

# Subaru — Lurkmore



## Внимание!

Эта статья или раздел полны *стереотипами* чуть более, чем наполовину. Возможно, она создана исключительно для *лулзов*.



Эта статья должна быть до- или даже полностью переписана.

Перед вами — очередная *безблагодатная* статья. Сия халтура *нам не нравится*, и только вера в светлое будущее удерживает её на этом свете. На *странице обсуждения* могут быть подробности.

«Субару — меняю на стеклотару! »

— Петросян из сервиса

**Subaru** (*Скуби, Суба, Суби, Субару, Сцубару, Зубару, Субара, Зубара, Субарик, Субубу* греч. "Плеяды") — марка автомобилей, выпускаемых японским концерном Fuji Heavy Industries. Показательный пример хорошего маркетинга при скромных исходных данных. Огромное собрание хорошо распиаренных мифов. Примечательна армией адептов, страдающих *структурными изменениями* головного мозга и высоким градусом неадекватности. Воплощение в жизнь взаимоисключающих параграфов: попытка сделать общедоступный автомобиль с не самым дешёвым/неприхотливым двигателем под капотом.

DC SHOES: KEN BLOCK  
GYMKHANA TWO THE  
INFOMERCIAL

Сабж в руках аса  
Colin McRae - WRC 1996  
Footage, Subaru Impreza  
Ещё одного.

Авария на видеорегистраторе  
Сабж в руках стритсеракера  
Subaru Impreza, обгон на  
скользкой дороге  
и более опытного серакера

## Субаристы (субароводы, субарятники, субарасты, субарофилы)



Субаристы всегда в движении. Даже когда статичны.

С одной стороны, типичный субарист является частным случаем *стритрейсера*, однако сам считает себя на порядок (а то и не на один) профессиональнее всех этих «серакеров». Ездит, как правило, на Импрезе, но турбо-Форестер или турбо-Легаси среди них распространены не сильно меньше.

<https://www.youtube.com/v=0ecwt7HwYig>  
Феерические долбоёбы на Субару таранят пробку

С другой — по всем признакам это сектант: боготворит Субару (кстати, «Субару» они всегда любят произносить с трепетным придыханием) и все, что связано с маркой. Любую критику в адрес божества воспринимает как личное



Типичный адепт секты Субару

оскорбление и тут же пытается огнем и мечом искоренить ересь. Друг-друга считают не иначе как братьями и готовы дружно помочь (редко) или хотя бы посочувствовать (всегда) проблемам брата.

Типичный субарист постоянно стремится вылить на окружающих тонны информации: как круто звучит движок на его Форестере; как он вчера чуть не убрался в повороте на трассе на скорости **100500** км/ч и лишь Благословенный Полный Привод (произносится с трепетным придыханием) удержал его на дороге; как он приделал «ноздрю» на капот, покрасил диски в золотистый цвет, понаклеил шильдиков, воткнул прямоток — и теперь его суба «ну чиста врык!»». На не вполне справедливые замечания, что в Импрезе — тесно, Лесник — кирпич кирпичом, парусит и вздрагивает при разезде с каждой встречной фурой, а конкретно его автомобиль к чемпионату мира по ралли не имеет никакого отношения, нормальный субарист в лучшем случае промолчит. В худшем тебя предадут анафеме, расстреляют через повешение на кол и попрыгают на горящем трупце.

## Троллинг

Неудивительно, что субаристы являются неплохим объектом для троллинга, ибо как любые товарищи с ФГМ, неадекватно реагируют на практически любое замечание в отношении их машины, в котором нет достаточного её восхваления.

Итак запоминаем постулаты:

- Зубара вато, ломается часто и не едет толком.
- Зубара овощ, она не едет нифига.
- Еду я на дачу, а там зубара стоит буксует.
- Уууу какая деревянная, вы в ней наверно с дачи картошку возите?
- Субару ниедет...
- Логотип фанов субару свинья.
- Японская девятка, салон дрова.
- Любое упоминание про эво.
- Новые субары уже не те... (Давно не работает. Каждый труЪ-субарист со стажем и сам это знает).
- Субару пердит (характерный звук оппозитного двигателя).
- Да на [ТАЗу](#) ощущения острее!!! А ломается так же, и запчасти дешевле.
- Хорошо наверно в пробке... Низкий центр тяжести ровнее стоять позволяет.

