

Forester LPG

Ačkoliv importéři neustále rozšiřují nabídku vozidel s pohonem na zemní plyn (CNG), tentokrát jsme si vyzkoušeli pohon na propan-butan (LPG).

Řekne-li se Subaru, motoristé ví, že jde o japonskou značku vyrábějící osobní vozidla s trvalým pohonem všech čtyř kol a s ležatým zážehovým čtyřválcem zvaným „boxer“. Všechny modely s karoserií kombi dodávané na český trh (tj. Impreza, Forester, Outback a Legacy) jsou importérem upravovány také pro kategorii N1 a je tedy možný odpočet DPH. Ovšem tato značka v očích evropských řidičů „ztrácela body“ tím, že neměla v nabídce jiný než zážehový agregát. Na loňském ženevském autosalonu se sice konečně objevil v předpremiéře vznětový motor, ale do sériové produkce se dostává teprve letos a je zatím v nabídce jenom pro některé modely. Tyto skutečnosti vedly českého importéra – Subaru ČR – k myšlence nabídnout na tuzemském trhu vozidlo s alternativním pohonem. Volba padla na zkapalněný ropný plyn, laicky řečeno na propan-butan (LPG). My jsme si vyzkoušeli tento pohon v modelu Subaru Forester 2.0 Active WP LPG. Forestera jsme převzali prakticky ve chvíli, kdy byla v Ženevě představena jeho nová generace a navíc byly – konečně – zveřejněny parametry dvoulitrového vznětového motoru s protilehlými válci (boxer).

Subaru Forester je robustně konstruovaný kombík, který v interiéru nabízí přiměřeně místa pěti

Plnohodnotná rezerva musela ustoupit nádrži – jediné mínus úpravy na pohon LPG



osobám, a to platí i o zadních sedadlech. Zážehové motory Subaru jsou spojovány jednak s velmi dobrým výkonem, na druhé straně také s větším „apetitem“. Pravdou je, že Forester bez problémů dokáže svištět po dálnici rychlostí přes 180 km/h (ovšem se spotřebou kolem 15 l/100

km), ale v redakčním testu jsme udrželi spotřebu na hranici 8,5 l/100 km. Zachová si tyto parametry i motor upravený na spalování LPG?

Veškeré úpravy byly ve vozidle provedeny v Česku akreditovanou dílnou a dlužno dodat, že v době naší zkoušky – když jste si zvolili nákup vozidla na leasing s Unicredit Leasing – byla

Subaru Forester 2.0 Active WP-LPG





Místo rezervního kola je nyní toroidní nádrž na plyn o obsahu 55l

v rámci akce přestavba zdarma. Ta spočívá jednak v patřičných úpravách na motoru, které ale řádkoví nic neřeknou, mnohem viditelnější je ale montáž nádrže na LPG. Toroidní nádrž je umístěna do prolisu v zavazadlovém prostoru, kde je běžně upevněno plnohodnotné rezervní kolo. Má objem cca 55 l. Standardní benzinová nádrž s objemem 60 l zůstává zachována, takže vozidlo má ohromný dojezdový rádius. Ovšem vznikl problém, kam s plnohodnotným rezervním

krátkého nástavce. Tankovat plyn smí i nadále pouze obsluha čerpací stanice.

Než se podíváme na výhody provozu na LPG, vzpomeňme na dvě negativa. Tím prvním je již zmíněné problematické umístění rezervního kola a tím druhým pak zákaz parkování vozidel s pohonem na LPG v podzemních garážích. Na druhou stranu, čerpacích stanic nabízejících kvalitní LPG je v Česku mnohokrát více (685) než stanic na zemní plyn (CNG), i když samo-



Přepínání pohonné hmoty i množství plynu v nádrži zajišťuje spínač s diodami

kolem. Ať děláte co děláte, v zavazadlovém prostoru vždy zabírá dost místa. Druhou možností je jeho uložení svisle za sedadlo řidiče (když se jede ve třech) a nebo jeho nahrazení opravovací stoupravou. Ale jak se ukázalo, je to jediný problém a v případě, že vozidlo není pravidelně využíváno čtyřmi cestujícími, řešení se najde. Žijívá se tedy jenom podívat na standardní panelovou desku, která byla vlevo od volantu doplněna tlačítkem s LED diodami. Ty slouží jako přepínač paliva (benzin/LPG) a současně množství rozsvícených diod signalizuje, kolik je v nádrži plynu. Motor vždy startuje na benzin, po dosažení patřičné teploty lze přepnout na pohon LPG. V případě, že v nádrži dojde LPG pod stanovený limit, automaticky dochází k přepnutí na pohon benzinový. Ovládání je tedy naprosto jednoduché a zcela identické s neupraveným vozidlem. Před jenom poslední poznámka, plnění nádrže na LPG probíhá hrdlem, umístěným pod stejným dvířky na pravém boku vozidla a to s pomocí



Hrdlo pro tankování plynu je ukryto pod stejnými dvířky jako hrdlo benzinové nádrže, ovšem je nutné našroubovat krátký nástavec

zřejmě méně než „čerpaček s benzinem“. Cena propan-butanu se v době naší zkoušky pohybovala kolem 16 – 17 Kč dle regionu (benzin Natural 95 stál do 30 Kč). A teď už přicházejí ke slovu čísla, která jsme si „stáhli“ na webové adrese českého lpg klubu. Při jízdě na benzin vychází cena na kilometr jízdy cca 2,15 Kč, při jízdě na LPG (kdy je spotřeba o 15 % vyšší) cca 1,40 Kč. S ohledem na další provozní náklady (pravidelná revize systému LPG a výměna filtrů po cca 10 000 km) vychází návratnost přestavby po ujetí kolem 38 000 km. A to je vzdálenost, kterou mnoho služebních vozidel ujede za dva roky, možná i dříve. Poté už jenom šetřte provozní náklady.

Vlastní subjektivní dojem z týdenního provozu? Vozidlo je tišší, motor je „měkčí“, ovládání tlačítka, tj. změna režimu paliva, zcela bezproblémové a jízdní vlastnosti plně srovnatelné se standardním „benziňákem“. Takže „paráda“, až na to nešťastné rezervní kolo. JIŘÍ KRENAR ■