



JAP●NSKÝ
klasik
V NOVÉM



<http://www.youtube.com/watch?v=MH54rsOq9cA>

Subaru Forester třetí generace
figuruje na trhu už od roku 2008.
Benzinový dvoulitrový boxer řady EJ
byl poprvé představen dokonce před
více než 20 lety. Nastal tedy nejvyšší
čas na změnu, co říkáte?

Text: Lukáš Dittrich Foto: Zuzana Ptáčková



“V rámci faceliftu
Subaru uskutečnilo
jednu doslova
revoluční změnu”



Facelift změnil na vzhledu Subaru Forester v podstatě pouze masku chladiče převzatou z modelu Impreza XV





určité omlazení. V rámci faceliftu, který se dotkl úplně všech částí vozu počínaje karosérií, přes podvozek až po motor, se udála jedna doslova

revoluční změna. Po více než 20 letech Subaru představilo úplně novou generaci zážehové dvoulitrové pohonné jednotky. Můžeme začít slavit.

Motor označený jako FB20 je novinka natolik významná, že všechny ostatní úpravy provedené na Foresteru vedle ní vypadají jako zcela podřadné změny. Nebudu zde ale do všech podrobností popisovat dvoulitrový boxer třetí generace a odkážu vás na příložený člán-

nek. Pouze ve stručnosti řeknu, že oproti předchozímu motoru má nová generace prodloužený zdvih, čímž se zlepšil průběh točivého momentu ve prospěch nižších otáček, konstruktéři snížili o 28% vnitřní tření v motoru, jiné je chlazení i sání, změnilo se zkrátka všechno. Co zůstalo naopak v podstatě beze změny, to jsou základní rozměry agregátu, který je díky konstrukci typu boxer velmi kompaktní a přímo ovlivňuje jízdní vlastnosti automobilu.

Cíl, jehož chtěli u Subaru dosáhnout, je naprosto klasický. Splnit limity pro budoucí emisní normy, snížit spotřebu a produkci emisí. Kromě toho teorie hovoří o už zmíněném lepším projevu motoru a rychlejší odezvě na pokyny řidiče. Takže tu máme mnoho věcí, které je potřeba ověřit v praxi.

Po třech letech facelift. Tohle nepsané pravidlo se týká až na několik výjimek prakticky všech modelů všech značek, Subaru nevyjímaje. Forester třetí generace byl představen v roce 2008, takže nastala správná doba pro

RYCHLEJŠÍ, NIKOLIV RYCHLÝ

První věcí, která vás určitě po nastartování zaujme, je zvuk nového motoru. Proč? No protože žádný není. Nepřeháním, když napíšu, že na volnoběh o motoru nevíte. Minimální produkce vibrací je jedním z důvodů, proč se u Subaru drží koncepce boxer už od dob, kdy tato automobilka vyráběla letecké motory. Pro nás jako pro zákazníky představují nízký hluk a prakticky nulové vibrace hlavní důvod toho, proč zvolit při koupi v tomto případě Forestera benzinový dvoulitr. Dalším neméně důležitým důvodem je samozřejmě pořizovací cena. Naproti tomu tu, ale máme hned několik nepříliš pozitivních vlastností.

Benzinový dvoulitr třetí generace vyprodukuje maximálně 150 k a 198 Nm. Je to hodně nebo málo? Logicky bude velmi záležet na tom, se kterým konkrétním modelem bude novinka spolupracovat. V případě Foresteru platí, že jsou schopnosti motoru na vůz takovýchto rozměrů, a hlavně takové hmotnosti tak akorát. Jednoduše řečeno, jízdní dynamika je průměrná. Stokilometrové rychlosti dosahuje Forester 2.0 XS za 10,5 s a maximální rychlost u něj činí 185 km/h (což jsou docela solidní čísla).

