

KDYŽ NAFTA BOXUJE

TEPRVE KDYŽ PŘIJDE NA LÁMÁNÍ CHLEBA, TAK OCENÍTE SKRYTÉ VLASTNOSTI. PLATÍ TO I V PŘÍPADĚ SUBARU. JEZDIT SE ČTYŘKOLKOU PO SUCHÉM ASFALTU JE SKORO STEJNÉ JAKO JEZDIT PO NĚM S ČÍMKOLIV JINÝM. KDYŽ ALE PŘIJDOU PLÍSKANICE, SNÍH, BŘEČKA A NÁMRAZA, TAK SE ODDĚLÍ ZRNO OD PLEV...

Forestera jsem vyzvedával při teplotě kolem nuly a drobném sněžení. Koncem února, když si všichni už mysleli, že zima je za námi, přišlo pár dní, kdy se střídaly chumelenice s deštěm a mírným mrazem. Pro dojíždění do práce nic příjemného. Tedy pokud zrovna nevyznáváte symetrický pohon všech kol. Říká se Nechoď ke kovářičkovi, když můžeš ke kováři, mezi auty se to dá přeložit jako Nechoď do Haldexu, když můžeš mít diferenciál. Elektromagnetické spojky sice zažívají obrovský boom, jsou levné, nenáročné a dá se jimi vyřešit pohon zadních kol i dodatečně, ale tolik zábavy jako permanentním náhonem na čtyři kola s nimi nezažijete. Třeba v běžných sedacích pracují bezproblémově, ale pro SUV už jsou jen nouzovým řešením, tak aby si výrobce mohl udělat čárku v kolonce 4x4.

Na druhém konci stojí automobilky, které mají s pohony 4x4 letité zkušenosti a místo nakupování téhle technologie vyvíjí vlastní systémy. Tenhle myšlenkový pochod nevznikl jen tak náhodou, Forestera jsme jezdili nedlouho po SUV s jednodušším pohonem a rozdíl to byl znatelný. Subaru totiž není potřeba nijak zvlášť přemlouvat k powerslidům a jízdu dveřmi napřed. Stačí mu jen deaktivovat ESP a cesta k řádění na sněhu je volná.

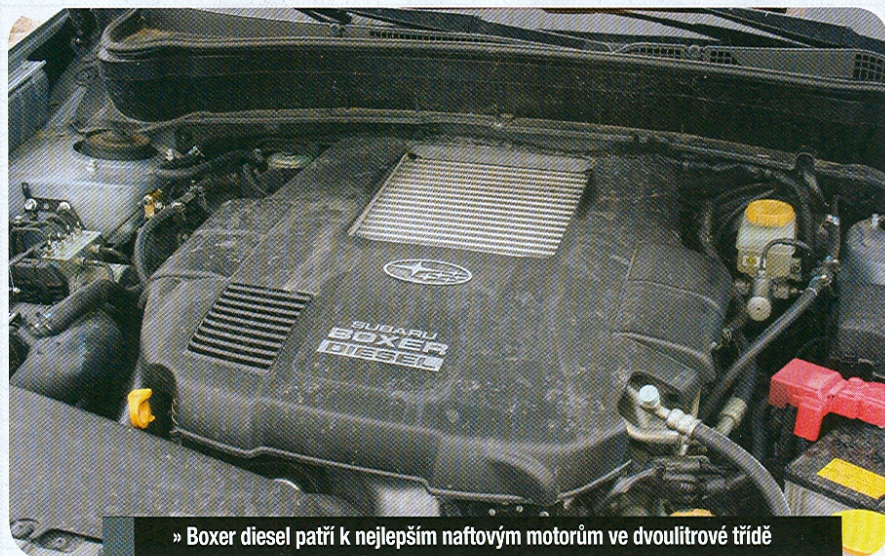


OTUPENÍ HRAN

Forester ve své třetí generaci je na trhu od ložiska, ale testovaný boxer diesel přišel teprve na podzim. Vývoj naftového agregátu sice Subaru trval až nezdravě dlouho, ale o to lepší je výsledek. To jsme ale už psali. Motor, který loni debutoval v Ženevě, teď už Japonci montují nejen do Legacy, Outbacka a Forestera, ale dokonce i do Imprezy. Poslední hranice byla překročena... Přerod značky a používání jak karoserie hatchback, tak i naftových motorů přináší výsledky, a tak už pomalu utichají nářky skalních nad ztrátou identity. Navíc argumenty proti naftě blednou tvář v tvář odborné kritice, která je diesellovému boxeru více než nakloněna.

