



Text: Martin Vaculík

TEST: Subaru Forester 2.0D

TECHNIKA



Lesů pán počtvrté

Forester začal v roce 1997 jako velmi svérázný stroj – kříženec kombi a SUV. V posledních letech se rychle přibližuje vkusu kupujících Hondy CR-V, Toyota RAV-4 či Volkswagenu Tiguan.



MOTOR

Konstrukce:	B4, 2x DOHC, 16V
Vstříkovací zařízení:	common rail, solenoid, Denso
Vstříkovací tlak (bar):	2000
Zdvihový objem válců (cm³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0 x 86,0
Kompresní poměr:	16,0 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹):	108/3600
Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹):	350/1600-2400
Maximální rychlost (km/h):	190
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	5,9
Emise CO₂ (g/km):	156

AUTO

Pětidveřové kompaktní SUV	
Délka x šířka x výška (mm):	4595 x 1795 x 1735
Rozvor náprav (mm):	2640
Objem zavazadelníku (dm³):	505
Palivová nádrž (l):	60
Pohotovostní hmotnost (kg):	1596
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	2000

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, na lak 2 roky, 12 let na neprozrazavění karoserie. Cena testovaného provedení **1 035 500 Kč** včetně DPH (Verze 2.0d Sport + vkládané koberce).

Základní cena 789 000 Kč*

* 2.0d Active

KLADY A ZÁPORY

- Perfektní trakce ■ bezkonkurenční (jeden z posledních neošizených) pohon všech kol ■ zadní tlumiče se samočinným udržováním světelné výšky ■ na rozdíl od legacy dostatečná povolená hmotnost brzděného přívěsu ■ odhlučnění motoru ■ vynikající audiosystém ■ poprvé přátelské palubní menu, které mluví česky ■ prostornost vpředu i vzadu ■ výhled všemi směry (i vzadu) ■ široký úhel otvírání zadních dveří
- Trochu menší (byl velmi praktický) zavazadelník ■ základní cena dieselu o 100 000 Kč vyšší než u Hondy CR-V ■ tuhý chod spojky (nutné zlo) ■ která v součinnosti s pohonem všech kol odmění nepřesnou práci při řazení poskakováním

Ve čtvrté generaci foresteru zmizel charakteristický průdch na kapotě, dle kterého jste poznali přeplňované varianty (včetně dieselu). Mohou za to požadavky na bezpečnost sražených chodců, jimž vyhovuje pouze hladká kapota bez výstupků. A je to pořádná škoda, hned ze dvou důvodů:

1. Pohled na svět přes bouli na kapotě byl takový chlapáčtější, jako by člověk řídil dragster s náporovým sáním.

2. Skutečně kriticky to snížilo účinnost mezichladiče stlačeného vzduchu, s nímž je subaru obecně na štíru.

Nyní k mezichladiči přivádějí vzduch kanály vedoucí pod kapotou z přední masky. Takže dokud nejedete dostatečnou rychlostí, peče se v horku stoupajícím vzhůru od motoru. Diesellový boxer, jinak schopný sebrat se už od třinácti set otáček, je najednou zcela mrtvý až

do dvou tisíc. A i pak táhne nanejvýš jako devatenáctistovka ve staré octavii, dvoulitr už by mu dal. Situaci, kdy vám agregát v horku zcela zvadne, zažijete i mimo město – když jedete ve vzduchovém pytlu za jiným vozem. Zpoza kamionu musíte nejdřív vybočit, aby tenké kanály v masce nabraly vzduch, a teprve poté motor najde newtonmetry na předjížděcí manévry.

S manuální převodovkou je subaru stále opravdovou čtyřkolku s mezinápravovým diferenciálem. Na oslzlém mokřem asfaltu jsme při sjíždění z dálnice zaslí, jak přesně se auto chová, jak se na limitu začne sunout pomalu celé bokem, ale opravdu maximálně oddálí moment, kdy se gumy začnou po asfaltu šoupat. Podvozek je zde opravdu pro znalce. Nekřubové jej mohou mít za uskánaný, stejně jako projev řízné spojky

či řazení (při opravdové čtyřkolce holt musí dimenzace přítláčné pružiny připomínat nákladňák).

