



Dieselové tažení u Subaru pokračuje. Po legacy si vznětový boxer našel cestu do foresteru, a to v ještě lepší podobě.



A odted' v naftě?

Do foresteru se dvoulitrový naftový boxer dostal sice s nižším výkonem, než má v legacy (108 vs. 110 kW), ale zato se dvěma důležitými změnami. První představuje instalace účinnějšího uzavřeného typu filtru částic. Ten sice mírně zvyšuje spotřebu, ale výrazně lépe lapá částičky sazí.

Druhou zásadní novinkou se stalo použití šestistupňové převodovky. Odstupňování rychlostí nemá chybu, šestá je doslova ideální pro dálniční jízdy. Při 130 km/h točí motor na pětku celkem neškodných 2800/min, na šestku je to ale jen 2450/min – a tento odskok stačí, abyste si takovou jízdu skvěle užívali. Hlučnost se drží na velmi nízké úrovni, vibrace prakticky necítíte, a když je potřeba, umí i na šestku forester pěkně zatáhnout v táhlých stoupáních. Pokud máte hodně naspěch, nemusíte se týrat ani zvýšeným hlukem, ani přehnanou spotřebou – při 160 km/h totiž

motor točí pouhé 3000/min. Ideální kombinace pro rychlý přesun do Mnichova za vánočními nákupy... Co má k ideálu bohužel daleko, je přesnost a snadnost řazení mezi 1. a 3. rychlostním stupněm. I tak zůstává šestistupňová převodovka jedním z velkých trumfů turbodieselové verze při srovnání, zda nevolit benzinový dvoulitr.

Toto dilema budou mnozí zájemci o forester nyní jistě řešit. My jsme byli se zážehovou verzí celkově spokojeni (viz AT č. 16/08), vyčítali jsme jí ale právě absenci šestky, a tudíž i vysoké otáčky při jízdě na dálnici. Průměrná spotřeba dosáhla 8,8 l benzínu na 100 kilometrů – a vy jistě čekáte, o kolik úsporněji jezdí diesellový boxer. Předně, data z palubního počítače hovořila většinou příliš optimisticky. Zobrazených 6,8 l u robustního SUV se stálým pohonem 4x4 berme jako hodně odvážné tvrzení, ale skutečnost příliš

Takovýto pohled se naskytne po sejmutí plastového krytu motoru. Chladič stlačeného vzduchu se nachází nad agregátem, který je díky své konstrukci uložen nezvykle nízko. Blok vznikl z hliníkové slitiny, vstříkovaní přímé common rail, turbodmychadlo má proměnnou geometrii lopatek.



V interiéru vadí jen grafika přístrojů a absence ovládání rádia na volantu



Plnohodnotná rezerva do SUV patří, i kvůli ní je ale podlaha „kufru“ vyšší

vzdálená není. S trochou rozvahy nečinilo problém vyjít s průměrem 7,4 litru na 100 km, ve městě pak kolem 8,5 l. Stejný apetyt ukázalo měření po rychlé a ostře zajeté dálniční etapě, tedy v režimu, který benzinovému dvoulitru svědčil nejméně (10,3 l).

Ve shodné výbavě Active (se základním Trendem se verze 2.0D nabízí) stojí turbodiesel o citelných 65 000 Kč více. Zbývá spočítat si svůj roční proběh a kalkulovat s rozdílem spotřeby. Anebo si u prodejce Subaru vyzkoušet obě verze. Zjistíte, že ta benzinová beze zbytku splňuje všechny základní nároky, a to ze velmi rozumnou cenu. Ovšem diesellová zúročuje náskok 154 N.m velice návykovým způsobem. Maximum 350 N.m je totiž k dispozici v rozmezí 1800 až 2400/min, ani poté křivka strmě nepadá ke dnu. Proto je předjíždění na okreskách najednou dobrou zábavou, anebo si řidič může vychutnat pohodu a při rychlosti 90 km/h zařadit šestku (1700/min) a brouzdat krajinou. Forester se najednou na dálnici cítí jako doma a je radost s ním absolvovat dlouhé mezistátní etapy.

