

*Benzin teče chřtánem motoru přece jen svižněji, pozitivem budiž příjemný sportovní zvuk*

**Subaru Forester 2.0X**



*Špičkový podvozek má v případě 2.0X velké rezervy, klidný motor ho příliš nezamětná...*



*Skladný zavazadelník pojme v základu slušných 450 litrů*



*Pětistupňová převodovka má krátké dráhy a přesný chod, chce to však cvik. Redukci uplatníte při tažení přívěsu či v terénu.*

Častý novodobý souboj benzin kontra nafta musí chtít nechtít podstoupit také kombi-SUV Subaru Forester. Vyložení se totiž nabízí – oba forestery disponují dvoulitrovým boxerem s výkonem 110 kW. Jenže jeden spaluje natural a druhý naftu. Diesel si též logicky pomáhá turbodmychadlem a šestistupňovou převodovkou, ta však naopak postrádá redukci. Jak z toho ven?

Pohled do ceníku potěší milovníky benzínu, jednodušší pohon pořídíte ve srovnatelných výbavách laciněji – o rovných sto tisíc korun. Za jedinečný boxer-diesel si nechává Subaru zaplatit, 2.0D koupíte nejlevněji za 760 000 Kč. Nafta začíná až s druhou výbavou Active, kdežto benzin může být váš v nejnižší specifikaci Trend za 610 000 Kč - poté činí rozdíl až 150 000 Kč. Každopádně je lepší začít s verzí Active, jež mixuje slušný standard výbavy: šest airbagů,

stabilizační systém VDC, litá 16" kola, hill-holder, autorádio, elektrické ovládání oken a zrcátek...

Vyplatí se tedy prvotní stotisícová investice? Není to zrovna málo, nicméně vynaložené prostředky za to rozhodně stojí. K charakteru SUV nám totiž rozhodně více seděl turbo-

diesel. Mocným zátahem 350 N.m dostupných v 1800/min deklaroval v tu chvíli ještě klímajícího zážehového soupeře se 196 N.m při 3000/min. To je na 1,5tunový vůz prostě málo. Kdo se chce svézt ve sportovnějším stylu subaru, musí benzinový boxer vytáčet. S tím souvisí jeho konzumace, kterou těžko udržíte do deseti litrů na sto kilometrů. Při ustálené předpřipravené jízdě po dálnici D1 ukázal palubní počítač 10,4 litru, uspěchané tempo pak průměr zvedlo na 13 l. Šedesátilitrová nádrž potom vysychá hodně rychle.

**Turbodiesel je dražší o sto tisíc, přednostmi však rozdíl smaže**



**Výkon neroz**



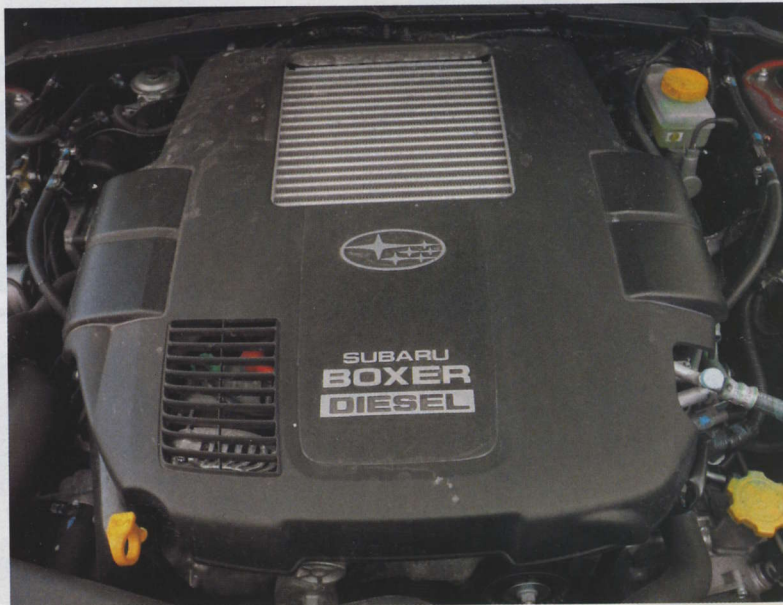
*Střízlivý nestárnoucí design a robustní stavba jsou vlastní oběma verzím, benzin postrádá nasávací otvor na kapotě. Za metalizu se nepřiplácí ani koruna.*

Boxer-diesel je jiná story, v totožných podmínkách si řekl o 7 l na 100 km. A když jsme potřebovali prásknout do koní, vešli jsme se do devíti litrů. Naopak snahy o úspory vyslyšel turbodiesel lépe a s lehkou nohou na plynu nás odměnil průměrem 6,5 l na 100 km. Díky patří rovněž šestistupňové převodovce, jejíž delší poslední stupeň sráží otáčky dolů. Využijete ho víc než přídatnou redukci benzínu, která se hodí jenom v lehkém terénu nebo při tažení přívěsů.

