

## Subaru Boxer Diesel



## Oplatilo sa čakať...

Neraz sa stáva, že automobilová novinka rozdelí motoristický svet na dva tábory. Málokedy sú však natoľko ortodoxné ako v prípade naftovej prvotiny Subaru. Pre množstvo ľudí predstavuje tento mo-

po týchto motoroch najmä v Európe neutícha a tak absencia úspornej poháňajúcej jednotky odradila nejedného potenciálneho zákazníka od kúpy auta so súhvezdím plejád v znaku. Japonci preto nelenili a prišli na svet s unikátom - naftovým motorom s protibežnými piestami.

## Kompaktnejší než benzínový dvojliter

Technicky zložitejšou a drahšou konštrukciou sa im podarilo nevidané. Ich naftový motor hmotnosťou neprevyšuje bezínového oponenta porovnateľného objemu a jeho nízko ležiace ťažisko zlepšuje jazdné vlastnosti vozidla. Na začiatok prichádza na trh verzia s výkonom 110 kW/150 k a krútiacim momentom 350 Nm odvádzaným už pri otáčkach 1800 1/min. To je len akási ochutnávka a technologická demonštrácia schopností tohto nováčika.

Neskôr by sa totiž výkon mohol vyšplhať až k hranici 200 k (povráva sa o Impreze WRX diesel) a vylúčený vraj nie je ani šesťvalec podobnej konštrukcie. Subaru to teda s naftovým boxerom myslí vážne. Najmenej z dvoch dôvodov. Prvým je skutoč-

nosť, že vývoj tohto motora stál priveľa na to, aby ostalo len pri jednom výkone a objeme. Skúste sa niekoho z vedenia automobilky opýtať, koľko investovali do vývoja a uvidíte ako podráždene túto otázku zahrajú do autu. Po druhé, už dvojročné meškание jeho premiéry naznačovalo, že pôjde o výnimočný motor. Technici Subaru si potrpia na tom aby každý ich agregát bol rovnako dokonalý - teda lah-

zvykli. Po spustení však nezaregistrojete žiaden tradičný naftový klepot. Vaše ucho zachytí len tichý ševel a pravá ruka jemné vibrácie v radiacej páke, ktorá je kvôli lepšiemu pocitu z radenia o 10 mm kratšia. Zvuková kulisa vás isto prekvapí aj pri rozbiehaní, kedy sa vám výraznejšia „farbička“ v podobe jemného športového dunenia dostáva do uší skôr zo zadu od výfuku než od motora! Samozrejme, nie že by ste o naftovom motore pod kapotou nevedeli, no rozhodne to je najkultivovanejší a najtichší naftový agregát tejto objemovej kategórie aký sme doteraz

nosť a na pokyny vodiča reaguje s veľkou ochotou. Skutočnosť, že tento motor navrhli špecialisti na benzínové agregáty dáva najavo aj ďalšími „prejavmi správania“. V prvom rade okamžitým záťahom už od najnižších otáčok a plynulým nárastom výkonu bez turbodiery. Tento turbodiesel nepozná neochotu ísť do otáčok, pričom spôsobom akým mu chutia aj nad hranicou 4000 1/min umne maskuje fakt, že na výber má len 5 rýchlostných stupňov s pomerne dlhými prevodmi. Napriek tomu, že testované auto bolo ešte v zábehu a v tejto objemovej triede štandardný výkon 110 kW/

štýle jazdy, ktorú aj bez ohľadu na permanentný pohon 4x4 môže tomuto autu závidieť nejednen konkurent s pohonom prednej nápravy. Nepreháňa to ani s ťažšou nohou na akcelérátore. Keď sme ho častejšie vyzvali aby predviedol čo v ňom je, stále sa držal pod hranicou 8,0 l/100 km.

