



**Subaru
Forester
2.0i-L Comfort
Lineartronic**
192 km/h; 6,6 l/100km
Cena od 819 000 Kč

Zbytečných 55 tisíc?

Přiznáváme bez mučení, **Subaru Forester** máme rádi. Bohužel spojení zážehového dvoulitru Boxer a bezstupňové převodovky Lineartronic nás úplně nenadchlo...



Petr Benzl
petr.benzl@burda.cz


TESTOVAL

FORESTER byl a určitě ještě nějaký čas bude jedním z nejlepších SUV. Nová generace sice už není tak „drsná“, přesto mimo silnice nemá mezi SUV asi žádnou konkurenci. Forester je výjimečný i jiným způsobem. Jde totiž o auto, které stále upřednostňuje poctivou techniku před rozmazleným interiérem plným, no, upřímně

řečeno, řadou zbytečností. Strohost a určitý nádech zastaralosti mu musíme odpustit.

ANO, VYPADÁ STARŠÍ

Kabinu začneme prozkoumávat odzadu, tedy od kufru. U něj nám dost vadilo, že se víko, tedy páté dveře, otvírá do nedostatečné výšky, takže člověk se 185 cm bude mít tu a tam nějakou tu bouli. Samotný zavazadelník má výše položené dno, základní objem 505 litrů je zcela dostatečný. Chválíme velmi snadné sklápění opěradel druhé řady, stačí pouhý

 řízení, odhlučnění motoru, výhled a ovladatelnost, malé boční náklony, schopnosti v terénu, pohon 4x4

 převodovka CVT, vyšší spotřeba, kratší sedáky vzadu, „postarší“ rádio, otvírání 5. dveří do malé výšky

stisk tlačítka, a to přímo z prostoru kufru. Vzniklá plocha je bez schodu a přepravní kapacita vzroste na 1592 l.

Prostoru na zadním sedadle je dostatek ve všech směrech, uvítali bychom však o 20 mm delší sedáky. Přední sedadla jsou měkčí a velmi komfortní, boční opora je dostačující. Optimální pozici za volantem najde snadno každý, zvláště pochvalu udělujeme za vynikající výhled do všech stran.

Palubní deska nenadchne, funkčnost však nepostrádá. Je přehledná, řadě lidí bude vadit postarší design, zejména rádio a grafika působí, že nejsou z tohoto století. Dílenské zpracování je však zcela v pořádku, mezery mezi díly jsou minimální a vždy pravidelné. Oceňujeme, že ani v terénu nic nevrzalo.

ZBYTEČNÁ KOMBINACE

O pohon všech kol (systém aktivního rozdělení točivého momentu MPT) se staral horizontálně uložený zážehový dvoulitr Boxer s výkonem 110 kW. Ten doplňovala bezstupňová převodovka Lineartronic (cenový rozdíl oproti manuálu je 55 000 Kč), která pocitově, zejména v režimu I, dost ubírala z výkonu motoru. Ve sportovním režimu to bylo citelně lepší, ale přesto máme zkušenost, že s manuálem tenhle Forester jezdí lépe. Jen pro srovnání,



Světlá výška vozu je pěkných 220 mm.





◀ Čitelnost dvou kruhových budíků byla naprosto v pořádku. Prostor je velmi dobře odstiněn, lze měnit intenzitu podsvícení.



▲ Palubní počítač ukazuje veškeré potřebné údaje. Grafika by mohla být lepší.



▲ Sedadla jsou měkká, boční opora je dobrá.



▲ Prostoru je vzadu dostatek.



Jednoduchá palubka na nás působí starším dojmem. Zejména kvůli rádiu.

s převodovkou CVT sprintuje na stovku za 11,8 s, s manuálem za 10,6 s. A to je sakra rozdíl. Papírově by měla mít CVT nižší spotřebu, ale ani o tom nejsme přesvědčeni. My jsme v průměru jezdili za 8,4 l, s manuálem jsme se pohybovali kolem hranice osmi litrů.

CVT prošla řadou vylepšení (rozsah převodových poměrů je velmi dobrý – 6,282), zde však na rozdíl od Outbacku nedokáže automaticky přejít do manuálního režimu. V případě nutné akcelerace pouští motor zbytečně do vysokých otáček, příjemná není ani zvuková kulisa. Na dálnici při ustálené rychlosti však neslyšíte vůbec nic.