Если этого окажется мало, можно завести на суба-форуме тему, в которой изъяснить желание выкинуть [нахуй](#) оппозитник субару и установить мотор не от чего-нибудь, а от [таза](#) и поинтересоваться как это можно сделать? Между прочим тема замены оппозитника на тазомотор всерьез обсуждается [1] и отнюдь не ради троллинга, что как бы намекает. Немного разбираясь в матчасти, можно приводить разгневанным субароведам аргументы, чем тазомотор лучше, тем самым усиливая батхерты и выливание тонн говна. Попробуйте, это вкусно.

По ту сторону моря-акияна во стране Пиндосии Субара поимела однозначную репутацию машины для лесбийских меньшинств. И носит там клёвое название Lesbaru, что как бы [говорит нам](#).

Для более изысканного троллинга достаточно немного изучить матчасть — играя на мифах Субару, можно вызывать тонны ненависти и некий батхёрт.

## Мифы о Субару

### • Субару рулит в WRC.

Ну да, блеснула в 1995, 2001 и 2003 годах (и три раза была победителем в личном зачете). У той же Тойоты не меньше (3 победы в командном/4 в личном). Ситроен (6 + 5) же и Пежо (4 + 5) смотрят на Субару как на... Лянча в сторону Субару вообще не смотрит (10 командных + 4 личных). Ну и опять же — каким образом ваша овощная полуторалитровая Импреза связана с машиной победителей WRC? Саморучно наклеенными шильдиками и отсутствием у DS3 и Фиесты серийной полноприводной версии.

Понабежавшие субаристы тут же вспомнили, что на Селике была фигня с подшаманенным клапаном (дающим прирост в мощности за счет дополнительного воздуха, на одной модели, участвовавшей в одном сезоне, и тойотовцы от сего факта сами не в восторге); сам автор имеет добавить, что Ситроен заявлял мощность более 300 лошадей. То, что Субару ни в чем не пропалили — еще не говорит, что у них рыльце не в пушку. Хотя на ралли Акрополис 2009 г. лишили Насера Аль-Аттияха 8 очков «[поскольку на его автомобиле Subaru Impreza стоял „нелегальный“ коленвал](#)». Ага, ещё можно вспомнить ралли Швеции 2011 года, когда Subaru Team Russia [сняли](#) колёсные диски, которые не соответствовали регламенту. LOL.

К тому же: пусть даже WRC — это совсем не NASCAR, и в базе раллийных болидов класса А8 таки действительно серийные машины, доработки над которыми строго регламентированы; но тем не менее — общего в них лишь кузов, внешность, название и блок цилиндров (даже не двигатель).

Тут дело даже не в количестве побед в чемпионатах, а в том, что impreza конструктивно хотя бы отчасти схожа с раллийными прототипами. Сравните к примеру те же ксары и с4 на которых нет и в помине полного привода, тут же сохраняется компоновка. Ну разве что сюда эвик можно приписать. Да и Impreza WRX STi скоро останется последним автомобилем с раллийным прошлым, который можно будет купить (соболезнования эвоводам). А про современный чемпионат с 1600 кубами и мини-машинками остаётся только молчать. Хотя жаждущие могут обратить внимание на американский раллийный чемпионат...

### • Единственный честный «постоянный полный привод» в настоящее время.

Тут тоже не все так просто. Если на МКПП он будет действительно постоянным полным, то на автомате реализуется 2 схемы: Active AWD (Active Torque Split/ACT —



Субару-тян. Это такой [pear](#).



