

Večji, TEŽJI in šibkejši

Subaru je znamka posebnostev, tako modelov kot tudi kupcev, ki jih (v veliki večini) štirikolesno gnani avtomobili te znamke še posebej privlačijo. Za te kupce se zdi, da so znamke zvesti kot le redko kateri. Od tod tudi predvidevanja, da so pri novem Foresterju pripravljeni sprejeti dejstvo, da je nova generacija poleg številnih plusov prinesla tudi opazen korak nazaj.

besedilo: Mitja Reven • foto: Aleš Pavletič

» Za začetek pogledimo dobre novice, za katere je v prodajnih salonih poskrbel novi Forester. Oblikovno je videti kot nekakšna siva miš (kot nalašč je bil podobne barve tudi testni Gozdar), kar mu lahko štejete tudi v plus, saj so okrasni pokrovi platišč, vratne kljuke, odeje v drugačno barvo kot karoserija, in (veliki) črni stranski ogledalci tudi prednost, ko se z avtomobilom vozimo po terenu in bi nas zaradi odrgnjenih ogledalc in lahkih platišč lahko bolelo pri srcu. Na novem Foresterju lahko privabita zamišljene poglede le prednja 'zobata' maska in poseben nos, ki zaradi zašiljenosti oblike (poglejte spodnji del) omogoča (pri

terenski vožnji) predvsem ugodnejši vstopni kot. Opaziti je še globoko v prednji odbijač potegnjeni megljenki, ki sta tako kar najbolj zaščiteni pred kakšnim neljubim srečanjem s tršo podlago. Čeprav je manj kombijevski kot predhodnik, je zdaj Forester tudi oblikovno bližje klasičnim SUV-ovskim tekmečem. Toda med 'mehkimi' sodi Gozdar v tršo ligo, med tiste, ki zvišujejo (zelo majhen) odstotek SUV-ov, ki se dejansko vozijo tudi ob asfaltu.

Največ je Gozdar pri približevanju podobi pravega SUV-a pridobil na področju prostornosti. V primerjavi s predhodnikom je v skupno dolžino (zdaj 4.560 milimetrov)

nabral 75 milimetrov, poleg tega pa še 45 milimetrov v širino in kar 110 milimetrov v višino. Drage bralke in bralci, to je kar 11 centimetrov! Logično je ob ravno tako radodarno povečanem medosju (za devet centimetrov na 2.615 milimetrov) prostornost potniške kabine opazno večja, še najbolj je to očitno na sedežih druge vrste, kjer je več centimetrov za kolena (po Subarujevih podatkih za kar 11 centimetrov), opazno povišana streha pa je prinesla več 'zračnega' prostora tudi glavam prednjih potnikov. Za centimeter so povišali še oddaljenost (sprejaj pred blatom, vodo, umazanijo in blažjimi udarci) s plastično-kovinsko ploščo zaščite-



me do skupnih motorjev, vendar je razlika v ceni dovolj velika, da v Foresterju nismo pričakovali enako trde plastike kot v Imprezi.

Občutki v notranjosti so tako podobi tistim v Imprezi. Izbočen sredinski del armaturne plošče ima tovarniško vgrajen avtoradio z zaslonom, ki je že ob malce bolj neposredni sončni svetlobi slabo viden, in zaslonček z informacijami zelo skopega potovalnega računalnika (le povprečna poraba goriva, zunanja temperatura in ura). Samodejna klimatska naprava z vrtljivimi gumbi, ki smo jih seveda že videli, je učinkovita. Nekaj stikal, kot so tista za nastavljanje električnih stranskih ogledalc, ni osvetljenih,

“Ogrevanje prednjih sedežev je serijsko.”



sedeži: s prtljažnikom. Ta je pri Foresterju velik nič kaj rekordnih 450 litrov, nakladalnega robu ni in nakladalna višina je precejšnja (sega tja do žepov hlač). Prevoz

daljših predmetov postavi pod vprašaj ne ravno globoko skladišče, ki je manjše predvsem zaradi zadnjega pogona. Je pa po drugi strani dno prtljažnika uporabno ravno, v dvojnem dnu so tudi predali, 12-voltna vtičnica, kljukice za obešanje ter lučka ob strani. Naslonjala zadnje, po tretjinah deljive sedežne vrste se zložijo v ravno dno povečanega prtljažnika le s preprostim dvigom vzvoda ob vzglavnikih sedežev. Tudi naklon naslonjal zadnjih treh sedežev (sredinski se lahko 'spremeni' v komolčno oporo) se lahko nastavlja, vendar boste pri tem početju potrebovali dve roki: eno za pritisk na gumb, ki je na notranji oblogi blatnika, drugo pa za višanje ali nižanje naklona. Tu bi lahko pri Subaruu pokazali nekaj več sočutja za ergonomijo.

