

TITULEK: Subaru Forester 2.0D - sázka na Boxer

AUTOR: Petr Šikl

ANOTACE: Forester za svou existenci dokázal, že se jedná o špičkový automobil, kterému chybělo dieselové srdce. Nekonečnému čekání je konec a my dnes otestujeme Forester s dvoulitrovým vznětovým Boxerem pod kapotou.

TEXT:

Z extrému do extrému. Přesně tak jde vývoj Foresteru. První Forestery poháněly jen benzínové agregáty a jízdám projevem si nezapadaly s nejlepšími kombíky. V ostré přeplňované verzi vynikaly brutalitou vlastní sportovním vozům. Dříč s plejádou souhvězdí ve znaku procházel postupně různými stupni evoluce až do letošního roku, kdy na trh přišla zbrusu nová generace, která dostala komfortní podvozek a hlavně se dočkala tolik vytoženého dieselu typu Boxer. Z vyvýšeného kombíku se tak mezigeneračně stalo nefalšované SUVéčko. Zda se japonská automobilka vydala správným směrem se pokusíme rozklíčovat v dnešním redakčním testu zaměřeném zejména na novou pohonnou jednotku a šestirychlostní převodovku.

Subaru Forester	pořizovací cena (Kč)
2.0D Active	793.800
2.0D Comfort	853.800
2.0D Executive	928.800

Karoserie: nově blíže k SUV

Oproti předchozí generaci je nový Forester vyšší, širší i delší. Prodloužením vozu získaly více prostoru cestující na zadních sedadla a zejména jejich zavazadla. Zvětšil se rozvor i rozchod kol, přičemž se podařilo zachovat průměr otáčení a dobrý výhled z vozu všemi směry. Bohužel vymizela atraktivní bezrámová okna. Subaru totiž vsadilo na rámovou klasiku, díky čemuž se nyní dveře otevírají ve větším úhlu. Nová karoserie se chlubí světlou výškou (215 mm) a nájezdovými úhly 25° vpředu a 27° vzadu. Přechodový úhel je nyní 23° a maximální možnost stoupání dosahuje 35%.

Srovnání generací:	Nový Forester 2.0D	Forester (08)
Délka (mm)	4560	4485
Šířka (mm)	1780	1735
Výška (mm)	1675	1585
Rozvor (mm)	2615	2525
Světlá výška (mm)	225	200
Nájezdový úhel vpředu/vzadu (°)	25/27	22/22
Přechodový úhel (°)	23	20
Max. možnost stoupání (%)	35	30

Interiér: pro diesel tři výbavy

Testovaný Forester jsme dostali v základní výbavě Active, která obsahuje všechny potřebné prvky (stabilizaci, ABS+EBD+BA, Hill Assist, 8x airbag, tempomat, automatickou klimatizaci, elektrické vyhřívání předních sedadel, čelního skla pod stěrači a zpětných zrcátek, 16" alu kola apod.). Druhý stupeň výbavy pojmenovaný Comfort navíc přihazuje kožený interiér, volant MOMO, 17" kola atd. Nejvyšší možná výbava Executive navíc poskytne kožený interiér, bezklíčkový vstup a startování, panoramatické elektricky ovládané střešní okno, elektricky seřiditelnou sedačku řidiče v osmi směrech apod.). Verze Active se odlišuje zejména nelakovanými černými zpětnými zrcátky a kliky dveří. Chybí také střešní spojler a střešní ližiny. Forester je obut do šestnáctipalcových kol z lehkých slitin.

Široké a téměř kolmé čelní sklo přispívá k výbornému výhledu z vozu. Díky viditelným obrysům karoserie z místa řidiče je parkování snadné a nejsou potřeba parkovací senzory, které navíc nejdou ani přiojednat. Palubní deska se středovým panelem je podobná té v Impreze. Na kráse příliš nepobrala, přesto ji můžeme označit po stránce ergonomie za velmi zdařilou. Kdo čeká v novém Foresteru prémiový interiér, bude zklamán. Nutné je zkousnout tvrdé a šedé plasty, které jsou však kvalitně slícovány. Interiér poskytuje dostatek místa čtyřem dospělým a jejich zavazadlům. Ani vyšší osoby nestrádají. Připomíná nezapnutých pásů je dostupný tradičně jen pro řidiče. Ostatní členové posádky se musí hlídat sami.

Opěradla zadních sedadel se sklápí přímo na sedáky, čímž vzniká díky mělkému zavazadelníku naprosto rovná ložná. "Kufi" pojme v základním uspořádání 450 litrů zavazadel. Po sklopení zadních opěradel se využitelný objem zvětší až na hodnotu 1660 litrů, přičemž krycí roletku nemusíte nechávat doma (své odpočinkové místo našla pod dnem u rezervy). V dnešní době potěší zejména plnohodnotná rezerva. Samotný přístup do zavazadelníku hodnotím velmi kladně.

