

Podnikatel

Automobily

Do třetice všeho do

Náš spolupracovník Ota Štajf testoval vůz Subaru Forester 2.0 XS

I mezi automobily jsou modely těšící se oslnivé, ale krátké sláve zářivé komety. A pak solidní, spolehlivé stálice. Subaru Forester patří mezi ty druhé. Získal si přízeň a uznání uživatelů už v předchozích verzích, v třetí generaci však dospěl ke kvalitám, před nimiž se sluší smeknout.

Forester modelového roku 2011 nepřináší žádné výrazné změny exteriéru. Nově strážena je maska chladiče, elegantnímu dojmu prospívá proměna zadních světel, upravený design sedmnáctipalcových kol i tvar vnějších zpětných zrcátek s integrovanými LED blinkači, který vyladili konstruktéři tak, aby dosáhli co nejnižšího aerodynamického odporu, a tedy i minimalizovali hlučnost. Zásadní pozitivní proměnu ale prodléval Forester uvnitř.

Pohodlný a příjemný interiér

Forester nabízí mimořádně dobrý výhled z vozu, a také v mnoha dalších ohledech je opravdovým etalonem vozů SUV. Zcela přiměřeně vysoké sezení na předních sedadlech svědčí o uživatelské příjemnosti interiéru. Za volantem si snadno najdete optimální pozici, sedadla mají správnou tuhost a nenásilné boční vedení. Vstřícnost



Forester je skvělý automobil, vhodný pro práci i na výlety do přírody.

interiéru ocení, zejména na delších trasách, také cestující na zadních sedadlech. Ta mají dostatečně dlouhé sedáky, jejich opěrka lze individuálně nastavovat, k dispozici jsou víceúčelové opěrky, a hlavně, prostor v druhé řadě je po všech stránkách nadprůměrný. Za uznalou zmínku stojí i bohatá bezpečnostní výbava.

Pohodlí posádky umocňují dvouzónová klimatizace a modernější audiosouprava (jejíž součástí je také bluetooth hands-free sada pro mobilní telefon). K eleganci přispívá horní díl palubní desky z měkčené-

ho plastu nebo nové barevné sladění interiéru. A řidič ocení pečlivě zabudovaný přehledný barevný displej, na němž se u vyšších verzí po zařazení zpátečky zobrazuje pohled parkovací kamery. Optitronové přístroje jsou výborně čitelné, protože vkusně kombinují lesklé a matné odstíny černé s červenými ukazateli a bílými stupnicemi. Také středový panel je uhlazenější, palubní počítač ale bohužel poněkud zaostává za jinými vozy této úrovně: ukazuje jen ujetou vzdálenost, průměrnou a okamžitou spotřebu, a například dojezdová vzdálenost

chybí úplně. Tu má zřejmě kompenzovat digitální zobrazení plnosti palivové nádrže, netuším ovšem, zda lze jednoduše vyčíst kapacitu nádrže dvanácti zobrazovanými obdélníčky a doufat, že když svítí poslední, mám ještě aspoň 5 litrů benzínu. Relativní stav okamžité spotřeby k dlouhodobému průměru (plus, minus) indikuje ručičkový ukazatel. Pro manifestaci úsilí o ekologický provoz má jistě svůj význam, ale mně se zdá být cinnomanovsky průkopnickým objevováním slepých uliček.

Motor na jedničku s hvězdičkou

Nejpodstatnější změnou je zcela nový agregát. Plochý motor boxer je od základu nově koncipován, poprvé u Subaru jako nadčtyřcvičkový čtyřválec. Po nastartování o něm prakticky nevíte, jakoby neměl žádné vibrace. To je ostatně vlastnost všech motorů této koncepce, boxer třetí generace této značky však posunul tuto kvalitu o kousek výš.

Výrobce v propagačních materiálech zdůrazňuje snížení vnitřních ztrát motoru o 28 % v důsledku použití rozvodového řetězu místo ozubeného řemenu či systému chlazené recirkulace výfukových plynů EGR. To přináší plynulejší a silnější zátaž agregátu v nižších otáčkách, ale také dnes velmi důležité snížení emisí i spotřeby o 0,9 litru na 100 km, tedy asi o 11 %. Přestože nárůst výkonových parametrů nového motoru je jen nepatrný (točivý moment se zvýšil z 196 na 198 Nm a zrychlení z klidu na 100 km/h je lepší o 0,2 s), působí nový motor při jízdě hbitějším a sportovnějším dojmem, ochotněji se vytáčí. Nad třemi tisíci otáčkami byste se vsadili, že musí mít více než deklarovaných 110 kW.

Motor se kombinuje s manuální i samočinnou převodovkou. S touto první získáte i unikátní přírůstek: redukcí s relativně malým převodem 1,447. Ten mimo zpevnění cesty uleví spojce a usnadní obsluhu také při tažení těžších přívěsů. Někdo by možná dal před pětistupňovým manuálem s redukcí přednost šestirychlostnímu bez redukce. Šestka by na dálnici umožnila ces-



Audiosoustavu i tempomat lze ovládat tlačítky na volantu.



Pohled zezadu napovídá, že je to opravdu prostorné kombi.