Ne vemo, ali so jih v to silili stroški, kar je zelo verjetno, ali je oblikovalcem preprosto zmanjkalo idej, da so Foresterjevo armaturno ploščo (z zelo nadležnim piskačem, ki opozarja na neprijetost) povzeli po Imprezini. No, med modeloma je sicer še veliko sorodstvenih vezi, od skupne platfor-

volan je nastavljen po višini in globini, števcu so povprečni, na splošno pa je počutje v novem Foresterju dobro. Odlagalnih mest sicer ni na pretek, toda za tiste, ki ne razmetavajo stvari po avtomobilu, jih bo povsem dovolj. Tu so namreč predali v vseh vratih, neosvetljen sovoznikov predal, predal za očala na stropu in odlagalna mesta na sredinski konzoli. Vse štiri stranske šipe že v osnovni opremi X žene električnega, voznikova se odpre ali zapre le z eno potezo. Vsi sedeži imajo vzglavnike, spredaj sta po višini nastavljiva varnostna pasova, zadnja klop gosti sidrišča Isofix za otroške sedeže, za varnost potnikov pa dežurajo še štiri varnostne blazine in dve zavesi. Preglednost okoličice je zaradi višjega sedenja in ugodno velikih steklenih površin zelo dobra in tudi začetek motornega pokrova je viden, zadek pa je kljub odsotnosti parkirnih tipal zaradi strmo postavljenih vrat prtljažnika obvladljiv.

Ročici ročnega menjalnika bi lahko dali še kako lekcijo o natančnosti, saj je na trenutke posebej trmasta, ko hočeš pretakniti v vzvratno prestavo, za dodatek pa je še nekoliko trša in zahteva odločnejše potiskanje iz ene reže v drugo, kar nagradi s pravim občutkom (mehanskega) vklopa posamezne prestave. Teh je le pet, toda praksa pokaže, da bi brez dvoma koristila še dodatna. Trenutno lahko na našem trgu Foresterja naročite le z dvolitrskim bencinskim bokserjem, ki je poganjal tudi testnega Gozdarja in ki smo ga preizkusili že v novi Imprezi.

Iz oči v oči



Vinko Kernc

» Zanimiv izdelek; kupci mislijo, da so kupili terenca, v resnici pa kupijo natanko tisto, kar zares potrebujejo: zanesljiv in trpežen avtomobil z odličnim pogonom, z dobrim motorjem, s preverjeno tehniko in z uporabno notranjostjo. Ker je Japonec in ker je 'mali' Subaru pa (vsaj v Evropi) še malo ekskluzivnosti. «

nega trebuha od tal. Zdaj loči pragove od podlage 215 milimetrov, ki pa so še vedno znosni, če le malo pazite, da pri skakanju iz oziroma v Foresterja ne pobrišete vse umažanje. Verjemite, gre brez večjih težav. Ko smo že pri merah: Forester je v notranjosti po naših meritvah prostornejši od recimo daljšega Nissana X-Traila, ki pa japonskega tekmeča premaga z vsebino za zadnjimi



Glede motorja tako ne bomo zapisali nič novega (za tiste, ki ste brali o Imprezi, seveda): v spodnjem območju vrtenja je izrazito lenoben, primanjkuje mu navora in moči. Za dinamično vožnjo ga je treba priganjati v višje vrtiljaje, kjer se opazno poveča (bokserski) hrup motorja, naraste pa seveda tudi žej. To nam je na testu uspelo krotiti med 11 in dobrimi 12 litri, ki v konkurenčnem razredu srednje velikih SUV-ov v času rastočih cen naftnih derivatov ne pomenijo ravno najugodnejše popotnice. Jeseni bo bolje, saj prihaja še bokserski turbodizel, ki smo ga že preizkusili v Legacyju (AM 13/2008) in ki ga Forester za večjo konkurenčnost ponudbe krvavo potrebuje.