- (+) příkladná ergonomie a jednoduchost
- (+) výhled všemi směry
- (+) prostornost
- (+) zavazadelník
- (+) přídatné topení
- (+) odhlučnění
- (-) tvrdé nevýrazné plasty
- (-) chybí ukazatel aktuální spotřeby
- (-) absence trojbliku
- (-) čistý ale nevýrazný zvuk audiosoustavy
- (-) na slunci špatně čitelný displej PP

[TIP: Subaru Outback 2.0D v redakčním testu](#)

Motor: lahůdka typu Boxer

Nový diesel typu Boxer z díly Subaru stačil během své krátké existence v modelech Legacy/Outback získat třetí místo v kategorii "Nejlepší nový motor 2008" a v kategorii 1,8 až 2,0 litru v anketě International Engine of the Year Awards. Dnes testovaného Forestera pohání diesel vychází z motoru představeného v modelu Legacy. Díky použití uzavřeného typu filtru pevných částic poklesl výkon o 2 kW, přičemž se podařilo dosáhnout lepšího průběhu hodnoty točivého momentu. Z dvoulitrového objemu konstruktéři vydolovali 108 kW

při 3600 ot./min. spolu s maximem točivého momentu 350 Nm dostupného při 1800-2400 ot./min. Tyto hodnoty stačí na zdolání stokilometrové rychlosti za 10,4s a pokoření maximálky ležící na hodnotě 186 km/h, přičemž výrobce slibuje průměrnou kombinovanou spotřebu 6,7 l/100 km. V praxi tak můžete na šedesáti litrovou ujet až 1000 kilometrů, což se potvrdilo i v našem testu spotřeby, kde si Forester řekl o pouhých [5,5 l/100 km](#).

Samotný agregát přede velmi kultivovaně a jeho projev připomíná vznětové motory jen vzdáleně. Oproti benzínovému dvoulitru působí diesel živěji a poskytuje výrazně lepší dynamiku a zejména pružnost. S chutí a pořádnou vervou se žene do otáček. Řidiči zvyklí na benzínové Boxery se musí naučit včas řadit (než ručička tachometru atakuje 4000 ot./min.). Dostatek síly je dostupný téměř od volnoběhu (od 1500 ot./min. nastupuje zátah). Při překročení dvou tisíc otáček se dochází k velmi dobré akceleraci, která plynule pokračuje k již zmíněné hodnotě. Do interiéru ani řadící páky nepronikají žádné vibrace. Uzavřený filtr pevných částic se stará o plnění normy Euro5. Nashromážděné pevné částice se spalují přímo uvnitř filtru při dosažení teploty 600°C a vyšší. Dovozce doporučuje jednou za čas Forestera pořádně provětrat aby docházelo pravidelně ke spálení pevných částic. U vznětových verzí nepotěší absence automatické převodovky, přičemž u benzínových verzí je možné volit čtyřstupňový automat, který není zrovna posledním výkřikem moderní techniky.

- (+) spotřeba
- (+) zvukový projev
- (+) kultivovanost a potlačení vibrací
- (+) pružnost
- (+) nízké emise (euro 5)
- (-) chybí automat

TIP: [Subaru Forester 2.0D v testu spotřeby](#)

Jízdní vlastnosti: změna charakteru

První reakce na nový Forester nebyly v oblasti jízdních vlastností zrovna lichotivé. Komfortní naladění a vyšší stavba karoserie se zákonitě podepsaly na jízdním projevu. Agilní až sportovní charakter vystřídalo pohodlné pohupování a v zatáčkách přibylo pohupování karoserie ze strany na stranu. Jistota s jakou šlo u prvních Foresterů projíždět zatáčky je prostě pryč. Symetrický pohon všech kol vypůjčený z Imprezy zaručuje nejlepší jízdní dovednosti ve třídě SUVéček. To však nestačí. Řidič i posádka velmi často nabývají díky převzaté a prodloužené podvozkové platformy z Imprezy dojmu nejistoty. Na vině je měkké odpružení, které smýkává karoserii ze strany na stranu. Dokonce se při razantnějším rozjezdu před nadvzdává tak, že rázem oslňujete vozy jedoucí před Vámi. Opačný stav (ponožování předě) je vlastní pro brždění. Pokud však tyto vjemy překonáte a razantně přitlačíte na plynový pedál, můžete se na podvozek spolehnout. Zatáčky nový Forester dokáže projíždět stejně rychle jako předchozí generace a ve srovnání s cenově dostupnou konkurencí nezná přemožitele.

