



Foto: J. Svoboda

Lidu zase o kousek blíže

Nevykládejte si to špatně. I **nový Forester** je stále tím pravým Subaru. Aby ale přežil, musí jít s dobou a ta si žádá stále více „uživatelské přívětivosti“. A právě v této oblasti vnímáme posun zdaleka nejvýrazněji.



TESTOVAL
Tomáš Dusil
tomas.dusil@burda.cz

MINULÁ GENERACE Foresteru byla pro nás zcela výjimečným SUV. Na první pohled působilo nepříliš vábně, takže neinformovaný motorista, který do něj přesedl z jiných SUV, kupříkladu z VW Tiguan či Kii Sportage, zpravidla nadšený nebyl. Na vině byla neskrývaná strohost kabiny, jejíž výstroj byla poplatná přelomu 90. let a nového tisíciletí. Zcela pak chyběly některé prvky výbavy, které byly již v době vzniku 3. generace jinde zcela běžné. Kupříkladu dvouzónová samočinná klimatizace. Forester nejenže měl jednozónovou, ale navíc ovládanou trojicí otočných ovladačů, takže zcela chyběl jakýkoliv displej. A že by třeba uměla



▲ Volič převodovky Lineartronic. V nabídce je i 6, resp. 8 předvolebných převodů.



▲ Kombinace „analogového“ a grafického ukazatele je dnes vcelku běžná.

samočinně uzavřít vnější okruh, pokud jste byli nuceni vléci se za kouřící starou Avii... To rozhodně ne.

Velká část uživatelů ale s rostoucími kilometry stále více nacházela ve voze zalíbení. Postupem doby mnozí z nich zapomněli na nedostatky ve výbavě a raději si užívali působivý jízdní projev, nesrovnatelný snad s ničím, co tehdy tato třída nabízela. Tak poddajný podvozek a k tomu překvapivá ovladatelnost, to byla kombinace jinde nevidaná, premióvé značky nevyjímaje.

VÍCE POHODLÍ

Výše uvedené mezery ve výbavě a provedení kabiny jsou od letoška již minulostí. Vše vyřešil příchod nové, v pořadí již 4. generace. U ní se výrobce na uvedenou oblast zaměřil a výsledek je minimálně na první pohled hodně přesvědčivý. Jak

už to u japonských značek bývá, o méně individualizace vůz nabízí, o to více vybavy je ve standardu. Samočinná klimatizace je ve Foresteru nyní vždy. Pokud navíc zvolíte druhou nejnižší výbavu Comfort, bude ta umět nastavit individuálně teplotu pro pravou a levou část kabiny. Podobně vyhřívání sedadel je součástí už základní výbavy Active. Usnadnit každodenní život mohou také elektricky ovládané 5. dveře. V sérii je mají vždy výbavy Executive a Sport. V provedení Comfort jsou k dispozici pouze v kombinaci s testovaným motorem 2.0XT. Sice nabízejí možnost programování jejich míry otevření, avšak i v té nejvyšší jsou stále příliš nízké, takže i průměrně vzrostlí jedinci mužské populace riskují při nakládání zavazadel nepříjemný kontakt s nimi. Ke všemu se navíc dveře otevírají snad až příliš pomalu, navíc v našem případě

Zrychlení 0–100 km/h (s): **7,5** • Maximální rychlost (km/h): **221** • Spotřeba město/mimo město/kombinace (l/100 km): **11,2/7,0/8,5**

INFO O VOZE

HMOTNOST Pohotovostní (kg): 1682
• Užitečná (kg): 428 • Celková (kg): 2110
• Výkonová hmotnost (kg/kW): 9,50
• Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 2000
• Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 750

PROVOZ Poháněná kola: všechna
• Převodovka: samočinná typu CVT
• Otáčky na X. rychlost při rychlosti 130 km/h (min⁻¹): –
• Průměr otáčení (m): 10,6