Pri motorju je, kar se zmogljivosti tiče, Subaru naredil korak nazaj. Zanimiva je primerjava s prejšnjim, enako motoriziranim Gozdarjem: pred novo generacijo je Foresterjev bencinski motor 2.0 ob masi vozila 1,4 tone zmozel 116 kilovatov (158 KM), v današnjem pa je kilovatov, ki morajo poganjati še dodatnih 100 kilogramov, 110 (150 KM). No, za deset njutonmetrov jim je sicer uspelo povečati navor, vendar ga je na trenutke še vedno malo. Ob tem je dobrodošla tudi primerjava prožnosti: novi Forester pospešuje od 50 do 90 km/h v četrti prestavi 13,9 sekunde, od 80 do 120 km/h v peti pa 20,8. Od nič do 100 km/h najhitreje pospeši v 12 sekundah (naša meritev). S starejšim smo pospeševali za skoraj tri sekunde hitreje (9,2) in tudi podatka o prožnosti sta bila opazno

Koliko stane v EUR

DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
Kovinska barva	550



boljša: 12,7 in 19,5 sekunde. Da prožnost v obeh zadnjih prestavah ni blesteča, je opaziti na avtocesti, kjer Forester počasi nabira hitrost, pri 130 km/h v peti prestavi pri okoli 3.500/min pa je tudi že glasen.

Na asfaltni cesti je kljub povečanim kolotekom (spredaj +35 in zadaj +45) in še za centimeter znižani legi že tako nizkega bokserskega motorja (ob pogledu v vsebino pod Foresterjevim motornim pokrovom se vam lahko zazdi, da kaj manjka, tako nizko je vse skupaj) zaradi mehkejšega podvozja zaznati za SUV-e povprečno stopnjo nagibanja karoserije, neke na zlati sredini pa je tudi vodljivost z zaznavnim siljenjem nosu iz ovinka, če je hitrost prevelika. Toda vse skupaj gre s popuščanjem plina zelo nadzorovano, Gozdar pa

“Posebnost je ogrevani ‘startni položaj’ brisalcev.”

na splošno dobro stoji na podlagi. Forester ostaja preprost: za uravnavanje navora med premama je odgovorna visko sklopka, ki za povprečna čutila deluje povsem nezaznavno in učinkovito in ne zahteva nobenega voznikovega znanja ali posegov, saj vse delo opravi elektronika. Za težave z oprijemom Gozdar še ni slišal. Njegova posebnost ostaja še ročica med sedežema za vklop nižjega prenosa za vožnjo po zahtevnejšem terenu ali vleko prikolic. Na slabih cestah (makadamu) je zanesljiv in udoben, njegova največja omejitev na terenu pa so cestne gume. Vendar se ta slabost izkaže za prednost na pravih cestah, kjer se Forester s takšno obutvijo pelje varneje, bolj ekonomično (manjša poraba goriva) in udobneje. ◀◀

Posebna ocena za terence

Občutljivost karoserije in njenih delov [10]	5	Višje nasajena karoserija, zaščiten dno, kratka antena. Drugo ne spomni na avanturizem.
Prenos moči [10]	6	Visko sklopka je tu glavni razdelilnik moči med prednjo in zadnjo premo. Povsem samodejno.
Terenske zmogljivosti (tovarna) [10]	7	Kot pravzaprav pri vsakem SUV-u so tudi pri njem glavna ovira gume, ki so bolj cestne kot terenske.
Terenske zmogljivosti (praktično) [15]	9	Vklop nižjega prenosa za tiste dele poti, ki jih dober običajni štirikolesni pogon ne zmore.
Cestna uporabnost [10]	9	Bolj kot na terenu je Forester uporaben na cesti. Obstajajo tudi še boljši specialisti za asfalt.
Terenski videz [5]	4	Človek se ga sicer ne ustraši, a videz že nakazuje, da je namenjen premagovanju neasfaltnih ovir.
skupna ocena terenca	40	Med SUV-i ima Forester posebno mesto. Je med boljšimi plezalci, glede udobja pa ne zaostaja.