Hlavním mezigeneračním rozdílem v jízdních vlastnostech je pohlcování nerovností spolu s plyným charakterem a výborným odhlučněním. Cestování stotřicítkou na šestý rychlostní stupeň po rozbitých českých dálničních tankodromech je doslova balzámem na duši. Už dlouho jsem nejel po D1 či D11 tak pohodlným vozem jako je Forester. Je to sice ve srovnání se starším modelem paradox, ale zřejmě v automobilce dobře vědí po čem zákazníci touží. Kilometry s "lesníkem" proto ubíhají velmi rychle. Přesné řazení šestirychlostní převodovky s

výrazným mechanickým podtextem příliš nekoresponduje s komfortním charakterem vozu, což je jediná výtká směřovaná k nové převodovce.

(+) komfort cestování

(+) příkladná trakce

(+) Hill Assist Control

(-) houpání, nahýbání a ponořování karoserie včetně náchylnosti na boční vítr

(-) absence redukční převodovky

[javascript:otevriOdkaz\('http://**jmenoServeru**/applications/magazin/clanek.php?id_clanek=3689,'3'\);](http://**jmenoServeru**/applications/magazin/clanek.php?id_clanek=3689,'3'))

[TIP: Subaru Forester 2.0D - představení](#)

Závěr: benzín, plyn nebo naftu?

Forester se konečně dočkal diesellového motoru, šestirychlostní převodovky a komfortního charakteru odpružení. Většina zákazníků tyto změny zajisté uvítá, přesto si myslím, že se najdou jedinci prahnoucí po jízdním projevu předchozích generací nebo po automatické převodovce, která není zatím dostupná. Přesto platí, že Forester *kultivovaně* vyzrál. Z dělníka se stal elegant a zejména polykač kilometrů, který dokáže šetřit kapsu majitele a životní prostředí. A to vše za konkurence schopnou cenu s bonusem symetrického pohonu a nízkého těžiště.

Technický popis:

KAROSERIE	
Typ	SUV
ROZMĚRY A HMOTNOSTI	
Délka (mm)	4 560
Šířka (mm)	1 780
Výška (mm)	1 675
Rozvor (mm)	2 615
Rozchod kol vpředu (mm)	1 530
Rozchod kol vzadu (mm)	1 530
Světlá výška (mm)	215
Provozní hmotnost (kg)	1 615
Maximální hmotnost (kg)	2 050
Počet míst (os.)	5
Minimální poloměr otáčení (m)	10,6
Objem zavazadlového prostoru (l)	450 - 1 660
MOTOR	
Typ	vznětový Boxer
Počet válců	4
Zdvihový objem (ccm)	1 998

Vrtání x zdvih (mm)	86 x 86
Kompresní poměr	16,3 : 1
Max. výkon kW (k)/ot./min.	108 (147) / 3 600
Max. kroutící moment Nm/ot./min.	350 / 1 800 - 3 600
VÝKONY	
Max. zrychlení (0-100km/h) s	10,4
Max. rychlost (km/h)	186
SPOTŘEBA	
Město	7,2
Mimo město	5,8
Kombinovaná	6,3
CO2 (g/km)	167
PŘEVODOVKA	
Typ převodovky	manuální
Počet rychlostních stupňů	6
PALIVOVÁ SOUSTAVA	
Palivo	motorová nafta
Objem nádrže (l)	60
PŘENOS HNACÍ SÍLY	
Pohon	všech kol
ŘÍZENÍ	
Typ	hřebenové s el. posilovačem
ZAVĚŠENÍ KOL	
Vpředu	Mc Pherson
Vzadu	víceprvkové nezávislé
BRZDY	
Vpředu	kotoučové s vnitřím chlazením
Vzadu	kotoučové
PNEUMATIKY A RÁFKY	
Pneumatiky	215 / 65 R16
Ráfky	6.5J x 16
CENA	
Cena nejlevnější verze v základní motorizaci (Kč)	648.800 (2.0X Trend)
Cena testovaného vozu bez příplatkové výbavy (Kč)	793.800 (2.0D Active)
Celková cena testovaného vozu (Kč)	793.800

Hodnocení:

Brzdy	2
Design	2
Dílnské zpracování	2
Dynamika motoru	2
Jízdní komfort	1
Ovladatelnost	1
Prostornost	1

Pružnost motoru	2
Řazení	2
Řízení	2
Sedadla	3
Spotřeba	1
Výhled z vozu	1
Zavazadelník	1
Celkové hodnocení - průměr:	1.64
Toto hodnocení je subjektivním dojmem autora testu, který hodnotí automobil s přihlédnutím k vozům srovnatelné třídy.	
Uděluje se známka od 1 (výborné) do 5 (nedostatečné).	