



Даем «симметричную» ответ всем типам дорог вместе с новым Subaru Forester

Японский «лесник» пытается сохранить определенную уникальность не только благодаря оппозитному двигателю, но и навыкам на бездорожье. Удастся это ему в версии с вариатором Carbuyer узнавал в лесах Киевщины.



Экстерьер получился агрессивным, но на взгляд поклонников марки - не совсем однозначным. Многим хотелось более агрессивного дизайна в духе модели XV

В 1997 году ключевой технологией фирмы вооружили еще один SUV от Subaru. Именно тогда вышел Forester, который получил трансмиссию с симметричным полным приводом. И это не только превратило его в один из самых прозрачных с точки зрения управления на скользкой дороге кроссоверов, но и дало определенные преимущества перед конкурентами на бездорожье. С тех пор Forester преображался уже трижды и в очередной реинкарнации получил модернизированную трансмиссию с режимом X-Mode («Икс-Моуд»), которая предлагается в качестве «базы» для машин с двигателем 2.0, 2.5 и двухлитровой турбоверсии с вариатором.



Вариатор Lineartronic нараз подтвердил свою репутацию лучшей CVT-коробки. Единственная возможная комплектация с «механикой» доступна для атмосферного 2.0

На самом деле, речь идет не о новой механике привода, а скорее об очень грамотной перенастройке вспомогательной электроники. В первую очередь, системы контроля тяги, которая очень умело притормаживает колесо, которое начинает буксовать и перебрасывает момент на другое - с лучшим сцеплением. Технология не нова, но реализована безупречно. Едва Forester в глубоком песке собирается увязнуть, как под громкий хруст тормозных механизмов японец уверенно лезет дальше там, где гражданский кроссовер уже должен был выгнать водителя за лопатой. Кроме этого в состав системы относится и электроника помощи спуска с горы, которая дает шанс сойти вниз даже очень крутыми склонами. Главное не касаться тормозов, давая электронике возможность самостоятельно распределять тормозной момент между колесами. К тому же нет необходимости ее постоянно включать-выключать, потому что она автоматически деактивируется на скорости выше 40 км / час. А электромагнитная муфта умеет перебрасывать на «передок» до 80% крутящего момента, хотя в большинстве ситуаций делит его в пропорции 50:50.



Традиционный японский кокпит с превосходной эргономикой. В этом поколении Forester мягкий пластик победил самурайскую "твердость" предшественников - теперь он почти всюду. Многофункциональный руль - уже в базе.

Нам достался Forester в одной из самых богатых комплектаций с двигателем 2.5 и вариатором. Поэтому было очень интересно, как поведет себя SUV с этой трансмиссией на бездорожье. Тем более, что на асфальте он оставил очень приятное впечатление и мы бы назвали Lineartronic одним из лучших современных вариаторов. Быстрые реакции на нажатие газа (100 миллисекунд), адекватная реализация крутящего момента без злоупотребления высокими оборотами и умение экономить по сравнению с механикой делают ему честь (10,9 литров в городе и 8,2 литра в комбинированном цикле). Хотя для комплектации с 2.5 механика вообще не предлагается. Сравнить можно разве что цифры атмосферного «дволитровика», для которого предлагается не только вариатор, но и механика 6, а не 5 скоростей, как у предшественника.



Многофункциональный дисплей предлагается в качестве опции для 2.0

и 2.5 и в качестве "базы" для 2.0ХТ

Но при всех преимуществах бесступенчатой трансмиссии в городской жизни, на бездорожье хотелось бы большего. Здесь вариатор не обеспечивает жесткой связи между двигателем и колесами. Чувствуется определенный дефицит настойчивости, и хотя тяги у двигателя много, в критических ситуациях не спасает даже огромный клиренс, который по сравнению с предшественником выросла на 5 мм и теперь тянет чуть ли не на рекордные в сегменте 220 мм. Ощущаются определенные задержки и проскальзывания в работе коробки, когда под колесами глубокая грязь. Однако короткие передний и задний бамперы обеспечивают хорошие углы въезда и съезда (25 и 26 градусов соответственно).



Система контроля тяги, которая является базовой для всех версий, научилась раньше вступать в работу, чтобы погасить занос.

