

Dva a půl litru pohody

DOWNSIZING, PŘEPLŇOVANÍ A PŘÍMÉ VSTŘIKOVÁNÍ – AKTUÁLNÍ TRENDY VE VÝVOJI MOTORŮ NECHALY MARKETINGOVÉ ŠÉFY SUBARU ZCELA V KLIDU, KDYŽ UVÁDĚLI NA TRH PODZIMNÍ NOVINKU MODELOVÉ ŘADY FORESTER, KTEROU POHÁNÍ ZÁŽEHOVÝ ČTYŘVÁLEC O OBJEMU 2,5 LITRU.

➤ **Svého** času byl 2,5litrový boxer základním stavebním kamenem motorového programu značky Subaru a dodnes to platí pro zámořský a australský trh. V Evropě plně přetechlizovaných automobilů a špičkových technologií, které občas pouze tahají peníze z kapes zákazníků, se Subaru snaží držet s konkurencí krok, a tak byl tento motor v poslední době nabízen pouze ve spojení s moderní bezestupňovou převodovkou Lineatronic u poslední generace Legacy nebo s šestistupňovou ručně řazenou u terénního kombi Outback. Forester 2.5X na český trh dorazil pouze v limitované edici. Ta se na první pohled tváří, že jde o přebytek zámořské produkce, které pár šikovných evropských prodejců nabízí za zajímavé ceny svým zákazníkům. Jak jinak si totiž lze vysvětlit, že novinka roku 2010 disponuje pouze ručně řazenou pětistupňovou převodovkou s terénní redukcí nebo čtyřstupňovým automatem, který se zdá být v době dvojspojkových a až osmistupňových převodovek anachronismem. Jenže tohle Subaru rozhodně není neprodejnou skladovou zásobou a já vám vysvětlím proč.

Celohliníkový čtyřválec 2,5 litru s protiběžnými válci disponuje čtyřventilovými rozvody s variabilním časováním zdvihu ventilů, dosahuje solidního výkonu 126 kW a průměrného točivého momentu 229 N.m. To na první pohled neslibuje ani výjimečnou dynamiku ani malou spotřebu. Každý však netouží po STi, ale zato chce mít i za volantem klid. A to je právě případ Foresteru 2,5X. Hluk této pohonné jednotky totiž do kabiny pro cestující proniká jen jakoby z dálky, čtyřválec si ve volnoběžných otáčkách klidně ševelí a bránit se nebude ani v případě, že zařadíte první rychlostní stupeň a prudce sešlápnete plynový pedál. Otáčky totiž stoupají od volnoběžných až k omezovači velmi plynule, což zároveň doprovází přiměřená síla, která je k dispozici rovněž v širokém rozsahu. Svým způsobem mi projev tohoto motoru připomíná šestiválec, jen rytmika a zvuk jsou samozřejmě jiné. Hodnota nejvyšší rychlosti (184 km/h) a zrychlení z klidu na 100 km/h (10,4 s) rozhodně nikoho neomrácí, na druhou stranu však 2,5litrový Forester umí pružně zrychlovat na třetí a čtvrtý rychlostní stupeň, takže předjížděcí manévry zvládá naprosto s přehle-



➤➤ Ve výbavě Comfort nechybí nic podstatného včetně klimatizace či vyhřívání předních sedadel

dem. A tahle „klidná síla“ není vůbec vykoupena nadprůměrnou spotřebou. Velký zdvihový objem a solidní výkon umožňují, že motor nemusíte při jízdě nijak zvlášť vytáčet, což pochopitelně šetří palivo. Forester se spokojí s průměrem okolo 10 litrů na 100 km, což není moc už proto, že se jedná o středně velké SUV se stálým pohonem všech kol. Pokud budete čítit plynulost provozu a dodržovat rychlostní limity včetně dálniční „stořičítky“, sníží se spotřeba i výrazněji pod 10 litrů. A pokud se vám to stále nezdá, můžete si lesníka ve verzi 2,5X pořídit s pohonem na LPG,



je tak pouze skutečnost, že 55litrová nádrž kapalného plynu zabírá místo určené pro rezervní kolo, které je pak třeba vozit v zavazadlovém prostoru, popřípadě jej vyměnit za lepicí sadu na opravu pneumatiky. To se ale majitelům SUV, kteří občas vyrazí někam do terénu, nemusí líbit.

