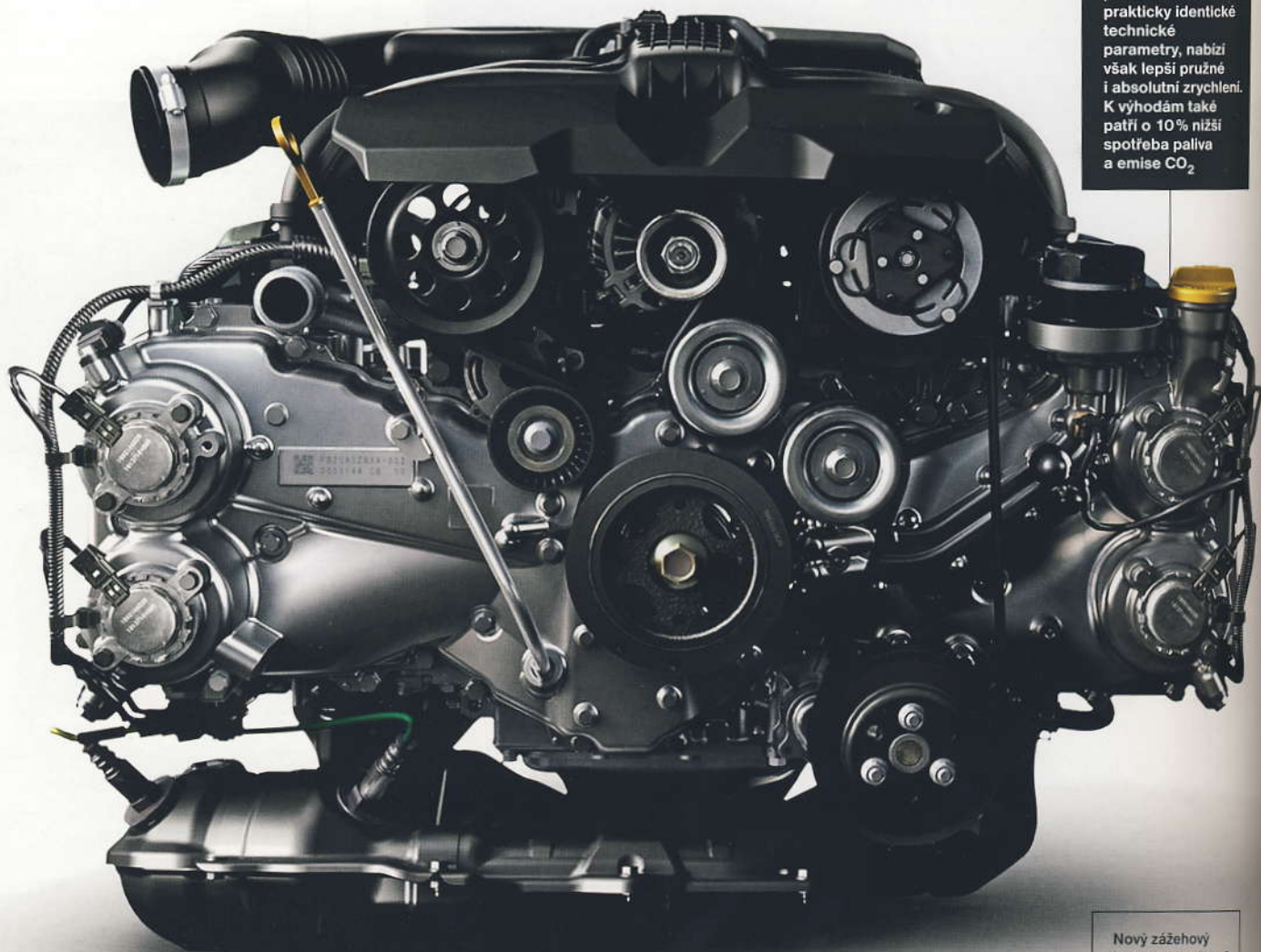


S NOVÝM BOXEREM

Letošní rok bude pro Subaru nesmírně důležitý. Kromě jiného se totiž v Evropě představuje zbrusu nová, v pořadí již třetí generace zážehových motorů boxer. Nový agregát se na našem kontinentu poprvé objevil v útrobách jemně omlazeného modelu Forester.

Plochý dvoulitrový čtyřválec, plnicí normu Euro 5, má oproti svému předchůdci prakticky identické technické parametry, nabízí však lepší pružné i absolutní zrychlení. K výhodám také patří o 10% nižší spotřeba paliva a emise CO₂.

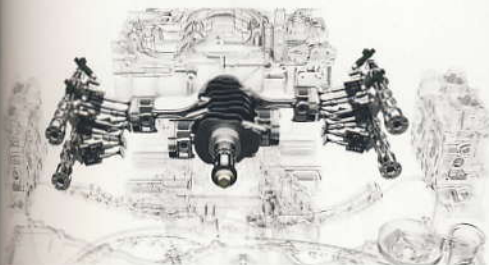


Nový zážehový boxer se postupně dostane i do ostatních modelů japonské značky



Letos je to už 45 let, co Subaru představilo svůj první plochý motor typu boxer. Od té doby se jedná o jediný druh motoru, který automobily Subaru (vlastní konstrukce) pohání. Jen pro úplnost doplníme, že druhá generace plochého motoru Subaru měla premiéru současně s prvními legacy v roce 1989, a třetí se tedy představila na sklonku loňského roku. Poněkud stranou stojí v tomto výčtu vznětový čtyřválec Subaru, jak je ale z jeho konstrukce zřejmé, mnoho principů z nového zážehového dvoulitru se nejdříve objevilo právě v něm.