Как-то так



Боян для грубого вброса



Оказывается в море она ниедет

[Пародия на Top Gear субару импреза \(parodiya-na-topgear.ru\).flv](#)  
Субары буксуют. Полный привод их не спасает, а спасает только [УАЗик](#). Смотреть с 4:35

активное распределение крутящего момента) или VTD AWD (Variable Torque Distribution — переменное распределение крутящего момента).

И если схема VTD — действительно честный полный привод, то Active AWD — вариации на тему подключаемого, одобренные лишь тем, что небольшой кусочек момента на заднюю ось идет всегда (что лечится предохранителем превращая машину в переднеприводную, хотя распределение получится 99/1, «реверанс трению в муфте»). Комплектации: [1](#), [2](#), [3](#). [Описание систем полного привода](#).

Ну а поскольку VTD ставится только на топовые комплектации, срачи в интернете не утихают ни на минуту.

С МКПП, на самом деле, позор не меньший — вискомуфта в качестве самоблокирующегося дифференциала, страдающая запаздывающей реакцией и недостаточным коэффициентом блокировки. Гидромеханическая муфта блокировки, установленная на автомате, смотрит на это все [высока](#).

С единственностью они тоже погорячились — как минимум, quattro на Ауди «нечестным» назвать сложно. Мерседесовский 4matic — туда же. Ну и главное — а как-же Эво?? А как же Нива?!?!?!?!?

Также, среди автолюбителей часто бытует миф о прожорливости постоянного полного привода. В действительности же расход топлива лишь немного больше чем у моноприводных авто, и наглядным примером этому служит новая система подключаемого полного привода от Audi экономящая (в сравнении с постоянным AWD) целых 0,3 л. на 100 км. [1](#) При этом теряется главный плюс полного привода — большая стабильность при любых дорожных условиях — поскольку подключаемый полный привод срабатывает с запозданием, и как следствие вторая пара колёс задействует тогда, когда автомобиль уже разложен о столб.

Но не все так просто, как на первый взгляд

### [Subaru AWD vs. competitors](#)

«Честные» тесты

### [Subaru AWD vs. Everyone Else](#)

Ну и еще разок...

Ну и ИРЛ непостоянный, но также некорректный (ибо не известно, какие колёса у участников «соревнования» по климбингу): [смотреть до самого победного конца](#).

## Оппозитный двигатель Субару

Еще один неисчерпаемый источник холиваров.

Из плюсов... а хрен их знает, пара мелочей, убиваемых всем остальным (техобслуживанием двигателя в первую очередь).

На самом деле, плюсы есть, если тщательно их искать:

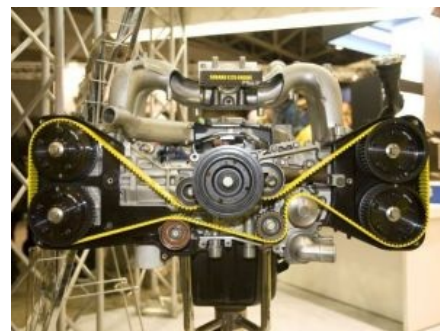
- 6-цилиндровый оппозит по сбалансированности идентичен рядному 6-цилиндровику (то есть полная сбалансированность сил и моментов). А вот 4-цилиндровый оппозит **не сильно** лучше 4-цилиндрового рядного (несбалансированный момент инерции у оппозита против сил инерции у рядника).
- Заниженный центр тяжести — в силу горизонтального расположения блока цилиндров действительно, центр тяжести снижается. Что в некоторых экстремальных ситуациях важно для владельцев древней пружинной подвески и для спортсменов. Для владельцев автомобилей с активными амортизаторами или с гидравлической подвеской, оснащённой системой противодействия крену, данное «преимущество» признано конструкторами несущественным, и там, где используется рядный двигатель, было решено не располагать его горизонтально, а оставить под небольшим углом для удобства обслуживания. Яркий пример подобной подвески — Ситроен Ксантия Актива, и [как это работает](#).

