

Kvalita konečně pro všechny



MILOVNÍCI SVĚRÁZNÉHO SUBARU I JEHO DŘÍVĚJŠÍ ODPŮRCI MAJÍ NYNÍ O DŮVOD VÍC SE STAVIT U ŠESTI HVĚZD; KONEČNĚ TAM NA NĚ TOTIŽ ČEKÁ OPRAVDU PROSTORNÉ RODINNÉ AUTO S DIESELEM, KTERÉ SI ZACHOVALO VĚTŠINU TRADIČNÍCH ZNAČKOVÝCH KVALIT. TÍM ALE KRÁSNÝ PŘÍBĚH TEPRVE ZAČÍNÁ ...

Minulý forester skýtal znalcům dosud nepoznanou kompozici jízdních vlastností, robustnosti, trakce a všední použitelnosti. Kdo věděl, vesele vozil stavební materiál, stahoval klády z lesa, vyprošťoval auta z příkopů nebo jen tak pro radost na okreskách srážel sebevědomí otočeným kšiltům a srazovým spoilerovačům, pokud zrovna kočoval verzi XT Turbo. Forester byl již ve standardní podobě dobře vybaveným a neuvěřitelně užitečným autem za solidní peníze a bestsellerem se nestal zřejmě jen kvůli svému obtížně stravitelnému designu, na výšku nepříliš prostornému interiéru a absenci dieselu. Apriorní pochybovači si totiž do rovnice benzínový motor + stálý pohon všech kol automaticky dosadili výsledek 10 a více litrů benzínu na

100 kilometrů, ač poslední evoluce výkonného dvoulitru dokázala jezdit pod osm a v nabídce byly i továrně upravené verze na LPG.

Na scénu přichází nafta

S novou generací jsou však dvě největší kontroverze již zahlazeny; nový forester se nejdříve pořádně nafoukl a oblékl do stravitelnějších tvarů, půl roku po jarní premiéře pak přinesl ještě chutnou přílohu: historicky první diesel, historicky první šestistupňovou převodovku a napříč značkami historicky první prostorné SUV s trvalým pohonem všech kol a průměrnou spotřebou 7,5 l/100 km. Obdivovatelé chlapáckých „teréňáků“ tedy už nemusejí nic řešit, zvláště když lze forester diesel koupit již pod 800 tisíc Kč včetně daně a skvěle vyba-

vená vrcholná verze Executive zůstává hluboko pod miliónovou hladinou. U dieselu je však i zde třeba překousnout ztrátu dvou- a tří- a čtyř- a pětistupňové redukční převodovky; ta zůstává věrná benzínovému dvoulitru s manuální převodovkou.

Zatímco již základní verze nabízí automatickou klimatizaci (manuální jen budgetová 2,0 X Trend), vyhřívaná sedadla (kromě stupně výbavy Trend), ESP s asistencí rozjezdu do kopce, šest airbagů, rádio s CD, 16“ litá kola a mlhovky (verze 2,0 X Trend a Active ocelová kola a bez mlhovek), kompletní elektrifikaci a niveau-regulaci zadní nápravy, vrcholná executive přihazuje měnič na šest CD, kožené čalounění, elektricky ovládanou sedačku řidiče, keyless entry (kromě 2,0 X), kožený volant Momo s ovládaním rádia a tempomatu, panoramatické střeš-

KLADY A ZÁPORY



úhledný design, majestátní vzhled, prostorný a kvalitně zpracovaný interiér, bohatá základní výbava, snadné ovládání, tichý, plynulý, silný a úsporný diesel, konečně šestistupňová převodovka s výrazně lepším řazením, skvělé jízdní vlastnosti, takřka dokonalá trakce

mírně zhoršený komfort na 17“ kolech, řazení stále neideální, precitlivělá spojka, nízká užitečná hmotnost, na českém trhu nulová přizpůsobitelnost, absence jiných samozřejmých prvků výbavy, poněkud klouzavá kůže na sedačkách

ní okno a xenonové světlomety. Do seznamu by patřila i DVD-navigace, tu ovšem Subaru v rámci své těžko pochopitelné modelové politiky do dieselu v ČR nenabízí. Handicapem i nadále zůstává nulová individualizovatelnost, i na některé jinde obvyklé radosti, jako třeba dešťový a světelný senzor, je nutné nechat si zajít chuť.

