



Subaru mění své portfolio nabízených modelů a své vozy přesněji zaciluje na konkrétní cílové skupiny. Jestliže model XV představuje městský cross-over, pak aktuální Forester reprezentuje mnohem víc do terénu zaměřenou variantu.

Letošní Forester nejenže loslavil patnáctileté výročí výroby, ale přinesl oproti svému předchůdci očekávaný rozměrový nárůst – v řeci čísel to znamená délka +35 mm, výška +20 mm, šířka +15 mm a to vše na rozvozu prodlouženém o 25 mm. Pro kabinu to ovšem znamená prodloužení o celých 95 mm, navíc sem v mnohem menší míře proniká středový tunel pohonu. Protože má jít o ještě víc do terénu zaměřené auto, zvýšila se i jeho světlost, kterou Forester deklasuje drtivou většinu SUV své třídy – rovných 220 mm (+5 mm proti minulé generaci). Vedle toho přišla 4. generace se zcela novým designem.

Po pěti letech nový Forester se snaží uspokojit řidiče všemi způsoby – výrazně se například prodloužily rozsahy posuvů sedaček (podélně i výš-

PATNÁCTILETÝ FORESTER

kově), navíc se zvýšila i výška opěradla (+60 mm), podobným způsobem ovšem mohli designéři prodloužit i stále skromné sedáky... V kombinaci s dvouose seřiditelným tradičně dobře padnoucím volantem si svou pozici najde řidič libovolných parametrů.

Kabina je celkově silnou stránkou vozu – místa poskytují nadbytek i na zadní řadě sedáček a přidává k tomu i pro Čecha lákavě velký kufr... Snadno sklopná zadní opěradla následně vytvoří téměř rovnou podlahu. Zcela nově Forester přidává elektrické

otevírání pátých dveří, včetně funkce memory height udržující při otevření navolenou výšku. Na pracovišti řidiče se nekoná žádná revoluce – kaplička obsahuje dva dobře čitelné ciferníky a jednoduchý displej. Výstup palubního systému si posádka přečte na barevném displeji uprostřed palubní desky. Forester nabízí spoustu míst, kam si odložit drobnosti, vévodí jim prostorová loketní opěrka a samozřejmě schránka před spolujezdcem, velká PETka se vejde třeba i do dveřní kapsy.

Lineálně variátorově

Fuji Heavy Industries na rozdíl od většiny ostatních automobilů sází na ploché motory a stejný odlišný kurz chce razit i v případě převodovek – nahrazuje tradiční těžké automaty konstrukčně jednoduššími a prostorově i váhově úspornějšími variátory. Nejnovější Lineartronic v testovaném modelu XT představuje už víc než důstojnou alternativu ke konkurenčním mnohastupňovým automatům – umí samozřejmě sekvenční volbu, proměnný převodový poměr zajišťovaný plochým řetězem





Forester si při světlosti 220 mm snadno poradí s terénem a deklaruje soupeře ze segmentu SUV

s krátkou roztečí čepů dokáže Forester 2.0 XT rozjet až na 221 km/h a navíc v sekvenci poskytuje řidiči osm virtuálních rychlostních stupňů! Předřazený kapalinový měnič (nově se zdvojeným tlumením) zase způsobuje měkký náběh variátoru při rozjezdu, takže pokud se nesoustředíte na absenci řazení jako u běžného automatu, nepoznáte rozdíl. Naladění využitelného pásma točivého momentu dvoulitrového turbomotoru zase znamená, že při potřebě akcelerace nebudete poslouchat monotónní hukot motoru ve vysokých otáčkách, ale většinou se variátor spokojí se středním pásmem. Zmíněných osm rychlostí předvede Lineartronic pouze v režimu S#, tedy Sport Sharp na-

voleném pomocí systému SI-Drive, pokud řidič využije sekvenci v režimu Sport nebo Intelligent, dostane se mu jen šesti stupňů.

Spolu s inovovanou variátorovou převodovkou přišel se čtvrtou generací Forester a testovaný dvoulitrový turbomotor 2.0 DIT (Direct Injection Turbo). Z řady motorů FB odvozený čtvercový boxer (vrtání i zdvih jsou na hodnotě 86 mm) pracuje s relativně vysokým kompresním poměrem a samozřejmě s přímým vstřikováním benzínu. Turbodmychadlo typu Twin Scroll (turbo plní odděleně dva a dva válce, reaguje tedy rychleji) zase zajišťuje rychlou odezvu a plynulý nástup točivého momentu od nízkých otáček. Proti předchůdci má

vyšší výkon (+10 koní) i točivý moment (+30 Nm), navíc dostupný v širším pásmu otáček.

