

Subaru Forester S-Edition — машина, существование и цену которой должен попытаться оправдать ее мотор в 263 л.с. Это итальянский подход – сначала придумать невероятный двигатель, а потом приделать к нему автомобиль. И если мотор вдохнет в человеческое сердце трепет и уважение, то все остальные приложения водитель простит.



Но итальянцы к созданию кузова относятся довольно старательно. А японцы из Subaru про оболочку вокруг мотора не думали вообще. Не осталось у них ни сил, ни денег на раздумья – поэтому пламенный двигатель они засунули в то, что есть – в кузов от модели Forester.

Оппозитная схема – проклятие фирмы. Единожды сыграв в оригинальность разложенных по горизонту цилиндров, вот уже 46 лет Subaru вынуждена оправдывать свою ошибку. Было время, когда игра удавалась. Машины хорошо ехали, симметрия полного привода казалась козырем, оппозитные моторы обнадеживали авиационным прошлым и технологическим совершенством, британский ProDrive умело готовил машины к большому спорту, а финские гонщики побеждали на WRC. Проблемы начались там же, где и у всех остальных – в ужесточении экологических стандартов на основном рынке сбыта – в Америке. Калифорнийские бумажки потребовали обновления двигателей и технологий их производства. Одна подпись под документом обрекла Subaru на затраты

в несколько сотен миллионов долларов. Чтобы уложиться в требования надо делать совершенно другой мотор. Или лечить нынешний. Решили не строить и не создавать, а доводить до ума то, что есть, то есть модернизировать до победного конца. Главная печаль в том, что оппозитные двигатели все остальные делать перестали. Мода на них закончилась, а серьезного преимущества человечество от них так и не дождалось. В принципе, когда нет денег на свой мотор, его покупают на стороне. А когда в мире больше никто ничего подобного не выпускает, то и взять его неоткуда.

Следовательно, с грянувшей бедой фирма осталась один на один. За время оппозитного противостояния Subaru осилила всего три мотора: два бензиновых и один дизельный. И хотя каждую модернизацию она маскировала новыми индексами и объявляла о создании следующего поколения, оба бензиновых двигателя были все теми же. Тяжелейшим рубежом для Subaru стал порог Евро-4. Его преодолеть было уже не чем. Задушенный всеми способами двигатель исчерпал потенциал и, например, Forester 2.0 предыдущего поколения ехать перестал. Двигаться он мог только на богатой смеси первых непрогретых километров, но выйдя в диапазон рабочих температур, переставал тянуть на себе автомобиль и занимался только одним – чистотой выхлопа и демонстративным экологическим дружелюбием.

Нынешняя линейка бензиновых моторов Subaru очередная, чрезвычайно затратная модернизация. Зато турбированный двигатель объемом 2.5 мощностью 263 л.с. получился. Именно он обязан показать миру, что оппозитная идея жива, не исчерпана и весьма дееспособна. И ведь показывает!



С этим пламенным мотором ForesterS-Editionедет! Двигатель неиссякаем, быстр и ...невероятно прожорлив. Рекомендованный Аи-95 он пьет дозами по 20л на 100км, а чтобы водитель не расстраивался, борткомпьютер лукаво рисует 13л/100км. Спор прерывает желтая лампочка пустого бака, загорающаяся так быстро, что хочется посоветовать подсветку главному вуну сделать красной, чтоб имитировать электронный стыд, поскольку высвеченная голубым цифра среднего расхода топлива слишком далека от правды.

Мотор-топламенный, да и цена воспламеняющая разум — 1 741 900 руб. Но в остальном нищета и разруха. Дешевая и гулкая пластмасса от Daewoo Matiz, корявые сиденья сшитые из резины и дырчатой искусственной замши распродажного вида (а ведь настоящая Alcantara!), утомительная эргономика посадки и странность сервисных решений — попробуйте, например, догадаться как листаются данные борткомпьютера. (подсказка — кнопкой одометра!!!).

Удешевление на грани выживания? Ни Йены на комфорт? Азарт мотора поможет не обращать внимания на ценовое несоответствие убожества приделанного к нему автомобиля? Мотор все оправдает, а драйв важнее аксессуаров?

Возможно, так бы всё и сложилось, если бы под стать двигателю была и коробка, и подвеска, и руль. Но они все от обычного Forester — получившего обрезание важнейшего органа — платформы... Платформа, боевое шасси с отточенной управляемостью, которое служило роскошным соратником любому двигателю, у нынешнего поколения машины импотентно ослаблено ради экономии и в угоду привычек главных покупателей всего на свете — американцев. А им у себя дома носиться можно только по прямой, в поворотах они быстро ездить не умеют. Поэтому коробка не понимает порывов двигателя и не спешит ему быстро предложить подходящую передачу, подвеска норовит убаюкать, а не разбудить, а руль обмяк и нуждается в Виагре. Да еще система стабилизации не отключается, даже не смотря на кнопку on/off. Как ни жми, off не случается и выставленный в управляемом заносе Subaru ForesterS-Editionвнезапно вянет, электронный разум рубит потенциал 263 л.с. и остается, толкнувшись боковиной Hakkapeliitta-5 в снежный отбойник, тихо рулить по траектории, мучительно ожидая когда же настроенный на спасение американской домохозяйки электронный ошейник сочтет свою задачу выполненной и вернет педали газа право распоряжаться мощностью двигателя.

Заявленный, как очень боевой автомобиль, Subaru ForesterS-Editionнедопустимо компромиссен. И если душа нуждается в Subaru, то с доплатой в 346 700 руб. можно

купить бескомпромиссный хэтчбек WRX STI за 2 088 600 руб. Суть у машин одинаковая, обе они не внедорожники, зато преимуществ у WRX STI гораздо больше, чем разница в стоимости.