

I KDYŽ SE ZDÁLO, ŽE SUBARU SE SVÝM NAFTOVÝM PROGRAMEM UŽ SKORO ZASPALO DOBU, TAK POSLEDNÍ MĚSÍCE SE SNAŽÍ SEČ MŮŽE, ABY DEFICIT Z LET, KDY NAFTA NA PUMPÁCH PATŘILA MEZI NEJLEVNĚJŠÍ PALIVA, DOHNALO A PŘIVEDLO SI NOVÉ ZÁKAZNÍKY.

NEJÚSPORNĚJŠÍ FORESTER



SUBARU FORESTER 2.0D

Motor	přepínávaný vznětový čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	1998 cm ³
Vrtání x zdvih	86 x 86 mm
Kompresní poměr	16,3:1
Max. výkon	147 k (108 kW)/3600 ot./min.
Max. točivý moment	350 Nm/1800-2400 ot./min.
Převodovka	šestistupňová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/multilink
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče/kotouče
Pneumatiky	215/65R16
Délka x šířka x výška	4560 x 1780 x 1700 mm
Rozvor	2615 mm
Pohotovostní hmotnost	1540 kg
Nádrž	60l
Zavazadlový prostor	450l
Max. stoupavost	35%
Maximální rychlost	186 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,4 s
Kombinovaná spotřeba	6,3l/100 km

CENA

od 793 800 Kč

To se i přes nepříznivou situaci na trzích s palivy docela daří, protože již prodávané diesellové verze Legacy a Outbacku znamenají pro Subaru velmi zajímavé navýšení prodejních čísel, stejně jako často zatracovaný hatchback v podobě Imprezy.

Podobný trend si české zastoupení slibuje i od uvedení diesellového Foresteru, který se začal prodávat koncem října poté, co si svou českou premiéru před novináři odbyl na příznačném místě - v České rafinerické v Kralupch nad Vltavou.

1000 KILOMETRŮ NA NÁDRŽ

I bez nafty byl zatím Forester tahounem prodeje značky, nová nafta, která je v segmentu SUV prakticky nezbytností určitě ještě číslu zamíchá a možná, že už do konce roku.

Forester je už nějaký ten čas na trhu a tak se teď omezíme jen konstatování odlišností nové motorizace a další informac

oe přineseme v chystaném testu. I když už se naftový dvoulitr prodává, pro Forester přichází s úpravami, které mají udržet relativně nové auto ve formě i po zavedení normy Euro 5 v roce 2010. Největším rozdílem proti Legacy/Outbacku (které budou příští rok končit) je právě omezení emisí díky použití nového uzavřeného filtru pevných částic a to až na úroveň 167 g CO₂/km. Motor sice přišel o tři koně výkonu, ale zároveň je papírově neekonomičtější agregát v této třídě na trhu, stačí mu totiž na každých 100 km v průměru 6,3 litru nafty. To mu zároveň umožní dosáhnout ve své třídě bezkonkurenčního dojezdu - na jednu nádrž přes 1000 kilometrů.

Těchto parametrů Forester dosahuje nejen díky motoru, ale i zásluhou nové převodovky. Starý pětikvák, který často čelil kritice za nepřesnost řazení, nahradila nová šestistupňová převodovka, která z té staré sice vychází, ale dočkala se kromě rychlosti navíc i úpravy synchronizace a nového lanového mechanismu řazení, izolujícího vibrace. To jen dokládá velkou snahu, kterou japonští konstruktéři věnovali vozu, který má přesvědčit naftomilnou Evropu, že je víc než dobrým soupeřem již prodávaným diesellovým SUV.

Nový Forester 2.0D nastoupil do prodeje se základní cenou 793 800 Kč a samozřejmě u něj lze opět využít možnosti odpočtu DPH ve verzi N1.



