

Subaru Forester v číslech

- 4. generace
- 2 036 000 kusů vyrobeno
- 237 000 prodáno v Evropě
- 5406 registrováno v ČR



Klíč k úspěchu

Forester je neúspěšnějším modelem značky Subaru, a tak jsme byli zvědaví na jeho čtvrté pokračování.



Stačilo šestnáct let a malé SUV Subaru Forester se stalo mezi vozy s pohonem všech kol legendou. Jeho největšími přednostmi byly jednoduchost, bytelnost a praktičnost. Tyto hodnoty vynáší a současná generace – a samozřejmě přidává něco navíc.

Tradiční přístup

Asi nikoho nepřekvapilo, že silueta vozu se prakticky nezměnila – prostě forester. Design přidě s ostrými linkami a velkou maskou navazuje na styl menšího hatchbacku XV, oba vozy spolu sdílejí i kompletní palubní desku včetně volantu. Asi ji nemůžeme považovat za poslední výkřik módy, ale na to jsme si u Subaru už zvykli. A hlavně jeho zákazníkům o nějaké laciné pozlátce nejde. Vyžadují přehlednost a dobré rozmístění ovladačů – a to forester splňuje. Snad jen kolíček na přepínání počítadla kilometrů v přístrojovém štítu je už jaksi přežitý. Jde ale pouze o drobnost. Důležitější je, že karoserie narostla do všech směrů, což znamená, že je

uvnitř mnohem více místa pro posádku a zavazadla. Stísněně se zde nebudou cítit ani cestující s vysokou postavou a přední sedadla poskytují i dostatek pohodlí. Vzadu by mohly být o něco delší sedáky. Objem kufru se proti předchozí generaci zvětšil o 55 litrů na hodnotu 505l. Nárůst je to slušný, ale konkurence také povyrosla, takže velikost kufru můžeme zařadit někde do průměru kompaktních SUV. Také nákladová hrana 73 cm nad zemí neznamena žádnou extra hodnotu.

Bez řazení

Poprvé se ve foresteru objevila kombinace zážehového dvoulitru a bezstupňové převodovky Lineartronic. Tato konfigurace má být podle údajů výrobce dokonce o 0,4 l/100 km úspornější než stejná motorizace s manuální šestistupňovou převodovkou, přestože v akceleraci z klidu na stovku ztrácí více než sekundu. Jak se nám tedy jezdilo? Nová generace zážehového boxeru s výkonem 110 kW už se objevila v předchozím

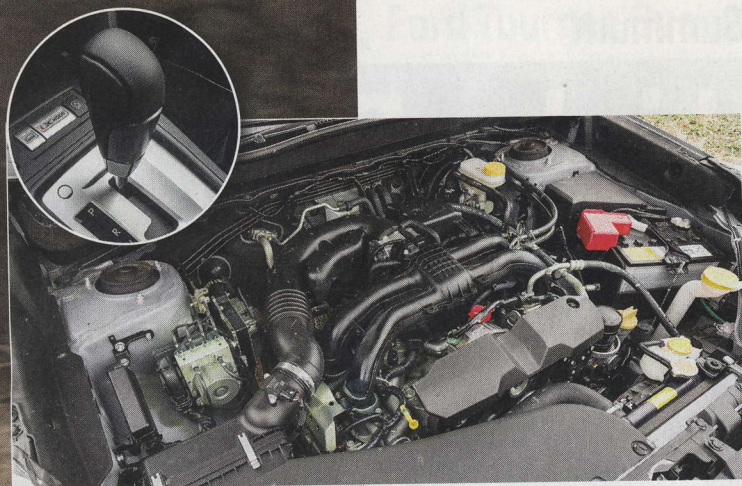
foresteru, ale jen v kombinaci s pěti- a šestistupňovým manuálem nebo obstarožním čtyřstupňovým automatem. Nový model převzal techniku z XV. Takže má CVT s rozsahem převodu od 3,505 do 0,570 a proti manuálu delší stálý převod 3,900. Co tato čísla vyjadřují? Převodovka CVT udržuje motor v co nejnižších otáčkách. Vždyt při kontinuální rychlosti 130 km/h ukazovala ručička otáčkoměru hodnotu 2400. Stačí se ale lehce dotknout plynového pedálu, posune se ke třem tisícům a rychle letí dál. Přitom aby auto začalo viditelně zrychlovat nebo udrželo tempo jízdy do kopce, je potřeba plyn pořádně přišlápnout. Při předjíždění či potřebě maximální akcelerace vystřelí otáčky k pěti tisícům, motor už výrazně žve, ale autu se do zrychlování nechce – na dynamickou svižnou jízdu se moc nehodí.

Ve městě ale zajišťuje komfortnější přepravu. Při rozjezdu stoupnou otáčky jen k 2500 a poté rychle spadnou dolů. Kdybychom ale nesledovali otáčkoměr, stěží to postřehneme – motor je úzasně

kultivovaný a odhlučňovaný. Navíc jede bez záškubů, které produkují starší automaty nebo robotizované převodovky, a zabírá od volnoběhu, takže auto po odbrzdění v kopci nesjede dozadu jako u některých dvouspojkových skříní. Pro poklidného cestovatele naprostý ideál. Jen bychom upravili citlivost plynového pedálu, při rozjezdu na něj stačí malinko zatlačit a forester poskočí kupředu. Také se musíte smířit s tím, že spotřeba neodpovídá údajům výrobce. My jsme na testovacím okruhu s 68 % dálnic jezdili za 7,9 l/100 km, což na benzinové SUV s automatem, pohonem všech kol a 1735 mm vysokou karoserií není špatné, ale udávaných 6,61 je nereálných.

