

Forester e-Boxer.

Subaru podbija nowe tereny

tekst: **MARIA SZRUBA**, Nowoczesne Budownictwo Inżynieryjne, zdjęcia: **SUBARU IMPORT POLSKA Sp. z o.o.**

Jeszcze do niedawna dla europejskich klientów Subaru takie hasła, jak elektromobilność czy elektryfikacja, brzmiały dość egzotycznie. Do czasu pojawienia się najnowszego Forestera piątej generacji. Model łączy silnik Subaru boxer z silnikiem elektrycznym. Kultowy „Leśnik”, pomimo zastosowania technologii hybrydowej, w swoim DNA pozostał jednak „prawdziwym” Subaru – wiernym własnej filozofii, opartej na sprawdzonych rozwiązaniach.



*Najlepiej definiuje
go bezpieczeństwo
na najwyższym
poziomie.*



Bezpiecznie. Bez kompromisów. Bez ograniczeń. Tymi trzema słowami producent opisuje najnowszy model Forestera, włączając ten kultowy model do grona hybryd. Zachowuje przy tym wszystkie zalety poprzedników, stawiając na pierwszym miejscu bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów, montując poziomy, przeciwsobny układ silnika typu boxer i wyposażając samochód w stały, symetryczny napęd na cztery koła Symmetrical AWD.

Nowa odsłona bestsellera Subaru

Nowy Forester jest przy tym w wielu aspektach zupełnie inny niż jego poprzednik. Powstał na płycie Subaru Global Platform, znanej z modelu XV. Dzięki temu, jak deklaruje producent, najnowszy Forester jest aż o 40% mniej podatny na przechyty boczne w porównaniu z poprzednią wersją modelu, a nadwozie jest o 70% sztywniejsze. Samochód jak zwykle jest bardzo dobrze wyważony, a w najnowszym wydaniu prowadzi się go jak osobówkę. Forester piątej generacji jest dłuższy o 3 cm

i szerszy o 2 cm od swojego poprzednika. Wrażenie powiększenia gabarytów dodatkowo potęguje wyraźnie zaznaczona bryła komory silnika oraz mocno wydłużony dach z pionowo ściętym tyłem, przez co samochód znowu przypomina bardziej kombi niż SUV-a.

Zaraz po otwarciu przednich drzwi nasuwa się konstatacja, że japońscy inżynierowie odrobili lekcję designu. Wnętrze jest nowoczesne i świeże. W pierwszym odczuciu kokpit prezentuje się podobnie jak w modelu XV. W Foresterze pojawił się jednak zupełnie nowy panel klimatyzacji. Do tego elementy skórzane, ciekawe przeszycia oraz wykończenia w kolorze piano black tworzą estetyczną całość.

W środku Forester zaskakuje przestronnością. Mamy sporo miejsca nad głową, a zakres regulacji fotela sprawia, że każdy powinien być zadowolony. Ergonomicznie wyprofilowany przedni fotel dobrze trzyma ciało w zakrętach. Co ważne dla komfortu jazdy, siedząc za kierownicą, mamy pod ręką



*„Leśnik” nadal
wielu rywali
pozostawia w polu.*

Subaru Forester dba o bezpieczeństwo wieloaspektowo.

wszystkie przełączniki – znajdują się w tych samych, intuicyjnych miejscach, co w poprzedniej wersji modelu.

Forester doskonale sprawdzi się jako samochód rodzinny, ponieważ z tyłu także jest przestrzenie. Zaprojektowano sporo miejsca na nogi, a na kanapie swobodnie zmieszczą się trzy osoby. Do dyspozycji pasażerowie mają ogrzewane skrajne siedzenia, dwa złącza USB oraz miejsce na napoje, które przewidziano w podłokietniku. Wszystkie trzy zagłówki są regulowane na wysokość. Miłym akcentem jest także regulowany kąt oparcia kanapy.

