



Komu mar za trende

Pri Subaruju se nikoli niso ozirali na trende. Še najmanj, ko gre za Foresterja.

besedilo: **Matevž Korošec** • foto: **Aleš Pavletič**

► Da gre za posebna v svetu avtomobilizma, je bilo jasno od dne, ko je zapeljal na ceste. Od tal povzdignjen kombi, opremljen s stalnim štirikolesnim pogonom in z reduktorjem, je zelo hitro pokazal, kje je njegov pravi dom. Pa Forester ni terenec. S pravimi terenci se pri Subaruju pravzaprav nikoli niso spogledovali. Forester tudi ni SUV. To vlogo

so raje zaupali Tribeci. Je le povišan kombi s štirikolesnim pogonom, ki se je v svojo vlogo vživel nekoliko bolj resno kot drugi.

Neposrednega tekmeča skoraj nima. Obstaja sicer nekaj podobnih kombijev, toda po večini so vsi bolj usmerjeni k prestižu in manj k osnovnemu poslanstvu. Forester je zato drugačen od drugih. 'Šminkerije' ne

mara, in to da jasno vedeti. S tretjo generacijo je sicer postal nekoliko elegantnejši, zaradi česar se v mestih zdaj počuti manj tuje, kot se je nekoč, vendar glave mimoidočih se zaradi tega še vedno ne obračajo za njim. Vsaj ne tako pogosto, kot se za Audijevim Allroadom ali Volvovim XC-jem. Takšen vtis dobi človek tudi, ko sede v notranjost. Ta je

narejena kakovostno, obdana s solidnimi materiali, dovršena z zadovoljivo ergonomijo in opremljena s hvale vrednima prednjima sedežema, prefinjenih materialov, kot so usnje, aluminij in eksotičen les, pa v njej ne iščite. Svetleč dekor je v resnici le plastika, prevleke na sedežih so iz trpežnega blaga, predalov v okolici je veliko, vendar se s pokrovom hvalita le dva (pred sovoznikom in med prednjima sedežema), za udobje in prestiž pa pri najboljšem paketu opreme (XS) skrbijo stvari, kot so gumbi za ukazovanje avdionapravi na volanskem obroču, ali pa ogromna električno pomična sončna streha.

In to je to! Nobene nepotrebne navlake torej, predvsem ničesar, kar bi že po nekaj letih uporabe lahko poslabšalo počutje ali načelo živce lastnikov.

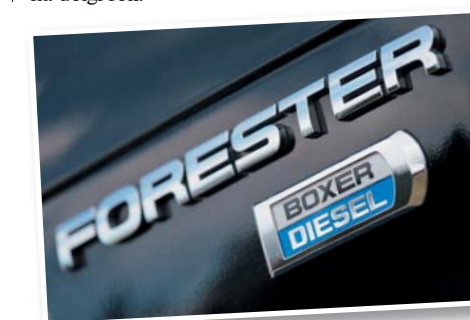
Ja, Forester je narejen za to, da dela. Da preživi, in zaradi tega lahko pri marsikateri stvari, s katero se ne more primerjati s tekmeči, zamižimo na eno oko. Na primer, da potovalni računalnik ponuja le dve najosnovnejši informaciji, da je klimatska naprava tudi

Ampak uporabno vrednost Foresterja je treba iskati drugje. V njegovi trdoživosti, terenskosti in, ne boste verjeli, tudi v udobju v vožnji. Zasnova podvozja je mnogo manj terenska, kot se zdi. Posamično obešena kolesa s trikotnimi prečnimi vodili spredaj in z dvojnimi trikotnimi prečnimi vodili zadaj obljublajo prav neverjetno udobno vožnjo na asfaltnih cestah. Tudi ko so potovalne hitrosti nekoliko večje. Podarjena višina od



pri najboljšem paketu opreme analogna in le enopodročna ali pa da so gumbi za določanje radijskih postaj na avdionapravi nameščeni povsem zgoraj, kar se izkaže za precej neprirodno. Ne sicer pri opremi XS (gumbi na volanskem obroču), zato pa pri opremi X, ki takšnega volanskega obroča nima.

tal in stalen subarujevski štirikolesni pogon zagotavlja prevoznost tam, kjer bi se upelalo tudi nekaj na pogled veliko resnejših 'terencev', motor in menjalnika pa omogočajo suvereno obnašanje na vzponih in spustih ter stroškovno sprejemljivo požiranje kilometrov na dolgi rok.



