



Subaru Forester

– spolehlivý partner myslivců a lesníků

Oto Lasák

Firma Subaru ČR, tuzemský dovozce automobilů této značky, poskytl naší redakci k testu model Subaru Forester 2.0D XS Comfort. Jde o terénní vozidlo vhodné především pro vlastníky lesů a profesionální lovce a myslivce, kteří se potřebují v průběhu celého roku rychle, bezpečně a spolehlivě přepravovat po lesních cestách a v terénu. Byli jsme zvědaví na v Evropě velmi žádaný nový naftový agregát s revoluční konstrukcí, označovaný Subaru Boxer Diesel. Rovněž nás zajímalo pobodlí při zdolávání delších cest. Neopomenuli jsme ani jízdu v náročném terénu. Škoda jen, že při testování chyběl sníh, ale deštových srážek byl dostatek ...

Z HISTORIE FORESTERU

Firma Subaru představila veřejnosti model Forester poprvé v r. 1997. Tehdy byl ztělesněním zajímavého a hlavně nového přístupu k automobilu typu SUV. Vůz nabízel všestranné vlastnosti, nebyl ryším SUV, ale stál na pomezí této třídy a klasických kombi. V podstatě byl jedním z prvních dnes tolik rozšířených crossoverů. Nejprve byl prodáván v Japonsku, následovala Amerika a na podzim r. 1997 se konečně dočkala také Evropa. Za devět let výroby vyjel ze závodu Gumma Tajima milion Foresterů. V Austrálii jde o nejprodávanější vůz v kategorii SUV. První generaci nahradila v letech 2003–2008 generace druhá, třetí generace je s průběžnými faceliftovými úpravami k dispozici dodnes.

MOTORY

Japonsko, USA či Austrálie jsou typicky „benzínové země“, takže v nabídce firmy Subaru byly až do r. 2012 Forestery s benzinovými motory 2.0i a 2.5. Silnější motor se u nás objevil v r. 2011 – šlo o verzi 2.5X s alternativním pohonem i na LPG. Nyní již Forester 2.5X v nabídce Subaru nenajdete, neboť emisní normy Euro 4 sice ještě splňoval, ale normy Euro 5 již nikoli.

Snad i proto se v r. 2012 Evropané dočkali prvního diesellového agregátu 2.0D. Šlo o horizontálně uložený, čtyřválcový motor se symetricky protiběžnými písty, 16 V, DOHC, 1998 ccm, Common rail, nádrž 64 l, výkon 108 kW/3600, točivý moment 350 Nm při 1600–2400 ot./min. Malým nedostatkem této verze je absence automatické převodovky, nelze objednat ani verzi s redukcí.

Nový motor Subaru Boxer Diesel nás při testování nadchnul. Sám jezdím již sedm let s šestiválcem 2,7 TDI a pocity z chodu čtyřválcového dvoulitru Subaru jsou srovnatelné. Klidný pohodový chod, skvělá spolupráce s převodovkou. Na volnoběh je sice vně vozidla poznat, že jde o diesel, ale uvnitř je klid. Spolupráce s šestistupňovou převodovkou je vynikající. Jen si musíte zvyknout na sportovně naladěný japonský motor, který rozhodně nejde cestou německých výrobců, kteří posunuli točivý moment do otáček kolem 2200 za minutu. Musíte být připraveni na svižnější jízdu s řazením až mezi 3000–3500 ot./min. Pak budete překvapeni i nižší spotřebou než při podtáčení. I když jde o diesel, tak výrobce jízdu pod 2000 ot./min. nedoporučuje, lepší je podřadit.

Spotřebu jsme sledovali při různých režimech provozu během ujetých 1000 km. Na silnici první třídy jsme se klidnou jízdou pohybovali mezi 6,4–6,8 l/100 km. V kombinaci s jízdou po Praze nebo v kolonách jsme se posunuli na 6,8–7,2 l/100 km, spotřeba na dálnici s dodržováním rychlosti do +10 % se pohybovala v rozpětí 7,2–7,8 l/100 km. Poměrně překvapivá byla spotřeba při jízdách v lese a na rozbahněném poli – kolem 8 l. Při skutečně razantní jízdě v terénu vyšplhala k 8,8 l/100 km. Lze odhadnout, že dlouhodobá spotřeba by se mohla pohybovat mezi 6,8–7,2 l/100 km. Hodně přitom bude záležet na razanci řidiče při jízdě.

