

SAMOROST

Atmosférický dvoulitr se mezi downsizovanými agregáty již stává ohroženým druhem. U kompaktních SUV, jako je Subaru Forester, ale má stále své útočiště.

Forester má políčeno na všechny ty, kdo chtějí vybočit z davu a touží po charakterním samorostlém SUV. Představa hubertusu a flinty přes rameno k němu velmi dobře pasuje, a to zvláště v této zelené barvě, v níž je spíše vozem pro nimrody než lovce zatáček. Jeho ambice jsou však mnohem větší.

Přes velkou světlou výšku se forester v zatáčkách nijak nadměrně nenaklání. Řízení je příjemně lehké, ale současně dostatečně přesné. To ve spojení s výbornou trakcí, danou stálým pohonem všech kol, zajišťuje pocit jistoty na silnici i šotolině. V terénu má zážehová verze oproti vznětové výhodu v systému kontrolovaného sjíždění svahů.

Diesel je ale mnohem úspornější – bez problémů s ním lze jezdit za 6,5 l/100 km. To sedmilitrový příslib zážehového agregátu trochu zavání mysliveckou latinou. V praxi si totiž vezme minimálně o dva litry víc. Dvoulitrový čtyřválec s protiběžnými písty potěší zejména svou ochotou táhnout z nízkých otáček. Není to žádný trhač asfaltu, ale po dynamické stránce rozhodně nebudete strádat. Vzhledem ke zřevodování se ochotně plouží i na zařazené vyšší rychlostní stupně a na pokyny plynového pedálu reaguje spontánně.

Již i forester dostal systém stop-start a je třeba zmínit, že funguje rychle a bezproblémově. Řazení manuální šestistupňové převodovky ale mírně zadržává a trochu výše položený spojkový pedál je trochu tužší na ovládání. Ne, toto auto není pro žádné slečinky. Pro ně má Subaru v ceníku za příplatek ve výši

40 000 Kč elektronicky řízenou převodovku CVT. Relativně strohý interiér s některými laciněji působícími plasty patří ve třídě kompaktních SUV k suverénně nejprostornějším.

Za volantem se sedí poměrně vysoko, odměnou za to je výborný výhled, podpořený tenkými sloupky. Navíc ve verzi Comfort za 764 000 Kč již nechybí vedle dalších komfortních prvků ani parkovací kamera.

Forester se velmi příjemně ovládá. Zážehová verze má o něco měkčí, komfortnější podvozek než vznětová. I s 18" koly zdařile tlumí i větší nerovnosti. S lehkou nadsázkou lze říci, že pokud bychom všichni jezdili forestery, stát by ušetřil na opravách silnic.

Text: Vladimír Löbl
Foto: Václav Novák



Dvoulitr je kultivovaný a táhne příjemně odspodu, jezdí za 9 l/100 km.



Přední sedadla vynikají pohodlím, kožené čalounění ale trochu klouže.



Polohová paměť víka je standardem. I ta nejvyšší je ale pro Evropany nízká.



Na samotě u lesa: pohon všech kol a světlá výška 220 mm v terénu přijde vhod.



Zemíty charakter foresteru je cítit i z jeho bytelné palubní desky.

TECHNICKÉ ÚDAJE

průměr horsí lepsi

SUBARU FORESTER 2.0i-L COMFORT

| | |
|-----------------------------|---|
| Motor | zážehový B4, 1995 cm ³ |
| Výkon | 110 kW (150 k) při 6200/min |
| Točivý moment | 198 Nm při 4200/min |
| Pohon a podvozek: | 6st. manuální převodovka, pohon všech kol, vpředu McPherson, vzadu dvojitý lichoběžník. Brzdy kotoučové s vnitřním chlazením. Pneu 225/60 R 17. |
| Zavazadlový prostor | 0,488/1,573 m ³ |
| Rozměry: | 4595 × 1795 × 1735 mm, rozvor 2640 mm, provozní/úžitelná hmotnost 1552/453 kg, objem nádrže 60 l. |
| Nejvyšší rychlost | 190 km/h |
| Zrychlení 0-100 km/h | 10,6 s |
| Spotřeba | 8,6/6,1/7,0 l/100 km |
| Emise CO₂ | 162 g/km |
| Cena/testovaný vůz | 764 000 Kč/764 000 Kč |
| Konkurence: | Honda CR-V, Mazda CX-5, Toyota RAV4 |

auto motor sport

HODNOCENÍ

★ ★ ★ ★ ☆

| | | |
|---|-------------|---|
| + trakce, světlá výška, přesné a přímé řízení, kultivovaný chod motoru, výhled, prostornost | Pohon | 8 |
| - ovládání pal. počítače, místy drhnuocí řazení, kvalita plastů | Podvozek | 9 |
| | Komfort | 7 |
| | Interiér | 7 |
| | Cena/vybava | 7 |