

# Nadgraditev

Subaruja Foresterja, po naše poimenovanega gozdarja, ni treba posebej predstavljati. Ima vse, po čemer so Subaruji znani: boksterski (turbodizelski) motor za samosvoj zvok, simetrični štirikolesni pogon za terenske vragolije in trpežnost, ki je merilo celo za japonske avtomobile. Toda odslej ima še več!



Čeprav smo pri Subarujih dolgo čakali na primeren info-zabavni vmesnik, je bil sistem Starlink kar pravi odgovor. Deluje dobro, saj niti poletna sončna pripeka ne moti pogleda, s telefonom se rad poveže in navigacija opravlja svoje delo več kot zadovoljivo. Glasba tudi zaradi zvočnikov Harman-Kardon lepo uspa otroke, dodatno gretje sprednjih sedežev pa lepo topi maščobo na zadnjici. Saj ne, bi bilo pa lepo, kajne, punce? Vrata prtljažnika so električno pomična, po tretjini deljiva zadnja klop omogoča preklape naslonjal tudi prek gumba v prtljažniku, za pomoč pri vzratni vožnji pa še kako prav pride dodatna kamera. Sploh pri terenski vožnji.

Čeprav ima tudi Forester stalni simetrični štirikolesni pogon, zato ga lahko takoj ožigosamo kot klenega hribolazca, vozniku namesto klasičnih delnih zapor diferencialov pomaga elektronika. Poimenovali so jo XMODE in po potrebi učinkuje na delovanje motorja, stabilnostnega sistema in seveda menjalnika. Pomaga pri traktaciji tako na hrib kot tudi pri spuščanju, ko po navadi tudi izkušeni vozniki dobimo

► Najprej boste opazili agresivni sprednji del avtomobila, potem pa še LED-tehnologijo pri dnevni luči in na svetilih zadka. Čeprav so pri Subaruju ohranili vse

značilnosti starih, preverjenih prednikov, gozdar še vedno pritegne marsikateri pogled. Sploh tako dobro opremljen, kot je bil testni.



## Subaru Forester 2.0 D CVT Sport Unlimited

CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI\*: 41.990 EUR  
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV: 42.620 EUR  
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI\*: 42.620 EUR

**triglav** ZAVAROVANJE AO: 696 EUR  
KASKO (+B,K), AO, AO+: 1.702 EUR

### NAŠE MERITVE

Okolišne meritev:  
T = 23 °C / p = 1.028 mbar / rel. vl. = 43 % / stanje kilometrskega števca: 11.549 km

**POSPEŠKI**  
0-100 km/h: 11,4 s  
402 m z mesta: 17,9 s (125 km/h)

**PROŽNOST**  
-Meritev s tovornim menjalnikom ni možna.

**ZAVORNA POT**  
od 100 km/h: 42,2 m (AM meja 40 m)

**TRUŠČ V NOTRANJOSTI** dB  
Hitrost (km/h) VI. prestava  
90 61

**PORABA GORIVA**  
skupno testno povprečje: 7,6 l / 100 km  
normni krog: 6,2 l / 100 km

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - boksterski - turbodizelski - gibna prostornina 1.998 cm<sup>3</sup> - največja moč 108 kW (148 KM) pri 3.600/min - največji navor 350 Nm pri 1.600-2.400/min.  
**Prenos moči:** motor poganja vsa štiri kolesa - menjalnik CVT - gume 225/55 R 18 V (Bridgestone Dueler H/L).  
**Masi:** prazno vozilo 1.645 kg - dovoljena skupna masa 2.000 kg.  
**Mere:** dolžina 4.595 mm - širina 1.795 mm - višina 1.735 mm - medosna razdalja 2.640 mm - prtljažnik 505-1.592 l - posoda za gorivo 60 l.  
**Zmogljivosti:** največja hitrost 188 km/h - pospešek 0-100 km/h 9,9 s - kombinirana povprečna poraba goriva (ECE) 6,3 l/100 km, izpust CO<sub>2</sub> 163 g/km.

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ simetrični štirikolesni pogon
- ▲ turbodizelski boksterski motor
- ▲ sistem XMODE
- ▼ cena
- ▼ poraba goriva
- ▼ neskončnostopenjski Lineartronic
- ▼ sedeži s premajhno bočno oporo

### Končna ocena

Ne skrbite, Forester še vedno ponuja vse tehnične posebnosti, ki ga delajo drugačnega, hkrati pa sledi trenutnim modnim trendom. Skratka: je na pravi poti, od vas pa je odvisno, ali bo ta makadamska ali asfaltna.

\* Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

velike oči. Brez bojazni, Forester je še vedno odlični terenski avtomobil, ki s primernimi gumami zmoro bistveno več, kot bi si vi upali. No, malce moramo opozoriti še na menjalnik, v našem primeru neskončnostopenjski CVT, ki so ga pri Subaruju poimenovani Lineartronic. To je prvi CVT, s katerim bi zlahka preživel, čeprav nisem ravno ljubitelj te načelno dognane tehnike, ko v vsakem trenutku zagotavlja primerno prestavno razmerje. Razlog za boljšo voljo so elektronsko prednastavljene prestave, ki simulirajo delovanje klasičnega samodejnega menjalnika, hkrati pa zmanjšujejo hrup in milijo tisti neprijetni občutek, da sklopka drsi. No, pri Subaruju so tudi po zaslugi boljše zvočne izoliranosti to posebnost tako omejili, da vsaj pri normalni vožnji ni več moteča. Druga pesem pa je pri polnem plinu,

takrat bi še vedno raje imeli dober samodejni menjalnik.

Motor je pregovorno dober, beri z veliko navora, pri porabi pa bi lahko bil malce manj žejen. Naše testno povprečje z zelo umirjeno vožnjo je bilo 7,6 litra na 100 prevoženih kilometrov, na normnem krogu pa nam je povprečje uspelo znižati za 1,4 litra. Lahko bi bilo bolje - kot bi lahko bili boljši sedeži, saj z razmeroma ravno sedalno površino in usnjeno prevleko kar kličejo k temu, da vam sovoznica v dinamičnem desnem ovinku pristane v naročju. Kar po svoje ne bi bilo slabo, če bi potem ovinek tudi varno zvočili.

Subaru Forester ostaja klen na terenu, hkrati pa je bolj prijeten tudi v mestni džungli. Spremembe, ki jih je doživel zadnji čas, so pričakovane, vendar prijetne in dobrodošle. ◀◀

