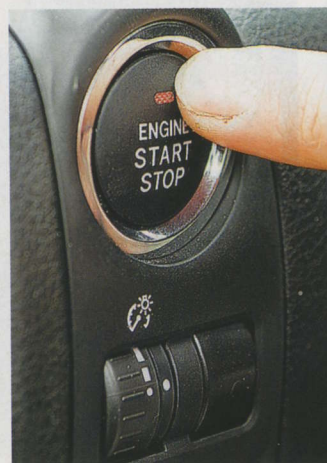


Auto Bild **allrad**

Auto Bild **allra**

Jízda ve foresteru s velkým a zatíženým přívěsem je pohodová hlavně díky velkoryse dimenzovanému pérování. Jen rozjezd v opravdu prudkém stoupání prověří aktuální kondici lamely spojky.



Bezklíčové odmykání a start tvoří výsadu nejluxusnější výbavy Executive. ESP lze vypnout, do „kufru“ se hravě dostanete i při zapojeném přívěsu.

# Spořilek v zápřahu

**Subaru Forester Diesel** může táhnout brzdný přívěs o nejvyšší hmotnosti 2000 kg. Jak se s takovou porcí vypořádá relativně lehké SUV s pohotovostní hmotností jen 1620 kg?

Jedno je jisté, v loňské recesi si v evropském měřítku značka Subaru svou pozici vylepšila. Mohla totiž těžit ze stále rostoucího okruhu loajálních příznivců, nové zákazníky dokáže přesvědčit unikátním turbodieselem typu boxer – toto řešení zatím sériově žádná jiná automobilka nenabídne. Už v minulých testech nás motor 2.0D přesvědčil nízkou spotřebou a navýsost kultivovaným chováním.

V předchozím vydání AT 4 x 4 jsme si tento agregát vyzkoušeli v modelu Outback (dnes již minulé generace), a to rovněž v testu s tažením 2000 kg těžkého přívěsu náročnou trasou v okolí Mnichova, která vozy prověří hlavně díky svému náročnému výškovému profilu. Není výjimkou, že jinak úsporná auta v těchto podmínkách a s dvounápravovým „outěžkem“ za zády odhodí střídmost a z nádrže sají palivo tempem, které bere dech. To

ale nebyl případ outbacku, který s apetitem pouhých 12,05 l na 100 km trhal všechny rekordy v úspornosti.

Kompaktnější Subaru Forester má v evropské homologaci dovoleno táhnout právě 2000 kg vázící brzdný přívěs, předpis přitom počítá se stoupáním nejvýše 12 %.

**Forester Diesel představuje nejprodávanější vůz v nabídce Subaru**

Jelikož se ale v praxi, třeba na dovolené v Alpách, můžete setkat s ještě strmějšími úseky silnic, obsahuje náš test i třikrát opakované zdolání tří úseků, které mají stoupání 15 či 14 %. Právě tady se láme chleba a řada aut zde pohoří.

Také outlander si zde sáhl na dno. Nakonec však tuto etapu zvládl, ačkoli oficiálně povoluje výrobce táhnout přívěs nejvýše 1700 kg těžký, a to do 12 %. Forester má s ním srovnatelnou hmotnost, ale dost zásadní výhodu v podobě nové šestistupňové přímo řazené převodovky a tím i kratšího celkového převodu 15,318 : 1. To odpovídá o 14 % většímu točivému ▶



TECH. ÚDAJE/NAMĚR. HODNOTY

## Subaru Outback 2.0D Executive

Motor	turbodiesel, boxer
Zdvihový objem	1998 cm <sup>3</sup>
Výkon	108 kW při 3600/min
Točivý moment	350 N.m při 1800-2400/min
Převodovka	6stupňová přímo řazená
Pohon	4 x 4, viskózní spojovka aktivovaný závěr mezinápravového diferenciálu

Pneumatiky	225/55 R 17
Vnější rozměry	4560 x 1780 x 1700 mm
Rozvor	2615 mm
Světla výška	215 mm
Pohotovostní/užit. hmotnost	1620/430 kg
Zatížení střechy	80 kg
Hmotnost brzdného přívěsu	2000 kg
Hmotnost nebrzděného přívěsu	750 kg

## Přívěs Pongratz PHL 4030/20 T-AL

Vnější rozměry	5250 x 2150 x 2590 mm
Efektivní délka oje	3255 mm
Nastavené zatížení přenášené na kouli závěsu	55/75 kg
Hmotnost zkoušeného přívěsu	2000 kg
Pneumatiky	185/65 R 14

## Naměřené hodnoty sólo

0-100 km/h	9,7 s
60-100 km/h na pětku	10,5 s
80-120 km/h na šestku	12,8 s
Největší rychlost	193 km/h
Spotřeba v testu	7,2 l na 100 km

## Naměřené hodnoty s přívěsem

0-60 km/h	9,9 s
0-80 km/h	17,2 s
60-80 km/h na pětku	14,2 s
Spotřeba v testu	12,0 l na 100 km
Teoretická stoupavost	41 %/22 st.

