

Ve stopách Tribecy

První informace o třetí generaci modelu Forester prozradil výrobce před koncem roku, veřejnost si pak novinku mohla prohlédnout na autosalonu v Detroitu.

Novinka výrobního programu Subaru je samozřejmě zatím určena pouze pro japonský a americký trh, do Evropy přijde později a podle zvyklostí lze očekávat, že se tak stane až na podzim. Forester III vyrostl ve všech směrech. Základem je nový podvozek na rozvoru 261,6 cm, což je o 9,1 cm více než měla předchozí generace. Díky tomu se celkově zvětšila karoserie do všech směrů. Forester nyní konečně vypadá jako plnohodnotné SUV střední kategorie a ne jako zkrácené kombi.

Design je však opět celkem konzervativní, částečně nové subaru může někomu připomínat Mitsubishi Outlander, nicméně maska, která dále rozvíjí motiv inovované Tribecy ukazuje jasnou příslušnost k Subaru, nízká kapota tohoto SUV pak dále prozrazuje, že pod kapotou budou výhradně ploché motory boxer.

Revoluční změny se odehrály rovněž v interiéru, který částečně připomíná novou Imprezu a opět rozvíjí motiv rozepjatých křídel okolo středového panelu a la Tribeca. Kromě nového designu se interiér samozřejmě



► Forester narostl do všech směrů, což samozřejmě prospělo i velikosti zavazadelníku

◄ Svým designem připomíná nový Forester tak trochu Mitsubishi Outlander

▼ Z bočního pohledu je vidět extrémně nízkou přední kapotu prozrazující používání motorů boxer





▲ Útulný interiér přináší úplně novou kvalitu, perfektní ergonomie by se měnit neměla

výrazně zvětšil, na čemž profitují cestující na zadních sedadlech i zavazadlový prostor. V nabídce bude až třízónová klimatizace, součástí výbavy u lepších verzí DVD navigace či kvalitnější audiosystémy. Standardem pak budou čelní, boční i hlavové airbagy s čidlem detekujícím převrácení vozu, stejně jako stabilizační systém VDC a brzdový asistent.

Prozatím nabídne Subaru dva zážehové čtyřválce o objemu 2,5 litru s atmosférickým plněním nebo s turbodmyčadlem s chladičem stlačeného vzduchu. První disponuje největším výkonem 173 koní, druhý nabídne až 224 koní. Pro evropský trh se samo-

zřejmě počítá s novým turbodieselem (150 k), ovšem kdy se tak stane není známo.

Stávající pohonné jednotky budou kombinovány s ručně řazenou pětistupňovou převodovkou nebo se čtyřstupňovým automatem. V prvním případě pak srdcem pohonu všech kol zůstává mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou rozdělovací točivý moment v poměru 50:50, u samočinné převodovky dochází k distribuci točivého momentu mezi přední a zadní kola pomocí elektronicky ovládané spojky, která pošle větší porci síly na kola, která budou v záběru.

■ **Text:** Jiří Kaloč

■ **Foto:** archiv

Plus Subaru Legacy 2.5i Comfort

Návrat klasika



Ještě než se objeví pod kapotou Legacy první turbodiesel od Subaru, oživuje nabídku zážehový čtyřválec 2,5 litru o výkonu 127 kW, který který známe již z modelu Outback.

2,5litrový boxer samozřejmě není pod kapotou této modelové řady novinkou, ale vrací se po přibližně roční přestávce. I když se předpokládalo, že verze 2.0 R a 3.0 R optimálně zaplní rozpětí požadavků zákaz-

níků, přeci jenom se ukázalo, že tento vždy tradiční motor v nabídce chybí. Dovozece proto rychle zareagoval a v ceníku modelového roku 2008 už můžete verzi v nejlepší výbavě Comfort najít a objednat za

cenou 918 800 Kč. To je mimochodem o 800 korun víc, než stálo původní provedení 2.5 GX z konce roku 2003, kdy poslední generace Legacy přišla na český trh.

Černý sedan bude na našich

silnicích výjimkou, neboť většina zákazníků stále volí spíše praktičtější variantu kombi, přesto díky mnoha decentním změnám karoserie a efektním sedmnáctipalcovým kolům obutým do pneumatik rozměru 215/45

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	zážehový
Počet ventilů/ventilů	4/16
Zdvihový objem	2457 cm ³
Vstříkávání	el. řízené, nepřímé
Vtěrání/zdvih/komp. poměr	99,5 x 79 mm/10,0:1
Výkon	127 kW při 6000 1/min
Točivý moment	227 Nm při 4400 1/min

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Systém pohonu	stálý všech kol (přz 50:50)
Mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou	
El. trakční pomůcky	
Převodovka	pělistupňová ručně řazená

PODVOZEK

Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení
Odrušení/přz	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy/přz	koloučkové vent./koloučkové
El. systémy	ABS+EBD, VDC
Kola/pneumatiky	7Jx17 / 215/45 R17