Но не все так просто, как на первый взгляд

В [обзоре трибеки](#) было выявлено, что ЦТ субару ниже ЦТ бимера X5 на 39 мм, и это при том, что клиренс у трибеки на 33 мм выше. Т.е. при одинаковом клиренсе получаем ~70 мм WIN компоновки субару, что несомненно сказывается на поведении авто. Потенциальный плюс — из-за того, что двигатель плоский, линия капота ниже, обзорность при низкой посадке лучше.

Зато минусов — выше крыши:

- Обслуживание двигателя — замена свечей спец. ключом (или карданчиком, но чуть неудобнее, или трещоткой с удлинителем), замена ремня ГРМ — отдельная песня. Оппоненты могут отметить, что замена свечей на двигателях V6 у конкурентов (на [Харриере](#), [Цефири](#) или [Одиссее](#)), также не является легкой задачей — но одно дело менять с отборным матом 3 свечи из 6, и сааавсем другое — 4 из 4. И это все пока еще только про атмосферное двигло. Для замены свечей на турбомоторе нужно ещё демонтировать бачок омывателя, аккумулятор и корпус воздушного фильтра. А для незнающих — в сервисах любят «сверлить дыры в лонжеронах», «приподнимать или снимать двигатель», «разбирать половину навесного», естественно, [практически за бесплатно](#).
- 4 распредвала на 4-цилиндровый двигатель... это не перебор? Это ж не балансировочный вал — тут промахнуться на зуб (криворукому механику) чревато погнутыми клапанами. От того, что дилерский механик оказался криворуким легче не



Зуб дашь, что нигде на зуб не промахнешься?

становится. Вот потому, в массе своей, Субару комплектует свои машины SOHC, а DOHC-двигатели ставятся только на топовые модели/комплектации.

- Очень компактный и лёгкий коленвал. Иначе при такой компоновке никак. Но никто не отменял законов природы — узкие шатунные и коренные вкладыши не так уж долго могут держать приличный крутящий момент оппозита. В любой мастерской по починке сих супевундервафель есть возможность наблюдать располовиненные движки относительно свежих Легасей В4 и Импрез ВэРЭИкс. Баттхерта может добавлять пепелац мастера, какая-нибудь Тойота с простеньким 4S, пробежавшая (по словам того же мастера, видимо) 700 мегаметров до первого ремонта.
- Родовые болезни: эллиптическая выработка стенок цилиндра, «стук четвёртого» из-за износа юбки поршня, поведённые ГБЦ от малейшего перегрева, и т. д. и т. п. — имя им Легион.

Но не все так просто, как на первый взгляд

- По пункту 1 ни у кого вопросов не возникает, это жестокая правда, преувеличено слегка, но правда. Сменить свечи тяжело, но выполнимо без съёма движка, колес и прочего, даже на турбе. Геморнее, конечно, чем на 10ке, но тем, кто менял свечи на мицубисевском 6A13TT — не сильно-то и страшно, ибо на нём три свечи находятся под впускным коллектором, еще три под интеркулером... Ну ты понел — все это тоже надо снимать. А вообще современная машина в частой смене свечей не нуждается, разве что не стоит забывать про качество нашего бензина и про **4-6 месяцев в году**, когда может залить свечи — и было бы неплохо выкрутить их, просушить да цилиндры продуть. Но тут, как раз таки, оппозитная конструкция оказывается в выигрыше: впуск приходит сверху, выпуск забирается снизу. Свеча — посередине. Излишки бензина не плещутся в выемке на поршне, как на рядниках, орошая свечу при вращении коленвала, а сразу утекают в выпуск. Плюс, на большинстве современных машин с электронным дросселем существует режим вентиляции цилиндров — нужно заводить с предварительно утопленным в пол газом. Выкручивать же свечи для этого необходимо только полным нищербодам, владеющим ржавой двадцатилетней **праворукой** немецкой телегой, которой делают ТО от случая к случаю, по причине хронического отсутствия бабла — ну, это нормально для школы.
- По пункту 2 опять же стоит заметить, что промах на 1 зуб на большинстве современных «высокоэффективных» движков тоже ничего хорошего не даст (убить, возможно и не убьет, но и хорошо не будет), а вот на пару-тройку — загнет клапана, как миленький. Так что разница тут в зуб-два.
- Эллиптический износ свойственен **ВСЕМ** (кроме роторов, пожалуй, но там **все совсем весело**) с прямым приводом поршня шатуном (Да-да, бывает ещё и крейцкопфный КШМ — гуглите!). Сказки про силу тяжести — «в рядниках поршень не давит на стенки цилиндра, как в оппозитах» — расскажите своей бабушке, а если вы САМИ в это верите, то срочно примите **таблетку**.

