

Konečně diesel s automatem



Subaru Forester je neskutečně praktické auto, kterému dosud chyběla jedna velice poptávaná verze: diesel s automatickou převodovkou.

V uplynulých dvou letech měl forester proti o kus nižšímu a delšímu outbacku nevýhodu v tom, že pro diesel nenabízel automat. Mnozí kupující tak měli jasno dopředu.

Forester, nebo outback?

Nicméně nyní už automat lineartronic pro Forester 2.0d v nabídce je, proti šestistupňovému manuálu za něj připlatíte 50 000 Kč. Legendární diesellový boxer je zde samozřejmě též už v nové verzi Euro 6, takže kompletní hnací agregát má forester stejný.

Oba modely mají podobnou užitnou hodnotu a umějí podobné věci, když i outback je trochu terénní. Takže se mnozí zájemci o subaru budou ptát, zda je lepší outback, či forester. My to vidíme následovně.

V čem je lepší forester

Je levnější. V základní verzi Active až o 170 000 Kč. V nejvyšší verzi Sport však cenový rozdíl klesá na 80 000 Kč.

Nabízí lepší výhled. Nejen díky vyšší pozici sezení, ale i cílené snaze konstruktérů. Snad z žádného dnešního auta není tak krásně vidět dozadu.

Působí dynamičtěji – byť v akceleraci z klidu na 100 km/h výrobce žádný rozdíl neudává, když píše stejných 9,9 s. Ale až o 80 kg nižší hmotnost a nižší setrvačnost menších kol se nezapřou.

Zůstávají mu zadní tlumiče se samočinným udržováním stále světlé výšky (tzv. nivoregulace), o které outback mezigeneračně přišel.

Smí táhnout až 2000 kg těžký brzděný přívěs, diesellový outback 1800 kg.

Rozdíl se zdá být pouhých deset procent, ale v praxi je zásadní: 1800 kg nestačí na podvalník s jiným vozem, 2000 kg ano.

V čem je lepší outback

Lépe sedí v zatáčkách. Forester se krásně řídí a je velmi stabilní, ale na limitu brzy píská koly a přechází do nedotáčivosti. Nový outback je v tomto lepší – což je u nižšího a širšího vozu i logické. Je pohodlnější a mírně tišší na dálnici. Rozdíl však není překvapivě tak značný, forester také není žádná hlučná krabice.

Nabízí více prostoru. Ale opět platí, že i forester překvapí místem vzadu či tím, jak snadno se do něj díky takřka 90stupňovému úhlu otevření zadních dveří dává třeba dětská sedačka.

Vyšší aktivní bezpečnost. Inovativní systém EyeSight, který nebývále spolehlivě zastavuje před překážkami a je s ním spojen adaptivní tempomat, se zatím dodává jen pro outback.

Škoda zbrklých rozjezdů

Pozornému čtenáři teď asi neunikne jeden protimluv. U outbacku totiž chválíme naladění podvozku a říkáme, že je to díky tomu, že se po letech vzdala nivo tlumičů. A u foresteru je máme mezi klady. Ano, je to zajímavé, ale současný forester má mistrně naladěný podvozek – mnohem lépe než v předchozích letech. Od roku 2008 jsme totiž byli svědky neustálého přitvrzování podvozků a stále výraznějších rázů na nerovnostech. A je to opravdu paráda, když subaru zase po letech letí nad silnicí s klidem mercedesu. Prostě se sladění per a tlumičů s karoserií povedlo tak, že nivo tlumiče ani nevadí.

