



Neřadit, kochat se!

Subaru Forester dosud dlužilo zákazníkům oblíbenou kombinaci dieselu s automatem. Máme ji tady spolu s dalšími inovacemi.

Vývoj variátorové samočinné převodovky CVT pro vysoké točivé momenty Subaru chvíli trval. Proto jsme si mohli komfortní jízdu bez řazení dopřávat čtyři roky jen u benzínových modelů, oblíbené spojení nafty s automatem dorazilo v roce 2013 do terénního kombi Outback. Nyní přichází i do SUV Forester. S novým modelovým rokem souvisejí rovněž úpravy naftového boxeru pro splnění normy Euro 6 – přibyl nízkotlaký okruh recirkulace spalin EGR, kompresní poměr klesl z 16:1 na 15,2:1 a ke slovu přišly vyšší vstříkací tlaky až 2000 barů (+10%). Upraveno bylo i samotné „železo“ – blok, válce, písty...

Zastudena má naftový boxer hrubší chod, na což si ale po zahřátí ani

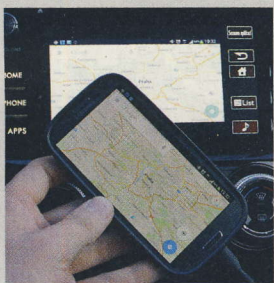
nevzpomenete. Variátor Lineartronic je zárukou dokonale hladké jízdy a v nejnovější evoluci už neobtěžuje kvílením při zrychlení. Běžně tyto převodovky vyženou motor do otáček nejvyšší výkonu a ty drží, dokud řidič nepřestane zrychlovat a tempo se neustálí. Zní to, jako když stoupnete kočce na ocas.

Současná generace CVT Subaru jde na věc od lesa. Při razantní akceleraci začne řadit sedm přednastavených stupňů, což uchu lahodí a zlepšuje dojem ze zrychlení. V případě naftového foresteru přesto nečekejte raketu. Odezva na jemné polechtání plynu nám připadá lepší než u verze Euro 5, s přísnějším řízením emisí však motor přišel o „vršek“ a třeba na dálnici se mu do předjíždění nechce. Konstantní svižná jízda ale foresteru

sedí, je tichý a celkově komfortní. To platí i pro rozbité okresky, kde navíc dokáže podvozek prodat sportovní geny – málokteré SUV můžete v zatáčkách ždímat jako forester. Ani k tomu nepotřebuje věhlasnou čtyřkolku s třemi diferenciály, automaty používají konfekční, ale funkční řešení se spojku.

Když jsme se motali po Praze a za městem na to občas šlápli, žádalo po nás subaru na oplátku 8,61 nafty na stovku kilometrů. Na velkou čtyřkolku s automatem to není špatné. Od vložení relaxační jízdy jsme ovšem čekali lepší výsledek – průměr 7,61 patří k vyšším. Příčinou hledejme třeba ve ztrátách uvnitř variátoru nebo absenci aditiva AdBlue a vypalování oxidů dusíku zvýšenou dávkou paliva.

V duchu doby



Nový multimediální systém Starlink je zabalen do moderního designu s dotykovými ovladači i obrazovkou. Nižší verze bez navigace dovolují spojení s mobilem a využití jeho aplikací – třeba zprávy nebo počasí. O smyslu lze diskutovat. Zásadní je, že přes rozhraní MirrorLink do auta dostanete navigaci svého telefonu. Zadávat je rychlé, zrcadlený obraz překvapivě menší než skutečná velikost displeje a nejde přes něj ovládat měřítko zobrazení – to jsme museli zpátky do mobilu. Nicméně účel to splní, navigujete a nic to nestojí – starlink je součástí základní výbavy. Stejně jako u ostatních autech s mirrorlinkem platí, že když navigujete, nemůžete poslouchat jinou hudbu než z mobilu. Ještě to chce čas...

Blátomil

S převodovkou CVT se váže elektronický asistent pro jízdu v terénu X-Mod. Zajistí jemnější odezvu na plyn, udržování nižšího převodového stupně, rychlejší spínání čtyřkolky a dřívější přibrzdování prokluzujících kol. Funguje to fantasticky. Sjíždíte blátivý svah a citlivé brzdění necháváte na integrovaném asistentu. Prudce zatočíte, což je v podstatě nejhorší. Kola na vnitřní straně oblouku se zastaví a vnější trochu zrychlí. Forester na místě zahne jak bagřák Bobcat. S tímhle i amatér projede džungli.



Hladce pracující variátor nabízí i sportovní mód se sekvenčním řazením sedmi stupňů

Konečně se Subaru naučilo dělat útulné interiéry z příjemných materiálů. Velká okna a tenké sloupky zajišťují perfektní výhled a prosvětlení kabiny. Místa je ve foresteru na rozdávání.



Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Vpředu podélně uložený přeplňovaný vznětový čtyřválec s protilehlými válci (boxer). Zdvihový objem **1998 cm³**. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon **108 kW** při 3600 ot./min, točivý moment **350 N.m** při 1600-2400 ot./min. Pohon všech kol s mezinápravovou spojkou. Bezestupňová variátorová převodovka. Nejvyšší rychlost **188 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **9,9 s**. Emise CO₂ 158 g/km. Spotřeba město/mimo město 7,3/5,4 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 6,1 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2640 mm**. Délka x šířka x výška **4595 x 1795 x 1735 mm**. Nájezdový úhel vpředu/vzadu 25/26°, přechodový úhel 22°, světlá výška 220 mm. Provozní/užitečná hmotnost 1697/458 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu 225/60 R17.

Objem kufru 505/1595 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, 12 let na neprozražené karoserie. Cena testovaného vozu **931 000 Kč** (navíc metalíza za 12 000 Kč).

Základní cena 919 000 Kč

KONKURENTI

Audi Q5 2.0 TDI/110 kW **1 151 900 Kč**
Ford Kuga 2.0 TDCi/110 kW **773 940 Kč**
Honda CR-V 1.6 i-DETEC/118 kW **829 900 Kč**
Kia Sportage 2.0 CRDi/100 kW **624 980 Kč**
Mercedes-Benz GLK 200 CDI/105 kW

1 034 193 Kč

Mitsubishi Outlander 2.2 DI-D/110 kW

792 850 Kč

Renault Koleos 2.0 dCi/127 kW **639 900 Kč**

Toyota RAV4 2.2 D-CAT/110 kW **779 900 Kč**

VW Tiguan 2.0 TDI/110 kW **830 900 Kč**

Verze s pohonem všech kol a samočinnou převodovkou

TESTOVALI JSME

Forester 2.0 XT Lineartronic SM 28/14

Forester 2.0D SM 25/13

Forester 2.0i Lineartronic SM 12/13

HODNOCENÍ

+ Cestovní komfort
Výborné jízdní vlastnosti
Skvělý terénní asistent X-Mod
Prostorný a praktický interiér
Dobry výhled
Velký rejď

- Vlažné zrychlení z vyšších rychlostí
Ani klidná jízda nesrazí spotřebu k udávaným hodnotám
Matoucí ovládání palubního počítače
Vyšší cena