

Sokolí oko se otevírá

SUBARU BOXER DIESEL, FORESTER

Subaru si k padesátému výročí nadělilo dva pěkné dárky. Tím významnějším a doslova přelomovým je historicky první sériový vznětový boxer pro osobní vůz. Trochu do jeho stínu se dostal nový, větší a honosnější forester, vybavený podle nové firemní módy světlometry ve tvaru „sokolích očí“.

LADISLAV ČERMÁK,
Bělá pod Bezdězem

Boxer Diesel

Po mnohaletém vývoji a dohadech o finálních parametrech, se letos v Ženevě představil dvoulitrový čtyřválec s protilehlými písty, spalující naftu. Diesel nevychází ze zážehového dvoulitru, na rozdíl od něj je přesně čtvercové konfigurace a celkově subtilnější konstrukce. Samotný blok motoru je o 10 kg lehčí, kompletní nastrojený motor váží 170 kilogramů, tedy o 35 více než benzínový dvoulitr. Proto nebylo nutné modifikovat uložení motoru, jeho hmotnost totiž odpovídá japonské specifikaci G1. Motor byl opatřen vstříkovaním Common Rail Denso s pracovním tlakem až 1800 barů a solenoidovými

trvá trochu déle, pak decibely ustoupí pod úroveň, na niž jsme si navykli u zážehových boxerů. Při klidné jízdě se boxerovské „dusání“ dokonce benzínovému subaru i podobá, typické commonrailové projevy převzou vládu až při ostřejší akceleraci. Ticho na palubě je mezi současnými vznětovými čtyřváci na naprosté špičce, s řadovým turbodieselem nedosažitelné. Jen kolem 1700 otáček se ozývá nepříjemné dunění z výfuku, které však zase rychle pomijí.

Jízdní dynamika je nečekaná – dvoulitrový diesel v relativně těžkém legacy snadno drží

i razantními turbomotory. Možnost stáhnout z lesa kládu a cestou domů v zatáčkách srazit sebevědomí dotěrnému „tunerovi“ právem učarovala tisícům spokojených uživatelů.

Forester druhý se vydal trochu jiným směrem. Nafoukl se, především do výšky, oblékl mnohem honosnější karosérii a nově se vydává znepříjemňovat život konkurenci v populární kategorii malých SUV. Vybavil se k tomu modernější

ným vnitřním prostorem, který na první dojem narostl více, než by odpovídaly rozměry. Zároveň ale zůstal neošizený pohon všech kol s poctivým mezinápravovým torsesem. Všechny modely mají klimatizaci a především stabilizační systém, který si zákazníci do starého foresteru s manuální převodovkou nemohli dopřát

„mezi koly“, vyšší pozice pro posádku přinesla trochu omezený kontakt se silnicí a větší subjektivní vnímání náklonů, ale především daleko více místa a pohodlí, v kterýchžto ohledech forester první příliš nevynikal. Znáť je důraz na komfortní chování podvozku, jež se díky skvělému vyvážení příliš nepře s jízdami vlastnostmi. Vůz se sice

ry, základní čtyřventilový zážehový dvoulitr s variabilním časováním ventilů, odvádí lepší práci, než by nezavěšený čekal. Asfalt sice netrhá, ale řidiče si podmaní zcela plochou křivkou točivého momentu a ochotou a schopností se vytáčet. Náročnější mohou volit zmodernizovaný přeplňovaný dvaapůllitr, známý ze starého foresteru. Těšit se můžeme ještě letos i na diesel. Dobře vypadají i úvodní ceny, startující pod hranicí 650 tisíc.



hmotnost totiž odpovídá japonské specifikaci GT. Motor byl opatřen vstřikováním Common Rail Denso s pracovním tlakem až 1800 barů a solenoidovými osmiotvorovými vstřikovači. Přepřelován je turbodmychadlem IHI s variabilní geometrií rozváděcích lopatek statoru turbodmychadla VTG, ovládanou pneumatickým aktuátorem. Chybějí sice nejmodernější prvky, jako vodou chlazené turbodmychadlo či elektrický pohon VTG, ovšem vysoký současný standard použitá technika plní Motor je v současné době spřažen s pětistupňovou převodovkou z Imprezy WRX, šestistupňová a automatická skříně se připravují. Další zásadní novinkou je elektrický posilovač řízení, jež diesel přináší jako jedinou volbu i do modelů, které jej nikdy předtím neměly, typicky do služebné nejstaršího legacy. Přijde ostatně i do obou dvoulitrových foresterů, zážehového i vznětového.