Zmenu z hydraulického na elektrický posilňovač riadenia sme takmer nepostrehli. Vozidlo sa naďalej veľmi presne a citlivo ovláda. Výborne drží stopu a jeho trakčné schopnosti sú tradične skvelé. Na jazdných vlastnostiach a ovládaní auta sa nič nemenilo. Počas pár dní s týmto autom vyzeralo teda všetko až príliš dobre na to, aby v niečom nebol ukrytý háčik. Jediným hendikepom tohto auta je starnúca a priestorovo relatívne slabšia kabína.

Tomáš Kelement,  
Michal Karpat  
Snímky: Tomáš  
Benedikovič



Interiér sotva zaprie svoj vek, i tak sa ale niet veľmi na čo sťažovať.



Tak takto vyzera jeden z najlepších naftových motorov dneška.



Výfuk má na diesle až netradične príjemnú farbu zvuku.

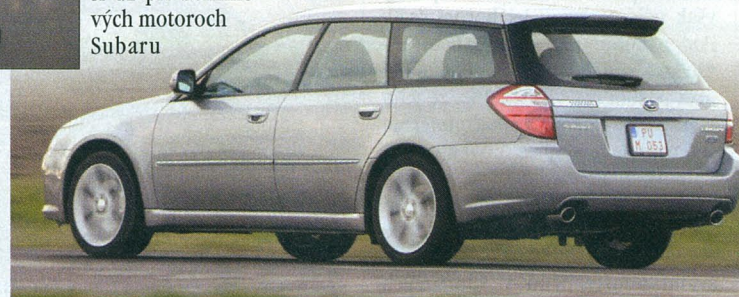
tor po dlhom čakaní doslova spásu, skálnym fanúšikom však navodzuje pocit zrady. Vstupom do neprebádaného územia Subaru prelomil ďalší kedysi nemysliteľný nonsens. Ale keď kabriolety a športové autá s naftovými motormi sú už bežnou alternatívou tak priaznivcom Subaru neostáva iné len zvyknúť si aj na Boxer Diesel. Dávno bolo jasné, že jedna z posledných automobiliek odolávajúca naftovej móde potrebuje kvalitný vznetový agregát ako soľ. Dopyt

ký, kompaktný (v porovnaní s benzínovým dvojlitrom je o 61 mm kratší), kultivovaný a dobre montovateľný s pohonom 4x4.

Rozdiel v porovnaní s agregátmi klasickej koncepcie spoznáte už pri spúšťaní. Po otočení kľúčikom motor jemne zatrasie celým autom do strany ako keď pes striasa vodu z mokrej srsti, ale na to sme si už pri benzínových motoroch Subaru

skúšali. Vďaka za to vyváženému chodu a dôkladnému odhlučneniu motora. Špeciálne izolačné materiály nájdete na prednej kapote, deliacej stene aj podlahe. Pozoruhodný je tiež tvar jeho výkonovej krivky a reakcie na stlačenie akcelérátora. Na rozdiel od väčšiny konkurentov Subaru Boxer Diesel nepotrebuje vyvažovací hriadeľ, preto má menšiu zotrvač-

150 k trochu brzdí permanentný pohon 4x4, Subaru Boxer Diesel nás neskľamal po dynamickej (zábavy sme si s ním užili viac než dosť) ani ekonomickej stránke. Jeho palivová spotreba zaisto šokuje väčšinu dlhoročných majiteľov vozidiel tejto značky, pretože Legacy kombi jazdiace za 6,0 l/100 km tu ešte nikdy nebolo. Zdôrazňujeme, že ide o reálnu spotrebu v kombinovanom režime pri relatívne pokojnom



Motor	2.0D
Zdvihový objem [cm <sup>3</sup> ]	1998
Výkon [kW/k]	110/150
pri otáčkach [1/min]	3600
Krútiaci moment [Nm]	350
pri otáčkach [1/min]	1800
Maximálna rýchlosť [km/h]	203
Zrýchlenie z 0 na 100 km/h [s]	8,9
Nameraná spotreba [l/100 km]	6,2
Objem batožinového priestoru [l]	?
Cena testovaného modelu od [SK]	1,110.000

► Tankujeme na Slovnafte

EVO<sup>D</sup>  
DIESEL