

Foto: Václav Novák

**RYCHLE DOLŮ** Opěradla zadních sedadel lze snadno tlačítkem sklopit. Objem naroste na 1660 l.



**STÁLE V ÚPRAVĚ** I když se úroveň použitých materiálů zlepšila, pořád je dost prostoru ke zlepšení.

**VÝJIMKA** Naftový boxer má vyladěnou charakteristiku a spotřebuje tolik, kolik výrobce slibuje.



**TECHNICKÉ ÚDAJE**

**SUBARU FORESTER 2.0D**

SUV • nižší střední třída • nafta • 186 km/h • 10,4 s • cena od: 759 000 Kč

**MOTOR & PŘEVODOVKA**

Vpředu napříč uložený naftový motor typu boxer, přímý vstřík paliva, přepínávaný turbodmychadlem, čtyři ventily na válec  
Zdvihový objem 1998 cm<sup>3</sup>  
Největší výkon 147 k (108 kW) při otáčkách 3600/min  
Největší točivý moment 350 Nm při otáčkách 1600–2400/min  
Šestistupňová manuální převodovka, pohon všech kol

**ROZMĚRY & HMOTNOSTI**

Délka 4560 mm  
Šířka 1780 mm  
Výška 1700 mm  
Rozvor 2615 mm  
Objem kufru (min./max.) 450/1660 l  
Pohotovostní hmotnost 1625 kg  
Užitečné zatížení 425 kg  
Objem nádrže 64 l  
Pneumatiky (testovaný vůz) Yokohama Geolander 225/55 R 17

**DYNAMIKA & SPOTŘEBA**

Zrychlení 0–100 km/h 10,4 s  
Nejvyšší rychlost 186 km/h  
Spotř. (město/mimo/kombi) 7,2/5,3/6,0 l/100 km  
Emise CO<sub>2</sub>/emisní norma 158 g/km/Euro5

**SVĚTLÁ VÝŠKA**



Subaru Forester se může pochlubit světlou výškou 215 mm, což průměr třídy, který činí 193 mm, převyšuje o víc než dva centimetry.

**VÝBAVA: XS Active**

✓ airbagy (6x), ESP, samostatná klimatizace, tempomat, parkovací kamera  
✗ -

**CENY & SERVIS**

Cena testované verze 789 000 Kč

Základní cena 759 000 Kč

**CENA V RÁMCI MODELOVÉ RADY**

2.0 X Trend 589 000,- 2.0D XS Executive 899 000,-

Povinné ručení 8933 Kč  
Cena hodiny v servisu 804 Kč  
Záruka na auto/lak/proti prorezivění 3/3/12 let  
www.subaru.cz

**ZÁKAZNICKÁ VÝHODA**

Limitovaná edice Economy se slevou 60 000 Kč

**JE TOTO AUTO PRO VÁS?**



**KLADY & ZÁPORY**

- ➕ úsporný diesel, vynikající pohon 4x4, jízdní vlastnosti, snadná ovladatelnost
- ➖ laciné materiály v interiéru, chybí automat, papírové působící dveře

**VERDIKT** Forester není auto, které si koupíte kvůli vzhledu nebo kvalitě materiálů uvnitř. Jeho hlavní kouzlo tkví ve skvělých jízdních vlastnostech a stálém pohonu všech kol. Vyzdvihnout musíme také charakteristický diesel, který je neuvěřitelně tichý a úsporný.



Michal Štengl

8/10

# Průběžně

Místo větších faceliftů prochází Subaru Forester **KAŽDOROČNÍMI MALÝMI MODERNIZACEMI.**

**NÁDECH JENOM PRO NAFTU**

Poté, co byl před dvěma roky ukončen prodej benzinového turbomotoru 2.5, mají nasávací bouli na kapotě už jenom diesely.



Když vedle sebe postavíte Subaru Forester z roku 2008, kdy byla uvedena třetí generace tohoto SUV, a automobil modelového roku 2012, zvenku moc rozdílů nenajdete. Forester totiž za šest let výroby neprodělal žádný zásadní vizuální facelift, tedy nepočítáme-li lehce poupravenou masku chladiče z roku 2010. **SUBARU JDE SPÍŠ CESTOU NEUSTÁLEHO VYLEPŠOVÁNÍ S KAŽDÝM MODELOVÝM ROKEM.**

V podobném duchu proběhla i zatím poslední úprava, která se vnějšího vzhledu vůbec nedotkla. Několik drobných změn jsme zaznamenali v interiéru. Na stupnici rychloměru se objevily číslice od jedné do čtyř, které řidiči doporučují, v jaké rychlosti nejpozději by měl přehradit směrem nahoru. Právě při řazení jsme si vyzkoušeli další novinku – signalizaci nebezpečí podtočení, resp. přetočení motoru. Když jsme se chystali ze šestky podřadit místo čtyřky na dvojku, v otáčkoměru se rozsvítila kontrolka a ozval se i zvukový signál. Byla

to sice hlavně naše nešikovnost, nicméně k tomu přispělo i lehké nepřesné řazení šestistupňové manuální převodovky. Více funkcí by si zasloužil palubní počítač, který na úzkém displeji v kapliče nad rádiem stále zobrazuje jen průměrnou rychlost, okamžitou a průměrnou spotřebu. Stejně tak přepínání kolíčkem je japonsky archaické.

Vzadu se v sedáku uprostřed objevil výklopný držák na nápoje a zadní opěradla jdou nyní jednoduše sklopit stiskem tlačítek na bocích zavazadlového prostoru. Základních 450 l naroste na slušných 1660 l, potěší i rovné dno v úrovni nákladové hrany.

Za šest let má za sebou asi největší proměnu podvozek, resp. pérování, které postupem času přitvrzovalo a přitvrzovalo. Původní extrémně

komfortní naladění podvozku mělo za následek citelné náklony karoserie v zatáčkách. Skvělý podvozek se stálým pohonem všech kol sice držel vůz k vozovce jako přilepený, nicméně pocitově to dvakrát příjemné nebylo. Přejezdy nerovností už sice nyní nejsou tak plavné jako dřív, náklony ale zmizely a pocit z řízení se o mnoho zlepšil.

Žádné změny nebyly potřeba dělat na motoru. Dvoulitrový naftový boxer sice neomráčí absolutními výkony, 147 k a 350 Nm už umí kdejaká osmčetistovka, má ale skvěle vyladěnou charakteristiku, nezaměnitelně jemně bručivý zvuk a skvělou spotřebu, která se bez větších obtíží pohybuje kolem výrobce udávaných šesti litrů. Něco takového se často nevidí.



Místo senzorů má forester od stupně Comfort kameru.