

авто

Сквозь тернии к звездам

история

На счету Subaru многократные победы в ралли, несколько рекордов скорости и даже участие в «Формуле-1». Поэтому не удивительно, что имя этого японского бренда ассоциируется у людей, хоть как-то интересующихся машинами, со скоростью, мощностью, отточенной управляемостью... В общем со всеми обязательными характеристиками настоящего спортивного автомобиля.



А началось все в 1940-е годы. Тогда японская компания Nakajima Aircraft, позже Fuji Sangyo и Fuji Heavy Industries (FHI), занималась производством авиатехники. Но в середине прошлого столетия решила попробовать себя в автомобилестроении. Сначала были мопеды, а потом... и автомобили. Президент FHI Кенджи Кита, основавший в 1956 году бренд Subaru, был человеком, не лишенным романтического взгляда на жизнь. Придумывая название для новой компании, господин Кита, как полагаются, организовал конкурс, но ни одно из предложенных имен ему не нравилось. И в итоге на ум ему пришло красивое японское слово «Субару» — так обозначают шесть звезд из созвездия Тельца, которые можно наблюдать невооруженным глазом. Похоже, уже тогда Кенджи предвидел, что компания ждет звездное будущее, в том числе и в автоспорте. Впрочем, число шесть в данном случае выглядит вполне логично: FHI была основана после слияния именно шести компаний.

Первые серийные автомобили Subaru начала выпускать в 1958 году. Тогда в машинах этой марки было мало чего спортивного, но стремление к внедрению передовых технологий, совершенствованию управляемости и динамических характеристик изначально отличало команду Subaru от многих других автопроизводителей. В 1965 году компания выпустила модель 1000 с оппозитным двигателем, позволяющим снизить центр тяжести и в разы по сравнению с конкурентами улучшить устойчивость и управляемость. В 1972 году компания Fuji Heavy Industries впервые пробует свои силы в раллийном спорте, выпустив на старт австралийского Southern Cross Rally первый японский автомобиль с передним приводом и фронтально расположенным мотором. Автомобиль назывался Leone. Тогда уже можно было не сомневаться в том, что компания ждет впередиющееся спортивное будущее, прежде всего, конечно же, в ралли.

На старте

В 1980 году появляется полноприводная версия Leone, и именно в этом году Subaru пробует свои силы в чемпионате WRC на так называемом Safari Rally. Выступление на столь серьезном соревновании заставило компанию задуматься о создании специального спортивного подразделения Subaru Tecnica International, основателем которого стал Рюкиро Кузе, один из пилотов Leone на первом для компании ралли Southern Cross Rally.

Первые серьезные шаги навстречу автоспорту Subaru делает в 1988 году, когда совместно с японской компанией Motorigi Moderni решает производить оппозитные 12-цилиндровые двигатели для болидов «Формулы-1». Когда-то Motorigi Moderni создавала моторы для самого Энцо Феррари, однако в 80-е годы компания находилась в кризисе, и сотрудничество в Subaru оказалось как нельзя кстати.

После того как FHI купила 51% акций команды Coloni, в «Формуле» появился новый фаворит — Coloni-Subaru. Двигатель, ставший результатом творческих усилий лучших японских инженеров, во время испытаний и соревнований показал себя превосходно, однако сама машина, за которую отвечала компания Coloni и лично Энцо Колони, оказалась слишком большой и неповоротливой. В итоге контракт был разорван.

Возможно, и к счастью. Ведь уже в 1990 году компания впервые приняла участие в чемпионате по раллийным гонкам, дебютировав в соревнованиях с моделью Legasy. Шести автомобилям Legasy пришлось пройти серьезные испытания на самом сложном этапе ралли — 38-м ралли «Сафари». На этом этапе стартовали 59 участников, но лишь 10 из них справились со всеми препятствиями и добрались до финиша в Найроби. Среди финалистов оказалось несколько машин Subaru. И что особенно почетно, впервые в истории ралли до заветной цели дошел автомобиль группы N (в машины, входя-

щие в эту группу, по правилам нельзя было вносить какие-либо конструктивные изменения, в связи с чем им никогда не удавалось достигнуть финиша). Этим автомобилем Legasy управляли пилот Патрик Ньйру и штурман Дэвид Вильямсон. Они заняли восьмое место в общем зачете и первое — в личном.