Druhá generace Foresteru je na trhu od roku 2008 a v našem časopisu se tento automobil objevil nejednou. Nemá tedy smysl opět popisovat solidní výbavu verze Comfort, velkorysý vnitřní prostor, průměrný zavazadelník či komfortní jízdní vlastnosti charakterizované poměrně velkým nakláněním v zatáčkách. V popisované verzi 2,5X přijde Forester na 730 tisíc, respektive 750 tisíc korun s pohonem na LPG. To sice není úplně málo, ale populární dieselová verze ve srovnatelné výbavě dnes stojí 820 tisíc korun. Záleží tedy hlavně na tom, kolik ujedete ročně kilometrů a také na vašem jízdním stylu. Pokud někdo jezdí na spotřebu, pružný atmosféricky plněný boxer 2,5 litru mu bude skvělým společníkem a pohon na LPG provozní náklady ještě více sníží. I když se zdálo, že s nástupem dieselové techniky u Subaru ztratí pohon na LPG smysl, v nabídce českého importéra tyto modely rozhodně nechybí. Asi vědí proč. Limítovaná edice pochopitelně znamená, že Fo-



>> Atmosféricky plněný čtyřválcový boxer 2,5 litru jde proti dnešním trendům, což však není na škodu

což vaše konto aktuálně ochudí o 20 tisíc korun. Spotřeba je pak přibližně o 1-2 litry vyšší, jenže srovnatelné množství plynu stojí o polovinu méně než benzín. A to se pak vyplatí nad tím trochu přemýšlet. Na jedno naplnění plynové nádrže ujedete okolo 350 km, na benzín pak i přibližně 500 km, takže akční rádius tohoto Foresteru není vůbec malý. Při jízdě navíc můžete podle potřeb přepínat z plynového na benzinový pohon a naopak. U zařízení firmy Vialle, která sadu na přestavbu Subaru dodává, není LPG dodáváno do motoru v plynném stavu, ale je vstříkováno do sáního potrubí v kapalné podobě. Díky tomu by zde neměl být žádný znatelný rozdíl ve výkonu či emisích, minulostí je i problém zpětných zášlehů.

Největším nedostatkem varianty na LPG



>> Verze 2,5X má stejně jako diesel dvě koncovky výfuku, chybí však nasávací otvor v přední kapotě

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Forester 2,5X Comfort LPG

Motor	vznětový přeplňovaný šestiválec
Zdvihový objem	2457 cm ³
Vrtání x zdvih	99,5 x 79,0 mm
Kompresní poměr	10,0:1
Výkon	126 kW (170 k) při 6000 1/min
Ťaživý moment	229 N.m při 4400 1/min
Rychlost	184 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,4 s
Spotřeba paliva (město, mimo město, kombinovaná)	12,8/7,3/9,3 l/100 km
Pohotovostní/celková hmotnost	1545/2015 kg
Rozměry	4560 x 1780 x 1700 mm
Rozvor	2615 mm
Rozchod kol	1530/1530 mm
Světla výška	215 mm
Nájezdové úhly	25°/27°
Přechodový úhel	23°
Brodovost	300 mm
Objem zavazadlového prostoru	450-1610 l
Základní cena	730 000 Kč
Cena testovaného vozidla	750 000 Kč



Jízdní komfort
Kultivovaný motor
Výhodná cena



Rezervní kolo musí být v zavazadelníku
Průměrná dynamika
Přesnost řízení

resterů 2,5X ubývá a další nové nepřicházejí. Pokud byste o tento model měli zájem, vyčkávací taktika není v tomto případě dobrou volbou.



Text: Jiří Kaloc
Foto: autor