Automobily

o třetice všeho dobrého

polupracovník Ota Štajf testoval vůz Subaru Forester 2.0 XS



skvělý automobil, vhodný pro práci i na výlety do přírody.

ocení, zejména na delších tak cestující na zadních h. Ta mají dostatečně dlouhé, jejich opěradla lze indikativně nastavit, k dispozici jsou i nastavitelné opěrky, a hlavně, v druhé řadě je po všech stránkách nadprůměrný. Za uznání stojí i bohatá bezpečnost.

posádky umocňují dvouzónová klimatizace a modernější audio systém (jejíž součástí je také hands-free sada pro mobilní telefon). K eleganci přispívá i bohatá palubní deska z měkkého

plastu nebo nové barevné sladění interiéru. A řidič ocení pečlivě zabudovaný přehledný barevný displej, na němž se u vyšších verzí po zařazení zpátečky zobrazuje pohled z parkovací kamery. Optitronové přístroje jsou výborně čitelné, protože vkusně kombinují lesklé a matné odstíny černé s červenými ukazateli a bílými stupnicemi. Také středový panel je uhlazenější, palubní počítač ale bohužel poněkud zaostává za jinými vozy této úrovně: ukazuje jen ujetou vzdálenost, průměrnou a okamžitou spotřebu, a například dojezdová vzdálenost

chybí úplně. Tu má zřejmě kompenzovat digitální zobrazení plnosti palivové nádrže, netuším ovšem, zda lze jednoduše vydělit kapacitu nádrže dvanácti zobrazovanými obdélníčky a doufat, že když svítí poslední, mám ještě aspoň 5 litrů benzínu. Relativní stav okamžité spotřeby k dlouhodobému průměru (plus, minus) indikuje ručičkový ukazatel. Pro manifestaci úsilí o ekologický provoz má jistě svůj význam, ale mně se zdá být cizímanovskými průkopnickým objevováním slepých uliček.

Motor na jedničku s hvězdičkou

Nejpodstatnější změnou je zcela nový agregát. Plochý motor boxer je od základu nově koncipován, poprvé u Subaru jako nadčtvercový čtyřválec. Po nastartování o něm prakticky nevíte, jakoby neměl žádné vibrace. To je ostatně vlastnost všech motorů této koncepce, boxer třetí generace této značky však posunul tuto kvalitu o kousek výš.

Výrobce v propagačních materiálech zdůrazňuje snížení vnitřních ztrát motoru o 28 % v důsledku použití rozvodového řetězu místo ozubeného řemenu či systémem chlazené recirkulace výfukových plynů EGR. To přináší plynulejší a silnější zátaž agregátu v nižších otáčkách, ale také dnes velmi důležité snížení emisí i spotřeby o 0,9 litru na 100 km, tedy asi o 11 %.

Přestože nárůst výkonových parametrů nového motoru je jen nepatrný (točivý moment se zvýšil ze 196 na 198 Nm a zrychlení z klidu na 100 km/h je lepší o 0,2 s), působí nový motor při jízdě hbitějším a sportovnějším dojmem, ochotněji se vytáčí. Nad třemi tisíci otáček byste se vsadili, že musí mít více než deklarovaných 110 kW.

Motor se kombinuje s manuální i samočinnou převodovkou. S tou první získáte i unikátní přírůdkem redukcí s relativně malým převodem 1,447. Ten mimo zpevněné cesty uleví spojce a usnadní obsluhu také při tažení těžších přívěsů. Někdo by možná dal před pětistupňovým manuálem s redukcí přednost šestistupňovému bez redukce. Šestka by na dálnici umožnila ces-

tovat stejnou rychlostí při nižších otáčkách motoru. Ale málo platné: fandové jedinečného „subarického“ pohonu všech kol vědí, že s redukcí je vůz zejména v zimních podmínkách a na nepevněném povrchu univerzální a neporazitelný. K tomu samozřejmě přispívá i podvozek. Nyní díky vyladěnému zavěšení kol velmi dobře drží stopu, přes nadprůměrnou světlou výšku 215 mm netrpí náklony ani při prudších manévrech a samozřejmě že si hravě poradí i s velmi nekvalitními cestami.

Sečteno a podtrženo

Dokonalé odpružení a tlumení pečlivě naladěného podvozku, stálý symetrický pohon všech kol, optimální rozložení hmotnosti a velmi nízké těžiště díky krátkému a nízkému motoru typu boxer umístěnému jen těsně před přední nápravou – to vše dává vozu příkladnou směrovou stabilitu a schopnost okamžitě a spolehlivě reagovat na přání řidiče při každém pohybu volantem. Ve Foresteru prostě pocítíte naprostou jistotu, a tudíž i dokonalou radost z jízdy.

Ota Štajf

Foto: archiv autora



Pohled zezadu napovídá, že je to opravdu prostorné kombi.

Typ vozu	Subaru Forester 2.0 XS
Motor (cm ³)	plochý zářeh. 4válec boxer 1995
Výkon (kW/k)	110/150
Max. toč. moment (Nm/ot. min. ⁻¹)	198/4200
Max. rychlost (km/h)	185
Zrychlení 0-100 km/h (s)	10,7
Komb. spotřeba (l/100 km)	7,5
Délka (mm)	4560
Objem zavazadl. prostoru (l)	1660
Emise CO ₂ (g/km)	173
Základní cena (Kč)	689 000
(ve verzi 2,0 X Trend)	589 000

Originalita, stálý symetrický pohon všech kol, nový motor boxer a přiměřená cena jsou devízou vozu.