Prvním dojmem po nastartování zcela syrového motoru je velmi dobré utlumení. Ani nýtování studeného dieselu není takřka k zaslechnutí, typické zafehání se ozve jen při šlápnutí na plyn, ovšem v neobtěžující míře. Po zahřátí motoru, které

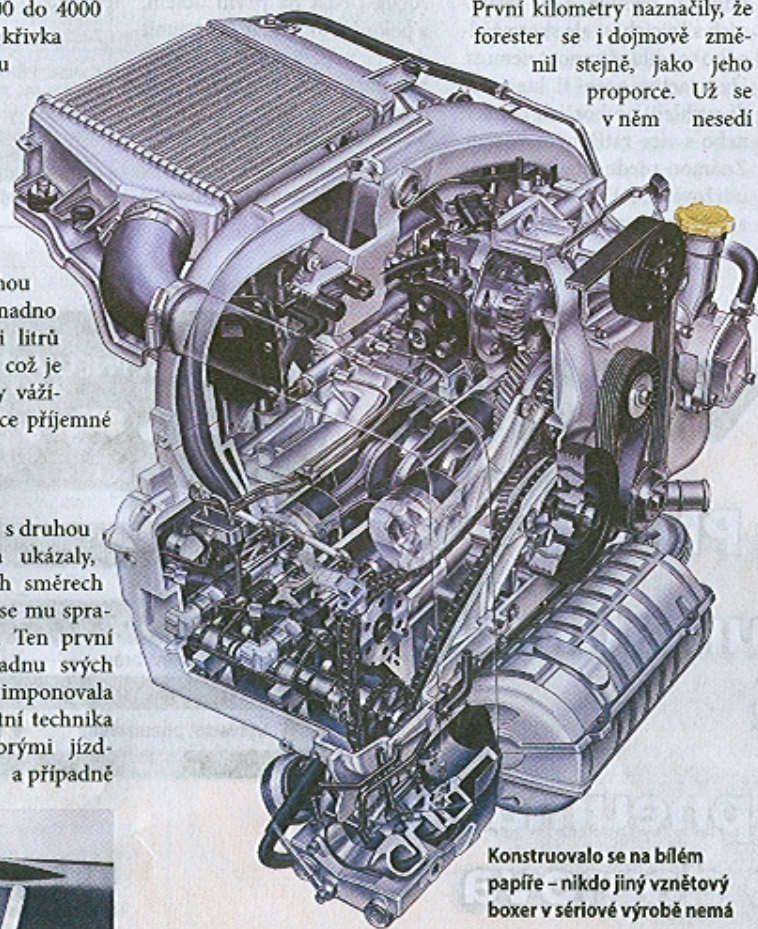
zase rychle pomijí.

Jízdní dynamika je nečekaná – dvoulitrový diesel v relativně těžkém legacy snadno drží krok s nejmodernější konkurencí, i když ta bývá s výkony i konstrukcí motoru dále. Táhne plynule od 1400 do 4000 otáček, „seříznutá“ křivka točivého momentu prozrazuje, že jednotka má potenciál daleko větší a je pouze „přiškrčená“. Spotřebu lze podle prvních kilometrů s extrémně dlouhou převodovkou snadno hlídat kolem šesti litrů na 100 kilometrů, což je pro půldruhé tuny vážící „čtyřkolku“ velice příjemné překvapení.

Subaru Forester

První kilometry s druhou generací forestera ukázaly, že lesník ve všech směrech narostl a pořádně se mu spravilo i sebevědomí. Ten první měl širokou základnu svých věrných, kterým imponovala spolehlivá a robustní technika v kombinaci s dobrými jízdními vlastnostmi a případně

a nově se vydává zneprjemňovat život konkurenci v populární kategorii malých SUV. Vybavil se k tomu modernější technikou, luxusní výbavou, a především podstatně zvětše-



Konstruovalo se na bílém papíře – nikdo jiný vznětový boxer v sériové výrobě nemá

Lesník dospěl

První kilometry naznačily, že forester se i dojmově změnil stejně, jako jeho proporce. Už se v něm nesedi

všechny modely mají klimaticizaci a především stabilizační systém, který si zákazníci do starého forestera s manuální převodovkou nemohli dopřát ani za příplatek.

forestera lesit se můžeme ještě letos i na diesel. Dobře vypadají i úvodní ceny, startující pod hranicí 650 tisíc.



