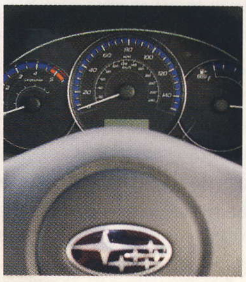
Auto od sekery

Poctivé v detailech i v celku, vyvážené jako chuť toho nejlepšího kafe.
Jan Červenka

PRO Po všech stránkách dotažené auto na každý den
PROTI Chybí palubní počítač s dojezdem

Subaru Forester 2.0D XS
Motor: turbodiesel, boxer, **Objem:** 1998 cm³, **Výkon:** 147 koní v 3600 ot./min, **Točivý moment:** 350 Nm v 1600 ot./min, **Zrychlení 0–100 km/h:** 10,4 s, **Maximální rychlost:** 186 km/h, **Hmotnost:** 1625 kg, **Spotřeba:** 6,0 l 100 km, **Cena:** 789 000 Kč

ABY BYLO JASNO, Forester není nijak nové auto, ve výrobě už je čtvrtým rokem. A jedinou „zásadní" novinkou pro modelový rok 2012 je snad jen výškově nastavitelné sedadlo spolujezdce. Ale stejně jsme si ho rádi půjčili, protože pro Forester máme prostě slabost. Zvlášť pro toho v naftě.
Líbí se nám na něm snad úplně všechno. Není nabubřelý, přehnaně sportovní ani si nehraje na bůhví jaký styl. Dvoulitrový boxer v naftě má násos na kapotě jako ostrá subaru a interiér je jasně nadefinovaný, ostatně stejně jako celé auto. Dělá přesně to, co od něj chcete a čekáte. Funguje. Má vynikající řazení, hezky reaguje na plyn a bez problémů v něm dáte 700 km na jeden zátah. O výhodách jeho podvozku se symetrickým pohonem všech kol už jste četli mockrát, ale pořád vás bude bavit, až si s ním projedete svou oblíbenou okresku. Cítíte, jak přenáší váhu, jak se naklání a jak tlumiče i pružiny pracují, ale díky nízko položenému těžišti to nijak nenahání hrůzu. Jinak Subaru dokazuje, že to jde i bez zbytečných cinkrlátek a ozdob. Žádné efekty jen na oko, i když palubní počítač, hlavně pak dojezd kilometrů, by se hodil. Sedačky jsou perfektní, plasty tvrdší, ale rozhodně neuráží a mají vysokou odolnost proti poškrábání.
A proč auto od sekery? Protože je poctivé. Jako sekera.



Další pokus

Karoserie od Giugiara a úplně nový vnitřek i podvozek. Povede se to už? Jan Červenka

PRO Obrovský posun oproti předchozí generaci
PROTI Velmi hlučný motor, netečné a nepřesné řízení

Ssangyong Korando
Motor: dvoulitrový turbodiesel, **Objem:** 1998 cm³, **Výkon:** 175 koní v 4000 ot./min, **Točivý moment:** 360 Nm v 2000 ot./min, **Zrychlení 0–100 km/h:** 10,0 s, **Maximální rychlost:** 180 km/h, **Hmotnost:** 1672 kg, **Spotřeba:** 6,4 l/100 km, **Cena:** 659 900 Kč

KDYŽ JSEM NAPOSLEDY ŘÍDIL SSANGYONG, TAK JSEM ho jen přivezl do redakce a večer ho vrátil. Nechtěl jsem ho řídit a už vůbec jsem o něm nechtěl psát. Bylo to šílené. Teď, několik měsíců poté, co značka přešla pod indickou Mahindru, tady máme Korando, které má s předchozím modelem společné jen jméno. Karoserie od Giugiara je vcelku povedená a můžete si ji dopřát i ve výrazných sebevědomých barvách. A vedle takového Nissanu Qashqai vypadá jako designérský úlet.
I uvnitř je to o moc lepší, než bývávalo, i když Yeti nebo Sportage ho smáznou na první pohled. Volant je menší, plasty pořád tvrdé, ale konečně dobře slícované a sedadla jsou taky v pohodě – nejlepší je na tom všem asi prostor na zadních sedadlech. Každopádně klíček zapalování je příšerný a dálkové zamykání ještě horší.
Jenže klíček vás nebude trápit tolik jako motor. Dvoulitrový turbodiesel se sice tváří veskrze moderně, výkon 175 koní je skvělá hodnota a výrobce se chlubí spotřebou 6,4 l/100 i tím, že motor je připravený na plnění Euro VI, ale jeho zvuk a projev vůbec důvěru nevzbuzují. Skoro abyste se báli, jestli je všechno v pořádku.
A zbytek auta? Korando si můžete koupit i jako předokolku, ale verze s připojitelným pohonem zadní nápravy je určitě praktičtější volba. Kvalita odpružení je relativně v pohodě, horší je to s odezvou řízení a brzd.
Tohle je auto s vlastním přístupem k životu. Je o moc lepší, než byl předchozí model, vlastně je úplně někde jinde. A také má bohatou výbavu. Možná byste ho mohli alespoň zkusit, protože si myslím, že mu nedůvěřujete úplně stejně, jako jsem to měl na začátku já.