличать интерьеры Forester и Impreza можно по принципу «найдите десять отличий». Список опций как для утилитарного внедорожника впечатляющий: тут и HDD-навигация, и аудиосистема Audyssey MultEQ с семью динамиками, читающая форматы MP3, WMA и DVD, и AUX-вход для подключения iPod, и кондиционер с противоаллергенным фильтром, и система доступа в салон без ключа keyless.

#### Цена вопроса

В большинстве стран Европы «Лесник» будет доступен только с 2-литровым атмосферным мотором и 2,5-литровым «турбо», а на украинском, российском, белорусском и швейцарском рынках — еще и с его безнаддувной версией. Базовый Forester 2.0X с «механикой» обойдется от 166,9 тыс. грн, версия с «автоматом» — от 174 тыс. грн. На модификацию 2.0XS цены начинаются от 177,9 тыс. грн и 184,9 тыс. грн соответственно. Турбированный Forester потянет от 203,2 тыс. грн до 235 тыс. грн за топ-версию с кожаным салоном, keyless-системой и панорамным люком. А вот о версии с атмосферным 2,5-литровым двигателем известно только то, что появится она у нас в мае. Тогда же и будут оглашены цены.