LÍBÍ, NELÍBÍ

- + elegantní design, prostorný a solidně působící interiér, čitelné jízdní vlastnosti, komfortní chování, skvělá trakce, příznivé startovní ceny
- omezená počáteční nabídka motorizací, nezničitelnost a skvělé jízdní vlastnosti původního forestera už se asi nebudou opakovat, chybí ukazatel teploty chladicí kapaliny

MOTOR

Typové označení:	EE20
Zdvihový objem (cm ³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0 x 86,0
Kompresní poměr:	16,3:1
Výkon (kW/min ⁻¹):	110/3600
Točivý moment (N.m/min ⁻¹):	350/1800
Průměrná spotřeba (l/100 km):	5,6/5,7/5,8*

*v modelech Legacy, Legacy kombi a Outback

CENA

Forester 2,0 X Trend	648 800 Kč
Forester 2,0 XS Comfort AT	828 800 Kč
Forester 2,5 XT Comfort	838 800 Kč
Forester 2,5 XT Executive AT	1 038 800 Kč



Jednotícím prvkem nových interiérů jsou takzvaná křídla Foto SUBARU

TECHNIKA

Motorizace:	2,0	2,5 Turbo
Výkon (kW/min ⁻¹):	110/6000	169/5200
Točivý moment (N.m/min ⁻¹):	196/3200	320/2800
Převodovka:	5MT/4AT	5MT/4AT
Zrychlení z klidu na 100 km/h (s):	11,0/12,7	7,1/7,9
Nejvyšší rychlost (km/h):	184/185	214/207
Kombinovaná spotřeba (l/100 km):	8,4/8,4	10,5/10,5
Pohotovostní hmotnost (kg)*:	1540/1550	1585/1600



Diesel se hlásí dvěma výfuky a speciálním logem Foto SUBARU

Více síly i techniky

SUBARU IMPREZA WRX STi

Třetí generace Imprezy WRX STi přichází jako pětidveřový hatchback se stádem 300 koní pod kapotou. Výrazně modifikován byl i samotný systém pohonu všech kol.

Tři měsíce poté, co se veřejnosti představila na autosalónu v Boloni, se na český trh dostává nová nabroušená Impreza WRX STi. Nynější, třetí generace využívá genových základů předchozích dvou generací, řidiči by tak měla nabídnout totální kontrolu nad vozem a vysoký výkon. Kompletně přestylizován byl design, motor, karosérie i samotná výbava. Prověřená technologie Symmetrical All-Wheel Drive spolu s horizontálně uloženým přeplňovaným plochým motorem předurčují novinku k velmi dobrým jízdním vlastnostem a nezapomenutelnému požitku z jízdy.

S cílem zajistit co nejlepší ovladatelnost vozu byla použita karosérie hatchback. Obecně totiž platí, že tento typ karosérie má nižší moment setrvačnosti vozu ke své svíslé ose než sedan. K jízdní jistotě a zlepšení chování podvozku by měl přispět i systém DC3 (Subaru Dynamic Chassis Control Concept) a nově navržené zavěšení s dvo-



Tradiční motor Boxer propůjčí novému hatchbacku výkon 221 kW

Foto SUBARU

jítymi příčným rameny na zadní nápravě. To by se mělo pozitivně projevit na jízdním komfortu i přilnavosti kol k vozovce.

Kompletní modernizace

Těžko si představit subaru, zvláště pak Imprezu WRX STi, bez pohonu 4x4. Systém Symmetrical All-Wheel Drive prošel výraznou modernizací, nově nabízí vícemódový systém Driver's Control Centre Differential (DCCD) s elektronickým i manuálním ovládáním. Systém pracuje ve třech předvolených režimech, s otevřenými diferenciály (Auto-), uzavřenými (Auto+) a režimu Auto. Když už jsme narazili na diferenciály, vpředu najdeme spirálový diferenciál Helical, vzadu klasický Torsen s omezenou svorností. Součástí výbavy je i systém VDC (tři režimy).

Pod přední kapotou se ukrývá tradiční motor Boxer s protiběžnými písty o objemu 2,5 l. Výkon čtyřválcce je nově úctyhodných 221 kW při 6000 min⁻¹ a točivý moment výšplhá na 407 N.m při 4000/min⁻¹. To novinku předurčuje ke sprintu z 0 na 100 km/h za 5,2 sekundy a maximální rychlost 250 km/h. Spotřeba paliva by se v kombinovaném cyklu měla pohybovat kolem 10,3 l. O přenos síly na všechna kola se stará výhradně šestistupňová manuální převodovka.

Impreza WRX STi je nabízena ve dvou stupních výbavy. Základní provedení dostala například i boční a okenní airbagy. Jinak zde najdeme xenonové světlomety, automatickou klimatizaci, Hill Start Assist System, 18palcová kola z lehkých slitin, rádio s CD přehrávačem a měničem nebo VDC. Bohatší provedení TOP nabízí navíc sportovní sedadla RECARO, integrovaný DVD navigační systém s VGA monitorem, přední mlhovky či bezklíčové odemykání a startování vozu.

Petr Benzl

CENÍK

1,5 R (79 kW)	498 800 Kč
2,0 R (110 kW)	598 800 Kč
2,5 WRX (169 kW)	848 800 Kč
2,5 WRX STi (221 kW)	1 148 800 Kč
2,5 WRX STi TOP (221 kW)	1 278 800 Kč