

Text: Jiří Baborský Foto: Pavel Novák

### ZÁKLADNÍ ÚDAJE

#### MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Zážehový čtyřválec boxer. Zdvihový objem 2457 cm<sup>3</sup>. Maximální výkon 169 kW při 5200 ot./min, největší točivý moment 320 N.m při 2800 ot./min. Čtyři ventily na válec, roveď DOHC. Emise CO<sub>2</sub>: 248 g/km. Nejvyšší rychlost: 214 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h: 7,1 s. Spotřeba paliva (místotýmno města/kombinace) 14,4/8,2/10,5 l/100 km. Stálý pohon všech kol se třemi diferenciály. Pětistupňová přímo řazená převodovka.

#### ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2615 mm. Délka x šířka x výška 4560 x 1780 x 1700 mm. Světla výška 225 mm. Pohotovostní/úžitková hmotnost 1515/500 kg. Objem kufru 450/1660 l. Objem nádrže paliva 64 l. Pneu a kola 225/55 R17.

#### ZÁRUKY A CENY

Celková a na lak 3 roky, 12 let na nepropovězení karoserie. Cena testovaného vozu (= základní)

838 800 Kč

#### KONKURENTI

BMW X3 2.5si/160 kW	1 227 110 Kč
Mazda CX-7 2.3T/191 kW Challenge	841 900 Kč
Volkswagen Tiguan 2.0 TFSI/147 kW Track & Field	881 200 Kč

#### VÝBAVA

Airbagy (6)	✓	Vyhřívaná př. sedadla	✓
Aut. klimatizace	✓	Tempomat	✓
VDC (=ESP)	✓	Xenonová světla	✓

Pozn.: U Subaru Forester neexistuje příplatková výbava po potáčkách, tato funkce supluje čtyři úrovně specifikace

#### POROVNÁNÍ S NEJLEPŠÍMI

<b>Nejlepší zrychlení z 0 na 100 km/h:</b>	
Subaru Forester 2.5 XT	7,1 s
<b>Forester 2.5 XT - nejlepší</b>	
<b>Nejnižší kombinovaná spotřeba:</b>	
Jeep Patriot a Compass 2.4/125 kW	8,7 l
<b>Forester 10,5 l - o 21 % horší</b>	
<b>Nejlevnější:</b> Jeep Patriot 2.4/125 kW Sport	612 250 Kč
<b>Forester 2.5 XT 838 800 Kč - o 37 % horší</b>	

#### HODNOCENÍ PRVNÍCH DOJMŮ

Cena a výbava	2,75
Design a zpracování	1,75
Prostor a pohodlí	1,50
Motory	1,25
Jízda	1,50
<b>Výsledné známka</b>	<b>1,75</b>

#### TESTOVALI JSME

Subaru Forester 2.0 X Active LPG SM 24/08



Sání na kapotě prozrazuje famózní turbomotor. Líbí se nám jadrný zvuk boxeru a neustálý přebytek výkonu.

Mělký kufr spolkne pod roletku jen 450 litrů – tady se platí za prostorově náročný systém pohonu všech kol



Pohodlná sedadla by mohla lépe podržet tělo v zatáčkách.



Vzadu je spousta místa a vtípně řešený držák nápojů.



# Horká hlava

**Je to ale prudká povaha, tohle Subaru Forester Turbo. Stačí jej polechtat na plynu a okamžitě vyrazí jak bodnuté vidlemi.**



Světlé provedení opticky zvětšuje už tak dobrou prostornost interiéru. Škoda výhradně tvrdých plastů...

**B**rutální turboverze představuje tradičně nejpálivější pokrm uvařený z nabídky Subaru Forester. V nejnovější generaci produkuje dvouapůllitrový boxer stejně jako u předchůdce 169 kW a 320 N.m, optimalizace turba ale přesunula větší porci newtonmetrů do nízkých a středních otáček.

Co to znamená v praxi? Že od 3500 ot./min motor táhne jako bestie a nepřestává až do šesti tisíc. Pokud kolem sebe nemáte Mazdu CX-7 se 191 kW nebo atmosférický šestiválec BMW X3 2.5si/160 kW, nenajdete konkurenceschopné SUV. Ve sprintu na stovku vás ale neohrozí ani tihle borci, 7,1 s prostě nemá

obdobu. Škoda nárůstu hmotnosti, minulý Forester to zvládl ještě o sekundu rychleji. A ještě jedna věc mu šla o poznání líp – průjezdy zatáčkou. Alespoň na nás působil jistě. Nový „lesník“ totiž spojuje neslučitelné - navzdory silnému motoru jezdí na extrémně měkounkém podvozku, který vás udržuje v dokonalém pohodlí. Když ale dojde na tanec v zatáčkách, nevíte, co si myslet – všechna kola napájená točivým momentem přes symetrický systém pohonu precizně drží stopu a okamžik ztráty přilnavosti leží hodně daleko. Zároveň se však karoserie natolik naklání, že možná ani nebudete mít chuť limity hledat. Je to o zvyku, ve výsledku dokáže být Forester zatraceně rychlý a zábavný. Přesednutí do BMW X3 ale jasně ukáže, jak má vypadat geniálně stabilní podvozek. Ovšem za cenu komfortu.

Jaké tedy máme přání? Nechte běžného Forestera příjemně pohodlného, ale přitvrdě turboverzi – pak to bude ono. A když už v tom jste, zlepšete boční vedení pohodlných sedadel.

Jinak lze subárku máloco vytknout. Volant Momo představuje ideál, stejně jako poloha za ním. Řízení je radost sama – nejsilnější forester dostal hydraulický posilovač místo

elektrického, kola tak můžete vést výrazně přesněji. Krátké a přesné řazení zůstalo věrně tradiční, takže jde zuha a s odporem při přechodu neutrálu.

Když pošlete plyn ostře k zemi, můžete se kochat krásným mechanickým zvukem motoru, při ustálené jízdě jej ale nezaslechnete ani ve dvoustovce.

Pokud vás dravá jízda hodně baví, mějte u sebe mapu čerpacích stanic. Sílou vůle sice můžete jezdit za osm litrů, ve městě se ale dostanete na patnáct a energickým stylem i přes 17 litrů. To pak 64 litrů z nádrže mizí samo.

Celkově se nový Forester povedl, ostrá verze by si ale zasloužila méně kompromisních řešení.

Oceňujeme lehkost, s jakou se pohybuje, prostorný interiér a rozumnou cenu od 838 800 Kč, škoda malého kufru jen 450 l a záplavy tvrdých plastů v jinak kvalitním interiéru.