Největším nepřítelem vozu je pružné zrychlení, kdy 198 Nm prostě nestačí, a řidiči tak předjížděcí manévr trvá přece jen o něco déle. Na druhou stranu je nutné nezapomínat na fakt, že v nabídce plní nová pohonná

jednotka roli základního a nejdostupnějšího motoru. Je tedy určena těm zákazníkům, jimž na jízdní dynamice příliš nezáleží. Každopádně musím dát za pravdu všem tiskovým zprávám a oficiálním prohlášením slibujícím lepší průběh točivého momentu s ohledem na nízké otáčky. Motor totiž do nízkých 3000 ot./min reaguje na sešlápnutí plynového pedálu doslova okamžitě a nečekaně intenzivně. Bohužel se jeho elán se vzrůstající rychlostí trochu vytrácí, a to i přes obrovskou chuť vytáčet se.

NIŽŠÍ SPOTŘEBA?

Celkově je nový čtyřválec živější než jeho předchůdce a možná také úspornější, což ovšem neznamená, že budete



“Musím dát za pravdu všem tiskových zprávám slibujícím lepší průběh točivého momentu v nízkých otáčkách”

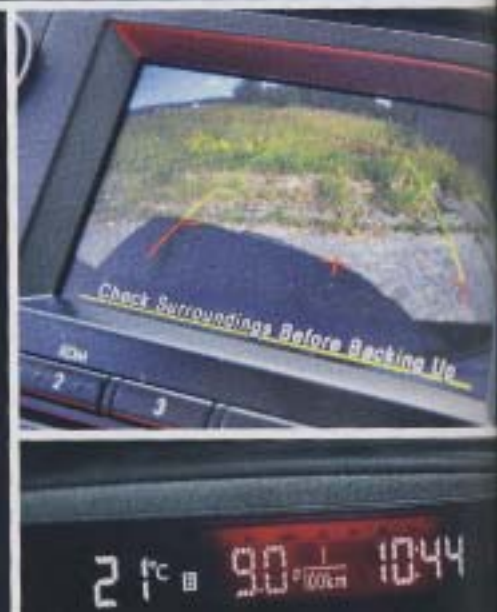


Forester je velmi praktické SUV. Zavazadelník nabídne minimálně dostatečných 460 l. Zadní opěradla se sklápí pomocí páček umístěných po stranách zavazadelníku





Nový přístrojový štít vypadá o poznání lépe a je skvěle čitelný. Nově najdete ve výbavě duální klimatizaci nebo barevnou obrazovku a parkovací kameru





jezdit za 5l. Výrobce slibuje v kombinaci 7,5 l/100 km, praxe testu ukázala hodnoty i o 2l vyšší. Příčin může být hned několik. Pár deci přidávají stálý pohon všech kol, rozměry auta nebo jen pětistupňová převodovka (byť má dlouhou pětiku). Z pohledu spotřeby ovšem nejvíce „škodí“ samotný řidič. Bude-li totiž chtít cestovat svižně, musíte motor nutně vytáčet, a to logicky spotřebě právě nesvědčí. Základní motor je jednoduše

“Kolik majitelů Subaru Forester vůbec redukcí využije?”

řečeno určen na základní cestování. Hlavně žádný spěch.

Jistě, pětistupňová převodovka. Určitě si řeknete, co dělá v modernizovaném autě pouze pětistupňový manuál. A to je v nabídce dokonce i automat, který má čtyři rychlosti. Samotné převodovky se totiž facelift nijak netýká, což je ovšem škoda. Na jednu stranu asi nechtějí u Subaru měnit skříň s integrovaným mezinápravovým diferenciálem a viskózní spojkou





Interiér je i po faceliftu stále stejně šedý, stejně jednoduchý, stejně přehledný, kvalitně zpracovaný i prostorný



okořeněnou navíc redukcí, když to přece dobře funguje už pěknou řádku let. Uznávám, že speciálně automaticky se uzavírající mezinápravový diferenciál funguje výborně, nicméně převodovka jako taková by si nějakou péči zasloužila. Pět stupňů – budiž. Dlouhá pětka dokáže šestku poměrně úspěšně nahradit, ale vyloženě zoufalá je přesnost řazení. Nezlobte se na mě, ale tahle převodovka je regulérně nepřesná a oproti konkurenci

v tomto ohledu dost zaostává. Nabízí se námitka, že to vynahrazuje redukcí, což je v dané kategorii věc naprosto nevídaná. Jenže já se ptám, kolik majitelů Subaru Forester redukcí vůbec využije?