Možná proto, že forester nesvádí k dynamické jízdě, nám ani nepřišlo, že by potřeboval výkonnější motor. Naopak jsme si užívali schopnost variátoru udržovat agregát v nízkých otáčkách. Za tichého svištění zvládal prakticky všechna stoupání do dvou tisíc – to když jsme s plynem zacházeli opatrně. Při silnějším sešlápnutí pedálu z místa vyrazil, až jsme se tomu divili – často i zbytečně moc. Těto vlastnosti, tedy zbytečně vzteklého rozjezdu i při mírném sešlápnutí plynu, jsme si všimli až u verzi Euro 6 a konstruktéři by na ní mohli ještě zapracovat. V každém případě však nemějte strach, že variátor nařadí newtonmetry motoru do zbytečného vytí – naopak, na kola se přenášejí s překvapivou razancí. A když k tomu připočteme, že variátor od Subaru zatím na rozdíl od různých multitróniků z kuchyně Audi vůbec nezlobí, nalézáme designově nezajímavé, ale funkčně zcela bezkonkurenční kompaktní SUV.



Vnitřek vypadá velmi obyčejně, ovšem forester je neskutečně praktické auto. Stejně jako u legacy chválíme i centrální informační systém Starlink.



S automatem a X-Mode jezdí v terénu tak snadno, že je to zřejmě první SUV, s nímž se lidé nebudou nebezpečných cest bát



X-MODE

Umí za vás

Bonusem k automatické převodovce u terénních aut od Subaru je systém X-Mode. Integruje vícero elektronických trakčních pomocníků. Podporu trakce, která nechává kola protáčet, ale dohlíží, aby se žádné neprotáčelo víc než ostatní a točivý moment skrz diferenciály neutikal tam, kde se nemá o co opřít, dnes má už i Fiat 500X. Podobně inteligentní je systém pro sjíždění strmých svahů, který po stisku tlačítka X-Mode nabíhá sám, jakmile jedete z prudkého kopce. Auto plynem rozpohybujete na žádoucí rychlost a po jeho ubrání ji systém automaticky udržuje, brzdit nemusíte. Když kola začnou po svahu klouzat a vozidlo by se nekontrolovaně sunulo dolů, neváhá

elektronika na chvíli přidat plyn, aby se znovu chytila – to by řidiči pud sebezáchovy těžko dovolil.

Na systému X-Mode je zcela výjimečné vektorování točivého momentu mezi pravou a levou stranou vozidla. Vozy Subaru to dělají tak intenzivním způsobem, že jejich ovládání v terénu připomíná smykový nakladač. Když točíte volantem doprava, a auto by na slizkém blátě rádo jelo rovně, brzdy skoro úplně zastaví kola na pravé straně – levá se pak točí dvakrát rychleji. Je to vážně zajímavý pocit, jak se auto pod vámi otáčí. Kdo někdy zažil, že se mu vůz v terénu sesunul bokem do příkopu, či ještě hůře na strom, ten bude na X-Mode přísahat.



X-Mode donutí forester zatáčet i v situacích, kdy zcela obalená kola už zdánlivě nemají v blátě šanci. Toto není rozdíl proti většímu outbacku – ten X-Mode nabízí také, má však horší průchodnost terénem a je méně obratný.

POSLEDNÍ MODERNIZACE MOTORU 2.0D

DŮVOD ZMĚNY	Soulad s Euro 6	Snížení spotřeby paliva	Snížení vibrací a hluchosti	Zvýšení výkonových parametrů	Snížení hmotnosti	Ostatní
Změny bloku motoru		●			●	
Změněné uspořádání rozvodového řetězu			●		●	
Upravené písty	●	●				
Upravený palivový systém	●				●	
Jiné vstřikovače	●				●	
Upravený systém žhavení	●		●			
Nový nízkotlaký okruh EGR	●	●				
Škrticí klapka ve výfuku	●					
Upravené turbodmychadlo	●			●		
Upravený filtr pevných částic DPF					●	●
Nová sonda lambda	●					
Upravený pohon příslušenství		●				
Snížený průměr řemenice alternátoru			●			
Inteligentní dobíjení se senzorem baterie						
Protihluková izolace		●				
Nová generace řídicí jednotky ECU			●			●