Silný turbodiesel navíc umí lépe využít potenciál podvozku. Když si zvyknete na vyšší stavbu a výraznější náklony karoserie, povodíte v zatáčkách forester s velkou radostí z jízdy. Pořízek mění směr s ochotou sportovnějšího hatchbacku, chybělo nám snad jen tužší řízení a méně účinný posilovač. Testované vozy využívají elektrické servo, hydraulika zůstává výsadou špičkové verze 2.5 XT/169 kW. Na jedné věci by ale mohlo Subaru zapracovat – na řazení. Pětistupňová skříň 2.0X by ještě přesností a krátkými drahami ušla, vět-



*Benzin, nebo naftu? V případě foresteru volíme diesel, na zádi vozí hrdé označení jedinečného „boxer-dieselu“.*



*Hlavice páky die-selu je si-ce kože-ná, šes-ti-stupňová převodov-ka se ale v kulise pohybuje obtížně a spojka jde ztuha*



*Diesel nezklamal v ničem - silně zatahuje, šetří palivo a i po chladné noci se chová kultivovaně*

## Subaru Forester 2.0D



*Ani lehčí terén foresteru díky jeho světlosti 215 mm nevystaví stop. Chválíme též jízdní komfort.*



*Pohodlná sedadla s bohatým rozsahem seřízení mohla mít jen výraznější boční vedení*



*Boxer-diesel má velmi rád otáčky, při dálničních 130 km/h točí asi 2500/min*

# roduje

Testovaná subaru mají společnou dvoulitrovou kubaturu, čtyři protilehlé válce a výkon 110 kW. Každé však spaluje něco jiného.



*Palubní deska nabízí přehlednost, brali bychom lepší materiály. Kožený volant dostupný v lepších výbavách se drží lépe než základní plastový.*

ší ovládací síly nám ale byly proti srsti. Tento jev provází také změnu stupňů 2.0D, za studena jde řazení těžko a je potřeba vyšlápnout dlouze jdoucí spojku až na podlahu. Při popojíždění v koloně si slušně zaposilujete.

V ostatních ohledech si nemají benzin s dieselem co vyčítat: velmi prostorný interiér, slušně objemný zavazadelník, pohodlná sedadla, ale také lacinější dojem z vnitřku provázejí obě verze stejně jako nečekaná průchodnost terénem. Světlá výška 215 mm zastíní mnohá off-roadově se tvářící

SUV, stálý pohon všech kol 50 : 50 funguje na jedničku a neutáháte ho ani při dovádění ve sněhu či na šotolině jako přiřaditelný haldex u konkurentů.

□ □ □

Pokud chcete mít ze Subaru Forester neředěnou radost, nezdráhejte se připlatit sto tisíc za boxer-diesel. Nafta v jeho žilách znamená kvalitnější a levnější jízdu, vadí jen tuhá spojka a řazení. Benzinové provedení není v základu špatné, slabší motor a vysoká spotřeba nám ale vadily víc než cenový rozdíl.

**Libor Hlisenkovský**

Foto V. Novák

TECHNICKÉ ÚDAJE	Subaru Forester 2.0X Trend	Subaru Forester 2.0D Active
Motor	B4, benzin	B4, diesel, turbo
Zdvihový objem	1994 cm <sup>3</sup>	1998 cm <sup>3</sup>
Výkon (kW/min)	110/6000	110/3600
Točivý moment (N.m/min)	196/3000	350/1800-2400
Převodovka	5 MT	6 MT
Rozměry	4560 x 1780 x 1700 mm	
Rozvor	2615 mm	
Pneumatiky	215/65 R 16	225/55 R 17
Palivová nádrž	60 l	
Zavazadlový prostor	0,450/1,660 m <sup>3</sup>	
Pohotov./užitková hmotnost	1540/475 kg	1615/435 kg
Největší rychlost	184 km/h	186 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	11,0 s	10,4 s
Spotřeba (na 100 km)	10,9/7,0/8,4 l	7,2/5,8/6,3 l
Základní cena	610 000 Kč	760 000 Kč
<b>Testovaný vůz</b>	<b>660 000 Kč</b>	<b>820 000 Kč</b>

Poznámka: Příplatková výbava obsahuje jen střešní okno za 30 000 Kč.

## HODNOCENÍ

### Subaru Forester 2.0D

- 1.** + Silný motor  
+ Spotřeba paliva  
+ Kultivovaný běh
- Tuhá spojka  
- Obtížnější řazení  
- O 100 000 Kč dražší

### Subaru Forester 2.0X

- 2.** + Rovnoměrný zátah, zvuk  
+ Redukce převodovky  
+ Nižší cena
- Vysoká spotřeba, dojezd  
- Jen pětistupňová převodovka  
- Slabá pružnost