Facelift letošního roku se dotkl rovněž podvozku. Upravené je zavěšení předních kol a o něco málo byl zvětšen rozchod. Jízdně je Forester zase o kousek lepší, i když popravdě řečeno bych změnu v praxi asi


nepoznal, protože už předchozí verze jezdila velice dobře. Líbí se mi jak řízení, tak měkčí nastavení podvozku, které je jako stvořené pro české silnice.

NOVÝ KABÁT

Podle čeho vůbec poznáte modernizovaný Forester? Změn není málo, i když hlavní novinky se týkají techniky (hlavně motoru). Japonské SUV dostalo novou masku chladiče, jejíž původ můžeme hledat u Imprezy XV.

INZERCE



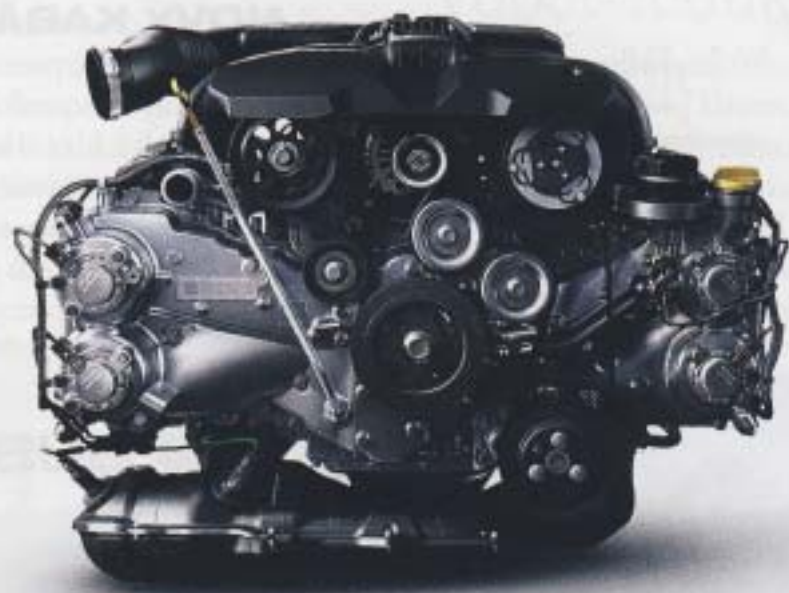
 **SUBARU**

C & K, a.s., Vídeňská 100, Brno
prodej@subarubrno.cz
www.subarubrno.cz

547 136 215
602 487 429
602 727 516

Zblízka: Subaru FB20 2.0l Boxer DOHC AVCS 16V

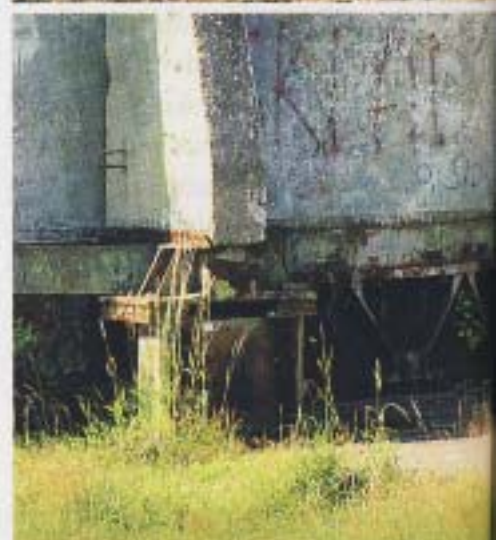
Subaru přišlo se třetí generací benzinového motoru po dlouhých 21 letech. V čem se oproti dvojce liší? Stručně řečeno je třetí generace jiná úplně ve všem. Zachovány zůstaly pouze základní rozměry. Důležitou změnou je zvětšení zdvihu. Novinka má vrtání x zdvih 84 x 90 mm, druhá generace (řada EJ) pracovala s hodnotami 92 x 75 mm. O tom, že tato změna přinesla pozitivní vliv na průběh točivého momentu, už byla řeč v samotném testu. Vzhledem k tomu, že se zvětšil zdvih, ale celková velikost motoru zůstala beze změny, musely být logicky upraveny ještě další části, především rozvody. Vačky jsou poháněny (stejně jako šestiválce naftového boxeru) řetězem namísto řemenu. Díky tomuto řešení mohou být použita menší rozvodová kola, a hlavně je řetěz zcela bezúdržbový. Kromě toho jsou vačkové hřídele blíže u sebe a ventily mezi sebou svírají menší úhel. Další novinkou je menší spalovací komora s optimalizovaným tvarem a přepracovaným dnem pístu. Plastové sací potrubí má nižší ztráty, předělán byl rezonátor, ventily jsou řízeny systémem AVCS (díky tomu může motor