ROZMĚRY



Šířka 1795 mm
Rozchod 1545 mm



Rozchod vzadu 1550 mm



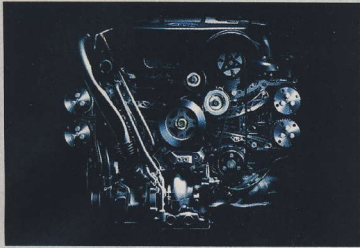
Rozvor/Délka 2640/4595 mm

Výška 1735 mm

Objem palivové nádrže (l): 60; zavazadelník (l): 505/1592

MOTOR Zážehový přeplň.
4válec: DOHC, 16V • Zdvihový objem (cm³): 1998 • Kompresní poměr: 10,6:1 • Vrtání x zdvih (mm): 86,0 x 86,0 • Maximální výkon (kW): 177 • Při otáčkách (min⁻¹): 5600 • Točivý moment (N.m): 350 • Při otáčkách (min⁻¹): 2400–3600 • Specifický výkon (kW/l): 88,58 • Emisní norma: Euro5, Emise (g CO₂/km): 197

TURBO I PŘÍMÝ VSTŘÍK



S novým Foresterem přichází také zcela nová Spohonná jednotka. Její označení FA20 sice evokuje jak starší atmosférický dvoulitr (FB20), tak i motor pohánějící tzv. „Toyobaru“ (Toyota GT86/Subaru BRZ), avšak v tomto případě se jedná o další variaci v řadě. V porovnání s motorem FB20 došlo k nepatrnému zvětšení vrtání (z 84 na 86 mm), avšak k výraznému zkrácení zdvihu (z 90 na 86 mm). Znamená to tedy, že nový motor je přesně čtvercový, stejně jako agregát již zmíněné sportovní dvojice, z něhož také novinka zcela jistě vychází. Na rozdíl od něj ale nedisponuje systémem D4-S, tedy přímým i nepřímým vstříkáváním, jehož dodavatelem je Toyota. V tomto případě zůstalo pouze u přímého vstříku, Subaru nazývaným DIT (Direct Injection Turbo). Jeho dodavatelem je firma Hitachi. Zajímavý je poměrně vysoký kompresní poměr 10,6:1, jímž tato jednotka překonává i motor FB20 (10,5:1), který je však atmosférický. Původní motor FA20 nabízí ovšem kompresi málo vídaných 12,5:1.



Výbava Comfort má ve standardu i dvouzónovou samočinnou klimatizaci.



▲ Tlačítka ovládání audia a tempomatu jsou v noci podsvícená.



▲ Multifunkční displej umí zobrazovat až překvapivě mnoho údajů. Například okamžitě rozdělení hnací síly mezi nápravu i kola.



▲ Pouze řidičovo okno lze zcela otevřít či zavřít pouhým jedním stiskem tlačítka.

občas reagovaly mírně zmateně. Z další výbavy stojí za zmínku multifunkční displej, od verze Comfort navíc ve vyšším stupni vývoje, známý už z menšího SUV XV. Umí zobrazovat celou řadu jinde nevidaných hodnot, od teploty oleje přes okamžitý tok hnací síly až po grafický diagram, který ukazuje, jak moc těžkou jste měli v jednotlivých jízdních pasážích pravou nohu.

ÚSPORA I VÝKON

Zatímco v Evropě je kombinace přímého vstříkávání benzínu a přepínání nabízena již řadu let, japonská výroba tento

trend dlouho opomíjeli a někteří (Honda, Mazda, Suzuki) stále opomíjejí. To už naštěstí neplatí o Subaru, které v novém Foresteru poprvé uvádí takto koncipovaný pohon.

Fakt, že benzin vstříknutý přímo do spalovacího prostoru svoji změnou skupenství z kapalného na plynné odebere teplo v daném místě, znamená možnost použít na přepínávaný motor nezvykle vysoký statický kompresní poměr 10,6:1 (viz box), bez rizika vzniku detonačního spalování. Výsledkem je až neuvěřitelně příznivá spotřeba paliva v režimu částečného zatížení. Pokud ▶

+ výkonný a přitom velice úsporný motor, některé vlastnosti Lineartronic (plynulý pohyb vpřed), vysoce účinné tlumiče, přesné řízení, bohatá výbava v sérii, moderní prvky výbavy, pohon všech kol

- méně imponující jízdní projev než dříve, vyšší cena, nulová individualizace, tento motor pouze s Lineartronicem, navigace jen v Executive



▲ Elektricky ovládané víko zavazadelníku má dokonce programovatelnou míru otevření. ESP (tady VDC) lze vypnout.



