



## Snadná výhra?

Je Forester lepší na benzín, nebo na naftu?  
V terénu hledali odpověď **Eva Srpová** a **Richard Herbich**.

**H**lavní věc, kterou potřebujete vědět o naftovém Foresteru, je to, že při přímém srovnání je ve výbavě Active o 120 tisíc dražší než benzínový ekvivalent. To je vážně balík. A právě od něj se bude odvíjet, jestli si ho nakonec pořídíte, anebo se spokojíte s levnější benzínovou verzí, která ale zákazníkům často odrazuje vyšším apetitem na benzín.

**ES:** Odpověď se dá zjistit jedině při přímém srovnání, a tak jsme si já a Richard vyzvedli obě auta, jezdili s nimi ve městě, na dálnici i po okreskách, střídali se za volantem a nakonec je vzali i na jednu neoficiální offroadovou trať. Pro forestery to nemohlo dopadnout lépe. Na kopečkách a převisech jejich

vystoupení vyvrcholilo epochálními výkony. Nechci ale všechno prozradit hned na začátku. Forester si volí lidé, kteří potřebují solidně vyrobené auto. I když se Subaru snaží model přiblížit všeobecné představě o moderním vzhledu středního SUV, stále vypadá úplně jinak než všechny ty Hondy CR-V, Fordy Kuga nebo Škody Yeti. I když záleží na vkusu, mně se jeho praktický krabicovitý tvar i lesnický charakter líbí, i když už ho potlačuje - tedy alespoň komplikovanější maskou nebo složitěji tvarovanými světlými. Stačí se ale rozhlédnout po sice robustní, ale jednoduché a designově nijak ohromující kabině i tvrdých plastech, a máte jasno - Forester je sice perfektně navržený, ale kdo víc než na schop-



Designově Forester moc neohromí, ale kabina je bytelná.

nosti k nadšen Monot malink jako z za klik zabou protáh byla Šk ster ně univer sžíjete města se usíc

**RH:** Fo ale zá lový. K trvaní znech nutí p

**BENZÍN, NEBO NAFTA?**Subaru Forester  
Otestovali jsme dva  
Forestry. **str. 88****Z HISTORIE SILNIČNÍCH TESTŮ**Citroën DS19  
Krásný na pohled, ale  
s několika chybami. **str. 92****TIP NA OJETINU**BMW řady 1  
Spolehlivá vstupenka  
do světa BMW **str. 94****Subaru Forester 2.0D XS**

Cena	789 000 Kč
0-100 km/h	10,4 s
Max. rychlost	186 km/h
Spotřeba	6,0 l/100 km
Emise CO <sub>2</sub>	158 g/km
Motor	čtyřválec boxer, 1998 cm <sup>3</sup> , turbodiesel
Výkon	147 koní v 3600 ot./min.
Toč. moment	350 Nm při 1600-2400 ot.
Převodovka	6stupňová manuální

**Subaru Forester 2.0 XS**

Cena	709 000 Kč
0-100 km/h	10,7 s
Max. rychlost	185 km/h
Spotřeba	7,5 l/100 km
Emise CO <sub>2</sub>	173 g/km
Motor	čtyřválec boxer, 1995 cm <sup>3</sup>
Výkon	150 koní v 6000 ot./min.
Toč. moment	198 Nm při 4200 ot.
Převodovka	5stupňová manuální, reduktce

**DIESEL PROTI BENZÍNŮ**

nosti kouká na vzhled, nebude tu nadšením rozhodně vzdychat. Monotónní kabinu sotva pozvedne malinký displej s rádiem a grafikou jako z 90. let. A jakmile vezmete za kliku a s plechovým zaduněním zabouchnete dveře, asi udiveně protáhnete obličej. Jenže to by byla školácká chyba. Jestli Forester něco vystihuje, je to slovo univerzálnost. Naprosto se s ním sžijete, ať už bydlíte v centru města a vozíte rodinu, nebo jste se usídlili někde v horách.

**RH:** Forester nehraje na efekt, ale zároveň není spartánsky účelový. Kabina působí především trvanlivě a odolně. Pokud vás znechutí typicky japonské „cinknutí“ při zabouchnutí dveří nebo

absence lesklých tretek uvnitř, asi to nebude to pravé auto pro vás. Tady jde o techniku, každodenní použitelnost a špičkovou ergonomii - pozice za volantem je odpočinková, vše máte na dosah. Ovládání klimatizace i rádia je dětsky snadné a tlačítka na volantě máte přímo pod palcem. Nic nemusíte složitě hledat a rozptylovat se od jízdy. Do kufru se dostanete skrz velké dveře a jeho (překvapivě nízko uložená) podlaha je zarovnána se spodní hranou, takže přístup je velmi snadný. Sedačky, dělené v poměru 40:60, se dají sklopit do roviny, pak máte k dispozici 1660 litrů objemu, které můžete využít do posledního deci. Celkově Forester působí jako auto,

jež budete mít ještě za dvacet let ve stodole s půlmilionem najetých kilometrů, plné psích chlupů a zablácených holinek. Necháte si ho ne kvůli tomu, jak vypadá, ale proto, jak jezdí a co umí.