А уже в 1993 году команда Subaru одержала победу на этапе мирового чемпионата по ралли в Новой Зеландии. Эта победа стала дебютной для 25-летнего гонщика Колина Макрея. И в то же время это оказался последний чемпионат, где выступала модель Legasy. Ей на смену пришла Impreza, занявшая второе место в том же новозеландском ралли.

В следующем году за руль Impreza сел знаменитый испанский гонщик Карлос Сайнс. Он выиграл несколько этапов чемпионата и вывел Subaru в лидеры. Однако для компании наиболее важным и памятным стал 1995 год, когда началось триумфальное победное шествие команды. Тогда Impreza одержала победу в пяти из восьми этапов чемпионата, а команда Subaru завоевала почетный титул — Кубок конструкторов. В 1996 году Subaru лидировала в трех из девяти этапов чемпионата и снова оставила конкурентов далеко позади. В 1997 году никто не верил, что Subaru удастся удержать столь высокий титул. Ведь так не бывает — выиграть три раза подряд столь напряженные соревнования. Но для Subaru невозможное оказывается возможным. И Кубок конструкторов чемпионата по ралли 1997 года снова у японской компании.

Последующие выступления были не такими успешными для команды в целом, но личные дела пилотов шли вполне красиво. Так, в 2001 году Ричард Бернс, выступавший на Subaru, стал чемпионом мира. В 2003 году превосходные японские автомобили принесли победу Марти Марину. В 2005 году Subaru выиграла один из этапов мирового первенства. В общей сложности на чемпионатах

WRC Subaru одержала около полусотни побед — больше, чем все другие японские автопроизводители вместе взятые.

Дух победы

Немало у Subaru и других побед, демонстрирующих превосходство этих японских автомобилей перед конкурентами. Например, еще в 1989 году первое поколение Legasy поставило мировой рекорд скорости на дистанции 100 тыс. км, который держался в течение 16 лет. Весь путь машина преодолела за 447 часов 44 минуты и почти 10 секунд. Средняя скорость составила 223 км/ч. Эти выдающиеся показатели были зафиксированы Международной автомобильной федерацией.

Следующий рекорд принадлежит уже универсалу Legasy. Среди автомобилей массового производства с кузовом универсал, не подвергнутым конструктивным и техническим изменениям, он показал лучшую скорость — 249,9 км/ч.

В 1996 году автомобили Subaru ставят очередной мировой рекорд. На этот раз в классе T-1 — автомобилей, созданных для пересеченной местности, или кроссоверов, как их принято называть сейчас. Subaru Forester показал на полигоне в Индианаполисе (штат Индиана, США) среднюю скорость 180 км/ч.

У всего, что происходит в мире, конечно же, есть свои объективные причины. В автоспорте залогом успеха команд служат солидные бюджеты, позволяющие создавать совершенные гоночные аппараты и нанимать самых талантливых пилотов. Успехи Subaru, по признанию многих экспертов, связаны в первую очередь с ее политикой — делать лучшие в мире серийные автомобили, базирующиеся на традиционных для марки технологиях. В свое время президент Fuji Heavy Industries Кенджи Кита выразил суть этой политики в простом напутствии подчиненным: «Если вы собираетесь делать автомобиль, вы должны делать автомобиль совершенным».

Иван Круглов

Спорт высоких бизнес-достижений

личный опыт

15-кратный чемпион страны, заслуженный мастер спорта СЕРГЕЙ УСПЕНСКИЙ не только один из самых известных и титулованных отечественных автогонщиков. Он еще и успешный предприниматель, генеральный директор компании «У Сервис+», человек, с которым в России бренд Subaru ассоциируется в первую очередь.

— Как добиться успеха в автоспорте?