Elektryczna transformacja

Pod maską nowego Forestera znajdziemy wolnossącego, dwulitrowego, czterocylindrowego boxera o mocy 150 KM i momencie obrotowym na poziomie 194 Nm. Jest on wspomagany silnikiem elektrycznym o mocy 16,7 KM i momencie obrotowym na poziomie 66 Nm. Elektryczny „Leśnik” to tzw. miękka hybryda, przy czym układ e-boxer może pracować w aż trzech trybach: benzynowym, elektrycznym oraz benzynowo-elektrycznym. Zasięg podczas jazdy z wykorzystaniem silnika EV wynosi do 1,6 km, a maksymalna prędkość to 40 km/h. Silnik elektryczny pełni jednocześnie dwie funkcje. Jest alternatorem ładującym baterie znajdujące się nad tylną osią i silnikiem elektrycznym, który pobiera moc z tych baterii, aby następnie przekazywać ją na koła – zarówno niezależnie, jak i w celu wspomoczenia silnika spalinowego. Silnik elektryczny jest zintegrowany ze skrzynią biegów, znajduje się w jej tylnej części. Ulokowanie go w tym miejscu nie wpłynęło jednak na pojemność bagażnika, która wynosi 509 l. Dzięki przemyślanemu kształtowi nadwozia po złożeniu tylnej kanapy zyskujemy ponad trzy razy tyle miejsca, bo niemal 1800 l, co pozwoli dostać się Foresterem w ciekawe miejsca na dłużej. Tylna kłapa, poza wersją podstawową, jest sterowana elektrycznie, co znacząco poprawia komfort korzystania z samochodu podczas większych zakupów czy wycieczek. Drogę oświetlają świetne lampy skrętne, wykonane w technologii LED.

Jeszcze więcej bezpieczeństwa

Japoński producent, kojarzony długo głównie z adrenaliną i motorsportem, konsekwentnie buduje również swój wizerunek marki stawiającej na bezpieczeństwo kierowcy i pasażerów. Subaru dba o nie wieloaspektowo. O tym, że robi to dobrze, świadczą wyniki testów. Forester po raz drugi z rzędu zdobył najwyższy możliwy wynik w swoim segmencie, czyli pięć gwiazdek w testach zderzeniowych Euro NCAP.

Koncern stara się projektować swoje samochody tak, aby kierowca skoncentrował się na prowadzeniu. Stąd m.in. dbałość o wygodną pozycję kierowcy i zapewnienie mu jak najlepszej widoczności. Wzorowa widoczność w Foresterze sprawia, że manewrowanie na parkingu to przyjemność. Zwłaszcza że kierowca ma do dyspozycji kamerę cofania z dużym polem widzenia, której obraz ma naprawdę dobrą jakość, a rozdzielczość pozwala na swobodny ogląd otoczenia nawet po zmroku.

Nowy Subaru Forester proponuje także wiele możliwości komunikowania się z kierowcą, oferując mu dwa ekrany multimedialne. Na górnym możemy obserwować parametry silnika, wskazówki nawigacji, raporty spalania, przepływ energii w układzie hybrydowym, parametry off-roadowe. Pojawiła się także nowa opcja – obraz z kamery zamontowanej pod prawym lusterkiem. Widok na okolicę prawego koła uruchamia się podczas cofania, można go też wywołać przyciskiem. Funkcja jest przydatna podczas parkowania przy krawężniku czy innych manewrach wymagających precyzji. Nad górnym ekranem znajduje się kamera, która monitoruje stan koncentracji kierowcy. To System Monitorowania Kierowcy (Driver Monitoring System), który zareaguje wtedy, gdy wykryje u kierowcy oznaki rozproszenia uwagi lub senność. Jeśli zauważy, że wzrok kierowcy skierowany jest na coś innego, DMS przywoła go do porządku brzęczykiem z głośników oraz wyświetli stosowny komunikat pomiędzy zegarami. Kamera potrafi także rozpoznać do pięciu zapisanych twarzy. Po zidentyfikowaniu kierowcy Forester sam zadba o przywrócenie personalnych ustawień fotela, lusterek, radia i klimatyzacji.