Jestliže si shrneme Forestera letecky, tak je třeba konstatovat, že z toho minulého se Subaru snažilo použít jen nutné minimum. Krabicovité tvary byly zapomenuty a současné generaci nechybí sportovní švih a elegance, kterou přeci

» Interiér je po vzoru dalších Subaru velmi střízlivý



» Boxer diesel patří k nejlepším naftovým motorům ve dvoulitrové třídě

**SUBARU NENÍ
POTŘEBA NIJAK
ZVLÁŠT PŘEMLOUVAT
K POWERSLIDŮM
A JÍZDĚ DVEŘMI
NAPŘED. STAČÍ MU
JEN DEAKTIVOVAT
ESP A CESTA
K ŘÁDĚNÍ NA SNĚHU
JE VOLNÁ.**

jen dřív Forester nabídnout neuměl. Všechno jinak je i uvnitř. Stejně jako u Imprezy přišly nové materiály a modernější tvarování. Zpracování je o řád jinde, ale stále ještě byste našli drobnosti, které by se daly vylepšit.

Optimální pozice za volantem je díky možností seřízení snadno dosažitelná, typický tříramenný volant výborně padne do dlaní a v dobrém dosahu je i řadící páka. Spoustu ovladačů a ovládacích prvků znáte z dalších vozů Subaru zejména z Imprezy. Prostornost kabiny plně vyhovuje čtyřem pasažérům, prostředního zadního pak bude omezovat tunel zadního náhonu.

SUV?

Otázka jestli řadit Forestera do kategorie SUV, nebo mezi kombi s lehké terénními vlastnostmi jako třeba Allroad dostává odpověď hned při přečtení parametrů – světlou výškou přes 21 cm překonává Forester většinu lehkých SUV, pohonem pak skoro všechny, jen velikostí je tak trochu pod průměrem. Ale dobře – řekjeme mu SUV.

Jak se řídí SUV se šesti hvězdami ve znaku? Nastartování dieselu u Forestera provází citelné otřesení, jak se boxer poprvé probouzí k životu a zpočátku i hlučnější chod. Vibrace i klapot ale mizí po lehkém



» Čtyřkolka ukáže své přednosti nejlépe na sněhu

zahřátí a boxer pak už jenom těší řidiče vyrovnaným chodem a výbornou odezvou. Společně s dieselem byla ve Foresterovi uvedena i nová šestistupňová převodovka (bez redukce, ta zůstala jen pětikvůli u dvoulitrového benzínu). I tady je vidět citelný pokrok proti té minulé, často kritizované pětikvůli. Řazení už není tak gumové a nepřesné, ale přeci jen na nejlepší převodové skříně ještě Subaru nemá, a to hlavně rychlostí a přesností řazení.

NASNĚŽILO - HURÁ

Jak už jste se dočetli v úvodu testu, jízda s Foresterem patří mezi to lepší, co současný automobilový průmysl umí nabídnout. Podvozek je naladěný na příjemnou kombinaci komfortního a lehké sportovního svezení, pozice za volantem je pak jen lehké vyšší než u běžného auta, a rozdíl je tak nepříliš podstatný. Své přednosti ukazuje auto na povrchu, kde ostatní raději zpomalují. Symetrický 4x4 v kombinaci se slušnými pneumatikami od Nokianu udržují adhezi velmi dlouho a stabilizační systém je tady spíš do počtu, než že by byl skutečně nějak často potřeba. Vyšší stavba



» Spotřeba kolem šesti litrů je velmi příjemná

si vybírá svou daň pouze v ostře projížděných zatáčkách, kde se karoserie lehce naklání. Ve výsledném účtování si Forester za každých 100 kilometrů řekne v průměru jen o nějakých 6,5 litru. Na čtyřkolku a hlavně na Subaru je to



» Forester nemá moc společného s minulou generací