DECENTNÍ FACELIFT

Zhruba tři roky po uvedení čtvrté generace Subaru Forester na český trh dorazilo modernizované provedení. Vyzkoušeli jsme jeho novinky za volantem modelu 2.0i Lineatronic.

Lukáš Dittrich
Foto: Martin Sznapka

V současnosti tomu jsou už více než tři roky od doby, kdy na český trh vstoupila aktuální čtvrtá generace typu Subaru Forester (viz AR 12/´13). Ta se u nás začala prodávat na jaře roku 2013, a protože konkurence nikdy nespí, tím spíš v tolik obsazeném segmentu SUV, byl nyní nejvyšší čas na facelift. Změny najdeme všude možně, ale nikoliv u motorů. Pořád tedy platí, že zájemci mají na výběr mezi zážehovým atmosférickým dvoulitrem řady FB20, jeho přeplňovanou variantou a vznětovým boxerem. Volit tak lze mezi výkony 110 kW, 177 kW a 108 kW v případě vznětového čtyřválce. Vždy je standardem pohon všech kol a ke každé jednotce je dostupná také bezstupňová převodovka Lineartronic (pro XT je jedinou možností). Jak známo, podle volby převodovky se u Subaru dále odvíjí také systém pohonu všech kol – s tou manuální se pojí mechanický mezinápravový diferenciál, s automatickou dostanete elektronicky řízenou mezinápravovou spojku. Ve všech případech jde ale o konstrukčně originální systém se symetrickým uspořádáním.

Motory se sice nijak nezměnily, ale úpravy najdeme na všech ostatních oblastech automobilu. Začít můžeme třeba hned karoserií. Designéři připravili novou masku chladiče, nový přední nárazník (netýká se modelu XT, který má nárazník stále stejný) a hlavně dorazily do nabídky nové BiLED světlomety. Ty poznáte na první pohled jednoduše, protože obsahují diody denního svícení. A diodová „céčka" Foresteru velmi sluší.

Tlačítky S (Sport) a I (Intelligent) lze volit provozní režim motoru a převodovky

Hlavním přínosem nových předních světlometů je ale fakt, že se umějí natáčet. Přesněji řečeno se vytočí na vnější stranu až o 18°, na vnitřní stranu dosahuje maximální úhel 5°. Systém natáčení se automaticky aktivuje po prvním překročení rychlosti 8 km/h, následně se už světlomety natáčejí i v nižších rychlostech. Řidič případně může systém natáčení deaktivovat příslušným tlačítkem v interiéru. Nové přední světlomety dostanete bez příplatku ve všech výbavách s výjimkou základní úrovně Active. K novinkám týkajícím se exteriéru můžeme přidat ještě nové koncové svítilny, nová kola a odstín Sepia Bronze Metallic, který se ale testovaného exempláře netýkal.

Letmý pohled do interiéru neodhalí v zásadě nic nového, ale změny zde přesto jsou a rozhodně jich není málo, stačí se dívat pozorněji. Lidé od Subaru změnili například madla dveří, vylepšený je i přístrojový štít a kvůli lepšímu vizuálnímu dojmu byly nasazeny nové dekorační lišty na palubní desku. Vrcholné výbavy mohou nabídnout také interiér čalouněný hnědou kůží, ovšem my jsme testovali variantu s klasickým látkovým čalouněním.

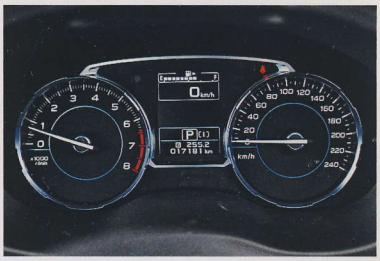
Typ Subaru Forester současné čtvrté generace nikdy uvnitř nevypadal špatně, ale je fakt, že modernizované provedení opravdu působí na posádku ještě o něco lépe. Forester ovšem zaujme rovněž důležitějšími věcmi. Řeč je především o vynikající ergonomii ovládacích prvků a hlavně o výhledu z automobilu všemi směry. Věřte tomu, že to není náhoda, protože právě výhled z vozu je jednou z věcí, jež samo Subaru řadí mezi prvky bezpečnosti.

