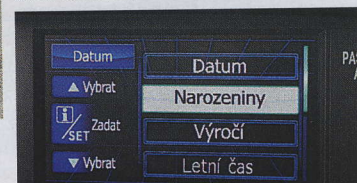




**Tichý a úsporný.** Diesel s průměrnou spotřebou do 7 l/100 km je jasnou volbou.



**Palubní počítač umí česky,** ovládání ale není z neintuitivnějších.



**Zapomnětlivci ocení** paměť narozenin a výročí.

# NEOTESÁNEK

Spíše než na napomádané metrosexuály cílí forester na rozčuchané introverty. Diesel má ale až úzkostlivou péči o co nejefektivnější spálení každé kapky nafty.

**Ž**e si na nic nehraje – buďž jeden příklad za všechny. Zatímco mnohé automobily se u svých halogenových světel snaží vzbudit zdání xenonů, tak xenony u foresteru naopak vypadají jako obyčejná halogenová světla...

Dvoulitrový čtyřválec s protiběžnými písty je jednoznačnou volbou. Je tichý a úsporný. Na volné silnici s ním lze jezdit za 5,5 l/100 km/h, po městě, ale i za 9 litrů, průměrně pak za 6,7 l/100 km. Na tak velký vůz s pohonem všech kol určitě dobrý výsledek. Potěší i přesně a hladce řadící šestistupňová převodovka.

Vznětová verze má o něco tvrdší podvozek než zážehová. Náklon je tak na rozdíl od dřívějšíka jen minimální. Modernizovaný forester je velmi příjemný na ovládání. Řízení je příjemně lehké, ale současně dostatečně přesné. To ve spojení s velmi dobrou trakcí, danou stálým pohonem všech kol, zajišťuje pocit jistoty. Velká světlá výška foresteru navíc umožňuje bezproblémový pohyb mimo silnice, byť vznětová verze na rozdíl od zážehových postrádá systém kontrolovaného sjíždění svahů.

Relativně strohý interiér s některými laciněji působícími plasty patří ve třídě kompaktních SUV k nejprostornějším. Nápaditou palubní desku předchází verze bohužel nahradila téměř identická s modelem XV. Palubní počítač je na měry Subaru pokročilý a „umí“ česky. Jeho ovládání ale není příliš intuitivní.



**Palubní deska odpovídá modelu XV,** za volantem se sedí poměrně vysoko.

## TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horší lepší

### SUBARU FORESTER 2.0 D EXECUTIVE

<b>Motor</b>	přepřlň. vznětový, B4, 1998 cm <sup>3</sup>
<b>Výkon</b>	108 kW (147 k) při 3600/min
<b>Točivý moment</b>	350 Nm při 1600-2400/min
<b>Pohon a podvozek:</b>	6st. manuální převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitý lichoběžník. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneu 225/60 R 17.
<b>Zavazadlový prostor</b>	0,505/1,592 m <sup>3</sup>
<b>Rozměry:</b>	4595 × 1795 × 1735 mm, rozvor 2640 mm, provozní/užitečná hmotnost 1239/450 kg, objem nádrže 60 l.
<b>Nejvyšší rychlost</b>	190 km/h
<b>Zrychlení 0-100 km/h</b>	10,2 s
<b>Spotřeba</b>	7,3/5,2/5,9 l/100 km
<b>Emise CO<sub>2</sub></b>	156 g/km
<b>Cena/testovaný vůz</b>	989 000 Kč/990 500 Kč
<b>Konkurence:</b>	Honda CR-V, Mazda CX-5, Toyota RAV4

### auto motor sport **HODNOCENÍ** ★ ★ ★ ★ ☆

+ nízká spotřeba, kultivovaný chod motoru, trakce, jízdní vlastnosti, prostornost	Pohon	9
	Podvozek	9
	Komfort	7
	Interiér	7
- místy laciněji působící plasty, malé užitečné zatížení	Cena/výbava	6

Za volantem se sedí hodně vysoko, i díky tomu ale z foresteru dobře vidíte. Lví podíl na tom má především bohaté prosklení. Přední sedadla jsou pohodlná, kožené čalounění ale trochu klouže. Zadní sedáčky mají zase poměrně ploché sedáky, sklon opěradel je ale možné nastavit podle potřeby, navíc je lze nově sklopit i z obstoje prostorného zavazadelníku. I ta nejvyšší poloha elektrického ovládání zadního víka je však pro průměrné evropské postavy příliš nízká.

Svou jistotu „neučesaností“ se forester odlišuje od uhlazenější konkurentů v podobě Mazdy CX-5 či VW Tiguan, ale i Hondy CR-V a Mitsubishi Outlander, kterým se po modernizaci již dohnal rozměrově a v testované verzi Executive ostatně i cenově.

**Text:** Vladimír Löbl  
**Foto:** Václav Novák

**Zadní víko** lze elektricky ovládat i od řídiče, vyklápí se ale nízkou.