А вот про стук 4-го стоит напомнить ибо это реальная трабла присущая **ИСКЛЮЧИТЕЛЬНО** субарям, вызван этот **ебанный стыд** просчетом в системе подачи масла. Решается установкой **более мощного насоса сразу** и контроля температур. Более того проблема присуща была не всем моделям и уже давно решена.

Ну а еще субаровские турбооппозиты **ОЧЕНЬ ненадежны...**

Еще субаромоторы иногда ставят на российскую сверхлёгкую **авиатехнику** и нероссийскую **недоавиатехнику**, когда нет денег на более надёжные и с лучшими ГТХ, но значительно более дорогие и требующие **авиационный бензин** Аллисоны и Лайкоминги, желающие полностью окунуться в это, пожалуйста **сюда**. Ибо легче и главное — компактнее рядных (ну, хоть инструменты для них нужны стандартные — в отличие от Саабов).

А ещё есть **«бу-бу-бу»!**

## Не про тех, о ком статья

На самом деле, есть категории людей, сознательно выбирающие Субару, но не являющиеся субарастами.

- Люди, обвешанные лапшой рекламы. Фанатизмом не страдают. **Если бы увидели рекламу (вписать марку авто) раньше, чем рекламу Субару — ездили бы на (вписать марку авто)**
- Люди, купившие заготовку под тюнинг (нормальный, не ара-). Когда их проект будет на подступах к их мечте — от стоковой машины там будет совсем не много. В этом плане Импреза — один из самых дешевых вариантов. Могут страдать легкой формой фанатизма (например, в плане WRC).
- Люди, сознательно выбравшие легковушку с полным приводом (и умеющие на нем ездить) и не верящие в рекламные слоганы типа «полный контроль над дорогой» (это у авдотьи). Следующей машиной спокойно могут взять Ауди-кватро (или прошлой была такая). Обычно, это чрезвычайно уравновешенные, практичные люди. В силу практичности — склонны к кузову «универсал» (**ЦА** аутбэка 3.0).
- Вымирающее поколение везунчиков, успевших купить себе немного Лесников-пылесосов, когда они ещё были сочетанием 250 л.с. и 1500 кг сухого веса. Еще и дешевле лады (Обычно относится к жителям правее Урала).
- В Израиле в 1980х (и ещё в начале 90х) чуть менее чем половину частного автопарка составляла Субару-Леоне (обычная семейная). А разгадка проста: пока другие японские компании боялись арабского бойкота, сабж уделявал европейским кокурентов по цене — и это при высокой надёжности, большом салоне и приличной (для легковушки) проходимости. Недостаток - амортизаторы, но публика тогда была не очень избалована. (Сегодня здесь если видишь Субару - то джип. Или антиквариат.)

## Субару-Запорожец

На Дальнем Востоке довольно часто встречаются Subaru Domingo и Subaru Sambar — этикие маленькие

микроавтобусики на 12-дюймовых колёсиках с заднерасположенным моторчиком. Двигатель, скажем так, никакой, 700-кубовый, поэтому его и смогли упрятать под пол микроавтобуса. Упрятать то упрятали, только вот забыли сказать, что копаться в двигателе чертовски неудобно. Машина низкая, мотор в грязи, в большую лужу заезжать опасно. Между прочим, такие Субару-Запорожцы имеют полный привод. 4WD таки да, почти ЖЫП. На базе микроавтобусиков выпускаются и микрогрузовички, в кузове которых можно даже что-то и перевезти. Доблестные дальневосточные водители, за 25 лет японского присутствия повидавшие всего, смотрят на заднемоторных субаристов со смешанным чувством жалости (нахуя ты взял эту срань за такие деньги? мог бы что-нибудь получше купить!) и гордости (нихуя себе, на таком говнище ездит, ещё сам и ремонтирует!). Короче, в семье не без урода, как гласит русская поговорка.