Режим X-mode активируется кнопкой возле рычага КПП

Поэтому лучше выбраться из глубокой колеи и погонять полевыми дорогами, где сразу чувствуешь, что Forester управляется как послушная легковушка, оставляя без внимания большинство ямок. Если бы не электроника курсовой стабилизации, которую нельзя отсечь полностью, то японец мог бы превратиться в короля скольжения. Выпрыгивает на небольшом трамплине, предварительно выставив машину боком перед поворотом, насколько это позволяет электроника и прописав дугу, подрезают лепестками под рулем высшую передачу. Колеса успевают поднять в воздух килограммы грязи и она градом сыплется на бока и крыша японца. Чистый кайф и минимум кренов. Ведь диаметр стабилизатора увеличен с 21 до 24 мм. Да и подвеска стала более собранной, чем у предшественника, а заднюю двухрычажную на мощном подрамнике. Да и кузов стал значительно жестче, что также хорошо сказалось на управляемости. Мы проводили эксперимент, выставив SUV на диагональное вывешивание колес. Двери и багажник при этом открывалась без вопросов.



Длина кузова выросла на 35 мм, на столько же увеличилась высота.

На 15 мм расширилась колея впереди и на 20 мм сзади

Кстати, новый Forester впервые в истории модели получил электропривод открывания двери багажного отделения. Предлагается уже в базе для 2.0 XT и 2.5. Задняя дверь может открываться как кнопкой в салоне, так и нажатием ключа дистанционного управления. К тому же она оснащена функцией памяти угла открывания и можно зафиксировать в любом положении.

Сам багажник вырос на 55 литров - до 505, хотя порог слишком высокий. Дополнительно можно заказать полезный аксессуар - сетки для фиксации багажа.



Багажник большой и удобный. Под фальшполом - отсек еще почти на 50 литров, в который можно положить аварийно-спасательные средства вроде троса и светоотражающего жилета

Стало больше места и в салоне. Увеличенная на 25 мм колесная база прибавила пространства и позволила увеличить диапазон регулировки передних кресел. По сравнению с предшественником в новом Forester'ом кресла подняли на 36 мм. Это обеспечило удобную посадку и лучший обзор. Но и без этого с ним все было бы прекрасно. Огромные вертикальные окна и узкие стойки создают ощущение, будто сидишь в аквариуме. Не страдают и пассажиры сзади. Добавилось

места для коленей, не в последнюю очередь за счет вогнутых спинок передних кресел и того, что уровень пола сзади стал значительно ниже.



"Сам за собой" водитель среднего роста садится с большим запасом места до спинки переднего сиденья. Кожаный салон - привилегия машин в дорогих комплектациях 2.5 и 2.0 XT

А увеличенная жесткость кузова и дополнительные слои изоляции снизили шумность и вибрации в салоне. Так же как и установка гидроопорах двигателя в версиях с вариатором. По тишину в салоне борется и вариатор, который умело оперирует низкими оборотами. Тем более, что теперь ход поршня в двигателе стал длиннее, что позволило больше тяги в нижнем секторе тахометра. Но если от двигателя хочется получить больше, то не стоит забывать, что есть возможность поиграть с настройками. Так, система Si-Drive на автомобилях с атмосферным двигателем имеет два режима - Intelligent и Sport, а версии с турбомотором имеют еще и Sport

Sharp. Последние два режима делают реакции двигателя и коробки быстрее, а педаль газа чувствительной.



Прозрачный и легкий для восприятия инструментарий панели приборов напоминает о семейных ценностях, которые постепенно становятся для Subaru важнее автоспортивных.

Цены стартуют с 245 100 грн за 2-литровый 150-сильный Forester с механической КПП и упираются в 419100 грн за дорогой вариант 2.0 с турбиной и вариатором. Это означает, что «лесник» давно перестал быть аскетом и пытается удивлять потенциальных владельцев не только в лесу, но и в мегаполисах. Главные конкуренты в рамках «40000 у.е» предлагают схожие комплектации, но за главным исключением - в них нет ТАКОЙ системы полного привода, как в Subaru. И за это стоит платить.