Na úkor komfortu

Předchozí generaci bylo vytýkáno, že jde o houpavý kočár. U současné podvozku zřetelně přitvrdil a nyní se karoserie v zatáčkách ani nehne. Bohužel to přineslo nemilé zjištění. Komfort cestování už není, co býval. Na českých rozbitých silničkách vůz poskakuje.



U dvoulitrového boxeru jsme ocenili hlavně sametový chod. Jeho dynamika je ale utlumena převodovkou Lineartronic.



Měkčená palubní deska je převzatá z modelu XV. Nelze jí upřít jednoduchost, přehlednost ani logické rozmístění ovladačů. Podle nás je ale stroh.



Při poklidné jízdě jsme cítili každou nerovnost. Ale máme i příjemné zjištění. Když jsme jeli rychleji, předvedla se v plné parádě tuhost karoserie a forester přes výmoly a hrboly jen přeletěl. Líbilo se nám lehké, přitom přesné řízení s dostatečnou zpětnou vazbou. To jsme ocenili i v terénu, kde se vůz tradičně cítil jako doma. A to nejen díky světlé výšce 220 mm, ale hlavně systému X-Mode, který pro jízdu na nezpevněném terénu připraví motor, převodovku i stabilizaci a nabídne funkci pro sjízdní svahů. Systém aktivního rozdělování točivého momentu, který mají verze s převodovkou CVT, výborně napodoboval mezinápravovou závěrku a udržoval auto i na bahně stále v záběru.

Spojení SUV, pohonu všech kol, zážehového dvoulitru a bezestupňové převodovky není příliš obvyklé, ale má i řadu výhod. Zaujala nás také slušná výbava, i když její individualizace je minimální.

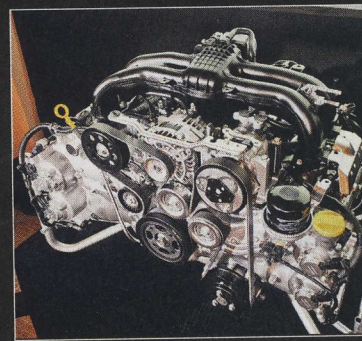
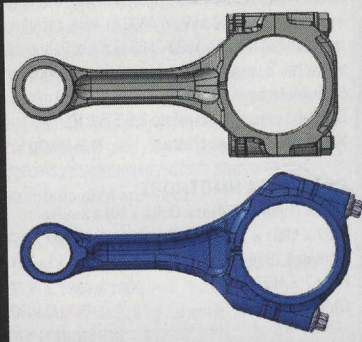


Dva důležité prvky: X-Mode upravuje nastavení motoru, CVT převodovky, pohonu všech kol a stabilizace pro lepší jízdu v terénu. Systém SI-Drive v módu S využívá potenciál motoru.



Větší brácha

S převodovkou Lineartronic je spojený také nový motor FB25 ve větších modelech Legacy a Outback. Jak označení napovídá, má stejný dvouapůllitrový objem jako předchůdce, tím však podobnost končí. Nový boxer má daleko menší vrtání a o to delší zdvih [94 x 90 mm místo dosavadních 99,5 x 79 mm]. Navzdory tak podstatné změně přitom byla zachována šířka motoru. Kromě skladnějšího ventilového mechanismu tomu pomáhá vyobrazená specialita Subaru – asymetrické ojnice. Většina úprav sleduje snížení tření, hmotnosti setrvačných hmot a emisí, úměrně tomu klesla i spotřeba paliva. Druhou velkou změnou je přechod pohonu rozvodů z řemene na bezúdržbový řetěz. S novým Outbackem 2.5 jsme se už svezli a můžeme potvrdit citelné zjemnění chodu ve všech jízdních režimech. Tah v nižších otáčkách subjektivně starší motor nepřekonává, ani maximální výkon 127 kW nepředstavuje vysokou hodnotu. Obojí dokresluje primární určení velkého atmosférického agregátu pro americký trh, kde jde spíše o kulturu chodu než dravost.



Kufr má základní objem 505 litrů, pod jeho podlahou je i dojezdové kolo. Zadní opěradla lze sklopit i tlačítky ze zavazadelníku.



Současný forester narostl do všech směrů a uvnitř nabízí hodně místa. Zadní sedáky by mohly být delší.

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec typu boxer, uložený vpředu podélně. Zdvihový objem **1995 cm³**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **110 kW** při 6200 ot./min, točivý moment **198 N.m** při 4200 ot./min. Pohon všech kol. Bezestupňová převodovka Lineartronic. Nejvyšší rychlost **192 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **11,8 s**. Emise CO₂, 153 g/km. Spotřeba město/mimo město 8,2/5,7 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 6,6 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2640 mm**. Délka x šířka x výška **4494 x 1795 x 1735 mm**. Provozní/úžitelná hmotnost 1575/515 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pne 225/60 R17.

Objem kufru 505/1592 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, 3 roky na vadu laku a 12 let na nepropozavění karoserie. Cena testovaného vozu **820 500 Kč** (navíc koberečky 1500 Kč).

Základní cena 819 000 Kč

KONKURENTI

Honda CR-V 2.0 i-VTEC/115 kW AT	639 000 Kč
Hyundai ix35 2.0i/120 kW AT	579 990 Kč*
Kia Sportage 2.0 CVT/120 kW AT	564 980 Kč*
Mazda CX-5 2.0 Skyactiv-G/118 kW	706 900 Kč
Toyota RAV4 2.0/111 kW Multidrive S	681 900 Kč

* Akční cena

HODNOCENÍ

- + Živý a kultivovaný motor
- Přesné řízení
- Schopnosti v terénu, světlá výška
- Minimální náklady na karoserie
- Minimální možnost individualizace
- Vysoká nakládací hrana
- Jízdní komfort

Foto David Rejdl