

**Subaru Forester  
2.0 X Active**

185 km/h; 7,5 l/100 km

Cena od: 619 000 Kč



# Otáčky střídá pružnost

V letošním roce přichází Subaru Forester se zcela novým zážehovým motorem. Je pružnější, úspornější a také šetrnější k životnímu prostředí. **Je však ještě stále pravým Subaru?**



**Tomáš Dusil**  
tomas.dusil@burda.cz

**L**etos inovovaný Subaru Forester je prvním vozem značky, jenž dostal zcela nový zážehový čtyřválec z řady FB. Za celou historii značky se jedná o teprve třetí generaci legendárního agregátu s protiběžnými písty (Boxer). Předchozí vydá-

ni, známé jako řada EJ, debutovalo v první generaci modelu Legacy v roce 1989.

### JAK VYPADÁ

Nový motor je zdaleka tou nejhlavnější změnou na modernizovaném Foresteru. Ne však jedinou. Spolu s ním prodělal tento vůz některé drobné úpravy, a to jak technicky, tak i vzhledu. Zvenku jej poznáte podle jinak provedené masky chladiče. Pozornější pohled pak odhalí také mír-

ně modifikovaný přední nárazník. Co na první pohled ale určitě neodhalíte, jsou střešní hagusy, které jsou údajně vyrobeny z jiného materiálu. V rámci posílení standardní výbavy mají nyní nižší verze v základu o palec větší kola, samozřejmě z lehké slitiny.

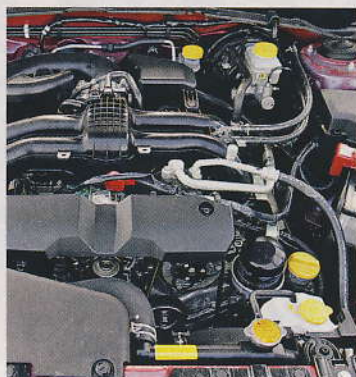
### SEDÍME UVNITŘ

Drobným změnám se v modelovém roce 2011 nevyhnula ani kabina. Novinkou v její výstroji je dvou-

zónová samočinná klimatizace, kterou jste dosud ve Foresteru mít nemohli. K dispozici je standardně od vyšší verze Comfort. Námi testovaná druhá nejvyšší Active je osazena standardní jednozónovou, byť také samočinnou. Těm, co často telefonují za jízdy, vychází nyní Forester vstříc zabudovanou Bluetooth handsfree sadou, což prozrazuje trojice tlačítek umístěných mezi levým a spodním ramenem volantu.



▲ Zcela nový celohliníkový motor FB20 nahrazuje původní boxer EJ20. Plochý řemen nově pohání také vodní pumpu.



▲ Střešní ližiny (hagusy) mají díky novému materiálu nový povrch.

► Přední sedadla mají dobré tvarování a jsou velmi pohodlná.



▲ Prostornost je u Foresteru vynikající, a to i ve druhé řadě sedadel.



## NEJVĚTŠÍ SOUPEŘÍ

### HYUNDAI IX35 2.0 16V



Výkon: 120 kW  
Rychlost: 181 km/h  
Zrychlení: 10,4 s  
Spotřeba: 7,5l  
Cena: od 454 990Kč

### HONDA CRV 2.0 I-VTEC



Výkon: 110 kW  
Rychlost: 190 km/h  
Zrychlení: 10,2 s  
Spotřeba: 8,2l  
Cena: od 599 000Kč

### ŠKODA YETI 1.8 TSI



Výkon: 118 kW  
Rychlost: 200 km/h  
Zrychlení: 8,4 s  
Spotřeba: 8,0l  
Cena: od 543 800Kč

## NA CO SÁZÍ

Pokud opomeneme tradiční stálý pohon všech kol Symmetrical AWD, pak samozřejmě na již zmíněnou novou generaci pohonné jednotky. A protože máme v plánu brzy přinést její podrobný popis, budeme se jí nyní věnovat velmi zevrubně.

Nový dvoulitr je historicky prvním nadčtvercovým agregátem značky. To znamená, že má výrazně delší zdvih pístů oproti vrtání válcových jednotek. Jen pro úplnost dodáváme, že glorifikovaný diesel Boxer je přesně čtvercový. Právě dlouhý zdvih má hlavní zásluhu na zcela jinak vnímané jízdní charakteristice. Vinou krátkého zdvihu, a tedy podčtvercové koncepce motory Subaru dosud vynikaly spíše tvrdší, tedy sportovnější charakteristikou. Ta velmi vyhovovala sportovně založeným a aktivně jezdícím zákazníkům, kteří byli zvyklí agregát vytáčet. Právě ve vysokých otáčkách motory Subaru nejlépe předvedly, v čem tkví jejich koncepční a konstrukční výhoda. Vždyť červené pole na jejich otáčkoměru začínalo na hodnotě 7500 min<sup>-1</sup>, což je oblast dostupná jen několika vy-

voleným. Do této výše navíc agregát dosprintoval s až nepochopitelnou lehkostí, bez nežádoucích vibrací, které jinak logicky předvádí naprostá většina řadových čtyřválců.