Kratek test



Več kot deset let je Forester po svetu vozil izključno z bencinskimi motorji. Prednosti dizlov, ki se izkažejo v kombinaciji s štirikolesnimi pogoni, so bile očitno premalo izstopajoče, da bi upravičile visoke stroške razvoja tako specifičnega motorja. Toda na koncu je vseeno zmagala Evropa, ki tudi za tako nišno znamko, kot je Subaru, očitno ni zanemarljiv trg. In verjemite, splečalo se je počakati. Prvi bokserski dizel vseh časov je posebnost svoje vrste, zato je treba nanj gledati nekoliko drugače in ne le z uporabniškega vidika. Drugače vas utegne razočarati. V hladnih jutrih za svoje predgretje porabi nekoliko več časa kot njegovi tekmeci z valji, postavljenimi v vrsto. Enako velja za doseganje delovne temperature, ki nikakor ni rekordno hitra. Vas pa navduši s prijetnim zvokom, z mirmim in tihim delovanjem (zlasti v višjem delovnem

območju) in neverjetno voljo do dela. Čeprav 'konjev' in 'njutnov' na papirju ni malo, ta dizel nima športnih ambicij. Zjutraj se oglasi celo nekoliko zaspano, v območju pod 1.700 vrtljajev v minuti se na voznikove ukaze odziva presenetljivo nesuvereno, toda ko prestopi to območje, odločno zavrti kolesa in prav neverjetno zvezno pospešuje vse do številke 4.500 na merilniku vrtljajev, kar voznik dobro občuti. Na naših meritvah je testni Forester z mesta do 100 km/h pospešil krepko pod desetimi sekundami, kar je za skoraj sekundo boljši čas, kot ga obljublja tovarna, brez težav je dosegel tovarniško zagotovljeno največjo hitrost, se ustavil s 100 km/h in z zimskimi gumami (M + S) na kolesih na spoštljivo kratki razdalji, pri tem pa ves čas ohranjal porabo, ki se je v povprečju vrtela pod osmimi litri na sto prevoženih kilometrov.

“Forester ni SUV.
To vlogo so pri Subaruju zaupali Tribeci.”



Subaru Forester 2.0D XS

Subaru Forester 2.0D XS

Cena osnovnega modela: 33.990 EUR
Cena testnega vozila: 34.540 EUR

NAŠE MERITVE

T = 4 °C / p = 990 mbar / rel. vl. = 61 % / Stanje kilometrskega števca: 13.724 km

POSPEŠKI

0-100 km/h: 9,3 s
402 m z mesta: 16,6 s (132 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.): 8,4 s
50-90 km/h (V.): 14,1 s
80-120 km/h (V.): 11,0 s
80-120 km/h (VI.): 13,1 s

NAJVEČJA HITROST

186 km/h
(VI. prestava)

ZAVORNA POT

od 100 km/h: 41,8 m (AM meja 40 m)

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje 7,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - boxer - turbodizelski - gibna prostornina 1.998 cm³ - največja moč 108 kW (147 KM) pri 3.600/min - največji navor 350 Nm pri 1.800-2.400/min.

Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 6-stopenjski ročni menjalnik - gume 225/55 R 17 H (Goodyear Ultragrip Performance M+S).

Mase: prazno vozilo 1.570 kg - dovoljena skupna masa 2.050 kg.

Mere: dolžina 4.560 mm - širina 1.780 mm - višina 1.675 mm - prtljajnik 450-1.660 l - posoda za gorivo 64 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 186 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 7,2/5,8/6,3 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ mirno delovanje motorja
- ▲ majhen trušč pri višjih vrtljajih
- ▲ udobje (podvozje)
- ▲ trpežna zasnova
- ▲ uporabnost
- ▲ poraba goriva
- ▲ pogonski sklop

- ▼ trd menjalnik in stopalka sklopke
- ▼ relativno dolgo doseganje delovne temperature
- ▼ z informacijami skromen potovalni računalnik
- ▼ odzivnost motorja v nizkem delovnem območju

Končna ocena

Če ste na Foresterja z dizelskim motorjem čakali zato, da se boste z njim lahko postavljali pred sosedi, ki imajo Allroada ali Volva XC70, potem raje pozabite nanj in se obrnite h kateri drugi znamki. Forester se nikoli ni in se tudi ne želi spogledovati s tema dvema tekmečema. Po duši je veliko bolj terenski - s tem motorjem v nosu še za odtenek bolj kot s prostorninsko enako velikim bencinarjem - in od svojih lastnikov želi, da to tudi s pridom izkoristijo.

Ni kaj, bokserski dizel se je izkazal za več kot soliden izbor. Pravzaprav bi ga morali Foresterji dobiti že na takoj začetku, ko so prvič zapeljali na ceste, in ne šele, ko je Subaru v to prisilila Evropa. Je pa nekaj vseeno res. Čeprav je dizel nov, Forester tudi z njim dokazuje, da mu za trende ni veliko mar - z njim v nosu je zapeljal na ceste, ko je dizelska mrzlica na stari celini že krepko popustila. ◀◀