

Rychlejší a preciznější!



Čtvrtá generace foresteru je oproti předchůdci rozměrově téměř shodná. „Nejvíce“ narostla délka a rozvor (+35 mm, +25 mm).

Subaru Forester, pro Evropu i nadále vyráběný v Japonsku, může nabídnout vysokou spolehlivost, jednu z největších světlych výšek na trhu (220 mm) a ve svém segmentu nezvykle výkonnou motorizaci se 177 kW. Pod drobnohled jsme si tentokrát vzali nákladové položky všech motorizací.

Subaru dodržuje krátké pětileté cykly generačních obměn foresteru. Nový model se nejdříve objevil v Japonsku a USA, od března je k dispozici i pro české zákazníky. Subaru se nijak neodchýlilo od současného, sice trochu zvláštního, ale zároveň velmi svébytného designu svých vozů. Čtvrtá generace foresteru je oproti předchůdci ve všech

parametrech větší, nárůst rozměrů ale více méně nestojí za řeč.

Přepňovaný boxer nabízí 177 kW i zajímavou spotřebu

Kvůli přísným emisním limitům se v Evropě poslední tři roky nena-

bízeli léty prověřený přepňovaný zážehový boxer 2.5 (169 kW/320 Nm), a tak v nabídce byly pouze dvě obdobně výkonné motorizace, tedy vznětový přepňovaný boxer 2.0D (108 kW) a zážehový atmosférický čtyřválec 2.0i (110 kW) s vícebodovým vstřikováním benzínu do sání. Tento motor nyní obohatil obdobný dvoulitrový boxer s přepňováním a přímým vstřikováním benzínu 2.0 (177 kW/350 Nm). Mohlo by se zdát, že u Subaru na původní atmosférický dvoulitr přidali jen turbodmychadlo. Ale tak to není. Motor má jiné vrtání i zdvih a pracuje s přímým vstřikováním benzínu. Zatímco atmosférická verze 2.0i/110 kW je výrazně nadčtvercová (vrtání 84 mm, zdvih 90 mm – zdvih je tedy vyšší nežli vrtání, což značně zvyšuje točivý moment i výkon v nižších otáčkách), je přepňovaný motor 2.0 XT DIT (Direct Injection Turbo) přesně čtvercový (vrtání i zdvih má shodných 86 mm, stejně jako u vznětového motoru).

Nejvýkonnější forester snadno prožene nejvýkonnější sedany na trhu. Podvozek je perfektně naladěný a nízká pohotovostní hmotnost (1682 kg) společně s nízkým těžištěm díky plochému uspořádání motoru



Přístrojovou desku včetně informačního panelu známe již z modelu XV

a symetrické konstrukci pohonu všech kol umí velice hezky sprintovat na dálnici i v serpentínách. V zatáčkách se minimálně naklání. Jízdními vlastnostmi však nezklamou ani slabší motorizace. I zde je až s podivem, co vše si nechá forester na kvalitní silnici líbit. O terénu ani nemluvě, ale to by bylo nošením dříví do lesa.

Náklady na PHM u zážehových motorů příliš neliší

Největším překvapením byl pro nás nový, turbodmychadlem dopovaný benzínový motor 2.0 XT DIT/177 kW, který je v praxi nezvykle úsporný. Navíc se tento přeplňovaný motor ve spotřebě téměř vyrovnal svému atmosférickému kolegovi 2.0i/110 kW, i když oficiální údaje dle neustále kritizovaných homologací EU hovoří o něčem jiném.

Všechny pohonné jednotky jsme po kalibraci palubních počítačů spotřeby důkladně prověřili jak v městském provozu, tak na našem oblíbeném rovinatém úseku dálnice D11 a na souběžné okresní silnici mezi Prahou a Poděbrady. Mimočodem, palubní počítače u zážehových motorizací byly téměř přesné (+0,2 l/100 km), u vznětového motoru počítač proměřoval o +0,4 l/100 km.