V porovnání s benzínovým provedením se ale dostáváme o dva až tři litry níž, při „těžší nozi“ na plynu bude rozdíl o něco menší.

PŘEVODOVKY AWD

Když se řekne Subaru, každý řidič si vybaví pohon 4x4. Ve skutečnosti však jde o tři typy způsobu rozdělování hnacího momentu mezi přední a zadní nápravu Symmetrical AWD:

1. Centrální mezinápravový diferenciál s omezenou svorností a viskózní spojkou 50:50, vyráběný pro manuální převodovky benzínové verze 2.0i (5MT + redukce) a pro naftovou verzi 2.0D (6MT bez redukce). Suchá jednokotoučová spojka je vybavena dvouhmotnostním setrvačnickem, který má za úkol tlumit nerovnoměrný chod u vznětových motorů a zabránit přenosu vibrací do převodovky. Praxe ukázala, že tato verze je citlivá zejména na podtáčení a přehnané brzdění motorem.



2. Systém MPT s aktivním rozdělováním točivého momentu podle aktuálního stavu vozidla pro benzínový model 2.0i s automatickou převodovkou (4AT bez redukce).
3. Systém VTD s proměnlivým rozdělováním točivého momentu s centrálním diferenciálem a nerovnoměrným rozdělováním hnacího momentu (45:55) v součinnosti s elektronicky řízeným diferenciálem s omezenou svorností pro nejsilnější motor 2.5X.

Druhý a třetí systém v maximální míře přenáší pohon na přední kola a velmi rychle vyhodnocuje celou řadu faktorů tak, aby všechna kola byla včas a podle konkrétních podmínek zapojena pro umožnění nejlepších jízdních vlastností. Pro uživatele to znamená, že se snižuje spotřeba a řidiči asistují počítače, které s předstihem v řádu nanosekund reagují při zdolávání zatáček a při jízdě v terénu.

K redakčnímu testu jsme měli k dispozici model s první variantou převodovky s 6MT.

Skvělá práce motoru byla již zmíněna výše. Jízda v bahnitěm terénu na druhý, příp. na první rychlostní stupeň v režimu 2500 až 3500 otáček je neuvěřitelná. I zastavení a rozjezd v bahně s letními pneumatikami proběhly klidně a jistě; za celou dobu testování jsme nenašli místo, odkud bychom nevyjeli. Subaru vás daleko od civilizace rozhodně nikdy a nikde „nenechá ve štychu“.

Co se týká převodovky, jedinou poznámku zasluhuje délka převodů mezi 2. a 3. rychlostním stupněm: především v pravouhelných zatáčkách je při razantnější jízdě potřeba přece jen podřadit na „dvojku“, protože „trojka“ vozidlo ze zatáčky „nevytáhne“.

ROZMĚRY

Musím přiznat, že opticky na mě Forester nejdříve působil jako užší, nižší a možná i kratší terénní vozidlo. Při bližším posouzení však lze zjistit, že nic z toho není pravda. Pouze šířka je o 3 cm menší než u lesníky oblíbené Suzuki Vitara a Toyoty RAV4 (viz tabulka).

Forester působí velmi nenápadně a téměř na něm nenajdete nic, čím by vás zaujal, snad s výjimkou otvoru pro nasávání vzduchu na přední kapotě. I když Subaru nevyrábí žádné „krasavce“ při pohledu zvenku, rozhodně musím pochválit vnitřní rozměry kabiny a zavazadlového prostoru. Sedadla jsou robustní nejen vpředu, ale i vzadu, takže osádka vozidla zvládne i delší jízdu v absolutním pohodlí. Nastavení zádové opěry bych osobně upřednostňoval spíše kolečkem než pákou, která opěru zcela uvolní.

Prostor před sedadlem spolujezdce je šikovně uzpůsoben tak, že vedle řidiče může pohodlně sedět lovec i se zbraní. Široká a pohodlná zadní sedadla nabízejí dostatek prostoru pro nohy, k čemuž přispěla trochu