HOT HATCH Á LA SUBARU

- +** MOTOR, POHON 4x4
- MĚKČÍ PODVOZEK



Boční náklony jsou teď výraznější

IMPREZA WRX, TO JE DRAŽDIDLO. SPOUSTA ŘIDIČŮ SI MYSLÍ, ŽE UŽ JE TO ZÁVOĐÁK SKORO JAKO STI, DRUHÁ SPOUSTA NEVÍ, CO SI O NÍ MYSLET A CO OD NÍ OČEKÁVAT, TAK JI NA SILNICI POKOUŠEJÍ. PRAVDOU JE, ŽE WRX ROZHODNĚ NENÍ STI...

➤ Spoilery a prahy si můžete objednat i pro dvoulitr, takže ze zadu se WRX mimo typového označení identifikuje hůř



Naturbený benzín patří k Impreze stejně jako boxer k Subaru. Když se řekne Impreza, tak si 99% lidí vybaví modro-zlatý soutěžní speciál. Že jsou tu taky nějaké patnáctistovky a dvoulitry bez turba, už ví. Troufnu si tipnout, tak 20-30% z nich. Je to tak, Impreza nikdy nebyla masovka a zdá se, že ani do budoucna asi nebude, spíš pořád zůstane v podvědomí jako auto pro rallye. Po velkém třesku, který loni sklopil propadlišť děln pod sedanem (alespoň pro Evropu), jste si mohli přečíst stohy komentářů nového designu i celé koncepce. Rad bych to už vy-

nechal. Nozbývá než se smířit s tím, že Impreza prostě vypadá takhle a ne jinak a dost možná to platí navždy. I když v automobilového designu nikdo neví...

Co zůstalo, je technika. Plochý motor, za ním podélně převodovka a symetricky vyřešený pohon všech kol, tak jako už léta u všech právoplatných modelů značky. Po základních čtyřválcích v objemu 1.5 a 2.0 litru je 2.5 turbo jediným dalším motorem v nabídce - ve variantách WRX a špičkovém WRX STI. Jejich společným základem je turbodmychadlem přeplňovaný čtyřválcový boxer s objemem 2457 cm³, který ve WRX podává vý-

SUBARU IMPREZA WRX

Motor	přeplňovaný zážehový čtyřválec, DOHC/4
Zdvíhový objem	2457 cm ³
Vrtání x zdvih	99,5 x 79 mm
Kompresní poměr	8,4:1
Max. výkon	230 k (169 kW)/5200 ot./min.
Max. točivý moment	320 Nm/2800 ot./min.
Převodovka	pětistupňová
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/multilink
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče
Pneumatiky	205/50R17
Délka x šířka x výška	4415 x 1740 x 1475 mm
Rozvor	2620 mm
Pohotovostní hmotnost	1470 kg
Nádrž	60 l
Zavazadlový prostor	301 l
Maximální rychlost	209 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	5,8 s
Kombinovaná spotřeba	8,2 l/100 km

CENA

od 848 000 Kč

koní 230 koní a točivý moment 320 Nm (STI: 300 k/407 Nm). Za výkonem stojí variabilní časování sacích ventilů AVCS nebo velmi tepelně odolné výfukové ventily - stejně jako u STI plněné sodíkem.

Podobnost s STI končí u spojky, která je u WRX naprosto konvenční, snese proto i méně profesionální zacházení. Pětistupňová převodovka pak má tradiční mezinápravový diferenciál bez možnosti regulace. Ale zadní samosvor má i WRX.



Uvnitř moc rozdílů proti dvoulitru nenajdete

V kolech se točí levnější a menší kotouče vpředu s dvoupístovými třmeny, na rozdíl od nepřeplňovaných verzí má WRX na zadní nápravě vnitřně chlazené kotouče.

