

Есть в мире автомобили, которые очень трудно сравнивать с другими, потому что у них все устроено немного не так, как у большинства, и в каком-то смысле они уникальны. Одним из таких автомобилей, без сомнения, можно назвать “Subaru Forester”. Впрочем, и все другие автомобили этой фирмы во многом отличаются от остальных.



“SUBARU FORESTER”: необходимая достаточность

ИГОРЬ ВЛАДИМИРОВ.
ФОТО АВТОРА

“Forester”, например, у которого в одноклассниках по цене и прямому предназначению — такие представители автомира, как “Toyota RAV4”, “Honda CR-V” и др., не похож на них по поведению, да и агрегаты, подвеска и привод у него иные.

Ни для кого не секрет, что “Subaru” вот уже почти 30 лет остается поклонником оппозитных моторов, которые наряду с некоторыми недостатками — дорогое производство, сложности с ремонтом и т. д. — имеют целый ряд неоспоримых достоинств — небольшую высоту самого мотора, возможность его размещения с учетом низкого центра тяжести, удачная стыковка с трансмиссией, которая у “Subaru” традиционно полноприводная, и др.

Появившийся в конце прошлого года “Forester”, в принципе, изменился только внешне, все основные базовые элементы конструкции остались прежними. Однако кое-что все-таки поменялось, и это “кое-что” имеет большое значение. Основные изменения коснулись моторов. Теперь мощность 2-литрового мотора составляет 158 л.с. (ранее 125 л.с. для европейского рынка), а турбированного 2.5-литрового — 230 л.с. При этом общий вес автомобиля по сравнению с машинами выпуска 1997 г. вырос не более чем на 25 кг у 2-литровой модели и не

более чем на 30 кг — у 2.5-литровой. Остальные подробности о новом “Лесничем” (forester — лесник, лесничий, хотя один из переводов этого слова означает гигантское кенгуру, или *Macropus giganteus*) можно прочитать в специализированных изданиях, которые уже довольно подробно описали его. Наша же задача посмотреть, насколько он отвечает чаяниям любителей перевозки лодок и моторов.

В соответствии с современными требованиями к эргономике, а также шумности грузовой отсек “Forester” имеет обивку из мягкого ворсистого материала. С одной стороны, это хорошо и красиво, с другой — не очень целесообразно в наших условиях, поскольку во время поездок на природу приходится чем-то закрывать все это великолепие. В противном случае уютный и приятный глазу салон и багажный отсек быстро станут пятнистыми и потребуют довольно больших вложений на вытравливание из обивки следов тины, грязи, травы.

Пол багажного отсека имеет несколько закрытых полостей: в одной прячется полноразмерная запаска, в других — домкрат и штанга-рукоятка домкрата, есть также “ящик для зонтика”, где можно держать не только зонтик, но и более полезные вещи. Запаска здесь, как и во многих современных автомобилях, имеет вложенный в колесный диск зафиксированный контейнер, в котором можно разместить всякие полезные вещи, к примеру, буксировочный трос или набор ключей,



Характеристика	2.0X		2.5XT	
	5MTD/R	E-4AT	5MT	SPORTSHIFT E-4AT
Общая длина, мм	4485	4485	4485	4485
Общая ширина, мм	1735	1735	1735	1735
Общая высота, мм	1590	1590	1585	1585
Колесная база, мм	2525	2525	2525	2525
Миним. дорожный просвет, мм	205	205	200	200
Макс. вес трейлера, кг	1500	1500	2000	2000
Двигатель	Оппозитный, 4-цил., DOHC 16-клапан.		Оппозитный, 4-цил., турбо, DOHC 16-клапан.	
Диаметр × ход поршня, мм	92.0 × 75.0		99.5 × 79.0	
Рабочий объем, см ³	1994	1994	2457	2457
Емкость бака, л	60	60	60	60
Макс. мощность л.с./об/мин	158 /6400		230 /5600	
Макс. момент Нм /об/мин	186 /3200		320 /3600	
Макс. скорость, км/ч	189	178	221	214
Расход топлива л/100 км:				
– город	12.3	12.3	14.7	14.3
– трасса	7.5	7.6	8.4	8.3
– комбин.	9.3	9.3	10.7	10.5



кому что потребуется. По бокам задней части кузова тоже есть карманы, плюс к этому множество различных держателей-фиксаторов для сеток, перегородок и полок, которые поставляются отдельно, но всегда есть в наличии у дилеров. Есть также “собачьи” сетки, которые крепятся позади пассажирских сидений и выпускаются в двух версиях: металлические и мягкие. В салоне — множество карманчиков и всякого рода ящичков для всевозможных мелочей. Помимо карманчиков, полочек и ящичков в салоне есть, как минимум, шесть подстаканников, в которые поместится не только наш традиционный граненый стакан, но и сосуды покрупнее — подошли бы по диаметру.

Два слова о размещении грузов. Полезный объем багажного отсека при обычном положении спинок задних сидений — 387 л (по стандарту VDA), при сложенных спинках (в соотношении 40:60, причем левая часть меньше) он возрастает до 1629 л у 2-литровых моделей “Trend” и “Active” и до 1592 л у версий “Comfort” и вариантов с 2.5-литровыми моторами “Turbo”. Высота в грузовом отсеке от сложенных спинок заднего сиденья до потолка у вариантов “Trend” и “Active” составляет 856 мм, у остальных — 805 мм.