**ZÁKLADNÍ CENA 960 000 Kč**



Navigace vrcholné verze je až příliš jednoduchá. Forester i přes měkčí přerování dobře odolává vlnění vlivem pohybu přívěsu.



momentu přenesenému na kola v porovnání s minulým outbackem.

V praxi toho forester dokázal využít. I v nejprudším, patnáctiprocentním stoupání si počínal suverénněji a nebylo znát, že by se pohyboval na hraně svých možností. Předpokladem byla pochopitelně citlivá souhra plynu a spojky. Kdo se v těchto podmínkách chce rozjíždět s motorem vytočeným nad 2000/min, rychle ucítí pálicí se obložení spojky. A pokud by se nepoučil, dokázal by spojku odrovnat zcela – ale to se bavíme o brutální zacházení totálně bez citu pro auto. Jen trošku zkušený řidič uvede forester i s plně zatíženým přívěsem v prudkém kopci do pohybu, aniž by jej týral podobnými eskapádami.

Jakmile jsme soupravu rozjeli, mohli se těšit z příkladných vlastností naftového boxeru. Od 1500/min disponuje velmi příjemným zátahem, takže i s těžkým pří-

**Forester je ještě o kousek úspornější než střídavý Outback**

věsem lze poměrně rychle přerazovat na vyšší rychlostní stupně, aniž by tím nějak trpěla dynamika jízdy. Tím se daří snižovat otáčky a zde je potenciál k úsporám. Forester 2.0D jej využívá dokonale. Na testovacím okruhu si vystačil s průměrem 12,03 l na 100 km, čímž vytvořil nový rekord v úspornosti! A aby toho nebylo málo, ještě přidáváme jeden mimořádně zajímavý poznatek. Forester byl v první etapě se zásadním podílem okresek a horských úseků o poznání úspornější než ve druhé části, kde převládá dálnice a tím i vyšší rychlostní průměr – u minulého outbacku tomu bylo přesně obráceně.

Na točivých okreskách o sobě dával přívěs více vědět a byl na chování foresteru znát. Hlavně v momentech, kdy se dal řidič příliš strhnout dynamikou motoru. Nikdy sice nenastala situace, že „ocas vrtěl psem“. Přesto šlo vycítit, že souprava dohromady váží nějaké 3,8 tuny, z čehož se jasná většina nalézá až za koulí závěsu. Na dálnici jsme byli s kultivovaností jízdy spokojeni. Uměle vyprovokované vlnění nevyvolalo větší neklid a samo od sebe ustalo. I přesto, že ESP subaru není speciálně naladěno na provoz s připojeným přívěsem. Stačí si dát pozor na rovnoměrné rozložení nákladu a nastavení zatížení přenášené ojí na kouli závěsu na 75 kg (povolené maximum činí 80 kg). Pokud snížíte toto zatížení přeskupením nákladu na 55 kg, začne přívěs na zvlněné vozovce odlehčovat zadní nápravu foresteru více, než je příjemné.

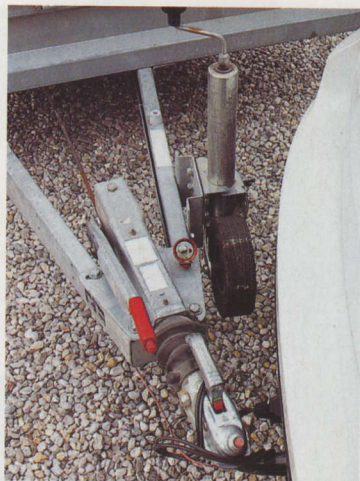
**Poctivý stálý pohon 4 x 4 dává lehkému vozu i na nezapevněném povrchu skvělou trakci**



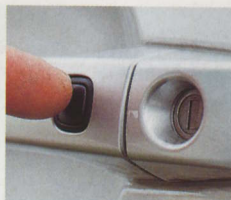
**Slušný poloměr otočení umožňuje otočení s přívěsem také na normální silnici**

To je částečně dílem měkkého nastavení pérování subaru, které je za běžných podmínek velmi příjemné. Zadní náprava má samočinné vyrovnávání světél výšky, i s přívěsem působí jízdní komfort skvěle – soupeři jsou na tom pod zátěží o dost hůře a přejezd nerovností vyvolá nepříjemné rázy. V případě foresteru počítejte s větším zhoupnutím zádě na dlouhých podélných vlnách, ale celkově mu není co vyčítat. Stačí si pohlídat naložení přívěsu i zatížení na spojovací kouli - a máte před sebou bezproblémovou soupravu.

