



VŠECHNA KOLA V AKCI

Subaru Forester je klasika. Zkrátka „držák“, jak se říká. Na nic si nehraje a bez odmluv plní vaše příkazy na silnici i v terénu. Skoro jako by pro něj při průjezdu zatáčkami neplatily fyzikální zákony. Žádné nepříjemné náklony, které jsou obvyklou bolestí vozů s vyšší karosérií. Je to díky geniálnímu symetrickému pohonu všech kol, s nímž letos Subaru slaví kulatou čtyřicítku. I proto jsme Forester znovu zařadili do redakčního testu, i když modelový rok 2012 přináší změnu snad jen v podobě výškově nastavitelného sedadla spolujezdce.

Vyladěné rozměry

Ve své dnešní podobě se Forester objevil v roce 2008, kdy byla představena třetí generace (s modelem Forester přišla automobilka poprvé na trh v roce 1997). Parametry karoserie jsou nyní podle Subaru natolik vyladěny pro ideální jízdní vlastnosti i ovladatelnost, že není žádoucí měnit je jakýmkoliv směrem. Dostatek vnitřního prostoru si neodporuje s lehkou manévrovatelností, dobrý výhled nebrání příjemnému nastupování, velký zavazadlový prostor nezmenšuje místo na zadních sedadlech. S tím vším lze souhlasit. Ke svalnatým rysům vozu dobře sedí nabízená černá perleť či šedo zelená metalíza, blankytnou modř testovaného vozu bychom asi spíš nevolili, ale to je věc názoru.



Testovaný model Subaru Forester 2.0D

- motor: vznětový čtyřválec typ Boxer 1998 cm³
- výkon: 108 kW/147 k při 3600 ot./min.
- točivý moment: 350 Nm při 1600 – 2400 ot./min.
- rozměry: délka 4560 mm, šířka 1780 mm, výška 1700 mm
- rozvor náprav: 2615 mm

Funkční interiér

Testovaný vůz s interiérem v kombinaci černých plastů a leštěného hliníku působí docela sportovním dojmem, jistě i díky červenému podsvícení ukazatelů. Sedadla s dobrým bočním vedením jsou zcela vyhovující a přitom pohodlná i na delší cestování. Velmi dobře je umístěn informační displej, jenž zobrazuje čas, teplotu, ujeté kilometry (dvě možnosti počítadla – A a B) a průměrnou spotřebu. Překvapil mne chybějící ukazatel dojezdu, to je přece jen dost užitečný údaj, který by řidič ocenil, a také by pro své pohodlí asi uvítal i funkci trojblíku.

V hlavní roli Boxer

Silnou zbraní Foresteru je bezpochyby plochý motor Boxer, v testovaném vozu v dieslovém provedení. Tento typ motoru v naftovém provedení je specialitou Subaru, určenou především pro evropský trh. Odezva na sešlápnutí plynového pedálu je obdivuhodná, vysoká rychlost lehce dosažitelná. Přitom chod motoru je velmi kultivovaný a hladký, kdyby do kabiny zejména v dálničních rychlostech výrazně nepronikal aerodynamický hluk, byla by jízda téměř neslyšná. Deklarovaná kombinovaná spotřeba je 6 l/100 km, po dobu našeho redakčního testu ukázal displej spotřebu 7,4 l. V kombinaci se šestistupňovým manuálem (převodovka byla vyvinuta speciálně pro spojení s dieslovým agregátem) není nač si stěžovat, řazení je přesné, motor je dostatečně pružný a přitom rychle reaguje. Jeho projev vás svádí až ke sportovní jízdě, což si můžete klidně tróufnout, protože

Text: Josef Židek



díky výbornému podvozku a pohonu všech kol se Forester chová sebejistě i v ostřejších zatáčkách.

Plochý motor přináší pozitiva i v oblasti bezpečnosti – díky svému nízkému uložení se v případě nárazu posunuje v úrovni podlahy a neproniká hluboko do kabiny, čímž se snižuje riziko zranění cestujících.

Symetrický pohon všech kol

O pohonu všech kol Subaru AWD už jsme toho v předchozích testech napsali mnoho, nicméně stojí za to zopakovat si alespoň jeho základní přednosti: díky spojení s kompaktním plochým motorem s nízkým těžištěm je vůz dokonale vyvážen a nabízí výbornou stabilitu i pro jízdu mimo silnici. Dostatečná světlá výška předurčuje auto pro jízdu v terénu, přitom ale zůstává těžiště vozu nízké. Rozdělení hnací síly mezi přední a zadní kola zajišťuje centrální diferenciál s kuželovými koly, rozdíly v rychlosti otáčení řeší samosvorný diferenciál využívající viskózní spojku.

Ve spojení s dokonale vyváženou konstrukcí podvozku zaručí symetrický pohon všech kol jistou jízdu i za extrémně špatných podmínek. Navíc jsou na všech čtyřech kolech použity kotoučové brzdy, které ve spolupráci s ABS a rozdělovačem brzděné síly EBD zaručí

efektivní brzdění i v náročných situacích. Pro rozjezd ve svahu vám pomůže Hill Start Assist, který ještě sekundu po uvolnění pedálu brzdy vůz podrží, než sešlápnete plyn.

Vlastnosti Foresteru ocení především ti řidiči, kteří by dokázou využít. Milovníci náročných outdoorových sportů, kteří se za nimi vydávají do vzdálených či méně přístupných oblastí, ale i fandové horského chalupaření, kteří by se v běžném autě do své milované chaloupky od října do dubna ani neodvážili. Nemluvě o těch, kteří by se bez něj v zimě z hůře přístupných horských obcí ani nedostali do práce. Základní cena testovaného modelu činí 789 tisíc korun, což znamená, že si Forester patrně koupí skutečně ti, kteří potřebují dokonale spolehlivé auto do každého počasí a ne jen zdání terénního vozu bez příslušných vlastností. Subaru totiž naopak sází na použitelnost i v extrémních situacích bez zbytečných či nefunkčních ozdob.

SUBARU BOXER 2.0 DOHC TURBO DIESEL

- první vznětový boxer pro sériově vyráběné vozy
- nepotřebuje vyvažovací hřídele = rychlá odezva a nízká spotřeba
- vyšší tuhost než u motorů s řadovým uspořádáním válců = nižší hmotnost
- plochý motor s protiběžnými písty = nízké těžiště motoru i turbodmychadla