NÁSOS UBRAL NA VÝŠCE

Podle parametrů tak WRX tvoří přestupní stanicí z dvoulitru na STI, když rozdíl mezi ním a dvoulitrem je asi stejný jako odstup od STI. Zvenku se ale WRX hrdě hlásí k turbostrojům – z kapoty tradičně vystupuje sání chladného vzduchu pro mezichladič, ale zapomeňte na ten nádherný původně brutálně nasazený lapač. Ten současný je podstatně mírnější, stejně jako celý design Imprezy, a nepodráždí fantazii tak jako ten minulý.

V kabině byste známek odlišnosti od atmosférických modelů moc nenašli, ale do výbavy u WRX se standardně dostávají sportovní přední sedačky, které se nabízí u dvoulitru jen ve verzi Sport, jiný je kožený volant značky

Momo. Naopak nenajdete tady páčku redukce převodovky. Linie interiéru se proti předchozí generaci citelně proměnily, a i když tady narazíte na ekonomické plasty, tak už vnitřek zapadá do dnešní doby. Na generační výměně sedanu za hatchback nejvíc vydělali cestující vzadu, kde je teď solidní prostor i pro dospělé pasažéry. Kde paradoxně konstruktéři ubrali, je kufr, který je sice lépe dostupný, ovšem menší.

HOT HATCH. NE ZÁVOĐÁK

První pocit po nastartování připomíná dvoulitr, utlumený kovově znějící motor nedává o svých přednostech vědět. Díky dlouhému odstupňování převodovky je taky potřeba při rozjezdu pracovat se spojkou. Její tuhý chod vás utvrdí, že jedete v Subaru. Jízdní vlastnosti Imprezy patří tradičně mezi to nejlepší, co trh nabízí – přesné řízení, citlivě reagující na povely řidiče doplňuje podvozek s výbornou trakcí. Co na WRX docela překvapuje, je měkké nastavení odpružení. WRX žehlí nerov-

ŽÁDNÁ NÁHRAŽKA S PŘEDNÍM POHONEM NEMŮŽE TĚHLE ČTYŘKOLCE KONKUROVAT A TO SE TÝKÁ I MIMOŘÁDNĚ DOBRÉHO MOTORU.

nosti skoro jako Legacy, v testech tak přiváděla často řidiče do rozpáku, jak moc sportovně to asi výrobce myslí. Po svezení mám dojem, že WRX není Subaru víc jako rychlé auto pro dennodenní použití než jako základ pro rallye, od toho je tu práce STI. Fandové dříve dost puristické Imprezy ale zaplačou.

Ovšem ani přes komfortnější podvozek není na místě se obávat s Imprezou vyrazit na oblíbený zatáčkovitý úsek. Vadit budou jen větší náklony karoserie, motor, brzdy ani přesnost řízení neutrply. Naturbený boxer předvádí to nejlepší nad 4 000 ot./min. Hutnost jeho projevu a stály dostatek točivého momentu zhlazuje i fakt, že máte k dispozici jen pět rychlostí a těsnější odstupňování třeba šestikvatu by nebylo na škodu.

Pokud už máte za sebou nějakou zkušenost s dvoulitrem, tak turbo Impreza určitě překvapí spotřebou, ve městě se bez velkého snažení dá udržet kolem 11 litrů, mimo město při apalické jízdě padá pod deset. To jsou podobné hodnoty, kterými vás bude oblažovat i poměrně nevýrazný atmosférický dvoulitr při nepoměrně méně zajímavé dynamice.

PŘEDKOLKY STRČÍ DO KAPSY

Vstupenka do světa turbo Imprez možná překvapí svým poměrně dost civilním naladěním, ale v porovnání s hot-hatchi dalších značek, kterým bude konkurovat, příliš nevybočuje. Za cenu 848 800 Kč je sice dražší, nicméně pokud už si chcete s autem hrát, tak žádná náhražka s předním pohonem nemůže téhle čtyřkolce konkurovat a to se týká i mimořádně dobrého motoru. Ten navíc skýtá ještě další možnosti pro tunery...



Násos chladného vzduchu pro mezichladič je umírněnější