Hodí se také připomenout, že Forester už není vozem spadajícím na pomezí segmentů C-SUV a D-SUV. S příchodem čtvrté generace se z něj stalo klasické „velké" SUV, takže uvnitř najdete dostatek místa vpředu, vzadu i v zavazadlovém prostoru. Vyjádřeno řečí čísel, v úrovni loktů/ramen jsme naměřili vpředu 1497/1446 mm, respektive vzadu 1490/1435 mm. Ačkoliv bylo v testovacím automobilu panoramatické střešní okno, jež obvykle snižuje prostor pro hlavy, nad předním sedákem jsme naměřili minimálně 943 mm a vzadu pak 923 mm. Co se týká podélného směru, minimum pro kolena zadních cestujících je 179 mm, maximum činí 434 mm. A kdyby vás zajímal zavazadlový prostor, tak v něm čeká ložná plocha s minimálními rozměry 917 mm na délku a 1075 mm na šířku. Po sklopení zadních sedadel se ložná plocha prodlouží na 1515 mm. Vzhledem ke světlé výšce podvozku 220 mm potěší i stále relativně nízko položená nakládací hrana (je ve výšce 695 mm nad zemí).

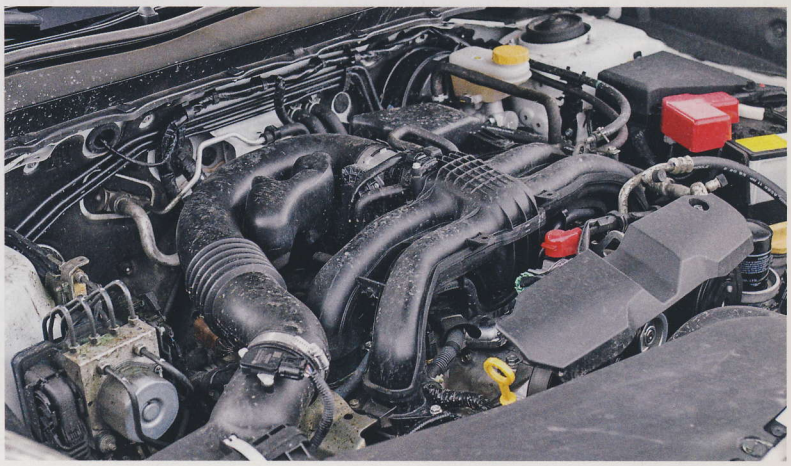
Forester byl vždy především praktický a prostorný automobil. Na tom decentní facelift přirozeně nezměnil vůbec nic. Tedy kromě toho, že interiér vytváří celkově lepší dojem a že je také tišší. V rámci modernizace Subaru zapracovalo rovněž na odhlučnění v místech mezi kabinou a motorem, a také nad zadní nápravou. Tyto novinky asi pomůžou zejména naftovému provedení, protože testovaný zážehový dvoulitr byl už před faceliftem velmi tichý a kultivovaný, ale i zde lepší odhlučnění bezpečně poznáte. V interiéru panuje při jízdě ukázkové ticho.

Jak už bylo řečeno, motoru jako takového se žádné novinky netýkají. Základní atmosférické provedení tudíž stále disponuje parametry 110 kW (150 k) kW při 6200 min^{-1} a 198 N.m při 4200 min^{-1}. Je zřejmé, že nepůjde o nejrychlejší SUV na trhu, a Forester nakonec tak i v praxi opravdu působí, ale to je částečně pouze klamem bezstupňové samočinné převodovky. Dynamika ani základnímu modelu nechybí, jen je vše příliš plynulé na to, aby se v řidiči probudily sportovní emoce. Naměřené zrychlení z nuly na 100 km/h na úrovni 11,9 s pouze o dvě desetiny sekundy zaostalo za oficiálními údaji.