KAROSERIE

Typ/veř/sedačka	samonosná/4/5
Děla x šířka x výška	4665 x 1730 x 1425 mm
Pozvor./rozchod kol/přz	2670/1495/1490 mm
Průměr zatáčení	11,6 m
Světlá výška/brodivost	150 mm
Zavazadlník	0,433 m ³
Pohotovostní/vešková hmotnost	1510/1930 kg
Brzděný/nobrděný přívěs	1800/725 kg
Palivová nádrž	64 l

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	219 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	11,7 s
Spotřeba	město 11,7 l/100km
	mimo město 6,7 l/100km
	kombinovaná 8,5 l/100km
Průměr v testu	10,5 l/100km

NÁKLADY

NÁKLADY COMFORT

Airbagy/běhí/boční/hlavové/isofix	2/4/4/S (2)
ABS/EBD/VSC	S/S/S
Klimatizace	S (aut.)
El. otevírání okna/přz	S/S
Kůži čalounění volant/multifunkční	S/S
El. zrcátka/vyhřívání/skiopná	S/S/S
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Tempomat/el. střešní okno	S/S
Kola z lehkých slitin 17"	S/P
Audiosystém/CD měnič (6)/MP3/repro	S/S/S/6
Xenonová světlá/přední mlhovky	P/S
Centrální zamykání/dálk. ovládání	S/S
Výškově/podélně nastavitelný volant	S/S
Kažené čalounění/el. sedadlo řidiče	S/S
El. vyhřívání sedadel/přz	S/N
Navigace/bluetooth	N/N

SERVIS

Výměna oleje	20 000 km
Záruka	2 roky bez omezení

CENA 918 800 Kč

HODNOCENÍ

😊	Pružný motor
😊	Jízdní vlastnosti a trakce
😊	Velmi bohatá výbava
😞	Horší komfort odpružení
😞	Vyšší spotřeba paliva

vypadá tento automobil po čtyřech letech stále atraktivně.

Elegantní sedan potěší také svou výbavou, která kromě navigačního systému nepostrádá téměř nic podstatného (viz. náklady). Prostor pro zavazadla (433 l) je pak dobře přístupný zadním výklopným víkem a lze jej v případě potřeby také zvětšit sklopením asymetricky dělených zadních sedadel.

Novinka pod kapotou disponuje největším výkonem 127 kW, což je o 5 kW více než u původního motoru a řidiče potěší zejména nabídkou točivého momentu v nízkých



▲ Dobře tvarované sedadlo řidiče je nastavitelné elektricky s pamětí

▼ Zavazadelník je na tuto kategorii mělký, což má na svědomí pohon 4x4



▲ Dvojice koncovek výfuku dodává této motorizaci ten správný sound, sedan vypadá elegantně i po čtyřech letech

▼ Možná až příliš zastíněné kontrolní přístroje jsou ve dne hůř čitelné, jinak nemá palubní deska Legacy chýbu



▲ Pouze pětistupňová převodovka s trochu nepřesnou řadící pákou

▼ 2,5litrový čtyřválcový „boxer“ má uslechtlivý zvuk a krásně zabírá odspodu



a středních otáčkách, což je jeho deviza oproti základnímu zážehovému dvoulitru 2,0 R, který je třeba k odpovídajícímu výkonu přeci jenom více vytáčet. Na silnici je to znát. Verze s ručně řazenou pětistupňovou převodovkou umí zrychlit 1,5 tuny těžký vůz z klidu na stokilometrovou rychlost pod deset sekund a na dálnici hravě překoná dvoustovku. Díky pohonu všech kol a nízkému těžišti si můžete tento standard vychutnávat prakticky po celý rok. Subaru Legacy 2,5i totiž umí své výkony přenést dokonale na vozovku za jakýchkoliv povětrnostních podmínek a navíc je součástí standardní výbavy také stabilizační systém VDC. V týdenním testu, kdy se automobil pohyboval především po městě se spotřeba ustálila lehce nad hranicí 10 litrů na

100 km, mimo město však není velkým problémem dostat se i pod ní. V opačném případě se můžete dostat až na hodnoty okolo 13 litrů na 100 km.

Tradičně měla Legacy s ručně řazenou převodovkou, která je bohužel rovněž tradičně opět poměrně nepřesná, ještě terénní redukci, v tomto modelu ji však už nenajdeme. V nabídce je však také varianta se samočinnou pětistupňovou převodovkou.

Subaru Legacy 2,5i je určitě příjemným rozšířením nabídky japonské značky na českém trhu. Za cenu lehce přes 900 tisíc korun totiž představuje velmi bezpečný kultivovaný a kvalitně zpracovaný sedan, který vám jen tak nezostárne a z jeho používání se můžete těšit léta.

■ Text: Jiří Kaloč

■ Foto: autor