Logicky největší slabinou z hlediska spotřeby je u přeplňovaného motoru jízda v městském provozu (k dispozici je pouze s bezstupňovou převodovkou CVT). Zde v závislosti na hustotě dopravy spotřeba kolísala od 9,5 do 12 l/100 km. Dlouhodobý průměr byl 10,8 l/100 km. Jakmile jsme ale vyjeli na dálnici nebo okresní silnici, nestačili jsme se divit. V některých jízdních režimech byl přeplňovaný motor dokonce nepatrně úspornější než jeho atmosférický sourozenec. Například při ustálené „dálniční“ rychlosti 130 km/h spotřeboval shodných 9,2 l/100 km, při vyšších rychlostech si o nějakou tu desetinu litru polepšil. Totéž platí při jízdě po okresní silnici. S atmosférickým motorem jsme testovací okruh okresní silnice v úseku Poděbrady – Horní Počernice – Poděbrady (68 km) při dodržování rychlostních limitů zvládli za 6,8 l/100 km, s přeplňovaným boxerem jsme při shodném rychlostním průměru spotřebovali 6,6 l/100 km. Zde je ale správné uvést, že přeplňovaný motor je daleko citlivější na jízdní styl. Pokud ale pojedeme shodným způsobem, platí výše zmiňované.

Vznětová verze se vyplatí až po ujetí 115 000 km!

Subaru si revoluční diesellový boxer nechává velice dobře zaplatit. Ve srovnání s benzinovou, stejně vybavenou verzí je o 110 000 Kč

dražší. U jiných značek jsou vznětové verze dražší v průměru jen o 80 000 Kč.

Forester je se vznětovým motorem 2.0D v praxi úspornější v průměru o 2,5 l/100 km. V řeči peněz je benzínová verze na palivu dražší o 0,90 Kč/km. Na druhou stranu má vznětová verze o něco dražší servisní prohlídky. Suma sumárum, rozdíl mezi oběma verzemi je necelá 1 Kč/km.

Pokud si vezmeme náklady na ujetý kilometr, zjistíme, že se vznětovou verzí musíme ujet více než 115 000 km, aby se vyplatila. A to za předpokladu bezporuchového provozu. Díly vznětového motoru jsou daleko dražší než u zážehového. V případě poruchy vstřikovače způsobené například nejakostním palivem se investice do vznětového motoru ještě více znehodnocují.

Vznětový boxer je v praxi velice příjemný s atypickou zvukovou kulísou. Svou kultivovaností chodu a zátahem v nižším spektru otáček patří mezi nejpovedenější vznětové dvoulitry. V počátcích byl ale tento motor, respektive palivový systém, velice citlivý na kvalitu nafty, a tak nejčastěji trpěly vstřikovače. Druhá generace tohoto motoru je již znatelně odolnější a tím i spolehlivější.

Servisní náklady po 15 000 km

Srovnáme-li servisní náklady do 210 000 km, zjistíme, že u obou zážehových motorů zkombinovaných s převodovkou CVT zákazník zaplatí po ujetí 210 000 km celkem 112 450 Kč, což je v průměru na jednu servisní prohlídku 8030 Kč. U verze s ručně řazenou převodovkou je to ještě méně. U vznětového motoru zákazník po ujetí 210 000 km za servis zaplatí 119 200 Kč. Na jednu servisní prohlídku tedy průměrně 8510 Kč.



Vysoká variabilita zadních sedadel zůstala zachována. I nadále lze měnit sklon opěradel ve velkém rozsahu.



Sklopení opěradel je nyní jednodušší. Stačí v zavazadlovém prostoru stisknout ovladač. Vznikne téměř rovná ložná plocha. Objem narostl o 55l.

Zážehový motor má servisní prohlídky znatelně levnější, ovšem s výjimkou intervalu 105 000 km. Zde zákazník zaplatí 18 422 Kč (kompletní výměna olejových náplní, včetně převodovky CVT), a tak se průměrná částka za servisní prohlídky zvýší. Nejdražší prohlídka u vznětového motoru je při intervalu 60 000 km, který vyjde na 13 159 Kč. Cenu navyšuje kompletní výměna olejových náplní.

Pro vozové parky je nevýhodné, že servisní intervaly jsou již po 15 000 km, většina konkurentů drží intervaly 20 000 km. Naopak výhodou je, že Subaru zcela upustilo od řemenů. Rozvody všech motorů tedy pohání bezúdržbový řetěz, stejně jako u bezstupňové převodovky CVT. To znatelně snižuje náklady spojené se servisem a zvyšuje spolehlivost.