Pokud budete chtít ze základní zážehové verze dostat její maximum, musíte se podívat do vysokých otáček. Pak boxer nabídne pěkný zvuk, svižné reakce na plyn i solidní dynamiku. Jenže v kombinaci s bezstupňovou převodovkou to nejde příliš dohromady, a to i přesto, že Lineartronic nabízí možnost manuálního řazení, kdy řidič volí jeden ze šesti virtuálních rychlostních stupňů. Na rozdíl od bezstupňové převodovky použité pro naftové motory tato starší verze neumí trik, kdy pod plným plynem sama přejde na řazení virtuálních stupňů a tváří se tím pádem jako běžný „automat", což je trochu škoda. Testované provedení klasicky nasadí konstantní otáčky a ty drží, zatímco vůz plynule akceleruje. Zájemcům o sportovnější svezení lépe poslouží kombinace s manuální převodovkou, nebo rovnou výkonnější Forester XT. S rostoucím tempem



Přístrojová deska zaujme jednoduchostí i praktičností s mnoha odkládacími prostory. Před voličem převodovky je tlačítko „terénního" režimu X Mode (vpravo nahoře). Zobrazované informace barevného displeje mezi přístroji lze podle potřeby měnit (vpravo uprostřed)



Atmosféricky plněný plochý čtyřválec přispívá k nízkému těžišti i vhodnému rozložení hmotnosti. Vyznačuje se například plastovým sacím traktem

Konzervativní vzhled s vyváženými proporcemi působí značně robustním dojmem

TECHNICKÉ ÚDAJE

MOTOR

Plochý zážehový čtyřválec (boxer), uložený podélně před přední nápravou; blok motoru i hlavy válců z hliníkové slitiny; DOHC 4V, vačkové hřídele poháněné řetězem, ventily ovládané vahadly s kladkami; chlazení kapalinou se dvěma elektrickými větráky; 1995 cm^3 (ø 84 x 90 mm); 10,5:1; 110 kW (150 k)/6200 min^{-1} a 198 N.m/4200 min^{-1}; variabilní časování ventilů AVCS; nepřímé vstřikování paliva řízené elektronicky společně se zapalováním; trojčinný katalyzátor se sondou lambda; alternátor 14 V/130 A; akumulátor 62 Ah, 620 A.

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Samočinná bezstupňová převodovka Lineartronic s kapalinovým měničem momentu a rozsahem převodů 3,581 až 0,570, s možností manuálního postupného řazení šesti přednastavených převodů (3,505 – 2,238 – 1,641 – 1,194 – 0,880 – 0,611 – Z 3,667), stálý převod 3,900. Pohon všech kol s mezinápravovou elektronicky řízenou vícelamelovou spojkou.

KAROSERIE

Samonosná ocelová; čtyřdveřová dvouprostorová pětimístná s výklopnou zadní stěnou a variabilním interiérem; součinitel odporu vzduchu c_x = 0,33.

PODVOZEK

Bezrámová konstrukce s pomocným rámem vzadu; přední náprava s dolními příčnými rozvidlenými rameny a vzpěrami McPherson, zadní náprava s trojicemi příčných ramen a jednoduchými podélnými rameny; odpružení vinutými pružinami s teleskopickými tlumiči a příčnými zkrutnými stabilizátory; provozní brzdy s podtlakovým posilovačem, ABS a brzdovým asistentem, na všech kolech kotoučové, vpředu s vnitřním chlazením, parkovací brzda mechanická na zadní kola; X mode/VDC; hřebenové řízení s elektrickým posilovačem, volant ø 353 mm, 2,5 otáčky mezi krajními rejdy; kola z hliníkové slitiny s ráfky 7 J x 17; pneumatiky Yokohama Geolandar G91 225/60 R17; nouzové ocelové náhradní kolo s pneumatikou T145/80 D 17.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2640 mm, rozchod kol 1545/1555 mm; d/š/v 4610/1795/1735 mm; světlá výška 220 mm; nájezdový úhel P/Z 25°/26°, přechodový úhel 23° (22°), stoupavost 35°; provozní/povolená celková hmotnost 1608/2015 kg; objem zavazadlového prostoru 505/1595 l; objem palivové nádrže 60 l.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce)

Největší rychlost 192 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 11,8 s; spotřeba paliva EU 8,2/5,7/6,6 l/100 km; emise CO_2 153 g/km; vnější stopový průměr zatáčení 10,6 m.

