

Jako nový

SUBARU FORESTER SE PRO LETOŠNÍ ROK DOČKAL DECENTNÍHO FACELIFTU EXTERIÉRU I INTERIÉRU. VYZKOUŠELI JSME SI ZÁKLADNÍ PROVEDENÍ S NOVÝM ZÁŽEHOVÝM BOXE-REM 2,0 LITRU.



➤ **Druhá** generace „lesníka“ je na trhu od roku 2008, a přestože jde stále dobře na odbyt, určité změny vždy přinesou oživení prodeji. Nového, respektive inovovaného, Forestera poznáte na první pohled podle jiné pření masky s dvěma vodorovnými lamelami, výraznější změny pak jsou v interiéru, který nabídne nové kontrolní přístroje s rozměrným LCD displejem, jiné ovládání klimatizace s digitálním displejem, nové audiosystémy a hodnotnější plasty. Uvnitř se nyní budete cítit mnohem útulněji a za volantem by vám nemělo nic chybět, protože ergonomie ovládání je u Fores-

teru téměř bezchybná a komfort i tvar sedadel současné generace dostává v testech stále dobré reference. Nadčasový tvar karoserie pak dává majiteli jistotu, že jeho automobil nezestárne, jakmile se objeví nástupce.

To nejpodstatnější ale najdete pod přední kapotou. Automobilka Subaru prodává své vlastní automobily výhradně poháněné motory boxer a při jejich vývoji již dosáhla mnoha ocenění. Boxery Subaru vyrábí již dlouhých 45 let, v letošním roce po delší době přichází další nová generace zážehových čtyřválců. Jako první se představil atmosféricky plněný dvoulitr, postupně se objeví i jeho

přepňované verze stejně jako motor o objemu 2,5 litru. I když z hlediska výkonu se na první pohled mnoho nezměnilo, dvoulitrový čtyřválec FB20 je poměrně zásadní inovací už proto, že se změnil celý blok a mnoho součástek bylo použito z obdivovaného diesellového boxeru EE20. Důkazem jsou jiné hodnoty vrtání 84 mm a zdvíhu 90 mm (u předchozí generace to bylo 92 x 75 mm). Hlavním důvodem této změny je snížení třecích ztrát a zvýšení účinnosti motoru, neboť menší vrtání znamená i menší dotykovou plochu mezi pístními kroužky a stěnami válců. Vylepšeny byly také vložky válců a zbrusu nové (a lehčí) jsou i ojini-

ce. Pohon rozvodů nyní zajišťuje bezúdržbový řetěz, zatímco jeho předchůdce měl ozubený řemen. Další inovací představuje chlazení pomocí recirkulace výfukových plynů (EGR) a upraveno bylo také variabilní časování ventilů AVCS, které nyní umožňuje, aby motor pracoval v tzv. Atkinsonově cyklu, který nechává sací ventily částečně otevřeny i během komprese, což v důsledku mění potřebný zdvihový objem a snižuje spotřebu. Konstruktorům Subaru se nakonec podařilo snížit vnitřní ztráty motoru o 28 procent oproti předchůdci, což má samozřejmě příznivý vliv na spotřebu a také snížení emisí CO₂ o 13 procent.



>> Sedadla jsou pohodlná, prostoru je v obou řadách dostatek

Škoda jen, že s novou generací zážehového boxeru nepřišla nová převodovka. I když pětistupňový manuál v této motorizaci je docela unikátní díky dvoustupňové terénní redukci, kterou dnes v této kategorii již nikdo kromě Grand Vitary nenabízí, přeci jen bych dal přednost šestistupňové převodovce, která dokáže mnohem lépe nakládat s využitelnými otáčkami motoru a dlouhý šestý stupeň dokáže na dálnici ušetřit nějaký ten litr paliva navíc. Ale na to si asi bu-

deme muset ještě nějakou dobu počkat.

Co se týče projevu nového boxeru, změna rozhodně není patrná na první pohled a subjektivně bez měřicích přístrojů jen stěží mohu tvrdit, že je pod kapotou nově vyvinutá pohonná jednotka. Až po delší době mám pocit, že má nový motor rezolutnější projev, který se projevuje větším zátahem a větším rozpětím použitelných otáček. Dostatek točivého momentu je už v nízkých otáčkách okolo 1500 1/min a

motor výrazněji nevadne, ani když se ručička otáčkoměru blíží k hodnotám okolo 6000 1/min. Největší výkon 110 kW dnes nikoho neohromí, nicméně pro Forester představuje tato motorizace důstojnou dynamiku. A při rozumném nakládání s plynovým pedálem lze také spotřebu udržet ve velmi přijatelných mezích, což jsou dle mého názoru všechny hodnoty pod 10 litrů na 100 km (je třeba si uvědomit, že automobil má stálý pohon všech kol!). Z hlediska jízdních vlastností jsem vůči Foresteru neměl a nemám ani nyní výraznějších námitek, řízení je přesné a brzdy fungují, jak očekáváte. Pocitově se mi možná zdálo, že i podvozek prošel revizí a trochu ztuhl, ale možná je to pouze použitím nízkoprofilových 17palcových pneumatik, které má verze Comfort nyní ve výbavě.

Musím konstatovat, že facelift se povedl, i když nepřináší nic zásadního a nezasvěcený jen těžko najde rozdíl mezi novinkou a jeho předchůdcem. Nejlépe lze změnu charakterizovat jako dospívání uhrovaného teenagera v muže. Nový motor má

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Forester 2,0 XS Comfort

Motor:	zážehový čtyřválec
Objem:	1995 cm ³
Výkon:	110 kW (150 k) při 6000 1/min
Točivý moment:	198 N.m při 4200 1/min
Rychlost:	185 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	10,7 s
Spotřeba (město/mimo město/kombinace)	9,4/6,4/7,5 l/100 km
Palivová nádrž:	60 l
Rozměry:	4560 x 1780 x 1700 mm
Rozvor kol:	2615 mm
Pohotovostní/celková hmotnost:	1530/1530 kg
Hmotnost brzděného přívěsu:	2000 kg
Objem zavazadlového prostoru:	450-1660 l
Základní cena (2,0X Trend):	589 000 Kč
Testovaný model (2,0XS Comfort)	691 500 Kč

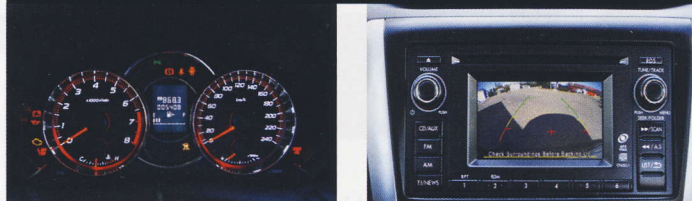
stejný výkon a jen o málo vyšší točivý moment jako jeho předchůdce, a také jeho nezaměnitelný jadrný zvukový projev se nezměnil, takže výsledný efekt poznáte až podle účtů u čerpací stanice, které by měly být výrazně nižší.



Text: Jiří Kaloč
Foto: autor



>> Zbrusu nové kontrolní přístroje a rádio s parkovací kamerou



>> Po inovaci interiér vypadá mnohem hodnotněji



>> Pětistupňová převodovka s redukcí



>> Klimatizace s digitálním displejem

