



Litá 17" kola novému designu vozu sluší. S výjimkou základní verze Trend se střešní ližiny dodávají standardně.

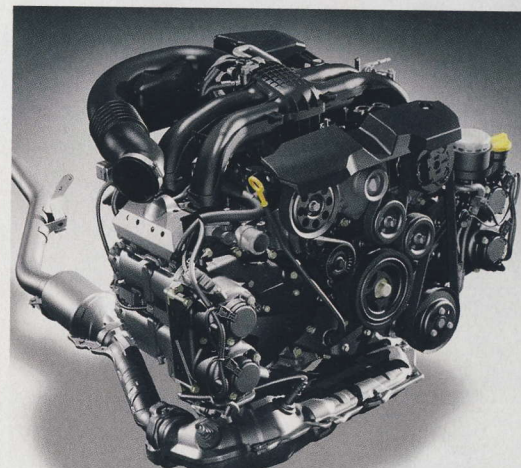
Kompletně vylepšeno

Subaru letos provedlo důkladnou modernizaci SUV Forester. Změnil se zevnějšek, kabina i podvozek, navíc pod kapotu zavítal dvoulitrový zážehový boxer FB20 třetí generace.

Světlá výška 215 mm přijde vhod v terénu. Upravené tlumiče zmenšily boční náklony karoserie.



Foto P. Homolka a archiv



Částečný řez zážehovým boxerem FB20. Motor dostal delší zdvih, větší sevření ventilů a rozvodový řetěz.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Subaru Forester 2.0

Zážehový plochý čtyřválec DOHC • Objem 1995 cm³ • Výkon 110 kW při 6000/min • Točivý moment 198 N.m při 4200/min • Převodovka přímo řazená pětistupňová • Mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou • Světlost 215 mm • Nájezdové úhly 25/27° • Přechodový úhel 23° • Pneumatiky 225/55 R 17 • Nádrž 60 l • Rozvor 2615 mm • Vnější rozměry 4560 x 1780 x 1700 mm • Zavazadlový prostor 0,450/1,660 m³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1465/550 kg • Největší rychlost 185 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 10,7 s • Spotřeba 7,5 l na 100 km.

Základní cena	589 000 Kč
Testovaný vůz	689 000 Kč

HODNOCENÍ

- + Přehledná kabina
Komfort, stabilita
Dílenské zpracování
- Tuhé řazení, chybí šestka
Zátah motoru odspodu
Vyšší spotřeba

2-

Subaru Forester nabídlo spoustu drobných změn, například utlumení motoru a řazení však stále potřebuje vylepšit.

Forester jako první subaru dostal nový ležatý čtyřválec FB20, který proti předchůdci EJ20 přináší několik zásadních úprav: například zdvih pístů prodloužený z 75 na 90 mm a s tím související nadčtvercovou charakteristiku, úhel ventilů zmenšený ze 41 na 27° a pohon vaček bezúdržbovým řetězem místo řemenem jako dosud. Konstruktoři optimalizovali sání a přidali chlazení recirkulace výfukových plynů (EGR). Odlehčení pohyblivých částí snížilo vnitřní třecí ztráty o 28, emise CO₂ o 13 a spotřebu o 10 %.



Přidavná redukční převodovka Dual Range se nabízí pouze s pětistupňovým manuálem

odvádí nejlepší práci, pro bezpečné předjíždění si však musíte poradit. Hlučnost v kabině, provozní otáčky i spotřebu by snížila šestka, v průměru jsme jezdili za 10 litrů - a to je hodně. Omezovač citlivě zasáhne při 6800/min. Zevnějšek vylepšila dynamičtější maska chladiče, zrcátka se zabudovanými směrovkami a efektní 17" kola z lehkých slitin. V kabině přibýly moderní optitronové přístroje kvalitnější čalounění a dvouzónová klimatizace. Nechybějí xenonové světlomety, tempomat ani parkovací kamera.

Šikmé ozubení snížilo hlučnost převodovky a upravené lanovody

zlepšily řazení – spojka a kulisa jsou však pořád hodně tuhé. Zadní náprava získala optimalizované tlumiče a upravená pouzdra nápravnice pro přesnější odevzu závěsů kol. Jízda je díky tomu komfortnější a automobil na nerovnostech o dost stabilnější. Karoserie se v zatáčky minimálně naklání, tendenci k nedotáčivosti řeší ubrání plynu a symetrický pohon všech kol.

Interiéru dominují tvrdé plasty, které však ani na nerovnostech nevřžou. Přední opěrka mají správné rozměry a tvrdost, sedáky by ale potřebovaly prodloužit. V rámci další modernizace by se inženýři měli zaměřit například na nepraktické ovládání palubního počítače kolíčky, absenci šestky i bederní opěrky pro řidiče a přidat trojité bliknutí směrovek.

Tomáš Kovařík



V kabině se objevilo „dvoudinové“ autorádio a přehlednější optitronové přístroje. Tvrdé plasty nevřžou.



Přední sedadla umožňují lepší posaz, u řidiče však schází bederní opěrka



Sedadla vzadu mají sériově nesouměrné dělení. Do zavazadelníku se vejde 0,450 m³ nákladu.