— Автоспорт невозможен без серьезных инвестиций. Если бы папа не купил в свое время Шумахеру карт, не было бы в истории «Формулы-1» никакого «красного барона» и семикратного чемпиона. Должен быть кто-то, кто даст возможность таланту развиваться. В России добиться успеха в автоспорте можно только вопреки обстоятельствам. Даже если есть машина, на ней негде тренироваться. Нет ни одного автодрома, ни одной трассы. Успех в автоспорте, как, наверное, и в любом другом деле, невозможен еще и без огромного желания. В российском автоспорте, увы, мало гонщиков, у которых бы совпадали возможности и желание.

— Остались ли спортивные вершины, о которых вы мечтаете?

— Спортом надо заниматься с максимальным погружением либо не заниматься вовсе. Я максималист, ставлю для себя всегда самые сложные цели. Поэтому я ушел из большого спорта, оставив возможность иногда соревноваться для души, а не ради победы. Будет время — буду ездить на гонки. Что касается непокоренных вершин, то я ни о чем не жалею. Все задачи, которые я перед собой ставил, я сумел выполнить. Возможно, я был способен на большее — скажем, выиграть чемпионат Европы или чемпионат мира в зачете «Продакшн». Но технический и финансовый потенциал стал доступен слишком поздно — возраст не позволял мне его реализовать.

— Вы успешно выступали в разных видах автомобильного спорта, но ралли, вероятно, любимая специализация...

— Человек, занимающийся раллийным спортом, должен быть с очень хорошей долей интуиции и импровизации. Потому что раллийная дорога — это быстрая запись, а потом быстрая езда. В ралли дорога постоянно и быстро меняется, в этой дисциплине важна слаженная работа экипажа, раллист должен обладать психологической устойчивостью, иммунитетом к неудачам. Ну пробил колесо в первый день, ничего страшного — есть еще два дня, и соперников также могут постигнуть неприятности.

— Как кризис сказался на спортивных планах вашей команды «Успешный Ралли Техника»?

— Он оказался самым серьезным образом на всем автоспорте во всем мире, в частности и на нашей команде. Команда УРТ — это визитная карточка нашей одноименной производственно-технической базы, которая готовит и продает спортивные автомобили. Мы построили лучший автомобиль в мире, наш Subaru Impreza WRC выиграл ралли Англии. Мы без ложной скромности луч-



шая конюшня Subaru в мире. А сейчас из-за кризиса у нас нет ни заказов, ни клиентов. Нет покупательной способности. Будет ли команда УРТ выступать в следующем году хоть в каких-то соревнованиях, я не знаю, но вероятнее всего, что не будет выступать вообще.

— Ваш бизнес ассоциируется даже с гоном прежде всего с Subaru? Что для вас значит Subaru?

— Это часть моей жизни. Мое знакомство с Subaru началось в 1992 году, и оно состоялось благодаря нынешнему главе компании-дистрибутора в России Казуси Иосиде. О марке Subaru тогда в стране никто ничего не знал. Многим было件недомек, что это японский, а не какой-то другой автомобиль. Торговый дом, который представлял Subaru на нашем рынке, искал партнера по сервису. В это время как раз компания Subaru стала активно и с блеском выступать на автомобильных соревнованиях. Автомобильной мастерской, в которой я работал, предложили заниматься ремонтом автомобилей Subaru. Мы согласились и очень быстро из маленького авторизованного центра по обслуживанию автомобилей выросли в компанию по продажам, сумели приобрести машину для спортивных состязаний и вообще эволюционировали до сегодняшних размеров. «У Сервис+» в настоящее время одна из крупнейших дилерских сетей Subaru в России. Так сложилось, что я стал тесно связан с Subaru. Но, наверное, это судьба. Я любил автомобили, увлекся техникой, автоспортом. В марке Subaru заложен тот дух победителя, который всегда меня привлекал. Несмотря на огромное разнообразие автомобилей, для меня Subaru остается лучшим полноприводным автомобилем современности.

— Спортивные навыки помогли ли вам в бизнесе?

— Я думаю, что выдержка, сосредоточенность, дисциплина, которые необходимы в спорте, помогли и помогают мне и при ведении дела. Раллийные гонки научили меня, что нельзя рисковать. Рисковать на ралли можно один раз... Стабильность — главное и в ралли, и в бизнесе.