## JAK JEZDÍ

S trochou nadsázky lze říci, že nový motor zcela obrací list papíru a přináší pro Subaru dosud neobvyklou spodovou charakteristiku. To, jak motor razantně zabere od 1500 min<sup>-1</sup>, bude pro tradiční zákazníky skoro šokující. Poprvé tak lze jezdit svižně bez nadměrného vytáčení motoru. V praxi tak stačí řídit i lehce nad 2000 min<sup>-1</sup> k tomu, abyste udrželi tempo s okolním provozem. Pokud se vydáte dále po stupnici otáčkoměru, dočkáte se očekávaného nárůstu síly, byť nijak razantního. Zlom přichází zhruba ve 4500 min<sup>-1</sup>, kdy se motor sice vytáčí dál, avšak schopnost nabírat rychlost začne výrazně klesat.

## CO MY NA TO

Dlouhý zdvih pístů znamená také velkou střední pístovou rychlost, s jejímž čtvercem roste vnitřní tření ve válci. To je důvod, proč

je rychlost vytáčení i subjektivně spíše nižší. Při absenci přímého vstříku jsme měli trochu obavy, jak to bude s reakcí na přidání plynu. V měřítkách nepřímo vstříkových agregátů je solidní, v porovnání třeba s motory TSI, THP či VTi je ale pomalejší. Mnozí se možná budou podívat nad použitím pětistupňové manuální skříně. Odpovědi Subaru je, že jen tato jediná umí nabídnout také originální redukční převod 1,447:1, řaditelný díky synchronizaci také za jízdy. Čistě teoreticky má tak tento Forester desetistupňovou převodovku a tu nemá běžně nikdo.

S novým agregátem přichází také zlepšení hospodárnosti provozu. I při převaze jízd městem ukázal ukazatel spotřeby (palubní počítač mu pro omezený počet funkcí říkat nemůžeme) spotřebu 9,4l na 100 km, a to motor s 1300 km nebyl ještě zcela zjetý. Dodáme jen, při 130 km/h jsou otáčky motoru „na pětiku“ 3500 min<sup>-1</sup>, což je příznivé jak z hlediska akustického, tak i z pohledu dalšího zrychlování. Přesto zejména v dálničním stoupání akcelerační zázraky nečekejte. ■



▲ Redukční převodovka s převodem 1,447:1 je výsadou „pětikvalu“. Součástí šestikvalu není.

▲ Zavazadelník má dostatečný objem, avšak je mírně plošší. To však pravověrně subaristy jen málo zajímá.

▲ Verze Active má kliky i kryty zrcátek v černé barvě.

Novinkou je dvouzónová klimatizace od vyšší verze Comfort. Testovaný Active měl jednozónovou samočinnou.

## SUBARU FORESTER 2.0 X ACTIVE

město/mimo město/kombinace  
km/h 9,4/6,4/7,5 0-100  
**185** 1/100km **10,7**

## ROZMĚRY

Délka (mm): 4560

Šířka (mm): 1780

Výška (mm): 1700

Rozvor náprav (mm): 2615

Rozchod vpředu (mm): 1530

Rozchod vzadu (mm): 1530

Zavazadlový prostor (l): 450/1660

Palivová nádrž (l): 60

## HMOTNOSTI

Pohotovostní (kg): 1540

Užitečná (kg): 475

Celková (kg): 2015

Výkonová hmotnost (kg/kW): 14,0

Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 2000

Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 750

## MOTOR

Zážehový 4válec: DOHC/16V

Zdvihový objem (cm<sup>3</sup>): 1995

Kompresní poměr: 10,5:1

Vrtání x zdvih (mm): 84,0x90,0

Maximální výkon (kW): 110

Při otáčkách (min<sup>-1</sup>): 6000

Točivý moment (N.m): 192

Při otáčkách (min<sup>-1</sup>): 4200

Specifický výkon (kW/l): 55,0

Emisní norma: Euro5

Emise CO<sub>2</sub> (g/km): 173

## PROVOZ

Poháněná kola: všechna

Převodovka: manuální 5stupňová

Maximální rychlost (km/h): 185

Zrychlení 0-100 km/h (s): 10,7

Průměr otáčení (m): 10,6

## CENA

Zákl. m.: 2.0 X Trend (Kč): 589 000

Test. m. 2.0 X Active (Kč): 619 000

Test. model s příplatky (Kč): 619 000

## HODNOCENÍ

Jízdní vlastnosti: 5/5

Motor a převodovka: 4/5

Výrobní zpracování: 4/5

Prostor a pohodlí: 4/5

Cena a vybava: 3/5

**+** velmi pružný motor, kultivovaný chod, má rozvodový řetěz, redukční převod, vynikající jízdní vlastnosti, lehkost, trakce

**-** chybí přímý vstřík, charakterem bojí mýty o motorech Subaru