VÝSLEDKY MĚŘENÍ

NEJVĚTŠÍ RYCHLOST (km/h)

na V.		185
na jed. stupně při 6500 min^{-1}	I./II./III.	73/109/142

ZRYCHLENÍ (s) s otáčkami 6500 min^{-1}

0 až 60 km/h	5,7	0 až 120 km/h	16,3
0 až 80 km/h	8,3	0 až 140 km/h	23,8
0 až 100 km/h	11,9	0 až 160 km/h	35,9
0 až 1000 m (konečná rychlost km/h)			33,9 (158)
Zrychlení na jednotlivé stupně bez řazení			
50 až 90 km/h	II./III.		6,6/9,3
90 až 130 km/h	III./IV./V.		11,1/15,7/21,7

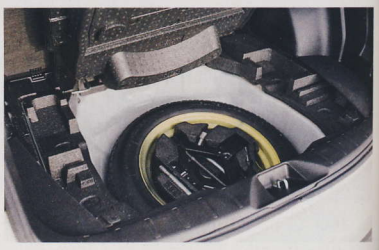
PRŮMĚRNÁ PROVOZNÍ SPOTŘEBA (l/100 km)

Na trati 132,8 km se 40% podílem dálnice při dodržování povolených rychlostí ø 95,1 km/h	7,6 l/100 km
za celý test včetně dynamických měření	9,8 l/100 km

RYCHLOMĚR

udávaná (km/h)	60,0	80,0	100,0	120,0	140,0	160,0
skutečná (km/h)	56,3	74,2	93,3	112,0	130,1	148,6
chyba (%)	+6,6	+7,8	+7,2	+7,1	+7,6	+7,7
Počítač kilometrů chyba (%)	+0,1					

Forester se samonosnou karoserií a nezávislým zavěšením všech kol překvapuje schopnostmi v terénu. Vyspělý pohon všech kol, režim X Mode, citlivé dávkování plynu i tuhá karoserie k nim společně přispívají



Zadní sedadla poskytují solidní komfort zásluhou dlouhých sedáků. Před nimi je prostor od 179 do 434 mm pro kolena. Nad sedáky je ke stropu 923 mm, tuto vzdálenost mírně zmenšilo rozměrné střešní okno zasahující až nad zadní sedadla. Pod podlahou zavazadlového prostoru je umístěno dojezdové náhradní kolo s pneumatikou o rozměrech 145/80 R 17

také velmi rychle roste spotřeba. Není příliš velkým problémem pokořit desetilitrovou hranici, ale na druhou stranu ani není až tak těžké dostat se třeba na méně než osm litrů. Naši testovací trať dlouhou 132,8 km/h, kde se jede z necelé poloviny po dálnicích, zvládl testovaný Forester s průměrem 7,6 l/100 km.

U Subaru je pěkným zvykem snaha nabídnout především co nejkvalitnější jízdní vlastnosti, což se týká i typu Forester. Mnoho novinek proto najdeme na podvozku. Optimalizací prošly prvky zavěšení, přední pružiny nabídnou jinou tuhost, změny se nevyhnuly ani tlumičům, zadnímu stabilizátoru nebo nápravnicím. A konečně také převod řízení je strmější, když se převodový poměr změnil z původních 15,5:1 na 14:1.

Všechno to dohromady dává nesmírně povedený mix velice slušného komfortu a jistoty při rychlejší jízdě. I v tomto směru Subaru Forester dokázalo, jak skvělý je to univerzál, když s ním na jednu stranu můžete jezdit svižně v zatáčkách (a bude vás to bavit), na druhou stranu ale můžete relativně bezstarostně vyrazit i do zajímavějšího terénu. Řidič má navíc k dispozici režim pro sportovní jízdu po silnici, případně X Mode pro jízdu terénem. Ale tyto věci známe už z variant před faceliftem.

Jen je škoda, že Forester dostal univerzální celoroční pneumatiky Yokohama Geolander. Ty vám sice pomohou při jízdě po nezpevněných površích a na zimu je není potřeba přezouvat, ale při jízdě po silnici je zjevné, že kvalitám podvozku Subaru Forester tak docela nestačí. Nicméně tento „problém" se dá případně vyřešit jednoduše nákupem jiných plášťů.

Modernizace Subaru Forester není nijak radikální. Celkově přinesla mnoho drobnějších, ale o to užitečnějších změn, jež ve finále potěší zejména řidiče. Zájemci dají za zkoušené atmosférické zážehové provedení minimálně 699 000 Kč. ■

Zavazadlový prostor má základní objem 505 l. Jeho využitelnost je příkladná i zásluhou šířky mezi podběhy 1075 mm. Po sklopení asymetricky dělených opěradel zadních sedadel vznikne téměř rovná podlaha s délkou 1525 mm