



SUBARU FORESTER 2.0D

» TRADIČNÍ BOXER A SYMETRICKÝ POHON 4x4 » DIESEL SE ŠESTISTUPNOVOU PŘÍMO ŘAZENOU PŘEVODOVKOU VĚTŠÍ PO VŠECH STRÁNKÁCH

SPECIFIKACE

Motor vznětový R4, 1998 cm³, turbo **Výkon** 147 k (108 kW)@3600 min⁻¹ **Točivý moment** 350 N.m@1600–2400 min⁻¹ **0–100 km/h** 10,2 s **Maximální rychlost** 190 km/h **Spotřeba** 5,9 l/100km **Cena** 699 000 Kč **V prodeji** nyní

Z pokrokového kompaktního crossoveru Subaru Forester se od roku 1997, kdy vstoupila na trh jeho první generace, stal plnohodnotný vůz segmentu SUV. Ostatně může si to dovolit, vždyť pozici zvýšeného osobního vozu má nyní model XV. Nová generace Foresteru je zcela přepracovaná. Vlastně lze říci, že jediné, co zůstalo, je řešení motorů, podvozku a pohonu všech kol, a to je nejen dobrá, ale asi také ta nejdůležitější zpráva. Hned v závěsu za ní přichází informace, že se do nabídky na evropském trhu s příchodem Foresteru 4 opět vrací verze XT s přeplňovaným zážehovým motorem, tentokrát s novým dvoulitrem osazeným přímým vstřikováním a výkonem 240 koní! O té ale někdy jindy.

Teď se soustředíme na verzi 2.0D, která byla na testy k dispozici jako první. Její dvoulitrový plochý diesel s výkonem 147 k a točivým momentem 350 N.m doznal jen malých změn, a tak stále potěší především vyváženým během a plynulým



Nahoře: Nový Forester může poprvé mít elektricky poháněnou zadní výklopnou stěnu. Vpravo: Interiér je větší než dříve a současně působí hodnotnějším dojmem. Dole: Režim X-Mode pro terén přizpůsobí řízení motoru, převodovky a systémy podvozku.



nárůstem síly. Ve spojení s šestistupňovou přímo řazenou převodovkou je to velice všestranná kombinace.

Na novém Foresteru nejvíce zaujme jeho jízdní projev na všech typech silnic a cest. Ve srovnání s předchozí generací má celkově tvrdší naladění podvozku. Kromě jiného dostal třeba i podobné tlumiče jako model XV – s vratnými pružinami. Při běžném přemísťování se sice vytratila špetka měkkého komfortu předchozí generace, byla však nahrazena přesnějším vedením vozu a jeho akurátnějšími reakcemi. Když se do řízení více obujete, zjistíte, že podvozek vydrží vzhledem k výšce karoserie skoro až neskutečné věci. Výtluky na vozovkách po zimním období, stejně tak jako jiné nedokonalosti doslova žehlí a účinně je pohlcuje. Současně máte pocit, jako by se v zatáčkách nějakou zázračnou silnou jeho pneumatiky držely asfaltu. Když přeženete nájezd do zatáčky, tak vám samozřejmě nepomůže nic a projeví se vcelku přirozeně zvládnutelná nedotáčivost, když ale přilnavost předních kol „treftě“, auto se zakousne a pod

plynem nádherně klidně akceleruje.

Tímto projevem nový Forester bezpochyby patří k tomu nejlepšímu, co lze v dané třídě nalézt. Navíc jeho minimální tendence k naklání a stabilitu zažíváte se světlou výškou

22 centimetrů, což je podobná hodnota jako u nejlepších skutečných off-roadů.

Proti minulosti se toho hodně změnilo také uvnitř. Zachována naštěstí zůstala tradiční jednoduchost a přehlednost. Důležité je, že došlo ke zvětšení prostoru vpředu, vzadu i v zavazadlovém prostoru. Interiér je nyní prosvětlenější a působí vzdušnějším dojmem.

Svým designem Forester následuje styl započatý modelem XV a je mu také vlastní hranatost a optická robustnost. K dispozici jsou dva designy nárazníků – jeden standardní a druhý (na fotografiích) sportovní. Ten je určený pro vrcholnou verzi dieselu a XT. Možná jste si také všimli, že diesel nemá tradiční sání na kapotě. Kvůli zlepšení aerodynamiky má přívodní kanály umístěné na kapotě zespodu a vzduch k mezichladiči je nasáván maskou. Stejně řešení je použité také u verze XT.

Petr Hanke



evo RATING ★★★★★

- + jízda, fungování na rozbitých cestách
- diesel s automatem přijde později