

TESTAS

MIŠKININKAS, SUSIDRAUGAVI SU ELEKTR

Penktoji karta, vertinant įprastais laiko suvokimo vienetais, turėtų reikšti, kad tik ką gimęs kūdikis savo proprosenelio neprisimena. Arba prisimena tik tai, kaip anas lėtai kėblina pasiramščiuodamas kriukiu ir bergždžiai bando iškosėti gūdžioje jaunystėje plaučiuose įstrigusį prastos tabokos pakelį. Paskui lieka kelios pageltusios nuotraukos ir žvakė per Vėlines. Kai kurioms mašinoms – viskas labai panašiai.

Autorius Renaldas Gabartas, Viena (Austrija)
Nuotraukos Egidijaus Babelio

Pirmoji Subaru Forester karta buvo pristatyta 1997-aisiais. Lietuviškais masteliais tai tik truputį daugiau nei vidutinis šalies transporto parkas, tačiau senolio miškininko (būtent taip vėrčiamas krosoverio pavadinimas į lietuvių kalbą) niekas darai neprisimena, o ir mūsų keliuose jų sutikti beveik neįmanoma. Pirmiausia todėl, kad SUV klasės pionieriai su Honda ar Toyota logotipais ant variklio dangčio pasirodė šiek tiek anksčiau. Antra, pirmasis Forester – būkime sąžiningi – atrodė kaip stuobrys, kuriam šokiuose merginos dažniausiai sako „ne“. Tačiau, priešingai prognozėms, šis aparatas neliko ratuotu senberniu: mažojo visureigio patvarumas ir pravažumas aukštyn kojom apvertė išankstines automobilininku nuostatas ir padėjo užkariauti jų širdis. Todėl per du vėlesnius dešimtmečius pasirodė dar keturios Forester kartos, o bendras jų tiražas perkopė 3,8 mln. ribą. Vidutinės svorio kategorijos krosoveris tapo populiariausiu Subaru modeliu.

Paskutinysis, dar 2012-aisiais debiutavęs miesto visureigis, jau atrodė taip pat teisingai, kaip ir didžioji dalis varžovų SUV ringe, o kai kuriomis savybėmis juos net lenkė. Čia pirmiausia derėtų paminėti bazinio komplektavimo įrangos sąrašė atsiradusią pagalbinę vairavimo sistemą EyeSight. Stereokamera priekiniame lange kontroliuos automatinio stabdymo, adaptyvąją pastovaus greičio palaikymo, nukrypimo iš važiujamosios juostos įspėjimo, automobilio išlaikymo eismo juostos centre, priešvarinę akceleratoriaus valdymo ir įspėjimo apie priekyje pajudėjusį automobilį sistemas. Jei vairuotojas dėl nuovargio, mieguistumo ar

tiesiog sumažėjusios dėmesio koncentracijos pradeda netilpti savo eismo juostoje, sistema siunčia garsinius perspėjimo signalus, po to įžiebta atitinkamus indikatorius, o galiausiai – jei vairuotojas nereaguoja – sustabdo visureigį. Svarbu, kad skaitmeninės EyeSight akys nepalyginti jautresnės nei vidutinio statistinio vairuotojo, todėl sistema nepriekaištingai veikia ir važiujant prastomis oro sąlygomis, tvyrant rūkui ar per dulksną.

Subaru pardavimų, rinkodaros ir viešųjų ryšių vadovas Europos rinkoms Davidas Dello Stritto pateikė kompanijos tyrimų skyriaus duomenis, liudijančius, kad įdiegus EyeSight sistemą incidentų keliuose sumažėjo net 61 proc.

Apskritai saugumo srityje japonai padarė milžinišką pažangą ir pastaraisiais metais rinko aukščiausius balus tiek Euro NCAP, tiek analogiškoje JNCAP naujų automobilių vertinimo programoje. Penktosios kartos modelis pateikė dar keletą įdomių naujienų. Už papildomą mokestį siūloma sistema, kuri sugeba atpažinti Forester šeimininką ir vos šiam atsisėdus prie vairo automatiškai sureguliuoja jo vietą pagal individualius poreikius. Mašina sugeba atpažinti penkis veidus. Tačiau dar svarbesnė funkcija – reagavimas į vairuotoją, dėl kokių nors priežasčių pernelyg ilgai žiūrinčio ne į kelią. Naujo modelio pristatymo Austrijoje metu Subaru komandos žmonės paprašė važiujant netoli Vienos esančiame autodrome kelioms minutėms sufokusuoti žvilgsnį į lįdūką ant dešinės pusės durielių lango. Tai padarius mašina tuoj pat ėmė žadinti ir signalizuoti tapus „keleivių prie



SUBARU FORESTER



vairo“. Apskritai visa elektronika čia veikia pavydėtinai inteligentiškai.

Maloniai nustebino ir esminiai geležiniai pokyčiai. Naujas Forester sukonstruotas ant modulinės platformos Subaru Global Platform, kuri ne tik leido pasiekti itin gerų rezultatų saugumo srityje, pasiūlyti daugiau erdvės keleiviams, bet ir pastebimai pakeitė krosoverio elgseną kelyje. Automobilis 15 mm ilgesnis (4 625 mm), 20 mm platesnis (1 815 mm), 5 mm žemesnis (1 730 mm), tačiau ratų bazė išlįso net 30 mm (2 670 mm). Šie pokyčiai lemia kur kas mažesnę kėbulo svyravimą didesniu greičiu judant vingiuotu ir nelygiu keliu.

Elgsena bekelėje taip pat nusipelnė komplimentų. Improvizuotame trialo kliūčių ruože patobulinta X-Mode sistema leido Forester stačiais dirbtinio kalno šlaitais ropinėti kaip tarakonui. Kėbului persisverus taip, kad pro atidarytą langą galima pasiekti šalikėlę, o žemę liečiant trimis ratais, visi jie gauna tiek galios, kad visureigis galėtų sklandžiai judėti pirmyn.

Esminė naujiena po krosoverio kapotu – hibridinė jėgainė Subaru e-BOXER. Jos pagrindas – 2 l darbinio tūrio, 150 AG benzininis (dizelinius eksperimentus japonai

nutraukė) opozicinis motoras, veikiantis kartu su elektriniu 12,3 kW vankiliu, integruotu Lineartronic pavarų dėžeje. Nenaudojant daug energijos deginančių prietaisų vien elektra Forester gali nuvažiuoti iki 3 kilometrų. Tiesa, kada tai padaryti, sprendžia pats automobilio kompiuteris – elektros režimo jungiklio, kaip ir galimybės

118,4 V ličio jonų baterijas įkrauti iš buitinio elektros tinklo, čia nėra. Elektros atsargos papildomos važiavimo metu naudojant kinetinę energiją. Tokia sistema padidina bendrą automobilio galią 17 AG, o sukimo momentą – 65 Nm, ir leidžia lengviau startuoti. Degalų sąnaudas japonai sumažino maždaug 10 proc. – vidutiškai iki 7 l/100 km. ■

ĮDIEGUS EYESIGHT SISTEMĄ, INCIDENTŲ KELIUOSE SUMAŽĖJO NET 61 PROC.