



PŘÍKLADNĚ ÚSPORNÝ

Testovaný model Subaru Forester 2.0D

- **motor:** vznětový čtyřválec 1998 cm³
- **výkon:** 108 kW/147 k při 3600 ot./min.
- **točivý moment:** 350 Nm při 1600 – 2400 ot./min.
- **rozměry:** délka 4595 mm, šířka 1795 mm, výška 1735 mm
- **rozvor náprav:** 2640 mm

Forester už jste v našich testech viděli v různých konfiguracích, naposledy to bylo nadupané benzínové turbo XT. Tentokrát jsme do testu vybrali vůz s dieselovým motorem 2.0D, který nás přesvědčil, že naftový motor od Subaru dokáže v běžném provozu skutečně pracovat za pouhých sedm litrů. A při dlouhých jízdách má výborné předpoklady jít ještě níž.

Nový model Foresteru se vypořádal se všemi hnidopichy, kteří považovali naladění podvozku za příliš měkké. Teď je podvozek pěkně tuhý, takže při rychlé jízdě i v zatáčkách nabízí mnohem lepší jízdní vlastnosti. Kromě

Evropskou honbu za co nejnižšími emisemi a spotřebou paliva ve spalovacích motorech už do svých výrobních programů zařadila nejedna asijská automobilka, a tak v nabídce značky Subaru dnes kromě excelentních benzínových Boxerů najdeme také příkladně úsporné dieselové jednotky. Ačkoliv začátky byly trochu těžké, současný dvoulitrový turbodiesel je ukázkou toho, co Subaru dokonalým sladěním pohonného ústrojí dokáže.

Text: Josef Židek

toho je také prostornější v interiéru, poskytuje dobrý výhled ze všech sedadel, snadné nastupování i vystupování, příjemný uživatelský komfort a k tomu symetrický pohon všech kol.

Na délku mu přibýlo 35 mm na celkových 4595 mm, je o 2 cm vyšší a 1,5 cm širší (1795 mm). Prodloužil se i rozvor – o 2,5 cm na 2640 mm. Pro využití v terénu má výborné parametry, ať je to světlá výška (minimálně

220 mm), nebo přední a zadní nájezdový úhel (25 a 26 stupňů). Narostl zavazadelník, a to o 55 litrů na celkových 505, přibyla také elektricky ovládaná výklopná zád' pro snazší přístup do kufru.

Dieselový motor typu Boxer pro sériově vyráběná auta vyvinula automobilka Subaru jako první na světě. Jeho kultivovaný chod je výsledkem protiběžného uspořádání pístů a odlišného řešení hřídele – kompaktní kon-





strukce klikového hřídele je vložena mezi tuhé bloky válců (místo běžně používaných vyvažovacích hřídelí). Tento způsob významně snižuje hlučnost i vibrace, a to až do vysokého pásma otáček.

Motor je přeplňován turbodmychadlem s variabilní geometrií lopatek, které je umístěno pod motorem a propojeno s katalyzátory. Díky tomu získáte rychlou odezvu na sešlápnutí plynového pedálu a motor je ekologičtější z pohledu emisí škodlivin (u Foresteru s tímto motorem je udávána hodnota 156 g CO₂/km).

Ke snížení emisí významně přispívá také recirkulace výfukových plynů, které jsou přiváděny zpět do spalovací komory.

Diesellový motor je řazen šestistupňovou manuální převodovkou, jejíž odstupňování vyhovuje i terénnímu využití kratší jedničkou pro rozjezd ve velmi nízké rychlosti, řadí se již tradičně trochu ztuhla, ale přesně, v táhlejších kopcích si říká o častější podřazení. Při jízdě po dálnici zrychluje poslušně i za limitem, ani ve vysoké rychlosti nechybí chuť k dalšímu zrychlování.

Symetrický pohon všech kol s aktivním rozdělováním točivého momentu zasahuje nepřetržitě podle okamžitých podmínek jízdy a stavu povrchu. Přesnost rozdělování točivého momentu je zdokonalena a reaguje na základě informací o úhlu natočení volantu, rychlosti stáčení a signálu bočního zrychlení. Kontrola a řízení trakce vylepšila parametry celého systému, což přineslo zlepšení jízdní stability, lepší akceleraci na kluzkém povrchu při rozjezdu i lepší trakci. V reálu to znamená, že s Foresterem projedete zatáčkou jistě a bez nepříjemných náklonů, nedostanete se do úzkých na sněhu či náledí a zvládnete i terénní nerovnosti bez problémů.

S tím souvisí i stabilizační systém VDC, který je standardem pro všechny verze. Pokud detekuje smyk nebo jiný projev nestability kola, nastupuje zásah v podobě brzdného účinku na jednotlivá kola. Pomáhá také systém pro snadný rozjezd do svahu, systém VDC reguluje také účinky brzd a dokáže podpořit intenzivní brzdění v krizové situaci.

Z vozu Subaru Forester se postupem času stalo SUV pro univerzální použití, s nímž budete pohodlně cestovat po silnici i mimo civilizaci, můžete s ním jezdit po městě i po dálnici, zapřáhnout za něj přívěs, zkrátka využít ho v každé situaci. S úsporným turbodieselem za něj zaplatíte 789 000 korun v základní výbavě Active. V testované verzi Comfort jeho cena začíná na 854 000 Kč.