## Хорошие, годные Субару

На Дальнем Востоке России и, естественно в Японии живут хорошие, годные Субару. Обычные трёх- или пятидверные коротышки, с рядным поперечно расположенным спереди трёх- или четырёхцилиндровым двигателем. Как и все Субару, имеют полный привод. 4WD таки да, почти кроссовер. Subaru Justy, Subaru Pleo, Subaru R2, Subaru Stella, много их. Большого внимания не привлекают, ездят и ездят. Эка невидаль, дальневосточника не удивишь переднеприводной 4WD легковушкой <sup>[ЩИТО?]</sup>.

Вероятно, у субаристов произойдёт разрыв шаблона, когда узнают, что с логотипом Subaru выпускался переднеприводный колхозный универсал Nissan AD. Так же давайте вспомним лучшие Saab - Saab 9-2х, Saab 9-6.

## Субару в литературе

— Машина у тебя что надо! — сказала Юки ни с того ни с сего. — Как называется?

— «Субару», — ответил я. — Старая подержанная «субару». Наверно, ты первая, кому пришло в голову ее похвалить... — Не знаю, но когда в ней едешь, она излучает какое-то... дружелюбие. — Это оттого, что я ее люблю, и она это чувствует. — И излучает дружелюбие? — Ответную любовь, — уточнил я. — Как это? — не поняла Юки. — Я и моя машина постоянно друг друга выручаем. И при этом заполняем одно и то же пространство. Я люблю свою машину. Пространство наполняется моим чувством. Мое чувство передается ей. Мне становится хорошо. Ей тоже становится хорошо. — Разве механизму может быть хорошо? — Ну, конечно! — кивнул я. — Почему — сам не знаю. Но у механизмов тоже бывают свои настроения. Иногда им хорошо, а иногда -так, что хоть вообще с ними не связывайся. Логически я, пожалуй, это не объясню. Но по опыту знаю: это действительно так. — Так что же, ты ее любишь прямо как человека? — спросила Юки. Я покачал головой. — Нет. Любовь к машине — совсем по-другому. С машиной ведь как? Однажды совпал с ней удачно — и какое-то время ваши отношения уже никак не меняются. А у людей не так. Люди, чтобы и дальше совпадать, все время подстраиваются друг под друга в мелочах, их чувства меняются постоянно. Вечно в них что-то движется или останавливается, растет или исчезает, спорит, обижается... В большинстве случаев мозгами это контролировать невозможно. Совсем не так, как с «субару».

— Харуки Мураками, «Дэнс, дэнс, дэнс»

— Тут, Антоша, поллитрой не обойдешься! Совсем японцы одурели, чего с дизелем наделали, страшно смотреть!

— Это не японцы, это немцы, — поправил я его. — Немцы? — удивился дядя Коля. — А, так это ж «БМВ», а я раньше только «Субару» чинил... чего, думаю, по другому все сделано... Ничего, исправлю! Голова только гудит, зараза...

— Сергей Лукьяненко, «Сумеречный дозор»

Когда Борис Николаевич переехал в Кремль, то посчитал, что на «Москвиче» уже ездить не солидно. Тогда Барсуков приобрел джип «Субару» на тот случай, если президенту вдруг захочется покататься за городом, в безопасном для окружающих месте.