▲ Systém „X-Mode“ je novinkou, umožňující mimo jiné i snadnější sjíždění prudkých svahů.



I 4. generace Foresteru ctí tvarové řešení Subaru. Je ale o něco větší.

SOUPEŘÍ

FORD KUGA 1.6 ECOBOOST



Výkon (kW): 132
Rychlost (km/h): 200
Zrychlení (s): 9,7
Spotřeba (l): 7,7
Cena od (Kč): 780 390

AUDI Q3 2.0 TFSI



Výkon (kW): 155
Rychlost (km/h): 230
Zrychlení (s): 6,9
Spotřeba (l): 7,7
Cena od (Kč): 920 400

VW TIGUAN 2.0 TSI



Výkon (kW): 132
Rychlost (km/h): 202
Zrychlení (s): 7,9
Spotřeba (l): 8,6
Cena od (Kč): 780 900



Přepřelňovaná verze používá výhradně pneumatiky 225/55 R18 a kola se zálisem (ET) rovno 48. Dva výfuky jsou atraktivní.



▲ Motor FA20 je absolutní novinkou a pří-
náší kombinaci „turbo/přímý vstřík“.



▲ Přední sedadla mají dvoustupňové vyhřívání, které je tady standardem.



▲ Místa bylo ve Foresteru vždycky dost a tady je to ještě o něco lepší.

se hldáte a jezdíte s lehkou nohou, umí se takto motorizovaný Forester spokojit s necelými 10 l na 100km. Když uvážíme použití převodovky Lineartronic, její ztráty v převodovém ústrojí, jakkoliv zásluhou pokrokové konstrukce článkové řetězce a obou „šajb“ maximálně minimalizované, jsou tady prostě ze samotné podstaty věci přítomny, jde o výsledek hodný opravdového obdivu. A to situaci ještě zhoršuje měnič momentu. Vzhledem k použití systému SI-DRIVE lze manuálně navolit v případě režimu Intelligent a S šest, v případě S# dokonce osm předvolených převodů. Vše se „řadí“ páčkami na volantu.

PLYNULÝ „LET“ KRAJINOU

Je tak nějak v očekávání, že přepřelňovaný motor nabídne imponující zátaħ, a skutečnost tomu plně odpovídá. Pokud jej porovnáte se starším přepřelňovaným motorem, nabízeným v minulé generaci, jenž vycházel z řady EJ, pak došlo k výraznému posunutí vrcholu točivého momentu do nižších otáčkových sfér. Na druhou stranu, dřívější schopnost mohutně táhnout až do oblasti kolem 5000 min⁻¹ se s příchodem nového, menšího motoru tak trochu vytratila. V otáčkách, v nichž již začnou newtonometry nekompromisně ubývat, drží star-



▲ Pouze základní verze Active má na tomto místě halogenové žárovky. Zbytek sází na xenonové výbojky (HID).



▲ Subaru zatím má LED úplně nepropadlo. Tento typ žárovek ale najdete na vnějších zrcátkách.



▲ Ovládání multifunkčního displeje se nachází přímo na volantu.

ší jednotka ještě cca 1000 min⁻¹ téměř své maximum, byť o 30 N.m nižší než v našem případě. Pokud ale přijde řeč na spotřebu, rozdíl se počítají na víc než „pár“ litrů. S uvedením nového Foresteru Subaru poněkud přeladilo odpružení, takže dřívější opojná měkkost ustoupila výrazně tužšímu nastavení. Mnozí zákazníci si stěžovali, takže odnějška je Forester vybaven měkčími tlumiči, lépe pohlcujícími nástrahy silnic.

To ale neplatí pro testovanou ostroverzi. V jejím případě je nastavení s ohledem na výkon a točivý moment motoru zcela v pořádku. Na rozdíl od běžných verzí ale zadní tlumiče nemají funkci umožňující udržování stále světlé výšky záďe nezávisle na zatížení. Toto tzv. pasivní Nivo, pracující čistě na mechanickém principu (zvýšená amplituda výkyvů záďe zvýší tlak v tlumičích, které tak lidově řečeno nahustí), by zřejmě u přepřelňované verze nenašlo reálné využití. Jen pro zajímavost, zmíněné Nivo tlumiče jsou samozřejmě plně záměnné za běžné, bez této funkce.