Oczywiście wraz z najnowszym Foresterem, oprócz bezpłatnego szkolenia z doskonalenia techniki jazdy w Szkole Jazdy Subaru, otrzymujemy flagową technologię marki, czyli system EyeSight – drugą parę oczu, która wspomaga kierowcę w obliczu nadciągającego niebezpieczeństwa lub kolizji. Dwie kamery umieszczone w przedniej części podsuftki współpracują z układami napędowym, jezdny i hamulcowym. Czuwając nad bezpieczną jazdą, potrafią automatycznie zatrzymać pojazd przed przeszkodą, nawet gdy samochód porusza się na wstecznym biegu. EyeSight cały czas śledzi otoczenie Foreстера – analizuje sytuację na drodze, dba o odpowiedni odstęp pomiędzy poprzedzającym pojazdem oraz jazdę w wytyczonych pasach ruchu. Ponagli także kierowcę do kontynuowania jazdy, jeśli ten zagapi się na światłach. System dostrzega nie tylko samo przemieszczanie się obserwowanych obiektów, ale także kierunek, sposób oraz prędkość. Te dane służą mu do zdiagnozowania, czy samochodowi zagraża kolizja i czy konieczna jest ingerencja.

Komfortowa jazda na trasie i w terenie

W nowym Foresterze rozstaw kół zwiększono o 1,5–2 cm. Samochód, wyposażony w prześwit 220 mm i symetryczny napęd AWD, jak zwykle nie boi się wyzwań, a jego sprawność terenowa przeszła już do legendy. Prawdziwym potencjałem napędowym nowego Foreстера pozwala się cieszyć kolejna wersja X-MODE. Do wyboru mamy trzy tryby jazdy – każdy na inną okazję. Normal idealnie sprawdza się na zwykłej szosowej drodze. Tryb snow / dirt będzie doskonałym wyborem dla śliskich powierzchni pokrytych śniegiem lub żwirem. Dla szczególnie trudnych dróg, takich jak głęboki śnieg lub błoto, zarezerwowano tryb d. snow / mud. X-MODE wykorzystuje wysoki moment obrotowy i szybką reakcję silnika elektrycznego, aby w trudnych warunkach poprawić możliwości trakcyjne samochodu, co dodatkowo poprawia jego osiągi, a kierowcy daje poczucie bezpieczeństwa, podobnie jak kontrola zjazdu ze wzniesienia (Hill Descent Control), która pomaga utrzymać stałą, zadaną prędkość nawet na śliskich zjazdach.

Jak deklaruje producent, dzięki hybrydowemu napędowi samochody Subaru mają spalać o ok. 10% mniej paliwa. O tym, że rzeczywiście tak jest, mogliśmy się przekonać podczas testów. Okazało się, że Forester na każde 100 km przejechanych w trybie mieszanym potrzebował nieco ponad 9 l paliwa. Na trasie, przy spokojnej jeździe, ten wynik można jeszcze zdecydowanie poprawić. Tym, co dodatkowo uprzyjemnia pokonywanie kolejnych kilometrów podczas jazdy Foresterem, jest główny panel LCD, łatwy i intuicyjny w obsłudze, z systemem inforozrywki i funkcją Apple CarPlay oraz Android Auto, sprzężony z dwięcioma głośnikami od Harman / Kardon. Do celu doprowadzi nas nawigacja, która potrafi rozpoznawać miejsca po nazwach własnych oraz zawsze proponuje kilka tras alternatywnych.

Jaki jest Forester e-Boxer? Najlepiej definiują go nowy rodzaj napędu, bezpieczeństwo na najwyższym poziomie, mniejsze zużycie paliwa, a przy tym więcej przestrzeni w środku i w bagażniku. Nadeszła więc era hybrydowego „Leśnika”, który nadal wielu rywali pozostawia w polu.



Więcej na www.subaru.pl/forester2020

Oprac. Redakcja na podstawie testów i materiałów producenta

