

Два самурая

Сегодня мы сравниваем двух мощных «японцев»

НУ ВОТ и наступило лето. Пора активного отдыха, чистых от гололеда дорог и девчонок в коротких юбках. Хочется промчаться по вечернему городу с ветерком на быстром и мощном автомобиле. Хочется рвануть на шашлыки в девственные леса Башкирии, да так, чтоб не заскучать там. Хочется, чтобы замечали и смотрели вслед, завидуя. Но... финансов одновременно на Land Cruiser-100 «на шашлыки съездить» и Audi TT – «для души погонять», скорее всего, не хватит. Что делать?!

Для спортивных и активных, для ценителей мощности и универсальности, для тех, кто знает толк в надежности и практичности, – наш тест.

Итак, начавшееся в прошлом веке соперничество Mitsubishi RVR Evolution X3 и Subaru Forester T/TB. Оба этих автомобиля куплены с аукционов Японии компанией «Автоэксперт», находятся в Магнитогорске и тестируем мы их в наших, родных условиях.

Обе машины оснащены двигателями объемом 2 литра, с турбонаддувом, протестированными автоспортом. Такие же двигатели устанавливались на Subaru Impreza WRX и Mitsubishi Evolution VI.

Внешний осмотр. Subaru Forester. Он словно высечен из камня скандинавскими мастерами. Мощный, монолитный, ничего лишнего. Линии кузова четкие и выверенные. Шестнадцатидюймовые колеса с оригинальными литыми дисками подчеркивают претензию на хорошую проходимость. Внушительная «ноздря» на капоте напоминает о том, что турбина нуждается в хорошем охлаждении. Крупные противотуманные фары хороши для тяжелых погодных условий.

Mitsubishi RVR. И вправду, подобного ему нет больше ни у одного производителя автомобилей. Его нельзя отнести ни к одному из классов существующих сейчас машин. В нем присутствуют черты и «джипа», и минивэна, а воздухозаборник на капоте дает понять, что под капотом – не самый спокойный двигатель. Сдвижная дверь намекает, что посадка в салон максимально облегчена. Большие шестнадцатидюймовые колеса, обутые в шины Dunlop с агрессивным внедорожным рисунком, говорят о том, что это настоящий боец off-road. Запасное колесо, вынесенное на крышку задней двери, придает еще большее сходство с настоящим «джипом». Ксенон фары головного света дают прекрасную освещенность в любых погодных условиях и не слепят встречных водителей.

Интерьер. «Форестер» – настоящий лесник. Так же, как и снаружи, ничего лишнего, только необходимое. Четкие приборные шкалы, удобные кресла с откидными подлокотниками, быть может, излишне жесткие, удобный кожаный руль. Пластик несколько гремуч, однако терпим. Двери отделаны качественным велюром, исполнение кузова – хард-топ (стекла без рамок). Есть все необходимое из электроники: полный электропакет, электрорегулировки зеркал, полностью автоматический климат-контроль. Водительское сиденье прекрасно подстраивается под любого водителя, регулируется по длине, высоте и наклону спинки. Магнитола двухдиновая, диск плюс кассета, оригинальная, что положительно отражается на качестве звука.



RVR, конечно же, богаче внутри. Это особенность всех Mitsubishi такого класса. Дорогой велюр, элементы дерева в салоне, оригинальный блок управления климат-контролем, обшитые кожей руль и рычаг АКПП – типтроник. Кстати, рычаг установлен на подиуме, что очень удобно для водителя. Вообще, место водителя исполнено классно. Все под рукой, отличная эргономика и обзор, чуть-чуть ухудшаемый широкими стойками. Руль удобно ложится в руки и обеспечивает надежную связь с автомобилем. Магнитола с MP-3 и пульт дистанционного управления скрасит вашу долгую поездку. Отдельные похвалы разработчикам блока управления климат-контролем. Он стильный и очень удобный. Работает климат, несмотря на огромное внутреннее пространство салона, изумительно. Весьма затруднительно догадаться, какая температура за бортом, разве что по специальному датчику, установленному в центре торпеды. В задней части салона RVR поражает пространство ног для пассажиров. При сдвинутых до упора сиденьях можно просто вытянуть ноги и возлечь, как дома перед телевизором. Подлокотники с встроеными подстаканниками соответствуют общему впечатлению удобства и уюта в салоне.

Поехали. На улице дождь и холодный, совсем не летний ветер. Хочется сесть в уже теплый автомобиль и сразу поехать. Легко – оба автомобиля оборудованы сигнализациями с дистанционным запуском и турботаймером, позволяющим беречь турбину от перегрева. «Форестер» «на холодную» работает несколько шумновато, но... это же оппозитный двигатель, да еще и раскрученный. RVR работает, как часы, немного шелестит приводной ремень, возможно, необходимо заменить натяжитель. Сначала тест на ускорение. «Форестер» несколько слабее на низах, мощный подхват начинается на при-

мерно четырех тысячах оборотов, двигатель крутится четко до красной зоны, автомат не сильно душит его. Переключения коробки четкие и мягкие, без рывков. Шумоизоляция моторного отсека хорошая, слышно только звук турбины, никакого рева дохлой «десятки» с дикой трубой. RVR тяжелее и слабее на 20 лошадиных сил, но подхват двигателя начинается с 2500 оборотов в минуту, что сказывается на тяговитости, машина едет изумительно. Большой плюс – это возможность управлять «автоматом» в ручном режиме, получаешь от двигателя все, что можно. В салоне слегка шумновато, но это

Пришло время бросить вызов самому распространенному в России типу дорог – бездорожью

настройка выхлопной системы. Турбина поет. Двигатель звучит породисто и по-мужски.

