



7

SUBARU FORESTER E-BOXER™

Elektros šokas seniems įsitikinimams

Nuo 32 900 €

2 litru 4 cil. hibridinis	150 AG	7 kėpusnių CVT	11,8 sek.	8,1 l/100 km	154 g/km

UŽ: beveik neįjaučiamas elektros motoro variklio įsikūrimas, pagerėjusi interjero kokybė ir nenugalimas važumas.

PRIEŠ: slogi dinamika ir jokių papildomų hibridinės jėgainės

Hibridinių permainų vėjai pagaliau padvelkė ir vieno konservatyviausių Japonijos automobilių gamintojų kieme.

„Subaru“ mums Rygoje pristatė pirmuosius savo hibridinius XV ir „Forester“. Pastarasis visiškai naujas, todėl papasakosiu tik apie jį.

Turėčiau pradėti nuo dizaino pokyčių, bet... juos greičiausiai pastebėtų tik ankstesnio modelio savininkai. Labiausiai pasikeitė galinių žibintų dizainas, o variklio dangtis tapo horizontaliausias. Toli nuo pirmojo „Forester“ dviejų dėžučių dizaino nepabėgta. Viduje iš laimės kryžtautų taip pat tik ankstesnių „Forester“ savininkai.

Pereikime prie to, kas labiausiai rūpi „Subaru“ inžinieriams ir savininkams, – technologijų. Tai, kad atmosferinių variklių dienos suskačiuotos, aišku net penktokui.

„Subaru“ kelis dešimtmečius neatsisako klasikinės komponentės – opozicinio variklio ir simetrinės visų varančiųjų ratų sistemos. Net jei nebūčiau „Subaru“ savininkas, nedvejodamas galėčiau pasakyti, kad receptas tikrai patenkinantis. Tik šiuo metu prieš naujo pasaulio tendencijas. Tik Europos Sąjungai taip neatrodo. Norint atitikti vis griežtesnius reikalavimus,

reikia elektrinės paspirties. Todėl gamintoja tarp variklio ir pavarų dėžės pagaliau sumontavo mažą elektros motorą ir ant „Forester“ užklįjavo „e-Boxer“ lipduką. Didžiausias tokio sprendimo pranašumas – dabar galima tempti 1 870 kg priekabą. Pabandykite tai padaryti įprastu hibridu ir sužinosite, kaip kvepia degantys laidai.

Tiesa, viskas sumontuota ant naujos platformos. Kaip skelbia gamintoja, dabar ji yra 100 proc. standesnė nei ankstesnės kartos, o „Forester“ pasižymi 50 proc. mažesniu kėbulo svyravimu. Kad įrodytų savo žodžius, ji davė naują bei ankstesnį modelį ir išleido į slalomo trasą. Aišku, joks „Forester“ vairuotojas čia nevažinėtų, bet skirtumas pritrenkiantis. Be to, ant šios platformos sukonstruotas automobilis kėlė tik pripažintą saugiausiu Japonijoje, bet pagyrytų nezarstysiu, kol jo nesudaužė Europos NCAP. „Subaru“ niekada garsiai nekalbėjo apie savo saugumą, nors šiuo aspektu automobiliai buvo bene nepriekaištingi. Tačiau kai bagažinėje sumontavo 110 kg bateriją – tenka.