Když se nedočkaví kolegové vrhli na první forestery čtvrté generace, vrátili se znechucení z uskánaného projevu a rázů, zejména od zadní nápravy. Výsledkem budiž kritika, kterou jste si přečetli i ve Světě motorů. Vůz na snímcích, testovaný asi tři měsíce poté, naopak péroval velmi kulturně. Dokonce určitě lépe než poslední modelové ročníky třetí generace. Vysvětlení? Japonci přiznali chybu a na všechny vozy z první série poslali upravené tlumiče k dodatečné montáži.

Že se automobily Subaru přibližují stádnímu vkusu, má kromě řady negativních projevů (zážehové čtyřválcové třeba přicházejí o unikátní redukční převodovky) naštěstí i kladné stránky. Třeba palubním počítačem už nejsou maličké

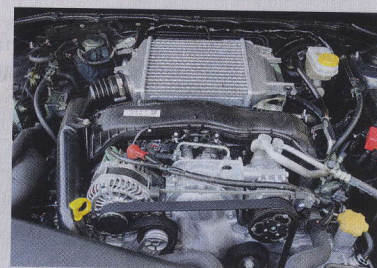
digitálky s dvojicí položek, menu mluví česky, navigace s podrobnými mapovými podklady také, prémiový audiosystém Harman/Kardon bez potíží připojí telefon a hraje jako v mercedesu. ■■■

Motor ve zkratce

2.0D, 108 kW, 350 N.m, 5,9 l/100 km, 156 g/km

Řešení s mezichladičem nad motorem bylo výhodné, dokud zde bylo i turbodmychadlo. V dobách první Imprey STi šlo o komplexní řešení, vybavené dokonce kapalinovým ostříkem pro situace, kdy není k dispozici náporový vzduch (ostrý start, jízda za kamionem). Diesellový boxer však nejenže dnes má velmi málo náporového vzduchu a samozřejmě mu chybí ostřík, ale hlavně má turbodmychadlo před a pod motorem, a tedy maximálně daleko. Výsledkem je rekordní objem sání a prodleva, než se celé po sešlápnutí plynu natlačuje. Boxer od Subaru, který za ideálních podmínek dokáže brát šponu už pěkně odspodu, tak působí, jako by přesto měl velký turboefekt. Na každý pokyn plynu totiž reaguje gumově. Být mezichladič v předí, byl by mnohem lépe chlazen a také zcela blízkočko turbodmychadlu. Není zde kvůli dalšímu z antiřidicích požadavků na dnešní automobil.

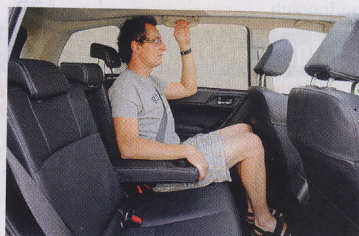
Německé pojišťovny totiž stanovují sazby podle toho, jak model přežije náraz při 15 km/h. A když je u subaru před nápravou celý motor, mezichladič by se mezi ním a překážkou mohl rozmáčknout.



Diesellový boxer běží bez vibrací a byl by nesmírně silný. Mezichladič nahore a kapota bez průduchu jej však zabíjejí.



Luxusní a velmi tiché panoramatické střešní okno je standardem verzí Executive a Sport



Je překvapivé, kolik prostoru při tak krátkém rozvoru (2640 mm) forester uvnitř poskytuje



Provedení Sport vypadá uvnitř lépe než kdy předtím. Pedály mají skutečný protiskluzový význam.



Zavazadelník je menší, ale velmi prakticky vymyšlený. Sedačky se ve vteřině sklopí do roviny.