Víc teréňák

Spojení silného turbomotoru s Lineartronicem (manuál se pro 2.0 DIT bohužel vůbec nenabízí) přináší velmi dobrou dynamiku se zrychlením z klidu na 100 km/h za 7,5 s a jde zároveň o nejsilnější motorizaci Forester (pokud bychom ovšem použili logiku z technických specifikací modelu a poměr mezi manuální a CVT převodovkou u atmosférického dvoulitru, mohlo by být zrychlení s případnou ručně řazenou převodovkou ještě o cca sekundu lepší...), zároveň dokáže udržet spotřebu na hodnotách do devíti litrů naturalu, což se vám dřív

s dvoulitrovým turbomotorem nepodařilo. Pokud se ale budete pohybovat častěji v prostředí města, bude desetilitrová hranice běžnou normou i při lehké noze na plynu. Kromě potentního pohonu těží Forester jako každé Subaru z rovnoměrného rozložení hmoty pohonu kolem osy a samozřejmě ze systému 4x4. Ten je v tomhle případě řešený planetovým mezinápravovým diferenciálem doplněným o lamelovou spojku dělicí točivý moment mezi nápravy v poměru 50:50. Pro Subaru tenhle systém představuje jednu ze základních konkurenčních výhod v nabitěm segmentu a značka ukazuje, že nejen jednoduchou spojkou Haldex je SUV živo... Samozřejmě, že se takový ná-

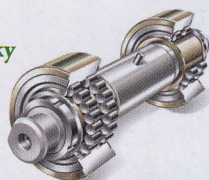
INA Lanškroun, s.r.o.

silná a stabilní firma

vypisuje výběrové řízení na pracovní pozice

NABÍZÍME:

- nadstandardní platové podmínky
- týden dovolené navíc
- penzijní připojištění
- zaměstnanecké výhody
- příjemné pracovní prostředí



Dále hledáme dodavatele strojních dílů nástrojárny pro dlouhodobou spolupráci v automobilovém průmyslu

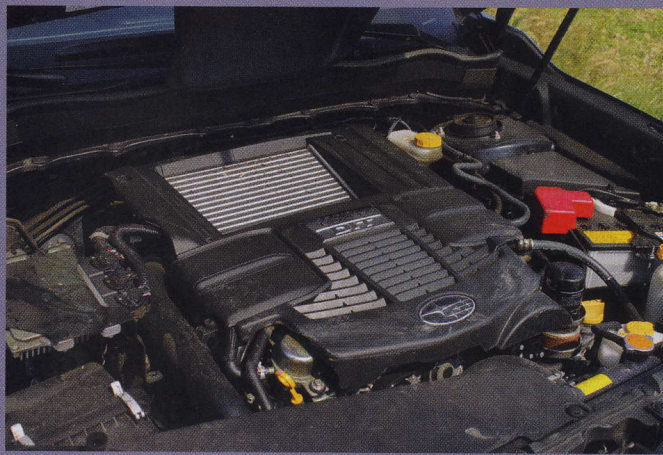
VEDOUcí VÝROBY PLASTŮ

požadujeme:

- VŠ vzdělání,
- jazyk NJ - AJ,
- praxe není podmínkou



TEST | Subaru Forester 2.0 XT



Nový dvoulitrový boxer by slušel i kdejakému sportovnímu autu

ročnější pohon odrazí i na výsledné cenovce.

Mimo to dostala čtvrtá generace výborně odladěný podvozek, který vám dá zapomenout na veškeré drobné nerovnosti vozovky – auto má silnější stabilizátory, nové tlumiče i doladěnou geometrii. To všechno dohromady přináší přesné řízení a vedení v zatáčkách i velký rejď umožňující dobrou manévrovatelnost v omezeném prostoru. Oproti minulé generaci přitvrzený Forester si stále ponechává vysokou úroveň jízdního komfortu při zjevně sportovnějším celkovém nastavení.



Bylo už zmíněno, že Forester má tvořit terénní alternativu pro více do města zaměřené XV. Kromě vyšší světlosti přichází například s dveřmi s přesahem do prahů (neumažete si nohavice, když vystupujete ze zabahněného auta),

ale třeba i se systémem X-Mode. Ten je dostupný pro variátorovou převodovku a představuje vylepšený systém jízdní stabilizace doplněný o kontrolované sjíždění kopců (HDC). Rychlost sjezdu



Subaru Forester 2.0 XT

Motor	preplňovaný zážehový čtyřválec DOHC/4
Zdvihový objem	1998 cm ³
Vrtání x zdvih	86 x 86 mm
Kompresní poměr	10,6:1
Max. výkon	240 k (177 kW)/5600 ot./min.
Max. točivý moment	350 Nm/2400-3600 ot./min.
Převodovka	CVT
Nápravy vpředu/vzadu	McPherson/lichoběžníková
Brzdy vpředu/vzadu	ventilované kotouče dvoupístkové/jednopístkové třmeny
Pneumatiky	225/55R18
Délka x šířka x výška	4595x1795x1735 mm
Rozvor	2640 mm
Pohotovostní hmotnost	1607 kg
Nádrž	60 l
Zavazadlový prostor	505 l
Maximální rychlost	221 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	6,3 s
Kombinovaná spotřeba	7,5 l/100 km
Cena	od 989 000 Kč



motor
podvozek
zpracování



chybí velké
naftové motory

kopců se navíc dá nastavit až do rychlosti 20 km/h ■