Plochý čtyřválec boxer je sice z konstrukčního pohledu náročnější než konvenční jednotky s válci uspořádanými v řadě, má však celou řadu nesporných předností. A ty jsou, jak se ukazuje, pro Subaru zásadní. Jedná se především o jejich přirozenou vyváženost v celém spektru otáček. Méně vibrací a větší tuhost motoru má přínos kromě jiného i v delší životnosti. Motor boxer je také kratší a současně nižší než řadové jednotky, takže, když je uložen vpředu, má přímý vliv na ovladatelnost automobilu. Určitou nevýhodou, s níž u Subaru dlouhodobě bojují, je však větší šířka motoru. Prostor pod kapotou je zejména v tomto směru jednoznačně dimenzován.



Modernizace foresteru

Současně s novým zážehovým dvoulitrem se na trh dostává také mírně omlazený forester. Zatímco designových změn



přední masky či blikačů ve zpětných zrcátkách ve vyšších výbavách si všimne jen skutečný znalec, každý řidič pocítí transformace, které se udály na podvozku. Došlo totiž k jeho jemnému, ale celkovému přeladění. Hlavními změnami jsou nové tlumiče, a především také pevnější uložení pomocných rámu náprav do karoserie.

Svezení ukázalo, že foresteru zůstala zachována schopnost mistrně pohlcovat nerovnosti silnice, ale současně ve volantu cítíte, že automobil působí pevněji a mnohem přesněji reaguje na jeho pohyby. Ve výsledku je tak jízda ještě přirozenější a bezstarostnější než dříve. Subaru vybavilo forester také novější generací stabilizačního systému VDC, který doplnilo o funkci minimalizující riziko převrácení v krizových situacích. Díky kvalitám podvozku se ale s tímto elektronickým systémem buď vůbec neseskáte, nebo když, tak to bude v opravdu krizové situaci.

I přesto se ale nová generace zážehového boxeru vyznačuje prodlouženým zdvihem a současně také užším úhlem mezi sacími a výfukovými ventily. Tyto vlastnosti vedou k optimální tvorbě zápalné směsi a současně k lepšímu spalování. Tuto novou konfiguraci umožnilo mimo jiné poo-

SUBARU FORESTER 2,0i

MOTOR:

Zážehový plochý čtyřválec boxer. Rozvod 2x2 OHC s proměnným časováním sacích i výfukových ventilů. Zdvihový objem 1995 cm³. Největší výkon 110 kW (150 k) při 6000 1/min. Největší točivý moment 198 N.m při 4200 1/min. Pětistupňová manuální převodovka. Pohon všech kol, samosvorný mezinápravový diferenciál.

KAROSERIE:

Péřidveřové SUV. Objem palivové nádrže 60 l.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI:

Délka 4560 mm, šířka 1780 mm, výška 1700 mm. Rozvor 2615 mm. Světelná výška 215 mm. Pohotovostní hmotnost 1475 kg. Objem zavazadlového prostoru 0,45 m³.

JÍZDNÍ VÝKONY:

Největší rychlost 185 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 10,7 s. Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinovaná) 9,4/6,4/7,5 l/100 km.

HODNOCENÍ:



Rychlé reakce motoru a ochota k vytáčení
Spotřeba paliva
V kombinaci s manuálem redukce
Jízdní komfort
Stabilní a podmanivě jízdní vlastnosti



Jen pětistupňová manuální a čtyřstupňová samočinná převodovka

točení ojníčního oka, které usnadňuje i případné servisní zásahy. Jelikož mluvíme o třetí generaci motoru boxer, je na této pohonné jednotce nové takřka vše. Tedy i systém sání s vířivou klapkou a plastovým potrubím, přepracováno bylo také proměnné časování sacích a výfukových ventilů, stejně tak jako systém vymezovačů vůle ventilů. Důraz byl kladen také na omezení vnitřního tření motoru, v tomto případě Subaru dokonce hovoří o jeho 28procentním snížení.

Otázka techniky je jedna věc, avšak pro řidiče a majitele je důležitější, jak se motor projevuje v praxi. To bylo možné na mezinárodní prezentaci vyzkoušet za volantem mírně modernizovaného modelu Forester. Pravda, relativně velké SUV není pro zkoušení nového motoru ideální, avšak již první kilometry za volantem ukázaly, že nový motor je značným krokem vpřed. Snad nejvíce zaujala především rychlost reakcí motoru a jeho ochota k vytáčení. Skoro se ani nechtělo věřit, že se jedná pouze o dvoulitrový čtyřválec. Dokonce ani technické údaje s výkonem 108 kW (147 k) a točivým momentem 198 N.m nedávaly zpočátku tušit tak příjemnou dynamiku. Snížení bylo dosaženo v oblasti spotřeby paliva. Stále bez přímého vstříkávání či systému start/stop došlo k poklesu normované spotřeby z 8,4 na 7,5 l/100 km. V praxi tak není potíž si pohlídat, aby se spotřeba pohybovala mezi osmi až devíti litry na 100 km.

Vlastnosti nového zážehového dvoulitru od Subaru ukazují, že atmosférické motory stále dokáží nabídnout značnou dávku jízdního potěšení při nízké spotřebě paliva. Charakteristika agregátu bezpochyby ještě lépe vynikne v některém z „nízkých“ modelů výrobce, pod jejichž kapoty by se měl postupně dostat. ◀