Další zajímavostí je skutečnost, že chladicí kapalina motoru má první výměnný interval

| SUBARU FORESTER 2.0 DIESEL 108 KW (2.0 BENZÍN XT TURBO 177 KW) TECHNICKÉ ÚDAJE TESTOVANÉ VERZE | |
|--|---|
| Motor, převodovka | Vpředu podélně uložený zážehový čtyřválec s protiběžnými písty pohání všechna čtyři kola. Zdvihový objem 1998 (1995) cm ³ , výkon 108 (177) kW při 3600 (5600) 1/min, točivý moment 350 (350) Nm při 1600-2400 (2400-3600) 1/min. Šestistupňová (bezestupňová CVT) převodovka. |
| Rozměry | Vnější rozměry (délka/šířka/výška) 4595/1795/1735 mm, rozvor 2640 mm. Zavazadlový prostor 0,505/1,592 m ³ . Světlá výška 220 mm, nájezdový úhel vpředu/vzadu 25/26°, přechodový úhel 22°. |
| Hmotnosti | Pohotovostní/užitečná hmotnost 1615/465 (1682/428) kg. Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu 2000/750 kg. |
| Výkony | Největší rychlost 190 (221) km/h, zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,2 (7,5) s, spotřeba paliva město/mimo město/kombinace 7,0/4,9/5,7 (11,2/7,0/8,5) l/100 km. |
| CENA | 789 000 (989 000) Kč |

| CENY VYBRANÝCH NÁHRADNÍCH DÍLŮ (V ZÁVORCE DIESEL) | |
|--|-----------------|
| Náhradní díl | Cena v Kč s DPH |
| Olejový filtr | 250 (375) |
| Vzduchový filtr | 766 |
| Přední brzdové kotouče | 2835 |
| Brzdové desky – přední | 3760 |
| Čelní sklo | 23 130 |
| Přední levý světlomet XENON – kompletní | 23 060 |
| Zadní skupinová svítlna – kompletní | 7400 |
| Stírací lišty předního skla | 1440 |
| Levé zpětné zrcátko, sklopné – kompletní barvené | 11 570 |
| Levý přední blatník | 3400 |

| CELKOVÉ HODNOCENÍ | |
|----------------------------------|---|
| KLADY | ZÁPORY |
| Schopnosti v terénu i na silnici | Kratší servisní intervaly (jen po 15 000 km) |
| Jízdní vlastnosti | Cena vznětové verze (oproti 2.0i/110 kW je dražší o 110 000 Kč) |
| Komfort cestování | Ceny některých náhradních dílů |
| Spotřeba PHM všech motorizací | |

po 11 letech, nebo ujetí 220 000 km. Interval druhé výměny je zkrácen přesně o polovinu (6 let nebo 120 000 km).

Vyšší ceny dílů kompenzuje vysoká spolehlivost

Toto jednoduché tvrzení platí téměř o všech japonských automobilech a zvláště o těch, které se ještě vyrábějí v Japonsku.

A „evropský“ Subaru Forester se dováží z Japonska. Obdobně je to i s většinou náhradních dílů.

Ceny náhradních dílů jsou oproti evropským konkurentům vyšší řádově o 20 %, vyšší je ale i jejich spolehlivost. Subaru je v tomto ohledu společně s téměř bezúdržbovým pohonem všech kol dobře známé. Stejně jako pohon Symmetrical AWD je spolehlivý i zbytek techniky. Pokud tedy nedojde k poškození

| SUBARU FORESTER 2.0 DIESEL 108 KW (2.0 BENZÍN XT TURBO 177 KW) ZŮSTATKOVÉ HODNOTY SPOLEČNOSTI EUROTAXGLASS'S | | |
|---|--------|--------------------|
| Počet ujetých km | Stáří | Zůstatková hodnota |
| 30 000 km | 3 roky | 51 (48) % |
| 90 000 km | 3 roky | 47 (44) % |
| 150 000 km | 3 roky | 42 (39) % |
| 210 000 km | 3 roky | 37 (35) % |

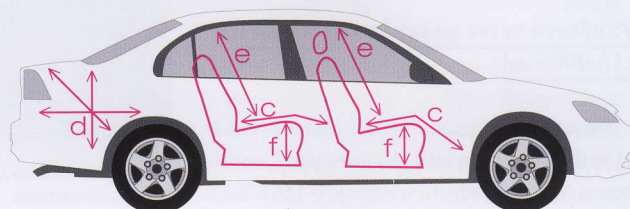
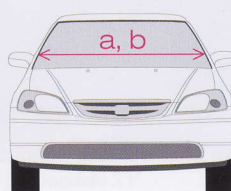
| SUBARU FORESTER 2.0 DIESEL 108 KW (2.0 BENZÍN XT TURBO 177 KW) NAMĚŘENÁ SPOTŘEBA PALIVA V RÁMCI TESTU (L/100 KM) | | |
|---|------------|------------------------------------|
| Město | Mimo město | Při ustálené rychlosti 90/130 km/h |
| 7,0 (10,8) | 5,4 (6,6) | 5,4 /7,6 (6,7/9,2) |