NIKDE SE NEZTRATÍ

Nejprve jsme vyrazili do terénu, a když píšeme do terénu, rozhodně nemáme na mysli jen nějakou polní cestu. Pohon AWD 4x4 totiž fungoval tradičně výtečně a světlá výška 220 mm garantuje opravdu velkou průchodnost – jen tak někde břichem neškrtnete. Přechodový úhel je 23 stupňů, nájezdový vpředu 25 a vzadu 26. Forester se výtečně ovládá, doslova špičkové je řízení – hřebenovo-

vě s elektrickým posilovačem, ten klade ve všech polohách zcela přirozený odpor. Tlumiče pracovaly na nerovném terénu velmi dobře, rozhodně z vás nevytřesou duši.

NAPROSTO LEHCE

Forester se parádně ovládá i na zpevněných silnicích, asfaltkách. Lví podíl na tom má již zmíněné řízení a výtečný výhled do všech stran. V zatáčkách jsme registrovali zcela minimální boční náklony, chování v zákrutách hodnotíme jako poměrně neutrální. Co se komfortu týká, není vůbec špatný, pouze na větším příčném prahu zadek vozu trochu poskočí.

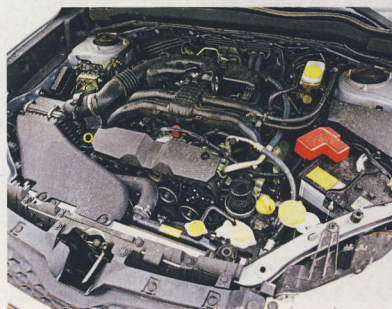
Jaký je náš závěr? Ten jste jistě již pochopili z titulku článku. Forester je parádní auto, ale s bezestupňovou převodovkou Lineartronic bychom ho nechtěli. Navíc když je o zmíněných 55 000 korun dražší.

KONEČNÁ ZNÁMKA

2- / „Tady se nám CVT moc nelíbilo, navíc spotřeba byla vyšší.“

CENA

Základní model 2.0i Active:	679 000 Kč
Test. model 2.0i-L Comf. Linear:	819 000 Kč
Testovaný model s příplatky:	820 500 Kč



▲ Dvoulitrový Boxer je výtečně odhlučněn. Spotřeba byla vyšší – 8,4 l.



▲ Variátor pocitově dost tlumí výkon.



◀ Kufr nabízí základní kapacitu 505 litrů. Zadní sedadla se velmi snadno sklápějí, objem vzroste na 1592 l. Nevýhodu vidíme v tom, že dveře se vyklápějí do menší výšky, 185 cm vysoký člověk se bouchá do hlavy.

Zrychlení 0–100 km/h (s): **11,8** • Maximální rychlost (km/h): **192** • Spotřeba město/mimo město/kombinace (l/100 km): **8,2/5,7/6,6**

- HMOTNOST** Pohotovostní (kg): 1575
- Užitečná (kg): 440 • Celková (kg): 2015
 - Výkonová hmotnost (kg/kW): 14,3
 - Hmotnost brzděného přívěsu (kg): 2000
 - Hmotnost nebrzděného přívěsu (kg): 750

- PROVOZ** Poháněná kola: všechna
- Převodovka: bezestupňová CVT
 - Průměrné otáčky na při ustálené rychlosti 130 km/h (min⁻¹): 2400
 - Průměr otáčení (m): 10,6

ROZMĚRY



Objem palivové nádrže (l): 60 Zavazadelník (l): 505/1592

Výška 1735 mm

- MOTOR** Zážehový 4válec Boxer: DOHC, 16V • Zdvihový objem (cm³): 1995 • Kompresní poměr: 10,5:1 • Vrtání x zdvih (mm): 84,0 x 90,0 • Maximální výkon (kW): 110 • Při otáčkách (min⁻¹): 6200 • Točivý moment (N.m): 198 • Při otáčkách (min⁻¹): 4200 • Specifický výkon (kW/l): 55,14 • Emisní norma: Euro5, Emise (g CO₂/km): 153

INFO O VOZE