

# Subaru Forester 2.0i XS Comfort

## Symbol solidnosti

Nejprodávanějším modelem značky Subaru na našem trhu je Forester. Všestranný crossover už na první pohled vyvolává dojem solidnosti a bezpečí. A není to jen dojem - Forester takový opravdu je.



Crossover Forester sdílí stejnou platformu jako kompaktní model Impreza. Současná 3. generace Foresteru (kódové označení SH) je ve výrobě od roku 2008. Od té doby prošla několika detailními modifikacemi, z nichž ta největší byla uvedena jako facelift v roce 2011. Podvozek vychází z koncepce Subaru Dynamic Chassis Control Concept (DC3) s nosnou strukturou převzatou z japonské specifikace sedanu Impreza s poněkud prodlouženým rozvorem. Nový Forester už se svými rozměry (délka 4560 mm a rozvor náprav 2615 mm) definitivně posunul do střední třídy. Jednoduché nadčasové tvary Foresteru nepostrádají eleganci. Ač navenek působí střídavě, jedná se o maximálně funkční auto pro náročné řidiče. Kruhové přístroje i mnohé

další detaily mohou působit poněkud konzervativně, ale Forester je moderní nejen technikou, ale také péčí o cestující. To dokládá jak množství praktických odkládacích prostor, tak i možnost připojení vlastních přehrávačů přes kolíkový konektor nebo USB.

Vyšší stavba vozu i prostorný interiér umožňují pohodlný nástup i výstup a poskytují skvělý výhled ve všech směrech. Tyto přednosti přitom platí jak pro přední, tak i zadní sedadla.

Hned po usednutí za volant zaznamenáme zásadní odchylku od jiných SUV - Forester za řadicí pákou pětirychlostní převodovky nabízí ještě řadicí páku redukční převodovky. Ač na to nevypadá, toto auto je určeno opravdu do nepohody se schopnostmi blížícími se off roadům.

Protože je to Subaru, je zde samozřejmostí vespělý stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem s omezenou svorností (LSD) a viskozni spojkou. Mezinápravový diferenciál rozděluje točivý moment za ideálních podmínek mezi obě nápravy v poměru 50:50 %. Celkové symetrické uspořádání je podtrženo podélně uloženým motorem s protiběžnými písty.

Tento dlouhozdvihový boxer, označovaný FB20, má rozvod DOHC se čtyřmi ventily na válec s aktivním proměnlivým časováním sacích i výfukových ventilů AVCS (Active Valve Control System). Dva páry vačkových hřídelů jsou poháněny rozvodovým řetězem nevyžadujícím údržbu. S vrtáním 84 mm a zdvihem 90 mm má zdvihový objem 1995 cm<sup>3</sup>. Kompresní poměr je 10,5:1. Vstří-

kování benzínu je vícebodové sekvenční. Největší výkon je 110 kW (150 k) při otáčkách 6000/min a točivý moment 198 N.m při 4200/min. Pro snížení emisí CO<sub>2</sub> byl motor vybaven systémem chlazené recirkulace výfukových plynů (EGR).

Pro nepřepřehované motory Subaru doporučuje olej 0W-20. Pro doplňování lze používat oleje 5W-30 nebo 5W-40. Olejová náplň je 5,2 l.

Třetí generace Foresteru dostala přepracovanou zadní nápravu se dvojitými lichoběžníky zabezpečující mnohem lepší jízdní vlastnosti. Forester je vyšší než běžná osobní auta, ale ne tolik, jako většina SUV. Jeho symetrická koncepce mu poskytuje vynikající stabilitu při průjezdu zatáčkami nemluvě o excelentních záběrových schopnostech. S Foresterem se jezdí skvěle a pohodlně na všech typech silnic. Čím je ale jejich kvalita horší, tím více vynikají přednosti tohoto vozu. Nerovnosti překonává nejen bez újmy na komfortu pro cestující, ale především se zachování perfektní ovladatelnosti. Standardní výbavu všech verzí jsou řízení záběru TCS s elektronickým řízením motoru a uzávěrou samosvorného diferenciálu, stejně jako stabilizační systém VDC s elektronickým ovládním motoru a brzd zabraňujícím smyku. Od tak solidně působícího vozu s relativně vyšší hmotností bych ale čekal brzdy s ostřejším náběhem pro pocit větší jistoty a nikoliv potřebu vynakládat poměrně velkou sílu. Řízení poskytuje všechny přednosti i nectnosti elektrického posilovače - je lehké, ale někdy až příliš lehké.

Zážehový dvoulitr je výtečný při jízdě na silnicích. Jeho hluboký zvuk je příjemný a neruší ani ve větší rychlosti. V hodně kopcovitém terénu se ale projevuje menší výkon i točivý moment v nižších otáčkách, takže je potřeba mnohem častější podřazování než je příjemné. Pro častější výlety do terénu je rozhodně lepší volbou vynikající turbodiesel 2.0D.

Zajímavé je, že nám motor vykazoval spotřebu kolem 8,8 l/100 km prakticky ve všech jízdních režimech, což u tohoto typu vozu se stálým pohonem všech kol není špatná hodnota (normované hodnoty spotřeby jsou



9,4 l/100 km pro městský provoz, 6,4 l/100 km pro mimoměstský cyklus a kombinovaná 7,5 l/100 km).

Tento "lesník" je překvapivě příjemný také v městském prostoru. V rámci jeho rozměrů se s ním zde velmi dobře manévruje (poloměr otáčení je 10,6 m) a jak už bylo řečeno, nabízí i velmi dobrý výhled.

Zavazadlový prostor je se 450 l dostatečně velký. Vzhledem potřebám pohonu všech kol je ovšem jeho podlaha poměrně vysoko. K jeho přednostem patří snadné sklápění opěradel zadních sedadel tlačítky umístěnými v zavazadlovém prostoru. Po sklopení opěradel zadních sedadel je k dispozici prostor 1660 l. Forester je autem, u něhož se předpokládá občasná jízda mimo zpevněné



cesty, takže je zde náhradní kolo nezbytností. Subaru k tomu přidává nadstandardní sadu nářadí pro každý případ, a k tomu ještě hák a šroubovací oko pro lano.

Konektor diagnostiky je umístěn ve volném prostoru pod volantem. Pojistkové skříně jsou tradičně dvě - zakrytovaná pod přístrojovou deskou a v motorovém prostoru za akumulátorem, kde jsou v krytu též umístěny náhradní pojistky i nástroj na výměnu pojistek.

Při servisování tohoto vozu je třeba mít na paměti, že stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem vyžaduje v případě potřeby spuštění motoru a otáčení předních kol zvednutím zadních kol do vzduchu.

Text a foto Vladimír Rybecký