pracovat v tzv. Atkinsonově cyklu) a nechybí ani chlazená recirkulace výfukových plynů. Když už je řeč o chlazení, je dobré zmínit nový chladič systému rozdělený na dva okruhy. Okruh pro hlavu válců je zcela oddělen od bloku motoru. V praxi to znamená lepší odvod tepla, možnost pracovat s vyšší teplotou vložek válců, a tím snížit tření v motoru.



Pro testovaný model
je vhodná pneumatika

ContiCrossContact AT

Continental



Zpětná zrcátka se dočkala nového tvarování (to kvůli aerodynamice) a pro vyšší úroveň výbavy XS (tedy pro naši testovanou) jsou k dispozici jiná sedmnáctipalcová litá kola. Abych to shrnul, Forester zůstal po stránce designu prakticky nezměněn. Jste zklamáni? Ale jděte, na automobilech typu Forester se přece nic měnit nemůže. Vždyť svými tvary odkazují do dávné minulosti.

Naopak modernizovaný interiér určitě potěší, ačkoliv ani zde se nedočkáte žádné radikální proměny. Vypíchnout musím



Forester je pořád především o použité technice. Které jiné SUV vám nabídne stálý pohon, redukci nebo plochý motor? Žádné takové není



“Forester nikdy nebyl, a já doufám, že ani nebude, zajímavý kvůli designovým parádičkám”

vylepšený přístrojový štít, který mimochodem vypadá hodnotně a je skvěle čitelný. V nabídce se objevily duální klimarizace nebo audiosystém s barevnou obrazovkou o velikosti 4,3", schopnou promítat obraz parkovací kamery.

Forester nikdy nebyl (a já doufám, že ani nebude) zajímavý kvůli „designovým parádičkám“, tedy věcem tak trochu povrchním. Interiér je tak i nadále poněkud šedý, ovšem na druhou stranu je prostorný (hlavně na zadních sedadlech je místa víc než dost), dobře využitelný a kvalitně zpracovaný. Subaru samotným

INZERCE



Subaru Forester

Pro toto vozidlo doporučujeme příslušenství Cobra
www.offroad-doplnky.cz

Subaru Forester 2.0 XS

Historický okamžik! Subaru po více než dvaceti letech přichází se třetí generací benzinového boxera