Выбор именно этого джипа был не случаен. Ельцин хотел современную иностранную машину, мощную и красивую. В ту пору автосалоны в Москве были редкостью, поэтому сотрудники обзвонили знакомых, родственников, коллег и попросили всех, у кого есть джипы, приехать на них в Кремль. Быстрее всех осмотрев «экспонаты» необычного автосалона, я замер около «Субару». Посидел в кабине и понял: именно эту модель выберет президент. У джипа впереди широкое сиденье, напоминающее «Волгу» — ГАЗ-21. В салоне просторно, можно ноги вытянуть. И что немаловажно — только две педали: газ и тормоз. Перепутать трудно. «Субару» стоял последним в ряду. Ельцин сел в него и сказал: — Это мой.

— Александр Коржаков, «Борис Ельцин: От рассвета до заката»

— Эй, американ!

Только сказала она «американ», и Салл понял, кого он увидит, когда поднимет голову о г перчатки модели Алвина Дарка, перчатки Бобби. Старенькая мамасан стояла между верховой ракетой, которую сокрушил морозильник (из его разбитой дверцы высыпались брикеты замороженного мяса) и «субару», из крыши которого торчал металлический фламинго, предназначенный для украшения газонов. Старенькая мамасан в зеленых штанах, оранжевой кофте и красных туфлях, старенькая

мамасан, яркая, как вывеска бара в аду. — Эй, американ, ходи меня, я спасай. — И она протянула к нему руки.

— *Стивен Кинг, «Сердца в Атлантиде»*

Самым новым автомобилем на стоянке оказался «плимут-фьюри», модель середины или конца пятидесятих. Пластина с номерным знаком очень походила на древнюю версию той, что крепилась над задним бампером моей «субару». Ее по требованию моей бывшей украшала розовая ленточка — символ борьбы с раком молочной железы. На пластине, на которую я сейчас смотрел (оранжевой — не белой), вместо ленточки была надпись «КРАЙ ОТДЫХА — МЭН». Как и в большинстве штатов, в нашем номерные знаки включали цифры и буквы; скажем, на моей «субару» — 23383 YU, но номерной знак этого почти нового красно-белого «плимута-фьюри» состоял исключительно из цифр: 90-811. Никаких букв.

— *Стивен Кинг, «11/22/63»*

Уэйлен водила внедорожник «субару» выпуска 1984 года, на номерном знаке которого имелся слоган «Спасем ламантинов!».

— *Джон Кейз, «Мистерия убийства»*

В гараже стояла грязная и дряхлая на вид русская машина.

— Стой там, ворота закроешь, — сказал Игорь. Он уселся за руль, повернул ключ, и двигатель огласил гараж бархатным ревом. Машина выкатилась во двор, Вестгейт поспешно запер гаражные ворота и прыгнул в приоткрывшуюся дверцу. — В принципе это «Субару», — объяснил Игорь и нажал на газ. Вестгейт судорожно вцепился в ручку двери и попытался свободной рукой нащупать ремень безопасности. Когда ему удалось пристегнуться, на спидометре было сто двадцать, и машина со скрежетом и воем нырнула в очередной поворот.

— *Дивов Олег, «Братья по разуму»*

## Субару в лирике

You are the heart dotting «i»

In the word «apologize» Scribbled drunk on a postcard Sent from somewhere volcanoes are I am the heart with no name Airbrushed on the license plate Of a subaru that was Registered in pennsylvania.

— *Bloodhound Gang, «Pennsylvania»*

We keep gangsta

Put ya fuckin' hands up Rollin' in a matte black - Subaru!

— *Die Antwoord, «U Make a Ninja Wanna F\*\*k»*

Turbo Diesel... Turbo Diesel...

Bugatti - I saw you in a dream, Volvo - You're running hot like steam, Subaru - You start off like an arrow, Volkswagen - You never gave me sorrow...

— *Albert One, «Turbo diesel»*

[Chorus:]

..... Pink Cadillac [Verse 3:] Now some folks say it's little too big And uses too much gas Some folks say it's too old And that it goes little too fast But my love is bigger than a Honda It's bigger than a **Subaru** Hey man there's only one thing And one car that will do Anyway we don't have to drive it Honey we can park it out in back And have a party in your... [Chorus:] Pink Cadillac ....