Jeden z mnoha praktických detailů: výsuvné clony středového prostoru

MOTOR

Konstrukce:	R4, DOHC, 16V
Vstřikovací zařízení:	common rail, solenoid, Denso
Vstřikovací tlak (bar):	2000
Zdvihový objem válců (cm³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0 x 86,0
Kompresní poměr:	15,2 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min⁻¹):	110/3600
Nejvyšší točivý moment (N.m/min⁻¹):	350/1600-2400
Maximální rychlost (km/h):	188 (192)
Zrychlení z klídu na 100 km/h (s):	9,9 (9,9)
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	6,1, (6,1)
Emise CO₂ (g/km):	158 (159)

AUTO

Kompaktní pseudoterénní automobil

Délka x šířka x výška (mm):	4595 x 1795 x 1735
Rozvor náprav (mm):	2640
Objem zavazadelníku (dm³):	505
Palivová nádrž (l):	60
Pohotovostní hmotnost (kg):	1615
Nejvyšší hmotnost brzděného přívěsu (kg):	2000

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, na lak 6 let, až 12 let na neporozavězení karoserie. Cena testovaného provedení **919 000 Kč včetně DPH** (verze Comfort Lineartronic).

Základní cena **789 900 Kč***

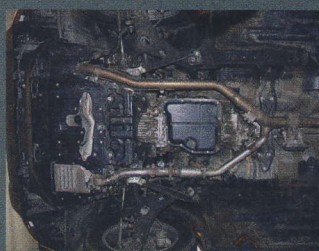
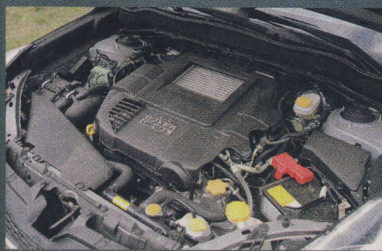
Verze Active s šestistupňovou manuální převodovkou

KLADY A ZÁPORY

- Velmi tichý motor ■ překvapivý komfort odpružení
- přesné řízení ■ nesmírně praktická karoserie
 - vynikající výhled, úhel otevření dveří ■ může tahat 2000 kg ■ překvapivá agilita při rozjezdu
 - na křižovatce ujede mnohem silnějším vozům
- Nižší limitní rychlosti v zatáčkách (brzy pískají kola) ■ vyšší průměrná spotřeba (obvykle kolem 7,5 l/100 km) ■ levný vzhled palubní desky

Motor ve zkratce

2.0d, 110 kW, 350 N.m, 6,1 l/100km, 159 g/km



Seshora vypadá verze Euro 6 ještě skoro stejně. Zespodu vás však překvapí druhé výfukové potrubí (dříve bylo jenom to silnější vlevo). Je to však vedení nízkotlakého okruhu EGR. Výfukové plyny nutí proudit do sání pívěra.

Jediný diesel s protilehlými písty v novodobé historii automobilů je uznáván pro tichost, absenci vibrací a pružný záběr. Hrůzné historky se však na internetových fórech šíří o jeho spolehlivosti. Přitom žádná z potíží není aktuální a některé kusy vyrobené po roce 2011 už najely bez problémů přes 250 000 km.

Hlučné vstřikovače, kvůli nimž se musí vyndat motor. Pravda, ale jen u verzí Euro 4, tedy v předminulé generace legacy a outbacku do roku 2009. Verze Euro 5 zavedené s uzavřeným filtrem pevných částic už nezlobí. Praskající kliková hřídel. Ano, ale jen do roku 2009, kdy byl zaveden upravený blok motoru a změnila se i ložiska.

Vysoká spotřeba oleje. Ano, ale jen do roku 2011. I mnohé starší vozy mohou mít spolehlivé motory, neboť automobilka většinu problémových v záruce vyměnila. Vyměněné agregáty poznáte podle čísla začínajícího písmenem U. Pro Euro 6 byl motor zcela zásadně přepracován, což přehledně dokumentuje naše tabulka.