Длина багажного отсека при нормальном положении спинок заднего сиденья — 961 мм, при сложенных спинках — 1716 мм. Ширина между колесными нишами — 940 мм, наибольшая ширина — 1366 мм. Это данные производителя. Собственные замеры, которые иногда полезно знать при перевозке крупногабаритных предметов, показали следующее: максимальная ширина проема задней двери — 1190 мм, максимальная высота — 790 мм, ширина по нижней кромке

задней двери — 960 мм. Дверной проем имеет непростую пространственную форму, поэтому при погрузке объемистых предметов надо делать поправку и на это. Задняя дверь почти вертикальна, и, например, коробки размещаются в багажнике без проблем. Погрузочная высота (расстояние от дорожного полотна до нижней кромки дверного проема) — приблизительно 670 мм. Это немного, но позволяет грузить тяжелые и габаритные предметы. Однако задний бампер выступает почти на 140 мм от задней двери, к этому надо добавить ширину рамки заднего проема, равную почти 110 мм, поэтому при погрузке длинных и тяжелых предметов его легко можно попортить. Чтобы этого избежать, придется возить с собой кусок кошмы или положить при погрузке коврик, обычно лежащий на пассажирском месте, ворсом на поверхность бампера и рамку заднего проема.

Пол в багажном отделении выдерживает большую распределенную нагрузку, однако подвесные моторы стоит перевозить с подкладкой из фанеры или пластика — большую точечную нагрузку пол не выдержит и вполне может проломиться, особенно в правой части, там, где под полом спрятана запаска.

Спинки заднего сиденья складываются таким образом, что целиком ложатся на сиденье не строго горизонтально, а под небольшим углом (на глаз — около 3°). При погрузке это надо учитывать, чтобы мелочевка во время езды не скатывалась к задней двери. Сразу дадим небольшой совет: если перевозить двухтактный мотор мощностью 15–18 л.с., то его проще загружать через заднюю дверь на сложенные спинки





заднего сиденья. Ширина салона в этом месте позволяет легко поместить груз шириной до 1210 мм без учета вертикальных прокладок. Используя ремни, мотор в этом месте можно закрепить благодаря двум большим скобам, находящимся перед спинками, а также заведя их за фиксаторы подушки сиденья. На самом деле при таком полезном объеме и столь большой площади всегда можно найти оптимальный вариант размещения мотора и лодки.

Максимальная нагрузка на верхний багажник составляет по инструкции 80 кг. На самом деле, для того чтобы быть уверенным при езде на приличной скорости, не стоит его перегружать. У нового “Forester” багажные релинги сплошные. Они идут практически по все длине крыши, что очень удобно при перевозке крупногабаритных предметов и при центровке груза. Поперечины можно приобретать различные, при этом надо обращать внимание лишь на удобство их установки и параметры нагрузки. Уже накачанную надувную лодку на “Forester” перевозить удобнее, чем на многих одноклассниках, так как, во-первых, он ниже — 1585–1590 мм по релингам, а во-вторых, релинги проходят через всю крышу, а не только над задней частью кузова, как у некоторых. Замечание только одно: чтобы не повредить лакокрасочное покрытие крыши, если лодка перевозится днищем вниз, надо использовать какую-нибудь толстую прокладку — релинги имеют небольшую высоту.

В связи с увеличением мощности моторов производитель предлагает новые способы буксировки прицепов. Для 2-литровой версии максимально допустимый вес трейлера — 1500 кг, для турбированной 2.5-литровой версии — 2000 кг. Однако надо учесть, что это максимальные значения, и поскольку собственный вес “Forester” сравнительно небольшой — увлекаться не стоит. Комфортный вес для 2-литровой версии имеет смысл ограничить 900 кг, 2.5-литровой — 1000 кг. При этом от перевозки на значительные расстояния лодок с большой парусностью стоит воздержаться. Наиболее комфортный вес трейлера с лодкой — 550–750 кг, при большем весе на наших дорогах придется часто снижать скорость, в противном случае прицеп будет жить своей жизнью, а значит, портить нервы водителю.

Теперь скажем два слова о езде. Для того чтобы прочувствовать все преимущества “Forester”, на нем надо прокатиться. Описывать то, что человек при определенном навыке может испытать при езде на этом автомобиле, бессмысленно. Тем не менее надо отметить, что “Forester” универсален — он очень неплохо живет в городе и при этом хорош на деревенских, лесных и прочих дорогах, а также на откровенном бездорожье. Правда, что касается off-road, то здесь надо учесть тот факт, что “Forester” настоящим внедорожником не является и нельзя от него требовать погружений в грязь на 50 см и более — это не его стихия. Но по умеренному бездорожью, будь то пашня, луг, пляж, дюны и т. д., найти этому автомо-

билю равных, особенно учитывая увеличившийся с этого года клиренс машины, трудно и среди автомобилей более солидного класса. Что касается езды в зимних условиях, то в этой номинации “Forester” можно назвать одним из лучших в основном благодаря “симметричной”, как ее называет сам производитель, системе AWD. Особенно ее свойства хорошо сказываются в комплектации с ручной коробкой передач и возможностью включения пониженной передачи. Буксировка, а также вытаскивание трейлера из воды становятся простыми и не вызывают ненужных эмоций.

Словом, “Subaru Forester”, независимо от комплектации, может стать прекрасным исполнительным помощником тем, кто любит совершать выезды на дикую природу и не хочет (или не может) содержать второй автомобиль. ●



Р. С. “Кия” благодарит компанию “RRT” за предоставленный для тестирования автомобиль.