

# Ideální lesník?

Málo platné, spojení turbodieselového boxeru s pohonem 4x4 bude pro většinu zájemců o Subaru Forester první volbou i přes vyšší cenu.



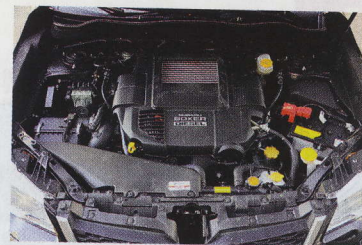
Foto P. Homolka

Když začneme penězi, benzin 2.0i Active je o 110 000 korun levnější než stejný vůz s motorem 2.0D. V případě námi zkoušené luxusní verze Executive je to dokonce 140 000 Kč. To už je pořádná částka na to, abyste si nákup dieselu pořádně promysleli, byť naftové varianty mají některá vylepšení, třeba dvoumotový setrvačnick.

Stále unikátní diesellový boxer je v aktuálním provedení výbornou

pohonnou jednotkou. O správnosti vysoké investice vás bude přesvědčovat při každém startu, kdy dokáže klapání a hlučnost dostat rychle pod kontrolu. Do otáček přímo letí, nad 3000/min je coby dup, spolu s relativně krátkými převody jedničky až trojky si tak po startu dosyta užijete řazení, které se Subaru daří zpřesňovat a jeho dráhy zkracovat. Zátah má boxer skvělý, 350 N.m dokáže patřičně „prodat“.

Spotřeba Foresteru 2.0D je velmi umírněná. Když splyváte s davem, ukáže velice asketickou tvář (5,8 l, měřeno dotankováním), vír v nádrži neudělá ani městský provoz (7,0 l). Jen rychlá jízda po dálnici se na účtu za naftu podepíše více: při 130 km/h počítejte s 8 litry, při výletu do Německa a patřičném vychutnání „autobahnu“ to bude klidně desetilitrový příděl. Příkladnou adhezi pohonu 4x4 s mezinápra-



*Plachý naftový čtyřválec u jiné značky nenajdete, jde skvěle do otáček a umí být hodně stridný*

## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru Forester 2.0D

Plachý přeplňovaný vznětový čtyřválec DOHC • Objem 1998 cm<sup>3</sup> • Výkon 108 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1600-2400/min • Přímo řazená šestistupňová převodovka • Stálý pohon všech kol • Nádrž 60 l • Zavazadelník 0,505/1,592 m<sup>3</sup> • Vnější rozměry 4595 x 1795 x 1735 mm • Rozvor 2640 mm • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1594/486 kg • Největší rychlost 190 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 10,2 s • Spotřeba 7,3/5,2/5,9 l na 100 km • Výroba Gunma, Japonsko.

<b>Základní cena</b>	<b>789 000 Kč</b>
<b>Testovaný vůz</b>	<b>989 000 Kč</b>

## HODNOCENÍ

- + Zátah motoru  
Hospodárnost při běžné jízdě  
Trakce stálého pohonu 4x4
- Chybějící ukazatele v kokpitu  
Pomalé el. otvírání 5. dveří  
Vyšší cena

**2+**

<b>Závady v testu</b>	<b>Žádné</b>
-----------------------	--------------

vovým diferenciálem nám subaru ukázalo na směsce ledu a sněhu, která v závěru testu pokryla silnice – to je přesně moment, kterým si značka získává tak věrnou klientelu.

Líbilo se nám pečlivě zpracování, velká sedadla a prostornost, jež je i na zadních místech parádní. Zavazadelník zůstává s deklarovanými 505 litry v průměru, navíc jej zbytečně limituje vyšší podlaha. Pod ní je poměrně vysoká polystyrenová výplň, která si přímo říká o odstranění. Podobně jako u outbacku je roletka „kufru“ archaická, elektrické zavírání pátých dveří je spíše pro zlost. Pracuje pomalu, dveře neotevře dostatečně vysoko. Nabízená paměť nastavení na tom nic nezmění – doporučujeme některou z nižších výbav, jež tento prvek nemá.

Náplastí budíček výhled šikmo vzad, který je díky vykrojeným sloupkům vynikající a v době, kdy má polovina aut alespoň trochu genů z kupatek, už pomalu unikátní. Budete mu blahorečit při každém couvání, byť executive má na palubě i parkovací kameru. Ta se zobrazuje na velkém 2DIN audiui s ovládání na volantu. Hraje pěkně, naviguje dobře a rychle, ale ovládání nemá zrovna intuitivní. A když už jsme u výtek – podobně robustnímu SUV by v přístrojové štítu slušel pořádný „ručičkový“ palivoměr a určitě také teploměr chladící kapaliny.

**V. Kodým**



*Dojezdové náhradní kolo je přece jen lepší než lepicí sada...*



*Tlačítkem vpravo nastavujete výšku vyklápění 5. dveří, nízko je to vždy*



*Skladný, ale vinou vyšší podlahy jen průměrný „kufur“*



*Delší rozvor se nejvíce projevuje v příkladné prostornosti na zadních sedadlech, opěradla lze polohovat*



*Dobře čitelné hlavní přístroje kontrastují s chybějícím teploměrem a dílcovým palivoměrem*