



text: Richard Plos  
foto: autor

# Zakladatel RODU

**Vozy kategorie SUV se na trhu zabydlely a jejich rozvoj vytváří stále nové a nové kategorie a segmenty. Pokud by chtěl někdo vidět, jak a z čeho se SUV vyvinula, pak se stačí podívat na Subaru Forester. To neznamená, že by tento vůz působil archaicky, jen prostě neztratil nic ze své účelnosti a prvotně vrozených kvalit.**

**V**době, kdy se řada SUV nabízí i s pohonem pouze přední nápravy (čímž taková auta de facto ztrácí smysl), je Forester naopak jedním z mála, které jinak než s pohonem všech kol ani koupit nelze a ještě k tomu můžete mít přídatnou redukční převodovku, o které si už relevantní konkurence může opravdu nechat pouze zdát. Svými rozměry totiž stojí Forester na pomezí kompaktních a středně velkých SUV, čímž nabídne velmi zajímavou užitnou hodnotu při stále ještě rozumných rozměrech a tvarech, které si příliš nezadávají

s dnešními okázale „terénními“ tvary aut, která pak v praxi kapitulují před prvním krtincem. Forester prostě stojí trochu mimo soudobého hlavního SUV proudu, o to zajímavějším autem ale je.

## INTERIÉR

Interiér Foresteru je nekomplikovaný neokázalý, příjemně jednoduchý. Je to místo, kde řidič nemusí nic složité hledat (s výjimkou dobře utajeného vypínání displeje), a poté, co si zvykne na masivní příď vozu ve svém zorném úhlu, se cítí za volantem jako doma.

Pomůže mu k tomu i velmi přirozená pozice sezení. Kdo má zkušenosti s předchozí generací Foresteru, ten ví, že sedadla nebyla jeho silnou stránkou. V soudobém provedení je ale všechno jinak a sedadla, i když jsou o stupeň měkčí, než je zvykem u řady jiných značek, nabízejí tělu, zejména zádům, dobrou neunavující oporu. Rozměry sedadel jsou tak akorát, aby vyhověla i robustnějším postavám a potahová látka s hrubším dezénem vypadá velmi odolně.

Barevný displej v horní části středové konzoly poslouží nejen pro zobrazení informací audia či bluetooth systému, který je v ceně výbavy Comfort, ale také obrazu couvací kamery (i ta je v ceně). Palubní počítač je vyřešen jednoduše: řidič má před očima neustále stupnici ekonoměru bez číselných údajů okamžité spotřeby, na displeji na vrcholu středové konzoly pak může sledovat průměrnou spotřebu, rychlost nebo dojezd. Ovládání tohoto displeje má bohužel na starosti archaický kolík v levé části přístrojového štítu. Jinak je ale všechno v pořádku: ovlá-



dání tempomatu je vyhrazeno pravé rameno multifunkčního volantu, ovládání audia levé a pod ním jsou ještě tlačítka ovládání telefonu, který lze připojit prostřednictvím bluetooth.

Velkorysá vnitřní šířka 1475 mm na předních a 1440 mm na zadních sedadlech umožní vřadu bez problému jízdu i třem dospělým, místa nad hlavou i pro nohy je na zadních sedadlech stejně jako na předních také dostatek. Výhodou je víceméně rovná zadní dělená lavice, která obsahuje zajímavý držák nápojů, který se vyklápí z prostřední části sedadla, zatímco z opěradla lze vykopit loketní opěrku. Pro zvětšení zavazadlového prostoru se překlápí pouze opěradla, výhodou je možnost jejich odjštění táhlem v zavazadlovém prostoru. Po sklopení vzniká téměř rovná ložná plocha – mírný výstupek středového dílu ponechá dvoutřetinový díl ve velmi mírném úhlu, zatímco třetinový díl je v rovině s podlahou. Využitelnost je tedy blízká ideálu. Díky velkému zadnímu víku je zavazadlový prostor také velmi dobře přístupný a svým

objemem 450/1660 l je na úrovni nejlepších kompaktních SUV. Zavírání zadního víka však bylo u testovaného exempláře trochu tvrdohlavé – museli jsme s ním buď pořádně „švihnout“, nebo, raději, zavírat s výrazným finálním zatlačením v oblasti zámku, aby skutečně zacvakl...