| NÁKLADY NA PROVOZ SUBARU FORESTER 2.0 DIESEL 108 KW (V ZÁVORCE JSOU ÚDAJE PLATNÉ PRO 2.0 BENZÍN XT TURBO 177 KW) | | | | |
|---|-------------------|-------------------|-------------------|-------------------|
| Orientační provozní náklady při tříletém bezporuchovém provozu Celkové náklady ovlivňuje především spotřeba paliva, tedy jízdní styl řidiče. Rozdílná nabídka pojištění, která se může značně lišit podle velikosti vozového parku a podle nabídky konkrétní pojišťovny a náklady na pneuservis, který je ovlivněn především cenou zvolené značky pneumatiky, celkové náklady ovlivňuje v menší míře. | | | | |
| Počet km za 3 roky provozu (km) | 30 000 | 90 000 | 150 000 | 210 000 |
| Pořizovací cena vozu (Kč) | 789 000 (989 000) | 789 000 (989 000) | 789 000 (989 000) | 789 000 (989 000) |

| JEDNOTLIVÉ POLOŽKY NÁKLADŮ ZA 3 ROKY | | | | |
|--|-------------------|---------------------|---------------------|-----------------------|
| Dálniční známka (Kč) | 4500 | 4500 | 4500 | 4500 |
| Zákonné pojištění ¹⁾ (Kč) | 18 500 | 18 500 | 18 500 | 18 500 |
| Havarijní pojištění ²⁾ (Kč) | 71 000 (89 000) | 71 000 (89 000) | 71 000 (89 000) | 71 000 (89 000) |
| Servisní prohlídky ³⁾ (Kč) | 21 450 (17 100) | 50 000 (37 800) | 84 600 (73 300) | 119 200 (112 400) |
| Pneuservis ⁴⁾ (Kč) | 18 000 (22 000) | 18 000 (22 000) | 35 000 (39 000) | 50 000 (56 000) |
| Pohonné hmoty ⁵⁾ (Kč) | 61 800 (92 700) | 185 400 (278 100) | 309 000 (463 500) | 432 600 (642 600) |
| Ztráta hodnoty ⁶⁾ (Kč) | 386 600 (514 300) | 418 200 (553 800) | 457 600 (603 300) | 497 100 (642 850) |
| NÁKLADY CELKEM | | | | |
| Celkové náklady za 3 roky (Kč) | 581 850 (758 100) | 765 600 (1 003 700) | 980 200 (1 291 100) | 1 192 900 (1 565 850) |
| Náklady na 1 km (Kč/km) | 19,40 (25,27) | 8,51 (11,15) | 6,53 (8,61) | 5,68 (7,46) |

- 1) Průměrná cena z nabídky pojišťovny ČSOB.
- 2) Průměrná cena z nabídky pojišťovny ČSOB při spoluúčasti 5 % (podle rozsahu spoluúčasti se pojištění pohybuje v rozmezí 2,5 až 3,5 % z ceny automobilu).
- 3) Náklady na servisní prohlídky vycházejí z předepsaného intervalu výměny spotřebního materiálu. Do cen nejsou zakalkulovány další náklady spojené s přirozeným opotřebením vozidla (brzdové segmenty, kotouče, tlumiče apod.).
- 4) Náklady na pneuservis zahrnují průměrnou cenu za výměnu kol, zpočátku jednu sadu zimních pneumatik zn. Nokian včetně ocelových disků kol. Od 90 000 km je započtena vždy další sada (letních/zimních) pneumatik.
- 5) Náklady na PHM vycházejí z kombinované spotřeby paliva udanou výrobcem a aktuální ceny benzínu a nafty (36,40 a 36,10 Kč/l).
- 6) Prognosticky stanovená hodnota společnosti EurotaxGLASS'S odpovídá průměru současného vývoje automobilového trhu.

| VNITŘNÍ ROZMĚRY V MM | |
|--|------------------------------|
| Šířka interiéru v úrovni loktů/ramen/skel | vpředu 1510/1450/1560 |
| | vzadu 1490/1440/1540 |
| Prostor pro nohy vpředu/vzadu (tzv. míra komfortu) | 1000/760 |
| D/Š/h ložné plochy bez sklopených a se sklopenými opěradly | 900/1080/470 a 1500/1080/470 |
| Prostor nad předním/zadním sedákem | 1020/1000 |
| Výška předního/zadního sedáku nad zemí | 330/370 |



způsobenému řidičem, lze na spolehlivosti jen vydělat. Na druhou stranu předpokládáme, že vozové parky mají uzavřené havarijní pojištění, a tak ani v tomto případě nejsou vyšší ceny dílů na vrub uživatele, ale pojišťovny.