OCENA **avto magazin** 1 2 **3** 4 5

Tabela konkurence

MODEL	Subaru Forester 2.0 AWD X	Mitsubishi Outlander 2.4 Mivec Invite	Volkswagen Tiguan 1.4 TSI 4Motion Trend&Fun	Honda CR-V 2.0 Elegance
motor (zasnova)	4-valjni - bokser	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1.994	2.360	1.390	1.997
največja moč (kW/KM pri 1/min)	110/150 pri 6.400	125/170 pri 6.000	110/150 pri 5.800	110/150 pri 6.700
največji navor (Nm pri 1/min)	196 pri 3.200	232 pri 4.100	240 pri 1.750-4.000	192 pri 4.200
dolžina × širina × višina (mm)	4.560 × 1.780 × 1.700	4.640 × 1.800 × 1.680	4.427 × 1.809 × 1.686	4.525 × 1.820 × 1.675
največja hitrost (km/h)	184	190	192	190
pospešek 0-100 km/h (s)	11,0	9,6	9,3	10,2
poraba goriva po ECE (l/100 km)	10,9/7,0/8,4	12,6/7,6/9,4	10,6/7,0/8,4	10,4/6,7/8,1
cena osnovnega modela (evri)	28.990	25.990	27.440	31.159

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Tehnični podatki

CENA: 2.0 AWD X: Testno vozilo:	(Interservice, d. o. o.) 28.990 EUR 29.540 EUR	Garancija: 2 leti ali 100.000 km splošne in mobilne garancije, 12 let garancije za prarjavenje.	STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v EUR): redni servisi, delo, material: zastopnik ni priskrbel podatka gorivo 14.351 gume (1): zastopnik ni priskrbel podatka izguba vrednosti po 5 letih: 12.339 obvezno zavarovanje (2): 3.280 (1) - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum (2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih
Moč: Pospešek: Največja hitrost: Povpr. poraba:	110 kW (150 KM) 12,0 s 184 km/h 11,9 l/100 km	Predvideni redni servisi: Servisni interval na 15.000 km ali 12 mesecev.	Skupaj: ni podatka Strošek za prevoženi km: ni podatka

NAŠE MERITVE

T = 28 °C / p = 1.016 mbar / rel. vl. = 29 % / Gume: Dunlop SP Sport 200 215/65/R 16 W / Stanje kilometrskega števca: 6.150 km

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-100 km/h:	12,0
402 m z mesta:	18,3
	(125 km/h)
1.000 m z mesta:	33,3
	(160 km/h)

Prožnost

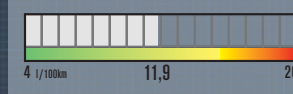
50-90 km/h (IV):	13
80-120 km/h (V):	20

Največja hitrost

184 km/h
(V. prestava)

Poraba goriva

najmanjše povprečje	11
največje povprečje	12
skupno testno povprečje	11

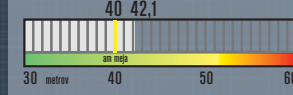


Truč v notranjosti

	III.	IV.	V.
Prestava	58	56	55
50 km/h	66	64	62
90 km/h	70	68	67
130 km/h	38		
Prosti tek			

Zavorna pot

od 130 km/h:	68
od 100 km/h:	42
	(AM meja 40



Napake med testom

brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

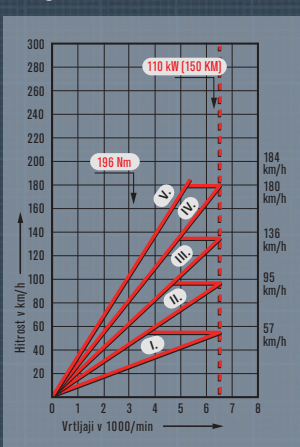
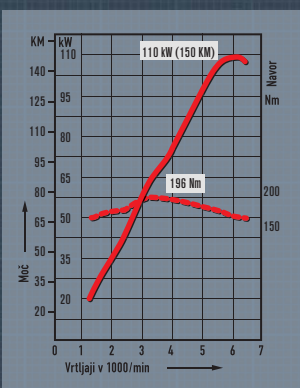


