

Pohodlí a jistota



21,5 cm nad zemí

PETR HANKE

Subaru Forester bylo vždy autem, které se od zvyklostí segmentu SUV odlišovalo. Dními vlastnostmi a vlastním vnitřním interiérem bylo spíše osobním vozem, který byl postavený na širších kolech a díky světlé výšce mohl projít i středně těžkým terémem. Nový model jde ale ve zřejmém duchu a podobně jako Impreza vstoupil do hlavního proudu svého segmentu.

Takže zatímco dřívě stál poněkud osamocen a byl cílem lidí, kteří věděli, co chtějí, tak dnes se do seznamu i toho, kdo by dříve ani neuvažoval. Souhlasně s tím, jak se Forester zvětšil, vyšší a naladil se tak, aby uspokojil co možná nejširší skupinu zákazníků, možná trochu ztratil cosi ze své výjimečnosti a originality.

S větší univerzálností souvisí i fakt, že současný Forester nabízí nejen více vnitřního prostoru, ale také komfortu. Jeho odpružení je měkčí a ve spojení s výše posunutým těžištěm (ve srovnání s konkucí je ale stále umístěné velmi nízko) se v zatáčkách naklání méně než jeho předchůdce. I když se ale přiznat, že mi to ani tak neškodilo, protože podvozek nabízel opravdu nadstandardní úroveň jistoty.

Jízda s Foresterem po hrbolaté české okrese třetí třídy je mimořádným zážitkem. Auto totiž takřka dokonale kopíruje povrch silnice a v každém okamžiku má nadstandardní množství trakce. Žádné dskakování, žádný neklid. Je pravda velmi překvapivě, jak rychle je možné se s tímhle autem

Subaru Forester ve srovnání se svým předchůdcem změnilo pojetí. Test ukázal, že s naftou pod kapotou to platí dvojnásob.



Praktickému interiéru dominují různé odstíny šedě

Foto Subaru

jíždě vybízí méně, než tomu bylo dřívě, to platí dvojnásob o verzi se vznětovým motorem.

Jako už tolikrát, tak i v tomto voze se osvědčil pohon všech kol známý i z jiných vozů této japonské značky. S viskózní spojkou ve funkci závěru mezinápravového diferenciálu fungoval velmi dobře. Ani při zrychlení se točivý moment 350 N.m nijak nepřijemně neprojevoval ve volantu a automobil se řídil s mimořádnou jistotou a lehkostí.

Sladěný motor

Na tomto projevu má podíl nejen celkově větší mohutnost vozu daná prostornějším interiérem, ale také vznětový motor. Tento originální

písty se vyznačuje značnou kultivovaností a nízkou hlučností. Příjemný je také jeho plynulý průběh výkonu. Zapomeňte na nepříjemný (ale pro někoho možná sport evokující) strmý záťah kolem dvou tisíc otáček, který je známý ze starších vznětových motorů. Turbodiesel Foresteru jde plynule do otáček již od 1200 min⁻¹, přičemž je znát, že nejlépe se cítí po překročení 1600 otáček. Výkon motoru graduje postupně, a dokonce se mi stalo, že mě v rozletu zastavil až jeho omezovač.

Možná, že právě zaměření motoru na nízké a střední otáčky má vliv nejen na jeho celkově usudlejší projev, ale současně také na velmi nízkou spotřebu paliva. Během testu

lometru, což je vzhledem k dané třídě vozu solidní hodnota.

Se zmiňovaným zvětšením Foresteru přišlo více prostoru také do interiéru, což se projevuje na předních i zadních sedadlech, která jsou velmi pohodlná. Zejména místo řidiče nabízí vynikající pozici těla.

Naopak určité zklamání přináší objem zavazadlového prostoru, který je spíše průměrný, a navíc se vyznačuje tím, že jeho podlaha se od zadních sedadel směrem k nákladové hraně snižuje.

Samotná přístrojová deska pocházející z typu Impreza je přehledná a pečlivě zpracovaná. Interiéru by možná slušela decentnější barevná kombinace. Spojení různých odstínů šedi působí z čistě subjektivního pohledu smutně.

Dobrá volba pro SUV

Vznětový motor vhodně ladí s charakterem modelu Forester a vzhledem k jeho vyšší hmotnosti se ukazuje jako příjemnější volba, než zážehový dvoulitr s menším točivým momentem, ale naopak redukováným převodem. Možná je ale škoda, že naftový motor je dodáván pouze ve spojení s poměrně bohatou výbavou. Když proto hraje při výběru rozhodující roli cena, dvoulitr se základní výbavou je o 150 tisíc korun levnější.

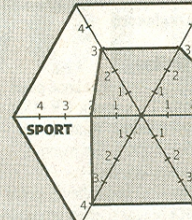
Třetím nabízeným motorem je přeplňovaná verze 2,5 turbo. Ta má samozřejmě mnohem více síly, ovšem je otázka, zda má v takto laděném voze smysl. Mně osobně se zdá, že oproti předchozímu provedení dnes už nikoliv. Jak už jsem řekl, pro Forester je z mého pohledu ideální volbou právě naftový dvoulitr a je jen škoda, že je v nabídce pouze s manuální převodov-

Koncepcí: pětimístné pě SUV s motorem vpředu p a stálým pohonem všech rozměry 4560x1780x167 rozvor 2615 mm, provozní 1605 kg, zavazadlový pro Motor čtyřválcový box

Výkon	108 kW (147 k)
Toč. mom.	350 N.m/1800
Převodovka	
Zrychlení 0-100 km/h	
Nejvyšší rychlost	
Komb. spotřeba	
Cena	

HODNOCENÍ

MĚSTO



ZATÁČKY

Nový Forester se vznětovým motorem se od zážehových sourozenců značně liší pojetím. Působí kultivovaně a usedleji, na čemž má zásluhu úsporný motor je komfortně měkčí, ale určitou nevýhodou je s vznětového motoru po s bohatší výbavou, která někoho možná zbytečně

Klady: komfort jízdy, vlastnosti, nízká hlučnost a spotřeba motoru, pohodlná sedadla
Zápory: průměrná dynamika, relativně vyšší cena, malý prostor, jen manuální

KONKURENCE



BMW X3 má ve srovnání s Foresterem výkonnější motor, který lze také spojit s převodovkou. BMW je méně kultivovaná, jsou oba vozy srovnatelné k nejlepšímu v segmentu výrazně dražší a zaměřené sportovněji.



Honda CR-V je prostě charakter má ve srovnání s Foresterem blíže vozu Honda uvnitř potěší i působícími materiály naopak kontruje jízdu vlastnostmi a pocitem robustnosti. Honda je