Znalci pohodlí doporučují ...

Již první usednutí do vrcholné verze Executive musí většinu zájemců přesvědčit, že je čeká dobrý obchod. Výbava je totiž vyčerpávající,

ačkoliv očekávání nejnovějších prvků výbavy (adaptivní tempomat a světlomety, aktivní podvozek aj.) je i nadále marné. Již poznané vzdušné pocity dále podtrhuje obří panoramatické okno a hojná aplikace kvalitní kůže, i když ta na sedacích mohla mít poněkud méně klouzavou povrchovou úpravu. Dostatek místa i pro urostlé dospělé vládne vpředu i vzadu. Zejména ve druhé řadě je možné komfort označit za nadstandardní, prostor i rozměry sedaček jsou přepychové, výhled velkými okny příjemný a nastavitelný sklon opěradel, výklopná loketní opěrka a stojánek na nápoje podtrhují noblesní pocity. Chybí jen individuální výdech ventilace, tajným přáním zůstává třeba výklopný displej DVD přehrávače ...

Vznětový dvoulitr, již půl roku se tuží v modelech Legacy/Outback, prošel drobnými korekcemi ve prospěch harmoničtějšího zátahu. Výsledkem je výkon snížený na 108 kilowattů a křivka točivého momentu, v horní polovině výrazně vytlačena vzhůru. Hodnota maxima ani otáčky, při nichž je dosaženo, se sice nemění, forester si však svých velmi dobrých 350 newtonmetrů udrží na rozdíl od legacy až do 2400 otáček. Výsledek je nasnadě; ačkoliv start z místa ani nadále nestrhává rysy z obličejů, a vinou extrémně citlivé spojky se ani zkušenému řidiči nepovede vždy bez zhasnutí motoru, po uvedení do pohybu je zrychlování plynulé a bez ohledu na zátěž velmi svižné. Minimální turboefekt, vynikající odhlučnění a vyšší posez sice potlačují vjem



Přední sedačky vypadají přepychově, ale slušela by jim lepší opora ramen a méně klouzavé kožené čalounění

rychlosti i zrychlení, s vozem je však možno jet velmi rychle při zachování pohodlí, majitelům většiny ostatních malých SUV utajeného. Až do nějakých 190 km/h je zrychlování na velmi dlouhou šestku příjemné, nejhřejivější je ale pohled na palubní počítač, který i po svižné zimní jízdě s naloženým vozem stále osciluje kolem osmi litrů nafty na 100 kilometrů a při klidném cestování ještě o litr níže. A příjemnou tečkou je zcela nová šestistupňová převodovka, již dostává forester jako první a jež výrazně převyšuje svou o stupeň horší předchůdkyni, používanou v legacy, nejen rozložením rychlostních stupňů a ekonomickým zpřevodováním toho nejvyššího, ale především kvalitou řazení, které je konečně akceptovatelně přesné a hladké.

Jako v náručí

Jízdní komfort, nalinkovaný takřka pohádkovým tichem na palubě, podporuje skvěle vyvážený podvo-

zek, jenž nepotřebuje dohánět zvýšené těžiště kamenným pérováním. Forester se umí naklonit, avšak stopu drží jako pitbull, a v nejvyšších dálničních rychlostech je ledově klidný. Jízdní komfort sice už není tak ladný jako na šestnáctipalcových kolech, avšak ztráta části měkkosti je bohatě vynahrazena skvělou směrovou stabilitou. Výsledkem je nadprůměrná ovladatelnost daná i faktem, že forester se svými přibližně 1500 kilogramy je o dva až tři metrické centy lehčí, než srovnatelná konkurence. Ani celková délka, jen lehce přesahující 4,5 m, nemusí ekology rozdrážit k nepřičetnosti. Dimenze, zdá se, našly velmi dobrý kompromis mezi prostorem a udržitelností.