Едем по Северному переходу. Вот наш любимый поворот. На спидометре 100. «Форестер» идет четко, ни намека на непредсказуемость. Попробуем зайти 140. Все так же, такое ощущение, что он просто прилипает к земле. Теперь RVR. Сначала 100. Кренов нет, несмотря на довольно высокий центр тяжести. При заходе на 140 км/ч возникает небольшой крен, все-таки семидесятый профиль резины не подходит для высокой скорости на резких поворотах. Эх, поставить бы на него диски на 18 дюймов и профиль резины поменьше! Но не забываем, что RVR – еще и «джип». Это машина не только для скорости, но и для проходимости.

Конечно, скорость в современном автомобиле – не самое главное. Нужна еще и безопасность, и прежде всего активная, а именно эффективные тормоза. На обоих автомобилях спереди и сзади стоят дисковые тормоза, что вполне естественно для такой

мощности. Торможение, что ни говори, у обоих автомобилей безупречное, может быть, чуть-чуть эффективнее у Subaru, скорее всего, за счет меньшей массы. У Mitsubishi снаряженная масса 1570 кг, у «Форестера» – 1390. Но RVR оснащен вспомогательной системой торможения, чуть более сильное надавливание на педаль тормоза – и все встает на свои места, автомобиль встает как вкопанный.

Едем за город в сторону поселка Приморского. Дорога не ахти, достаточно много стыков в асфальте и мелких кочек. «Форестер» чуть более жестко преодолевает изъятые дороги, вот где пригодился высокий профиль шин RVR, такое ощущение, что Mitsubishi катит по автобану. В салоне обеих машин можно спокойно разговаривать вполголоса, даже сидя на заднем сидении и обращаясь к водителю, конечно, если несколько приглушить звук магнитолы.

Ну вот и пришло время бросить вызов самому распространенному в России типу дорог – бездорожью. Съезжаем с трассы. Только что прошел дождь. На всякий случай проверяем, работают ли телефоны, вдруг придется вызывать трактор. Первый пошел RVR. Мокрая земля легко продавливается колесами, которые иногда срываются в букс. Как только передняя ось начинает пробуксовывать, подключается задний мост, и автомобиль плавно выходит из грязи. У Subaru ситуация несколько иная, полный привод symmetrical AWD работает постоянно, поэтому автомобиль идет лучше «Нивы», нет даже намека на сильное увязание в грязи. Чумазые, но довольно результативное (откапывать не пришлось), возвращаемся на трассу. Едем в город. Уже стемнело. Да, головной свет Mitsubishi RVR вне конкуренции – ксенон есть ксенон. Мощный пучок прорезает мглу, давая эффект дневно-

го света. «Форестер» уступает в этом плане, хотя головной свет вполне достойный.

Ну вот и добрались до города. Можно подвести итоги нашего тест-драйва. Машины практически не уступают друг другу ни в чем. «Форестер» несколько бодрее при разгоне за счет меньшей массы и большей мощности. Однако в горку рядный двигатель Mitsubishi тянет лучше. RVR приятней на ходу, богаче отделан внутри, однако менее экономичен и динамичен. На бездорожье оба автомобиля зарекомендовали себя отлично, однако постоянный полный привод Subaru выглядит предпочтительнее. При движении по трассе RVR отыгрывает утраченные off-road очки за счет большей колесной базы и более высокого профиля резины. Одним словом, автомобили практически равнозначны по своим потребительским качествам. Выбор будет зависеть от того, что вам ближе по стилю: классическая форма внедорожника «Форестер» или необычные очертания RVR. Автомобили подойдут покупателю любого возраста, стиля вождения и образа жизни. Отвязный райсер, завзятый рыбоволов-охотник, глава семьи – любой оценит по достоинству творения ведущих японских производителей.

Мощь, универсальность и надежность – вот что их объединяет. Эти и другие автомобили с японского рынка вы можете всегда приобрести непосредственно с аукционов Японии с помощью пунктов продаж компании «Автоэксперт», расположенных по адресам: ул. Грязнова, д. 42/2, тел. 302-192 и пр. Карла Маркса, д. 155, тел. 35-45-19. Мы предложим вам разнообразные кредитные программы с первоначальным взносом от 10 процентов стоимости автомобиля, что поможет вам не только «быть на колесах», но и съездить в отпуск.

Дмитрий КАРСЛЯН.



Самый простой путь к вашему автомобилю

Страница подготовлена компанией «Автоэксперт»: ул. Грязнова, 42/2, тел. (3519) 30-21-92.