Připojištění čelního skla téměř nutností. Cena je ale 4500 Kč/rok.

Některé díly si Subaru nechá patřičně zaplatit, protože druhovýrobci téměř neexistují. Jde například o třetí segmenty brzd nebo čelní sklo, které stojí 23 100 Kč, což je o více jak 30 % větší cena než u evropských značek. Sklo je sice ve spodní části pod stěračí vyhřívané, přesto je cena vysoká. V tomto kontextu se tedy vyplácí sklo připojištit. Pojišťovna si ale takto drahá skla nechává zaplatit, a tak například připojištění všech skel u foresteru s limitem plnění 30 000 Kč stojí v České pojišťovny ročně 4500 Kč, což je téměř 20 % celkové částky havarijního pojištění tohoto automobilu. Obdobné ceny jsou ale i u jiných pojišťoven. Navíc praxe je taková, že se pojišťovny snaží čelní sklo nejdříve opravit, pokud je to tedy ještě možné.

Tyto částky se samozřejmě s velikostí vozového parku mohou snižovat, přesto je připojištění takto drahého čelního skla nezanedbatelnou položkou.

Bezúdržbový pohon všech kol

Standardně dodávaný pohon všech kol Symmetrical AWD nevyžaduje žádnou údržbu, takže se pohon všech kol zákazníkovi prodáží jen ve formě vyšší spotřeby paliva (přibližně o 0,5 l/100 km).

Nejcennějším klenotem každého Subaru je precizní pohon všech kol nazvaný Symmetrical AWD (All-Wheel Drive). Ve čtvrté generaci ještě o něco lépe zohledňuje nejrůznější adhezní podmínky, které mohou v praxi nastat.

Stále platí, že v závislosti na typu převodovky jsou k dispozici dva typy centrálního diferenciálu, který je základem systému AWD. První typ reprezentuje stálý pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu u verze se samočinnou bezstupňovou převodovkou Lineartronic. Elektronicky řízený systém stálého pohonu zahrnuje lamelový diferenciál (MP-T) pro přenos hnací síly na kola zadní nápravy. Jednotka řízení převodovky používá základní nastavení s rozdělením točivého momentu mezi přední a zadní nápravu v poměru 60:40.

Druhý typ stálého pohonu všech kol s centrálním diferenciálem s omezenou svorností a viskózní spojkou je určen pro verze s ručně řazenou převodovkou. Tento systém spojuje centrální diferenciál s kuželovými koly se

základním rozdělením hnacího momentu v poměru 50:50 a viskózní spojkou pro diferenciál s omezenou svorností. Pokud dojde k prokluzu předního nebo zadního kola, viskózní spojka upraví rozdělení hnacího momentu tak, aby zůstala zachována co nejvyšší trakce.

Režim pohonu kol X-Mode standardně ve vyšších výbavách

Nově je k dispozici režim „X-Mode“, který je standardně součástí výbavy Premium, a XT se samočinnou převodovkou Lineartronic. Aktivace systému X-Mode zlepšuje jízdní schopnosti na kluzkých površích díky optimálnímu spojení řízení motoru, převodovky Lineartronic (CVT), pohonu AWD, stabilizačního systému VDC a ostatních systémů stiskem jediného tlačítka. Součástí tohoto systému je i nastavení pomocníka pro sjezdění svahů (Hill Descent Control), který udržuje stabilní rychlost vozidla při sjezdu z prudkých svahů.



Novinkou je přeplňovaný zážehový boxer 2.0/177 kW. Mezichladič stlačeného vzduchu zůstal mezi válci, kapota se však obešla bez otvoru pro sání.



Pro řadu SUV není dojezdové kolo samozřejmostí. V terénu vám většinou sada pro opravu pneumatik nepomůže.



Režim „X-Mode“ bude standardně k dispozici pro výbavy Premium a XT se samočinnou převodovkou Lineartronic. Umožňuje i bezpečnější pohyb v náročnějším terénu.

Sportovně strážnou verzi poznáte podle odlišného designu předě a hlavně podle zážehového motoru, který díky přeplňování disponuje 177 kW. Náklady na servis jsou ale shodné s verzí 2.0i/110 kW.



Ocenění
Predikce
Hodnot vozidel

eurotaxGLASS'S
Automotive Business Intelligence
www.eurotaxglass.cz

Kalkulace
Poškození automobilů
Data