Subaru se pouští mezi módní malá SUV, která se snaží oddálit neodvratný konec mastodontů potměšile likvidujících zásoby ropy i rozumné námitky typu, k čemu městský manažer, znající přírodu jen z obrázků, potřebuje ke každodenním přesunům mezi příměstským domkem, kanceláří a golfovým hřištěm objekt ničící životní prostředí a ohrožující okolní provoz. Řada z nich za výrazným designem a solidními jízdními vlastnostmi skrývá natřásací pérování a miniaturní interiér. Forester je jiný a plně rozvíjí výhody nízkého těžiště a skvělé trakce, které zde konečně mají reálný smysl i pro jiné zákazníky, než ryzí nadšence. Kdo nezkusil, neuvěří.

MOTOR VE ZKRATCE

**2,0D, 108 kW,
350 N.m, 6,4 l/100 km**

Na čistém papíře zkonstruovaný vznětový dvoulitr přesně čtvercové konstrukce, již půl roku se osvědčující v modelech Legacy/Outback, prošel drobnými korekcemi ve prospěch harmoničtějšího zátahu. Výkon má snížený na 108 kilowattů, hodnota maxima točivého momentu ani otáčky, při nichž je dosaženo, se nezměnily, forester si však svých velmi dobrých 350 newtonmetrů udrží až do 2400 otáček. Výsledkem je plynulý a bez ohledu na zátěž velmi svižný růst rychlosti. Minimální turboefekt, vynikající odhlučnění a spotřeba, která i po svižné zimní jízdě s naloženým vozem stále osciluje kolem osmi litrů nafty na 100 kilometrů a při klidném cestování ještě o litr níže, to jsou patrně nejlepší výsledky, kterých se historicky podařilo dosáhnout bez nejnovějších technických výstřelků vznětové techniky, tedy piezoelektrických vstříkovačů, vodou chlazeného turbodmychadla a elektrického natáčení lopatek jeho statoru.

Časy se mění, nejhezčí přístrojové štíty teď vymýšlejí a vyrábějí do svých aut Japonci



MOTOR

Konstrukce:	B4, DOHC, 16V
Vstříkovací zařízení:	Common Rail, solenoid, Denso
Vstříkovací tlak (bar):	1800
Zdvihový objem válců (cm ³):	1998
Vrtání x zdvih (mm):	86,0x86,0
Kompresní poměr	16,3 : 1
Nejvyšší výkon (kW/min ⁻¹):	108/3600
Nejvyšší točivý moment (N.m/min ⁻¹):	350/1800-2400
Maximální rychlost (km/h):	186
Zrychlení 0 – 100 km/h (s):	10,6
Spotřeba (město/mimo město/ /kombinace l/100 km):	7,4/5,9/6,4

AUTO

Pětimístný crossover

Délka x šířka x výška (mm):	4560x1780x1700*
Rozvor náprav (mm):	2615
Objem zavazadlového prostoru (l):	450-1610
Palivová nádrž (l):	64
Pohotovostní hmotnost (kg):	1550
Hmotnost brzděného přívěsu (kg):	-

*včetně podélných střešních ližin

CENA

Základní 678 800 Kč (2,0 X Trend), základní diesel 833 800 Kč (2,0D Active), základní a testovaná verze 978 800 Kč (2,0D Executive).
Poznámka: všechny ceny jsou včetně DPH.



Zavazadelník dokáže být obrovský, škoda že je tak vysoko a že forester uveze jen 500 kilogramů