



Subaru Forester

Úspěšná mezigenerační změna

Oto Lasák

Čtvrtou generací přechází Subaru Forester do kategorie větších a pohodlnějších SUV, a to nejen zvětšením vnitřního prostoru, ale i novým nastavením podvozku, což uživatelé ocení při jízdě po běžných silnicích, ale hlavně na dálnicích. Neznamená to však, že by to ubralo na pověstných vynikajících vlastnostech daných skvělým pobonem 4x4 s aktivním rozdělováním točivého momentu a novou funkcí X-Mode. V lese či na polních cestách oceníte světlou výšku 22 cm. Další předností jsou benzínové i naftové motory Boxer, které na řidiče působí tiše jako elektromotor. Na SUV vynikají až neuvěřitelnou úsporností i dobrou dynamikou v rychlostech do 80 km/hod. Pro redakci byla novinkou automatická převodovka Lineartronic typu CVT s plynule měnitelným převodem. Nejmladší generace Subaru Forester se na českém trhu prodává od března 2013.

MEZIGENERAČNÍ ZMĚNA

Po usednutí do vozu budete mít oproti předchozím generacím pocit, že je v něm více místa. Nový Forester se „prodloužil“ o 3,5 cm téměř na 4,6 m, „zvýšil“ o 2,0 cm a „rozšířil“ o 1,5 cm. Posez je důstojnější, při své vyšší postavě jsem ocenil i výše umístěnou opěrku hlavy (potěšila mne i možnost upravit sklon do různých poloh), ale také možnost variability nastavení sedadla. Velký prostor nabízí Forester cestujícím na zadních sedadlech. V tomto ohledu vynikala již jeho třetí generace, ale čtvrtá je ještě lepší. Konstrukteři jsem pochválil též za skvělý čelní výhled umožněný posunutím předního

skla, ale také za dostatečný výhled dozadu, důležitý při couvání. U verze vozu Comfort jde výrobce ještě dál – součástí výbavy je parkovací kamera.

Uspořádání přístrojů a ovládacích prvků je lepší než u třetí generace. Vzorem byl menší model Subaru XV. Příjemný je barevný informační displej s osmi možnostmi různého množství informací – od jednoduchých a méně výrazných až po složité, barevně propracované. Kritiku však zaslouží „tradiční“ způsob nulování spotřeby a ujetých kilometrů předpotopní tyčinkou umístěnou u přístrojů, takže ruka musí složitě za volant.

Měkčený plast pokrývající většinu přístrojové desky působící opticky velmi příjemně a jednoznačně přispěl k útulnosti interiéru, již předchozí generace s interiérem „vystlaným“ tvrdými plasty rozhodně nedisponovala. Ve středovém panelu je umístěno ovládací duální automatické klimatizace (výbava Comfort) s možností nastavit jinou teplotu v zóně řidiče a jinou u spolujezdce.

Za vyzdvižení stojí audiosoustava, a to především díky funkci Bluetooth, která dokáže vedle telefonování přenášet i hudbu z telefonu nebo iPodu. Škoda, že nelze připojit více telefonů než jeden.

Zavazadlový prostor se zvětšil o 50 l, účelné jsou úložné prostory pod podlahou kufuru. Po snadném sklopení dělených sedadel lze v autě převážet horské kolo bez nutnosti rozložení.

Forester IV se mnoha parametry zařadil do střední třídy vozů SUV, čímž se pro myslivce rozšiřuje možnost jeho využití i jako



rodinného SUV. Výrazně se zlepšilo pohodlí při cestování, jízdní komfort a zvýšila se úspornost motorů. Kabina je mnohem lépe odhlučněná a nezaznamenal jsem ani rušivé prvky typu vrzání nebo skřípání při přejezdu nerovností. Odizolováním vnějšího hluku patří čtvrtá generace Foresteru mezi nejlepší nejen ve srovnání s přímými konkurenty, ale celkově mezi všemi auty bez rozdílu kategorie.

JÍZDNÍ VLASTNOSTI

Nový model je výrazně jistější při rychlé jízdě po dálnici. Skvělou informací je, že kromě vrcholného provedení 2.0XT má každý Forester na zadní nápravě tlumiče s automatickým vyrovnáváním světlé výšky. Z auta pro zdolávání kratších vzdáleností se tak stal klidný kočár na daleké cesty. Vítězí nad terénními nerovnostmi (dlažba, železniční přejezdy), nad neupravenými lesními a polními cestami i nad záplatovanými okresními silnicemi, a to dokonce bez zvukového doprovodu – to vše s pneumatikami 225/60 R17.

Jízdu s testovaným dvoulitrovým benzínovým motorem Boxer s lineární automatickou převodovkou lze přirovnat k tiché a plynulé projížďce elektromobilem. Automat je skvělý nejen ve městě a v kolonách, ale i při jízdě v náročném terénu, kde se můžete soustředit na pozorování okolí a nehlídat řazení podle otáček motoru. Zrychlení z nuly na 100 km/h vůz podle mého měření zvládl za 10,3 s. Převodovka Lineartronic v kombinaci s nepřepřítanou verzí dvoulitru mi vyhovovala do té doby, než jsem potřeboval zrychlit ze 100 na 130 km/h. Při prudkém sešlápnutí plynu jde motor do otáček okolo 5500, ale auto „nejede“. S převodovkou CVT se nejede zdaleka tak rychle, zato však uvolněně. V tomto ohledu bych ocenil nové turbo XT s manuálním řazením a nový typ lineární převodovky dodávané zatím jen u Subaru Outback.