— *Jerry Lee Lewis feat. Bruce Springsteen, «Pink Cadillac»*

## Галерея



Якобы, дизайн...

Кокаинум  
обожает сабж.

Ня, а чо бы и не  
дизайн? Для  
начала 90-х —  
вполне себе...

«Лупоглазое  
чудовище» АКА  
красава



OMG!

Bugeye.

Настоящие  
КОЛХОЗНИКИ  
любят Субару.

Если не видно  
разницы, зачем  
платить больше?



Истинная суть  
субароводов.  
AAAAAAAAAAAA,  
дайте две!

Это Subaru,  
детка...

Специально для  
Тарантино

## ССЫЛКИ


- Только Субарасты понимают Субару.
- Ганс жжет про субару
- Прайс лист от Subaru Germany с характеристиками моделей
- О Форестере на чистоту



### Транспорт

Автобусники Метрофанаты Транспортные фанаты Транспортные фанаты/Интернет 3605 Au Au/Конференция Auto.ru Chery Daewoo Lanos Daewoo Matiz De Havilland Comet Harley-Davidson Hummer Hyosung Lada Kalina M4 Marussia Multi-Track Drifting Renault Logan Ru auto Subaru Top Gear Tr Tucker VIP-атрибуты Ё-мобиль Авиасиммер Автобус Автобус 410 Автобус ЛАЗ АвтоВАЗ Автожур Автомобилист Автомобильные номера Автосервис Автосрачи Автостоп Автошкола Андрей Рыбакин Ара-тюнинг Байкер БелАЗ Биокатализатор топлива Болашенко Бросить лом в унитаз поезда Бумер Ведро компрессии Велосипедист Взрывы в метро ВЛ85 Волга Газель Газенваген Гелендваген ГИБДД Грузовик «Урал» Дальнобойщики Дачник День жестянщика Детская железная дорога Дороги России Железнодорожные маньяки Железнодорожный симмер Женщина за рулем Живой щит Запорожец Зарубежный автопром Зацепинг Как в дорогах иномарках КамАЗ Коктейль Лужкова Кола Бельды Колхида Колхозник Конструктор Кравчучка КраЗ Красинец Красномордый Кукурузник МАЗ Маршрутка Метод Кочки Метро Метро на МКАД Метро-2 Метро/В этой стране Метробабки МКАД Мое место парковки Монорельс Монорельсовый кот Москвич Москвич/АЗЛК Москвич/Ижевский завод Мотороллер Мотоцикл «Урал» Навител Нива





## Япония

2channel AMV Dance Dance Revolution Futaba Geddan Guilty Gear Hard Gay Hello Kitty  
Imaichi-tan IOSYS J-Rock Ja MAD Magibon MSX OS-tan Paper Child Ruby Sage Silent Hill  
Sonic the Hedgehog Special Feeling Subaru Super Sentai Touhou Project Yaranaika Zoomjap  
Айкидо Аниме Аокигахара Аум Синрикё Бичпакет Буккакэ Вап Гайдзин ёнкома Годзилла  
Гуро Десу Дзен Длиннокот Дорама Иероглиф Имдинская война Именные суффиксы  
Имиджборд Кawaii Камикадзе Канакапча Караоке Катана Ковай Консоли Косплей  
Курильские острова Кэри-Хироюки Тагава Лоли Лэйдзи Мацумото Макото Синкай Манга  
Мику Хацуне Митрополит Токийский Даниил Монорельс Моэ-антропоморфизм Мунспик  
Нанодесу Невада-тян Нека Некомими Ниндзя Ня Обыкновенный японский школьник Отаку  
Педобир Поделки из бумаги Реклама/Японская реклама Рулесрач Русско-японская война  
Самурай Сатоси Кон Синтоизм Система Поливанова Советско-японские войны Суши  
Схватка двух йокодзун Тамагочи Танака-нэко Тиёми Хасигути Три обезьяны Фингербокс  
Флаг на Иводзиме Фугу Фукусима Хагакурэ Хаяо Миядзаки Хикки Хироо Онода Эроге  
Япония Японский идол