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

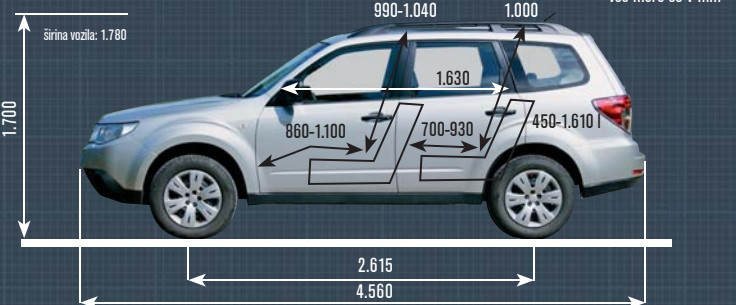


Na asfaltu hoče nos prehitro po svoje, da bi se zabavali.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - bokserski - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 92 × 75 mm - gibna prostornina 1.994 cm³ - kompresija 10,2 : 1 - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6.400/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16 m/s - specifična moč 55,2 kW/l (75 KM/l) - največji navor 196 Nm pri 3.200/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventile na valj. **Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,454; II. 2,062; III. 1,448; IV. 1,088; V. 0,871; - diferencial 4,111 - platišča 6,5J × 16 - gume 215/65 R 16 W, kotalni obseg 2,07 m. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj večvodilna prema, vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, hidravlični servo, 3,1 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1.495 kg - dovoljena skupna masa 2.015 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 2.000 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: 80 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 184 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,0 s - poraba goriva [ECE] 10,9/7,0/8,4 l/100 km. **Terenske zmogljivosti:** premagovanje vzpona: ni podatka - dovoljen bočni nagib: ni podatka - vstopni kot 24,8°, prehodni kot 20,8°, izstopni kot 24,8° - dovoljena globina vode: ni podatka.

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1.780 mm - kolotek spredaj 1.530 mm - zadaj 1.530 mm - rajdni krog 10,5 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1.480 mm, zadaj 1.440 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnji sedež 480 mm - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 60 l.



Prostornina prtljavnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):
5 sedežev: 1 × letalski kovček (36 l) ; 1 × kovček (85,5 l),
2 x kovček (68,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: voznikova in sovoznikova varnostna blazina - stranski varnostni blazini - varnostni zavesi - ABS - ESP - servo volan - samodejna klimatska naprava - električni pomik šip spredaj in zadaj - električno nastavljeni in ogrevani vzratni ogledali - radio s CD-predvajalnikom, MP3-predvajalnikom - po višini in globini nastavljen volanski obroč - po višini nastavljen voznikov sedež - deljiva zadnja klop - meglenki spredaj - potovalni računalnik - tempomat.

Ocena

Zunanost [15]	12	Oblikovno ni tako pretresljiv, da bi se na cesti obračali za vami. Pohvala izdelavi.
Notranjost [140]	110	Prostornejši spredaj in zlasti zadaj, povprečen glede prostornine prtljavnika, udobja, opreme in položaja za volanom.
Motor, menjalnik [40]	26	Motorju manjka navora, menjalniku nekaj ugaženosti.
Vozne lastnosti [95]	71	Opazno podkrmarjenje, sicer pa Forester zanesljivo stoji na cesti ne glede na podlago.
Zmogljivosti [35]	24	Korak nazaj v primerjavi s prejšnjo generacijo veliko pove.
Varnost [45]	37	Štiri varnostne blazine, dve zavesi, (izklopljiv) ESP in visoko sedenje, ki vpliva na občutek varnosti.
Gospodarnost [50]	32	Po porabi goriva ni ravno vzornik sodobnega varčevalca, zaradi 'držanja' cene (rabljen) pa bi si ga marsikdo želel.
Skupaj	312	Na koncu skoraj mejna štirica. Več bi si pridobil z boljšim motorjem, ki bi dvignil zbir točk. Novi Forester ostaja, kar je bil prejšnji - razredni posebnost. In kupci Subarujev to vedo.

OCENA **avto magazin** 1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- štirikolesni pogon
- mehkoba vožnje
- zvok motorja
- pomoč pri speljavanju v klanec
- ravno dno prtljavnika
- prostornost potniške kabine
- (izklopljiv) ESP serijsko
- skromna izbira (za zdaj je en motor)
- neizstopajoča podoba
- slabo informativen potovalni računalnik
- len motor
- poraba goriva
- povprečen prtljajnik
- zvok opozorilnika na neprijetost
- podkrmarjenje
- zatikanje menjalnika pri preklopu in vzvratno prestavo