CENA

Základní model 2.0i Active:	679 000 Kč
Test. model 2.0XT Comfort L.Tronic	989 000 Kč
Testovaný model s příplatky:	989 000 Kč

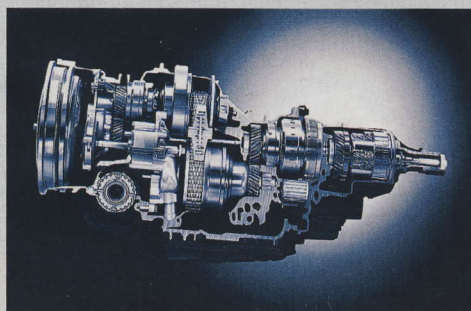
KONEČNÁ ZNÁMKA

2 /

„Skvělé výkony, parádní spotřeba paliva... A stále také vyšší cena.“

SUBARU SÁZÍ NA VARIÁTOR

Převodovky typu CVT neboli variátory jsou dobře známé hlavně ze skútrů. Později našly své uplatnění také u vozidel nižších segmentů. Důvodem byla jednak jejich relativní jednoduchost, a tedy cena, a také fakt, že zejména v městském provozu mají tyto skříně prokazatelné výhody. Současné vozy Subaru již mají 2. generaci převodovky Lineartronic. V případě testovaného přepřelňovaného motoru ani nemáte vlastně jinou možnost, neboť klasický manuál Subaru v této kombinaci zatím nenabízí. Kladem variátorů je teoreticky nekonečný počet převodů a z toho vyplývající obrovský rozsah. V případě testované verze činí skvělých 6,443. Přesto jsou planetové ústrojí dnes již dále, jak ostatně dokazuje nový 9stupňový automat od ZF, o němž jsme psali v minulém čísle. Nevýhodou variátorů je stále diskutabilní životnost, zejména pokud někdo jezdí často po dálnici neměnnou rychlostí.



▲ Sice se otevírá elektricky, avšak v malém úhlu. Větší osoby tak riskují poranění hlavy.

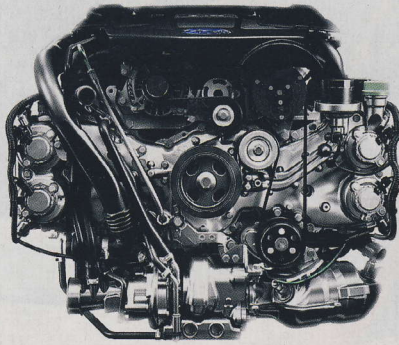
Velkou fotogalerii a videa najdete na našem webu!

www.autohit.cz

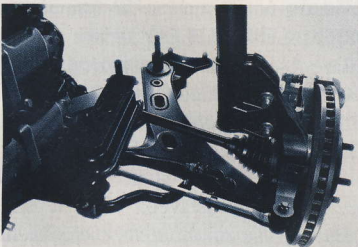
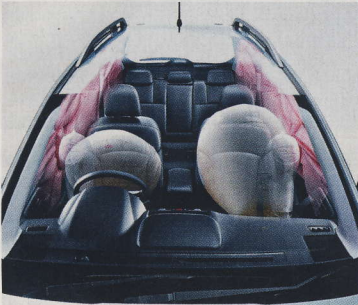
Další zajímavosti hledejte na našem facebooku!

facebook [autohit.cz](https://www.facebook.com/autohit.cz)

www.facebook.com/autohit.cz



INZERCE



800 521 521
www.kb.cz

Připravíme
i vám
finanční
plán na míru

Unikátní
poradenství
KB MojePlány

- efektivní hospodaření s penězi
- zajištění na penzi
- řešení pro splnění vašich snů

NA PARTNERSTVÍ ZÁLEŽÍ



fincentrum
Banka roku 2012

NEJLEPŠÍ BANKA 2012
CENA HOSPODÁŘSKÝCH NOVIN