Nový motor je o 10% úspornější než předchůdce

Maximální výkon a točivý moment jsou položeny hodně vysoko

Oproti dieselu je benzin levnější o devadesát tisíc. To už stojí za zvážení

V terénu se Forester ani náhodou neztrácí

Chod řadící páky je v dnešní době už hodně nepřesný

Pouze pět stupňů stačí, ale šestka by přišla vhod více než redukce



V nízkých otáčkách reaguje motor okamžitě a intenzivně

Charakteristický hrubý zvuk ve vyšších otáčkách zůstal

Převodovka je zklamání, zasloužila by si přepracovat

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Typ motoru	zážehový čtyřválec typu boxer
Počet ventilů	4/16
Zdvihový objem	1995 ccm
Vrtání x zdvih	84,0 x 90,0
Nevyšší výkon	110 kW při 6000 ot./min
Nevyšší točivý moment	198 Nm při 4200 ot./min

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Pohon	stálý symmetrický AWD
Trakční systémy	mezínápr. dif. s viskozni spojkou, redukce 5ti stupňová manuální

PODVOZEK

Vpředu/vzadu	McPherson/dvojitě lichoběžníkové zavěšení
Odpružení přední/zadní	vinuté pružiny
Brzdy přední/zadní	kotoučové s vnitřním chlazením/kotoučové
Elektronické systémy	ABS, ESP, asistent rozjezdu do kopce

Rízení	řízené s elektrickým posilovačem
Kola / Pneu	7J x 17 / 225/55 R17

KAROSERIE

Typ/úveře/sedadla	samonosná/5/5
Délka x šířka x výška (mm)	4560 x 1780 x 1700
Rozvor/rozchod	2615 mm/1530 mm
Objem zavazadlového prostoru	vpředu i vzadu
Nájezdové úhly přední/zadní	460 l/1610 l
Světla výška	25° / 27°
Provozní/celková hmotnost	200 mm
Hmotnost přívěsu brzděného/nebrzděného	1495 kg/2015 kg
	2000 kg/ 750 kg

JÍZDNÍ VÝKONY

Nevyšší rychlost	185 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	10,7 s

SPOTŘEBA

Město	9,4 l/100 km
Mimo město	6,4 l/100 km
Kombinovaná	7,5 l/100 km
Průměrná spotřeba v testu	9,5 l/100 km

Emise CO ₂	173 g/km
Palivová nádrž	60 l

CENA A VÝBAVY

Základní cena	689 000 Kč
Cena testovaného vozu	691 500 Kč

ZÁRUKY

Technika	3 roky / 100 000 km
Karoserie	12 let

HODNOCENÍ



Prostor na zadních sedacích, schopnosti v terénu, podvozek, tichý a kultivovaný motor



Převodovka (pouze pětistupňová a nepřesná), vyšší spotřeba, průměrná jízdní dynamika

pojetím faceliftu jasně ukázalo, že je technickou značkou. Než se zabývá hloupostmi, raději upravilo několik detailů a přišlo s kompletně novým motorem.

Samotná pohonná jednotka neoslňuje ani výkonem (alespoň ne v kombinaci s Foresterem), ani spotřebou. Naopak potěší naprosto vyrovnaným a tichým chodem. A konečně jejím hlavním trumfem je cena (očekávám též vyšší spolehlivost oproti naftovému boxeru). Forester 2.0 XS Comfort je totiž o 90 000 Kč levnější než stejně vybavená diesellová verze. ■

INZERCE

Subaru Forester 2.0 XS comfort

benzin; objem motoru 1995 cm³



Nabídka je určena pro podnikatele

kalkulace podnikatelského úvěru FinAuto

Požizovací cena	574 167 Kč bez DPH
Část kupní ceny hrazená klientem	45% (310 050 Kč)
Počet splátek	60
Výše měsíční splátky*	9 835 Kč
Smluvní poplatek	1% z výše úvěru

* včetně havarijního pojištění a povinného ručení, vůz je pojištěn na cenu bez DPH