

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 zvyklosti 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 rozpětých 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 cestují 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 hlavní 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 turbodmychadlem s chladičem stlačeného vzduchu. První disponuje největším výkonem 173 koní, druhý nabídne až 224 koní. Pro evropský trh se samo-

zřejmě počítá s novým turbodielem (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 viskozákladovou spojkou rozdělující 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 sily 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 nabídka zážehový čtyřválec 2,5 litru o výkonu 127 kW, 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. Dovozce proto rychle zareagoval a v ceníku modelového roku 2008 už můžete verzi v nejlepší výbavě Comfort najít a objednat za

cenu 918 800 Kč. To je mimochodem o 800 korun více, 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 praktičejší 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 válců/ventilů	4/16
Zdvihový objem	2457 cm ³
Vstřikování	el. řízené, nepřímé
Vtlán/zdvih/kompresní poměr	9.9 : 7.9 mm/10.0 : 1
Výkon	127 kW při 6000 1/min
Torčivý moment	227 N.m při 4400 1/min

PŘEVODOVÉ ÚSTROJI

Systém pohonu	stálý všech kol (p/z 50:50)
Mezinápravový diferenciál s viskozámkou	
El. trakční pomůcky	
Převodovka	pětistupňová ručně řazená

PODVOZEK

Vpředu/zadu	nezávislé zavěšení
Odpružení před	vnitřní pružiny/vnitřní pružiny
Brzdy před	kotoučové vent./kotoučové
El. systémy	ABS+EBD, VDC
Kola/umělky	7Jx17 / 215/45 R17

KAROSERIE

Typ/převodové sedadla	samoříznoucí/4/5
Délka x šířka x výška	4665 x 1730 x 1425 mm
Pozván/rozchod kol p/z	2670/1495/1490 mm
Průměr zátěžení	11,6 m
Světlá výška/broditost	150 mm
Zavazadelník	0,433 m ³
Pohlcovací/beková hmotnost	1510/1930 kg
Broditry/bekový přívěs	1800/725 kg
Paličková náhrada	64 l

JIZDNÍ VÝKONY

Najvyšší rychlosť	219 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	11,7 s
Sopřežba	město 11,7 l/100km mimo město 6,7 l/100km kombinovaná 8,5 l/100 km
Průměr v testu	10,5 l/100km

NÁKLADY

NÁKLADY COMFORT

Airbagy čelní/boku/lidové/cestní	2/4/4/S (2)
ABS+EBO/VSC	S/S/S
Klimatizace	S (aut.)
El. otevírátko oken p/z	S/S
Klúč do bubeníček volantu/multifunkční	S/S
El. zrcadla/výhřívání/záklipna	S/S/S
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Tempomat/elektronické okno	S/S
Kola z lehkých slitin 17"	S/P
Audiósystém/CD měnič (6)/MP3/repro	S/S/S/6
Kennovací světla/přední mlhovky	P/S
Centrální zamčávání/dávk. ovládání/	S/S
výklova/elektronické stavitelný volant	S/S
Kotouče čalounění/el. sedadlo řidiče	S/S
El. výklova/sedadlo p/z	S/N
Navigation/bluetooth	N/N

SERVIS

Výměna oleje	20 000 km
Záruka	2 roky bez omezení

CENA 918 800 Kč

HODNOCENÍ

	Průznamý motor
	Jednoduché vlastnosti a trakce
	Velmi dobrá výbava
	Horní komfort odpružení/ vysoká spotřeba paliva

vypadá tento automobil po čtyřech letech stále atraktivně.

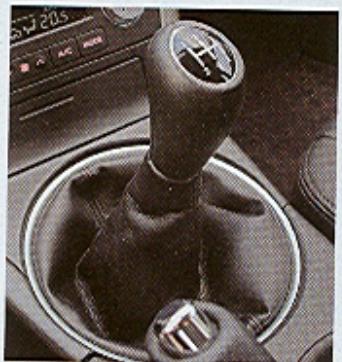
Elegantní sedan potěší také svou výbavou, která kromě navigačního systému nepostrádá téměř nic podstatného (viz. náklady). Prostor pro zavazadla (433 l) je pak dobře přístupný zadním výklopným víkem a lze jej v případě potřeby také zvětšit sklopením asymetricky dělených zadních sedadel.

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



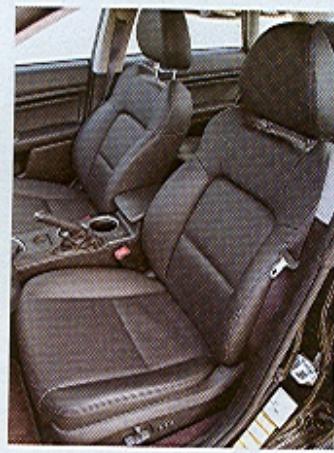
► Dvojice koncovek výfuku dodává této motorizaci ten správný sound, sedan vypadá elegantně i po čtyřech letech

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



▲ Pouze pětistupňová převodovka s trochu nepřesnou řadicí pákou

▼ 2,5litrový čtyřválcový „boxer“ má ušlechtělý zvuk a krásné zabírá odspodu



▲ Dobře tvarované sedadlo řidiče je nastavitelné elektricky s pamětí

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



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 rychlosť pod deset sekund a na dálnici hravě překonat dvoustovku. Díky pohonu všech kol a nízkému těžišti si můžete tento standard vychutnat 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 přijemným 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 Kaloc

■ Foto: autor