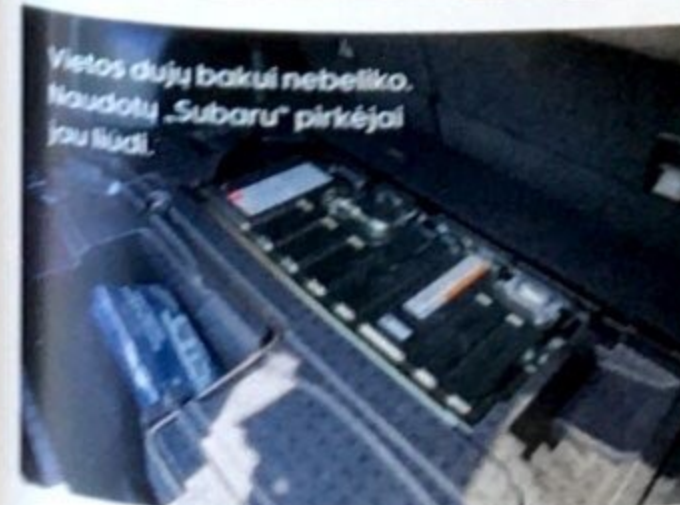
Tai, kad „Subaru“ labai gerai stebi kelią su „Eyesight“ sistema, niekam nekelia nuostabos. Mes taip pat pabandėme atsitrinkti į specialias klūtis ir nepavyko. Dabar „Forester“



„KAD JAU PRAKALBOME APIE UŽMIGIMĄ PRIE VAIRO – SU NAUJUOJU „FORESTER“ TAI NE TOKIA JAU SUNKI UŽDUOTIS.“



Pradėkite skaičiuoti dizaino pokyčius, subaristai.



Vietos dujų bakui nebeliko. Naujodėtu „Subaru“ pirkėjai jau žudi.



Dažnai tokių nuotraukų su hibridais nepamatysite.



Interjero kokybė stipriai pagerėjusi, bet revoliucija to nepavadinčiau.

automatiškai stabdo net važiuodamas atbulas. Bet tai tik smulkmena, palyginti su tuo, ką pamačiau vėliau. Automobilis stebi ne tik kelią, bet ir vairuotoją. Salone esanti kamera mato, kai snūduriuojate ar nežiūrite tiesiai, ir greitai perspėja. Tai jau mačiau kituose automobiliuose, bet ta pati sistema atpažįsta vairuotojo veidą, su juo pasisveikina ir sureguliuoja sėdynę bei veidrodėlius pagal išsaugotus parametrus. Labai smagi inovacija ir tuo pačiu bauginanti, kai apie privačius duomenis kalbame daugiau nei apie kalorijas.

Kad jau prakalbome apie užmigimą prie vairo – su naujuoju „Forester“ tai ne tokia jau sunki užduotis. Jis įsibėgėja labai vangiai, o pakeitęs variklio režimą reikalauja iš esmės nepasikeičia. Visą dar labiau apunkina CVT pavarų dėžė, kuri laiko variklio stūksus efektyviausiame diapazone ir įsibėgėjimą paverčia keistu išgyvenimu. Įdomiausia tai, kad „Subaru“ vairuotojams CVT patinka, bet jie paprasė dirbtinių pakopų, mėgdžiojančių paprastą automatą. Gal būtų dėl to labai didelė dalis dviejų dienų bandymų driekėsi žvyro keliais ir miškais. Čia „Forester“ jautėsi puikiai. Elektros motoras leidžia stačias įkalnes ir klūtis atakuoti mažesniais variklio sūkais, todėl dramos sumažėjo. Visa kita – neįtikėtina. Nežinau jokio kito hibrido, kuriuo galėčiau taip stačiai leistas šlaitu, kad mane prilaikytų tik diržas. „Forester“ kilo ir leidosi, palaikydavo ratą ore ir nėkart neprarado jėgų.

Vien elektra „Forester e-Boxer“ gali nuvažiuoti apie pusantro kilometro ir neviršydamas 40 km/val. greičio. Daugiau nei akivaizdu, kad visa ši hibridinė technologija sukurta tik siekiant išvengti ES nuobaudų. Jis netapo greitesnis ar ekonomiškesnis. Bet jis neprarado nė kruopelės subarizmo. Išsaugoti senas vertybes taip greitai griežtėjančiame ratuotųjų pasaulyje – labai sunki užduotis. Laimė, bent kam nors tai pavyksta.

Karolis Birgilas