## MOTOR A JÍZDA

Pohonná jednotka 2.0D je v automobilovém světě unikátem, protože plochý turbodiesel nikdo jiný nenabízí. V případě Subaru se jedná o vůbec první vznětový agregát, který automobilka vyvinula, o to obdivuhodnější je výsledek. Výkon 108 kW foresteru postačí, protože jeho pohotovostní hmotnost činí velmi příznivých 1570 kg. To je méně než u většiny kompaktních SUV. I v tom tkví tajemství velmi příznivé spotřeby paliva. Na rozdíl od drtivé většiny jiných vozů jsou v tomto případě papírové údaje naprosto v pořádku. Udávaného průměru 6 l/100 km jsme dosahovali naprosto bez problému s vozem zatíženým třemi dospělými osobami a zavazadly o celkové hmotnosti okolo

40 kg. Dokonce jsme se dostali pod tuto hranici, na hodnotu 5,7 l/100 km. Ani vysloveně dynamická jízda bez ohledu na spotřebu nevyhnala průměr výrazněji nad sedmilitrovou hranici a finální hodnota celého testu činila 6,2 l/100 km. To vše u SUV s permanentním pohonem všech kol! Ten je mimochodem založen na mezinápravovém diferenciálu s viskozí spojkou a systému aktivního rozdělení točivého momentu na nápravy podle jízdních podmínek. V každé situaci jsou však poháněny obě nápravy vozu.

Vedle příznivé hmotnosti vozu je samozřejmě za takové výsledky zodpovědný efektivní motor s unikátní koncepcí „boxer“, u kterého jsou válce umístěny po obou stranách klikového hřídele v úhlu 180 stupňů proti sobě. Motor je díky tomu plošší než u klasických motorů a vůz má díky tomu níže položené těžiště. Protiběžný chod pístů navíc eliminuje značnou část vibrací. Stávající provedení agregátu má proti minulosti vylepšené turbodmychadlo a snížené vnitřní tření, což přispívá jak k hladšímu chodu agregátu, tak ke snížení spotřeby. »



**1** Multifunkční volant se dobře drží, ovládací prvky jsou logicky rozmístěny a rozsah dvouosého nastavení je solidní. **2** Grafika přístrojového štítu je velmi dobře čitelná. V ukazateli rychlosti je v dolní části integrován ekonoměr. **3** Zavazadlový prostor v maximální variantě. Pravá dvoutřetinová část opěradla zůstane na rozdíl od levé v mírném úhlu k podlaze. Využitelnost prostoru to ale nijak zásadně neovlivní. **4** Přední sedadla nabídnou měkkí, ale jistě sezení. Výhodou je dostatek prostoru ve všech směrech. **5** Středová konzole je jednoduchá, přehledná. Nešvarem je ale nemožnost uzavřít středové výdechy ventilace... **6** Úložných prostorů je v interiéru dostatek. Mezi sedadly je velký box s několika přihrádkami, vyjímatelnou vaničkou a integrovanou loketní opěrku.



Fleetový potenciál	[0 - 10 b]
poolový vůz	0
malý referentský vůz	0
benefitní referentský vůz	2
střední manažerský vůz	5
top manažerský vůz	6
user-chooser vůz	9
imagemaker	3
vůz do terénu	7

### PŘÍKLADY VYUŽITÍ

Benefitní a manažerský vůz, podnikatelé, speciální vůz technických pracovníků a manažerů s nutností výjezdu do terénu, vůz do horských oblastí.

### ALTERNATIVNÍ MODELOVÉ ŘADY

Citroën C-Crosser, Honda CR-V, Mitsubishi Outlander, Peugeot 4007, Renault Koleos