Vzhledem k tomu, že v mateřském Japonsku je jízda s přívěsem dost exotická, musíme Subaru pochválit i za řešení zdánlivých detailů. Na velká zrcátka se hravě nasazují nástavce, střední část zadního nárazníku není lakovaná, zato ale vyrobena z pružného materiálu. Při připojování přívěsu si tak po drobném kontaktu oje s nárazníkem nemusíte rvát vlasy a sčítat ško-



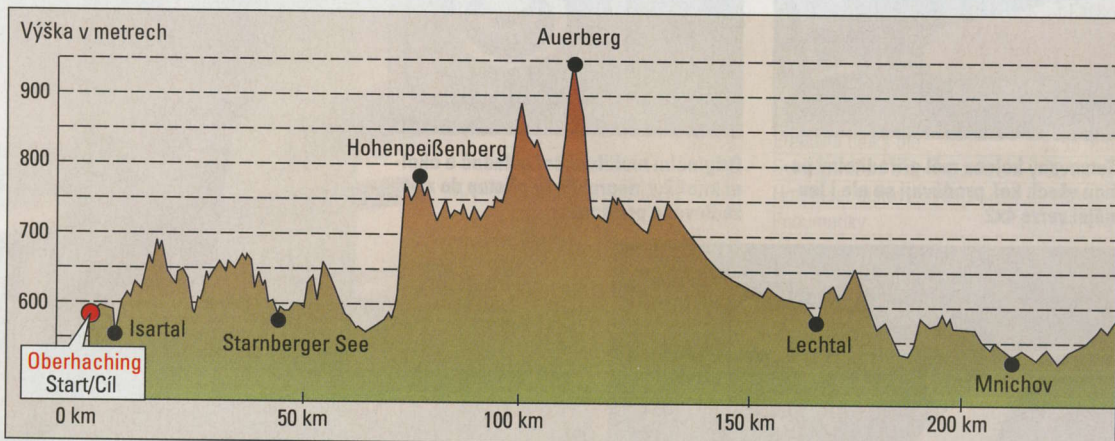
Obratnost subaru trochu nechťně do-  
voluje manévrovacímu kolu přívěsu až  
příliš těsný kontakt s nárazníkem. Ten  
postrádá uprostřed lak a je elastický,  
takže jej při zapojování přívěsu hned  
nepoškodíte.



Dveře zamknete stiskem  
tlačítka, montáž přidav-  
ných zrcátel zvládnou  
i děti



Hák tažného zařízení se snadno a rychle kotví zesponu



Trasa pro měření spotřeby v okolí Mnichova je velmi bohatá na stoupání a klesání, a to včetně dálnice A 96. Vůz je obsazen dvěma osobami a 100 kg zátěže, přívěs zatížen na celkových 2000 kg. Po ujetí 106 km posádka poprvé tankuje, během celé trasy nepřekračuje rychlost 83 km/h.

Foto Auto Bild Allrad

dy. Parkovací kamera na palubě nenajde-  
te, výhled vzad je ale slušný. V potaz vez-  
měte také obratnost foresteru, při otáčení  
se pojezdové kolečko na oji může dostat  
do kontaktu s nárazníkem.

Zhruba 1,6 tuny lehké SUV při tažení  
velkého a plně naloženého přívěsu sa-  
mozřejmě nenabídne stoické chování 2,5  
tuny těžkého off-roadu, zato ohromí vel-  
mi nízkou spotřebou a absencí zásadních  
slabin. **-ab/jhf**

## HODNOCENÍ

Podobně jako Outback si i Subaru Forester s dieslovým boxerem 2,0 l počíná při tažení přívěsu suverénně. Konkurenty strčí do kapsy mimo jiné i velmi nízkou spotřebou. Cena špičkové verze 960 000 Kč je vyšší, odpovídá ale výbavě. Základní 2.0D Active pořídíte již za 760 000 Kč včetně DPH.

