



### Něco navíc

Interiér naftové verze se liší snad jen šestým stupněm na řadící páce. Posaz za volantem není zbytečně vysoký, řízení je poměrně přesné.

### Zmatek

Testovaný vůz měl víčko nádrže polepené zelenou tapetou (zelená = ekologická?), což ve mně evokovalo označení benzínu. Šroubovací víčko vám ale připomene, co natankovat.



### Poznávací znamení

Na zadní části je další poznávací znamení turbodieselu pod kapotou. Na víku kufru se pod nápisem Forester skví stříbromodrá plaketa s nápisem boxer diesel.



### Větší šance

Turbodiesel má výkon srovnatelný s benzinovým dvoulitrem a točivý moment vyšší než benzinové turbo. A přitom „žere“ zdaleka nejméně. Pokud byla pro někoho dosud největší překážkou poněkud vyšší spotřeba, teď už se nemá na co vymlouvat.



## TECHNICKÉ ÚDAJE

### Subaru Forester 2.0 D

ROZMĚRY & HMOTNOSTI	
Délka [mm]:	4560
Šířka [mm]:	1780
Výška [mm]:	1700
Rozvor [mm]:	2615
Objem kufru [litry]:	450/1610
Pohotovostní/užit. hm. [kg]:	1680/370
MOTOR & PŘEVODOVKA	
Motor [palivo/počet válců]:	nafta/R4
Zdvihový objem [cm³]:	1998
Nej. výkon [k (kW)/ot.]:	147 (108)/3600
Nej. točivý moment [Nm/ot.]:	350/1800
Převodovka [typ/počet st.]:	manuální/6
DYNAMIKA & SPOTŘEBA	
Nejvyšší rychlost [km/h]:	186
Zrychlení 0-100 km/h [s]:	10,4
Kombinovaná spotřeba [l/100 km]:	6,4
Emise CO <sub>2</sub> [g/km]:	170

## VÝBAVA: Comfort

	Sériově 6x		Sériově
	Sériově		Sériově
	Sériově		Sériově
	Sériově		Sériově
	Sériově 4x		Sériově

## CENY & SERVIS

Cena testovaného vozu **853 800 Kč**

Základní cena **793 800 Kč**

CENA V RAMCI MODELOVÉ ŘADY	
2.0 X Trend	2.5 XT Executive AT
648 800,-	1 038 800,-

Povinné ručení 8933 Kč  
Cena hodiny v servisu 1179 Kč  
Záruka na auto/lak/proti prorezivění 3/3/12 let  
[www.subaru.cz](http://www.subaru.cz)

## KLADY & ZÁPORY

- dobře odhlučněný motor s plynulým nárůstem točivého momentu, pružnost v nízkých otáčkách, nízká spotřeba
- houpatý podvozek, ovládání a údaje palubního počítače

## AUTO7 VERDIKT

Subaru bylo donedávna vnímáno jako ortodoxní vyznavač symetrického pohonu všech kol a benzinových boxerů. Ve skutečnosti se naftě nebránilo, ale vývoj plochého turbodieselu se poněkud protáhl. Stálo to ale za to. Dvoulitr v poměrně těžkém voze funguje výborně, je tichý, kultivovaný, pružný a úsporný, což už je hned několik dalších pádných plusů pro forester.

Pohonné ústrojí	■■■■■■■■■■
Jízda	■■■■■■■■■■
Komfort	■■■■■■■■■■
Cena/užitná hodnota	■■■■■■■■■■

**BODOVÉ HODNOCENÍ**

**8/10**

# Tiše a ochotně

Forester je dalším přírůstkem do rodiny subaru s turbodieselem. Tedy alespoň na českém trhu, kde ho už v lednu bude následovat impreza. Ring volný, pojďme se podívat, **JAK SE NAFTOVÝ BOXER VYPOŘÁDAL SE ZATÍM NEJTĚŽŠÍ VÁHOU.**

**N**ebýt všudypřítomných polepů hlásajících, že boxer diesel je tady, típával bych na Forester 2.5XT. Obě přeplované verze, benzinová i naftová, mají totiž charakteristický nasávací otvor na kapotě určený pro chlazení stlačeného vzduchu putujícího do válců. Jednoduše je ovšem rozeznáte např. při pohledu do interiéru, kde ze středového tunelu po řidičově pravici trčí jasný důkaz přítomnosti unikátního naftového motoru s protiběžnými písty. Jako jediný je zkombinován se šestistupňovým manuálem, na nějž jsem byl nemně zvědav.

První dojem byl velmi příjemný, při startování se ozval zvuk, na nějž jsme zvyklí u benzinových boxerů. Žádné nepříjemné „chrochtání“ známé z většiny turbodieselů. Tajemstvím je zřejmě kro-

mě odlišné konstrukce motoru také velmi dobrá zvuková izolace, která propouští z motorového prostoru do interiéru jen velmi málo nelibých zvuků. Motor je obecně tak dobře odhlučněn, že jsem prakticky nezaznamenal rozdíl oproti benzinu. Jen při zátěži je o něco hlučnější. Ještě důležitější mi ale přišla charakteristika motoru, který je pružný a netrpí turboefektem. Výkonovou špičku má položenou nezvykle nízko (3600 ot./min) a točivý moment má vrchol při 1800 otáčkách za minutu. Díky tomu si průměrně výkonný dvoulitr s vozem o hmotnosti bezmála 1,7 tuny hravě poradí. Není to uhač asphaltu, ale pohybuje se s nečekanou lehkostí.

Když v podobném duchu ovládáte plynový pedál, dostanete se se spotřebou bez problémů pod 7, v testu jsme naměřili

6,8 l/100 km. Spotřeba roste kupodivu spíš na dálnici než ve městě, ani přes šestý převodový stupeň nemá ve vysokých rychlostech právě úsporné otáčky, vinna bude také aerodynamika. Přesto je to spotřeba, o níž se stejně výkonným benzinovým foresterům může jenom zdát, a to nepočítám, že turbodiesel má točivý moment dokonce vyšší než 2.5XT.

Podvozek zůstal hodně komfortně nalaďený, ale to, co bych u XT kritizoval, mi u naftové verze připadá přirozené. Auto je totiž celkově klidnější a výrazně houpatí karoserie v podélném i příčném směru k tomu tak nějak patří. Spolu s tichým monotónním zvukem pomaloběžného dieselu to na mě působilo jako příjemná ukolébavka. Ale je fakt, že za volantem dávám přednost tvrdšímu žánru. ☺

Tomáš Krásenský, foto: Jan Dvořáček