**ES:** Samozřejmě lví podíl na jeho schopnostech má tradiční koncepce s pohonem všech kol a hori-

zontálně uloženým motorem. Já nejvíce najezdila s dieselem. Subjektivně působí rychleji než udávaných deset sekund na stovku, což je největší devíza naftové verze. Má sice téměř identický výkon jako benzín (tříkoňový rozdíl roli nehraje), jenže k čilejšímu projevu mu samozřejmě pomáhá vyšší točivý moment 350 Nm, který →



Sériové gumy zvládly i náročnější terén; vpravo převodovka s redukcí.



Benzínový Forester nemá na kapotě výdech pro chlazení.

← Foresteru přidává tolik potřebný zátaž ve středním pásmu otáček, jež člověk stejně potřebuje nejvíc. Jen nemá ten charakteristický subarovský benzínový zvuk. A ještě něco – podle mě zpřevodování pětikvialtu u benzínového modelu je ve městě lepší než šest stupňů v manuální skříní 2.0D. Ale tím se oslím můstkem dostáváme k tomu, proč naopak o dieselu vážně uvažovat. Spálí nejméně o dva litry paliva na sto méně, častěji to bude třílitrový rozdíl. Pokud někdo ročně najede desítky tisíc kilometrů, v tu chvíli za to diesel určitě stojí. I za ten osmdesátitisícový cenový rozdíl v našich výbavách Comfort. Pokud ne, raději bych vám doporučila benzínovou verzi. Už třeba i proto, že pokud v zimě jezdíte spíše kratší vzdálenosti (například tu cestu domov-škola), a netrávíte tolik času na dálnicích, kde je potřeba benzín točit a raději se nekoukat na palubní počítač, dřívě se zahřeje. Má medovější zvuk, a jakmile si uvědomíte, že přeče od atmosférického dvoulitru nelze čekat odpichy na křižovatce jako při bodnutí včelou, zvyknete si na ten dnes už skoro starosvětsky lineární průběh křivky výkonu.

**RH:** Někdo by mohl tvrdit, že atmosférický benzín už dnes patří do starého železa. Nesouhlasím. Musíte ho točit víc než diesel, ale díky nulové prodlevě můžete v zatáčkách balancovat na plynu a užívat si delikátně

vyrovnaný podvozek. Kompromis mezi poddajností a stabilitou je téměř ideální, klidně bych se vzdal trochy pohodlí pro ještě ostřejší chování na asfaltu. Subaru mají být a jsou o jždě – pro ty, kdo chtějí řídit a ne se jen vozit. Komfort a klid samozřejmě Forester umí, ale jeho jízdní vlastnosti působí v dnešní

době anonymních aut mimořádně osvěžujícím dojmem. Vjeli jste do zatáčky moc rychle? Žádný důvod k panice, přidejte plyn, auto se pod vámi ukázkově stočí. Spotřeba a dostupnost newtonmetrů samozřejmě hrají ve prospěch dieselu, ale přidaná hodnota ve formě řídicího elánu dávají benzínu jasný smysl. Ben-

zínový dvoulitr je navíc k máni v nejnižším stupni výbavy Trend, u které musíte oželet prvky typu vyhřívaných sedaček, lakovaných klik, automatické klimatizace, litých kol nebo tempomatu – tedy nic, co by zásadně omezovalo funkčnost auta. Což už za úsporu 170 tisíc oproti nejdostupnějšímu dieselu opravdu stojí. **A**



## Eva Srpová & Richard Herbich

### Jak si forestery vedly na testovací terénní trati

**ES:** Původně jsme si mysleli, že diesel bude spíše pro řidiče trávící hodně času po dálnici (a to je pravda) a benzín, který má i redukci převodovky, pro lidi, kteří často jezdí v horách nebo zkrátka na venkově. Nakonec se ale ukázalo, že obě auta v terénu zvládnou neuvěřitelné věci, limituje je pouze přejezdový úhel podvozku. Richardovi se podařilo s Foresterem vyjet sráz, který tu nezdolal s Defenderem. Může být pro Subaru větší poklona než tahle? Těžko.

**RH:** Je to ten samý terén, kde jsme testovali Hummer a ultra-terénní Land Rover. Ale Forester, auto s rozměry malého SUV, ho zvládl bez ško-brtnutí. Velké překvapení, zvláště u dieselu – redukce v benzínovém Foresteru slouží spíše ke kompenzaci nedostatku zátaž

v nízkých otáčkách. Nájezdové úhly s trochou zdravého rozumu řešit nemusíte, tohle auto by zastavila tak třicet centimetrů vysoká zídka a výhradně kvůli světlé výšce 215 milimetrů. S vypnutým protiprokluzem se vyškrábe i na normálních pneumatikách do pětáctýřicetistupňového srázu, před kterým by jiná, pseudoterénní SUV s kňučením utekla. V terénu opět oceníte komfortně naladěný podvozek, díky

němuž si na velkých nerovnostech nepříjete, jako když vás někdo hodí do zapnuté pračky. A to je další přidaná hodnota. Faktem je, že obě auta po stránce funkčnosti a schopnosti zvládají to samé, vaše rozhodnutí se tedy bude řídit penězi, ročním nájezdem a výbavou, bez které se neobejdete. I když... Jeden výraznější rozdíl tu je. V benzínovém Foresteru máte kvůli páce redukce jen jeden držák na nápoje.



Forestery by se neztratily ani ve společnosti opravdových off-roadů.