— В теории фирменные технологии Subaru — двигатели Boxer, симметричный полный привод, Si-Drive и т. д. — выше всяких похвал. Что вы, как знаток этих автомобилей и как практик, можете сказать в пользу этих технологий?

— Мое восхищение Subaru связано не столько с какими-то отдельными технологиями. Я понимаю совокупное преимущество, которое они дают автомобилям Subaru. Выделить, что лучше, а что хуже, в них нельзя. Главное, что в сумме они дают потрясающий эффект. Так, как едет обычный заводской Subaru, не едет ни один другой серийный автомобиль. Классическая компоновка двигателя, растрескивание, оппозитный двигатель, электроника — все работает на результат, на динамичный и безопасный драйв.

— Двигатели серийных Subaru не отличаются той запредельной мощностью, которой хвалятся иные спортивные автомобили. Это их недостаток?

— Это маркетинг. Если бы производитель ставил задачу (вопреки здравому смыслу, налогам) дать мотору 500 л. с., он это легко бы осуществил. Subaru заняла свою нишу. Зачем следовать чужому примеру, если можешь делать что-то лучше всех. У компании не самая широкая линейка моторов, но для сегмента бизнес-класса она достаточна.

— На автомобилях Subaru ведется и обучение в вашей Академии скорости. Чем она отличается от других водительских школ повышения квалификации?

— Академия скорости — составная часть нашего холдинга: это и школа высшего водительского мастерства, и ралли-школа для пилотов и штурманов. Обучение в академии ведется на турбированных автомобилях. В других школах обычно в автопарке служат более спокойные, с умеренной мощностью версии учебных аппаратов.

— Какой автомобиль вы водите в обычной жизни? Почему именно этот автомобиль, а не другой? В чем его сильные и слабые стороны?

— Последние дни езжу на Subaru Tribeca и могу дать о нем любому положительный отзыв. По соотношению «цена-качество» с ним мало что сравнится. Я знаю, что некоторые жалуются на ее некую «пластмассовую шумность». Но если эту шумность заглушить кожей и деревом, то автомобиль будет стоять в два раза дороже. Мне не понятны и сетования на мягкость, которые идут от очень немногочисленной группы любителей-гонщиков. Но если хочется носиться по ямам, можно купить другие амортизаторы, и проблема будет решена. Мне вообще очень нравятся автомобили марки, начиная с Wagon Turbo Legasy, которая была у меня в 1992 году. Нет других автомобилей, в которых бы так органично сочетались комфорт и спортивные качества, а об управляемости Subaru и говорить не надо — она известна во всем мире.

Интервью взял Хасан Ганиев

Выигрышный вид

аксессуары



В салонах официальных дилеров Subaru уже в начале следующего года поклонники марки смогут увидеть новые фирменные коллекции STI (Subaru Technica International) и SWRT (Subaru World Rally Team), в которые вошли как предметы одежды, так и различные деловые и повседневные аксессуары. Источником вдохновения для дизайнеров, работавших над созданием ве-



щей, стали черты, присущие легендарным автомобилям Subaru: технологичность и прогрессивность. А такие качества, как надежность и прочность автомобилей Subaru, стали ориентиром при выборе материалов для изготовления каждого из предметов. Первая коллекция представлена линейкой одежды и аксессуаров для ценителей легендарной модели Impreza WRX — турби-

рованной и спортивной версии Impreza, а также для владельцев Subaru Impreza WRX STI — 300-сильного гоночного болида, в котором были воплощены самые передовые технологии компании и самые смелые разработки спортивного подразделения Subaru Technica International. Спортивные болиды Subaru Impreza под управлением знаменитых гонщиков Колина Макрея,



Карлоса Сайнса, Питера Сольберга неоднократно приходили первыми к финишу на чемпионатах мира по ралли WRC, а также на различных национальных чемпионатах по ралли, кроссу и шоссейно-кольцевым гонкам. SWRT представляет линию аксессуаров, олицетворяющих победный дух раллийной команды Subaru в течение нескольких последних десятилетий.



Чем ниже двигатель — тем лучше управляемость