Zůstaneme-li u vlastností, které od Foresteru očekáváme, nechtějme, aby byl závodním autem pro jízdu na dálnici, ale využijme jeho jednoznačných předností v terénu. Během testování jsem zaznamenal spotřebu od 5,5 do 9,6 l/100 km, což je u benzínového motoru a SUV vynikající. Při jízdě po dálnici dosáhla spotřeba při rychlosti 135 km/h 8,4 l, na silnici 1. třídy do 100 km/h a klidně plynulé jízdě 5,6 l. Nástupem kopců na trati se spotřeba odvíjela jako u každého

benzínového motoru – tedy podle razance jízdy a výskytu stoupání. Kombinovaný průměr 6,8 l/100 km odpovídá údajům výrobce a pro tuto kategorii je výborný. K dobré spotřebě lze zapnout i funkci Auto/Stop, která při silném sešlápnutí brzdového pedálu vypne motor. Po uvolnění bleskově nashutuje a lze pokračovat v jízdě. Nohu na plynovém pedálu pomáhá odlehčit i grafické zobrazení aktuální spotřeby.

Další funkcí je volba režimu stylu jízdy: S čili sportovní a I neboli inteligentní či úsporný. Popravdě – rozdíl mezi sportovním a inteligentním stylem mi nepřipadal příliš výrazný. Projeví se až při skutečně razantní jízdě.

Forester lze stále pořídit pouze ve verzi 4x4. Novinkou je funkce X-Mode zajišťující i méně zkušeným řidičům asistovaný bezpečný sjezd na jakémkoli povrchu až do rychlosti 20 km/h. Pracuje na principu přibrzdování kol (to, které prokluzuje, se přibrzdí) systémem VDC.

Pohon vozu opět zajišťují čtyřválcové dvoulitry v benzínové i naftové verzi se shodnými maximálními výkony jako u třetí generace (108, resp. 110 kW). Sympatickou novinkou je benzínový dvoulitr s turbem, jehož maximum činí 177 kW. I když výkony základních motorů zůstaly stejné, dynamika se mírně zlepšila a spotřeba paliva poklesla o litr.

Testovaný Subaru Boxer 2.0i-L CVT má motor z nové generace benzínových motorů (protiběžné písty ve válcích „boxují“ proti sobě) a uchvátí tichostí chodu v nízkých a středních otáčkách a nadprůměrnou úsporností. Spotřeba při klidné plynulé jízdě činí 5,5 l, což je na SUV se stálým pohonem 4x4 a s benzínovým motorem a automatickou převodovkou něco téměř nadpozemského. Automatická převodovka typu CVT s měnitelným převodem Lineartronic se ve většině situací snaží udržovat otáčky nízkou (1600–2000 ot./min, na dálnici 2400).

Pokud zatoužíte po sportovnější jízdě nebo podřazování před zatáčkami, lze zvolit manuální režim M. U převodovky s plynule měnitelným převodem to vypadá jako nesmysl, ale konstruktéři Subaru přednastavili šest virtuálních rychlostních stupňů, z nichž si můžete vybrat. Toto řešení mi vyhovovalo pouze při brzdění motorem před zatáčkami, jinak jsem využíval automat.

Největší potěšení se dostavilo při jízdě v terénu. Skvělé nájezdové úhly, zdolávání

nástrah v podobě bláta na poli po dešti, rozjíždění se do prudkého svahu, sjíždění z prudkého kamenitého kopce ... To, co bylo vidět z okna jako problém, jakoby pro Forester neexistovalo. Zdolával prudká stoupání, náhlé zlomy terénu bez poškození podvozku nebo předního či zadního nárazníku. V kategorii SUV nemá konkurenci. Řízení je pohodlné, intuitivní a jízda působí sebejistě a klidně. Forester je obratný a skvěle ovladatelný.

FORESTER PRO ČESKÉ MYSLIVCE A LESNÍKY

Forester letos slaví 15 let prodeje v ČR. Od té doby je u nás registrováno 5406 vozů. Podle sdělení obchodního zastoupení Subaru hodlají letos prodat přes tři sta dalších. Forester je na český trh dodáván ve třech výbavách – Active, Comfort a Executive. „V základu“ jsou sedmnáctipalcová kola, sedm airbagů, mlhovky, denní svícení a systém start/stop, další úroveň zahrnuje např. xenony HID, duální klimatizaci, SI-Drive a X-Mode či parkovací kameru a v nejvyšší specifikaci vše korunují osmnáctipalcová kola, kožený interiér, střešní okno a navigace. Motory a převodovky nabízejí volbu 2.0i s šestistupňovým manuálním řazením nebo s CVT, nafta je zastoupena 2.0D s přímo řazenou šestistupňovou převodovkou (bez redukce) a vrcholem je 2.0XT s výkonem 240 koní a s automatem CVT. Cena nového Foresteru začíná na 679 000 Kč u verze 2.0i Active s manuálním řazením (pět rychlostí + redukce), varianta s Lineartronicem přijde na 719 000 Kč. Za vůz s novým motorem 2.0XT zákazník zaplatí 989 000 nebo 1 089 000 Kč. Naftová verze startuje na 789 000 Kč, končí na 1 029 000 Kč.

Testovaný nepřepřítaný benzínový motor s automatem CVT je skvělou volbou pro myslivce i lesníky, kteří nepotřebují tak často jezdit po dálnici. Zaručuje i dlouhou životnost a minimální náklady na údržbu a servis. Odpadají problémy se zimními starty. Spotřeba benzínového Boxeru je v porovnání s ostatními SUV na trhu skutečně výjimečná a terénní vlastnosti jsou bezkonkurenční.

Autor:

Ing. Oto Lasák,

ředitel společnosti Lesnická práce, s. r. o.

Foto archiv redakce