Verze 2.0D má úplně odlišnou tvář a troufáme si říct, že osloví i jinou sku-

pinu zákazníků než základní 2.0i. S přihlédnutím k faktu, že se stejnou výbavou je o 20 000 levnější než vrcholná verze 2.5 turbo, může lovit i v těchto vodách.

Někteří soupeři z kategorie SUV (Toyota RAV4 2.2 D-4D/579 900 Kč, Hyundai Santa Fe 2.2 CRDi/579 900 korun) už dokázali s prodejní cenou zajet hlouběji než nová štika z chovu Subaru. Ta si zákazník může naklonit špičkovými parametry motoru (málokdy vídaný vyvážený běh a plynulý zátaž), výtečnými jízdními vlastnostmi (nízké těžiště díky koncepci boxer) i vzdušným interiérem s velkými pohodlnými sedadly. **Vítězslav Kodým**



K velkým trumfům foresteru patří prostorný a pohodlný interiér. Zadní opěradla lze položit, přední sedadla vyhoví i při hodně dlouhých cestách.

SUBARU FORESTER 2.0D

Technické údaje

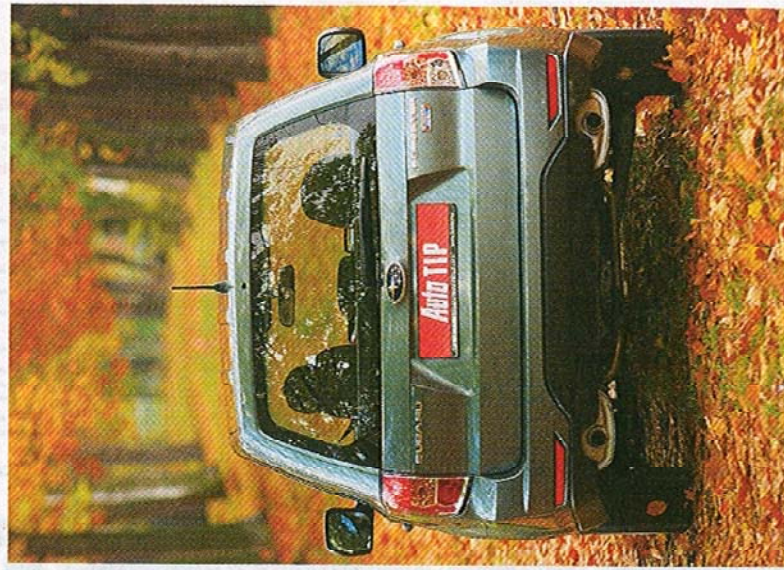
Motor přepřehovaný vznětový čtyřválec s protilehlými válci DOHC • Zdvihový objem 1998 cm³ • Výkon 108 kW při 3600/min • Točivý moment 350 N.m při 1800-2400/min • Převodovka přímo řazená šestistupňová • Zavěšení Mc-Pherson/dvojitá příčná ramena • Stálý pohon všech kol • Pneumatiky 215/65 R 16 • Palivová nádrž 64 l • Rozvor náprav 2615 mm • Vnější rozměry 4560 x 1780 x 1675 mm • Zavazadelník 0,450/1,660 m³ • Pohotovostní/užitečná hmotnost 1540/510 kilogramů • Největší rychlost 186 km/h • Zrychlení z 0 na 100 km/h za 10,4 s • Spotřeba paiva 7,2/5,8/6,3 l na 100 km.

Základní cena 793 800 Kč

Testovaný vůz 793 800 Kč



Zavazadelník patří s objemem 450 litrů jen k průměru, je ale bez hlučných míst



HODNOGENÍ

+ Silný a kultivovaný motor
Jízdní vlastnosti
Šestistupňová převodovka

- Cenový rozdíl proti benzinové verzi
Mělký zavazadelník
Design přístrojů

Výsledná známka

1-

Forester si s turbodieselem ponechal svou robustnost a schopnosti v terénu, přidal také vysloveně dálniční ambice a pořádný zátaž. Cena je ovšem vyšší.