

Forester



Se Subaru na severu

Po svém

Sníh, led, mráz - pro otestování čtyřkolek není moc lepších míst, než je severní Finsko. Jako bonus jsme se svezli i s modernizovaným BRZ.



Jménem Laponsko je označovaná hornatá severní část Skandinávie, ležící za severním polárním kruhem. Popravdě je to země docela nehostinná. Když vystupujeme z letadla v centru oblasti - finském Rovaniemi - vítá nás hejnen tma, vysoké závěje a hluboké lesy, ale i kompletní modelová paleta Subaru.

„Naše motto je stavět auta jako nejlepší nástroje pro život,“ vítá nás David Dello Stritto, šéf evropských prodejí značky. Překvapuje nás, když vypráví o tom, že se současnou produkcí kolem milionu kusů ročně je značka spokojena a další růst nechystá. „Chceme se orientovat na specifický trh čtyřkolek a SUV a dělat je bez kompromisů,“ vysvětluje, proč automobilka nepatří zrovna k hlavnímu proudu.

Na zdejší ledem pokryté silničky to bude ideální! Jako první si bereme na prořádku model Forester, a to rovnou s vrcholným přeplňovaným dvoulitrem XT o výkonu 177 kilowattů. Boxer si spokojeně vrní a natáčecí bi-LED světla úžasně prořezávají tmu. Silnice zde jsou většinou zcela rovné a nenucený výkon svádí k rychlé jízdě. Stále však musíme mít na paměti, že čas od času se proti nám vyřítí kamion plný dřeva, i v pustině se občas objeví

radar a hlavně hrozí srážka se sobem. A byť Nokiany Hakkapeliitta odvádějí úžasnou práci, stále nesmíme zapomenout, že jedeme po sněhu a ledu - tady se nesolí. Na divočení pro nás Subaru připravilo speciální aktivity na uzavřeném okruhu ve zmrzlých bažinách. Co jsme zjistili?

Outback

Auto na pomezí velkého kombi a SUV už je pořádný macek. Přesto nás na trati na driftování překvapilo mrštností. Vůz využívá ve spojitosti s bezestupňovým automatem elektronicky řízený pohon všech kol s vícelamelovou spojkou, který je principiálně podobný řešením u konkurence. Subaru jej však má nastavený tak, že se zadní náprava nikdy neodpojuje, což by mělo vést k čitelnějším jízdním vlastnostem. Byť si u outbacku nevypnete stabilizaci, dá se s ním jezdit efektně bokem. Nebýt elektronické ruční brzdy, šlo by to ještě lépe.

Při výletu mimo trať nás nadchnul režim X mode. Zlepšuje chování čtyřkolky při brzděním kol, zároveň ale obsahuje i asistent pro sjíždění svahů, což zkusíme na sjezdovce v centru Rovaniemi.

Tato pomůcka nechybí ani v XV a foresteru — pokud jsou vybaveny automatem.

XV

Crossover, jehož nástupce už značka pomalu odhaluje, na sněhu a ledu umí vykouzlit úsměv na rtech. S benzinovým dvoulitrem je díky přímému řízení radost řídit jej na zakroucené trati. A díky klasické ruční brzdě se nechá i rozhodit a vodit bokem. Velká světlá výška nám umožnila projet i slušný terén - nezastavily nás ani asi třicetimetové závěje. Po zhruba půlhodině divočení se však přihlásila převodovka - přehřál se olej.

Levorg

Duchovní nástupce typu Legacy sází výhradně na moderní přeplňovanou šestnáctistovku a převodovku Lineartronic. Auto nás bavilo - bez elektronické ruční brzdy a horlivé stabilizace by to ale bylo lepší.

WRX STI

Když nasedáme do třísetkoňové rallyeové legendy, zastavuje nás instruktor. „Zkuste si pohrát s nastavením diferen-

Outback



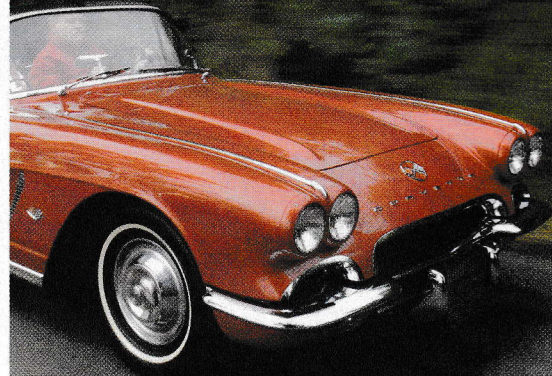
Levorg



Speciál Auto Tipu
o veteránech a youngtimerech

CHEVROLET CORVETTE

1962



NAVÍC:

- **TEST VOZŮ PORSCHE 911**
- **TEST 7LITROVÝCH KORÁBŮ**
MERCEDES 450 SEL, CADILLAC FLEETWOOD 60 SPECIAL,
PONTIAC CATALINA SAFARI A ISO GRIFO 7 LITRÍ

A DALŠÍ NA 132 STRANÁCH

PRÁVĚ V PRODEJI

INZERCE

WRX STI



BRZ

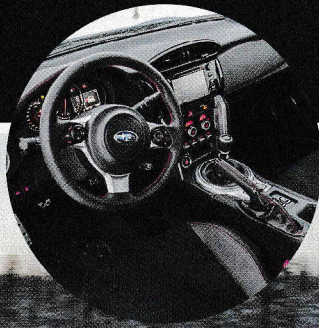


Foto autor a archiv

ciál," říká. Nic nenamítá ani proti vypnutí stabilizace. Nejsilnější subaru má při jemnější jízdě sklony k nedotáčivosti. Ovladačem ale představujeme elektronický středový diferenciál na větší přenos výkonu na zadní nápravu. Pak auto funguje báječně. Při nájezdu do zatáčky to chce trochu více plynu a WRX už jede bokem. Chce to však citlivou práci - reakce motoru jsou střelhitivé. Modrá raketa na hřebech zrychluje za hlubokého syčení sání a mohutného záběru turba až zběsile. Když to ale vyjde, není problém přehoupnout v nájezdu do následující zatáčky zád na druhou stranu a opakovat to před dalším apexem. Ne vždy se to povede, vše se ale děje velmi předvídatelně, případná chyba je na straně obsluhy. Za volantem modrého unikátu bychom vydrželi hodiny, škoda, že náš čas ubíhá stejně rychle jako zdejší den.

mosvorný diferenciál. Stačí krátkou řadicí pákou zasunout jedničku a pak už auto řídíte jen lehkými korekcemi volantu a hlavně pedálem plynu. Auto přitom pro letošek dostalo řadu úprav. Asi nejvíce se nám líbil nový režim stabilizace s názvem Track. K zásahu elektrického hlídače dojde až ve chvíli, kdy už je opravdu zle. Systém však lze i nadále zcela vypnout. Další změny bychom na první pohled ani nezaznamenali, při bližším pohledu si však všimnete světlometů bi-LED vpředu i LED vzadu, ale i lehce přepracovaného nárazníku. Proměny vzhledu se dočkali i zadní spoiler a kola. Zbrusu nový je také volant a barevný displej, jenž se nastěhoval na přístrojový štít a umí zobrazit rozličné funkce včetně teploty oleje, napětí akumulátoru nebo času na kolo. Výrazně k lepšímu se posunuly i dekory interiéru a vůz dostal pěkné moderní rádio. Motor má přepracovaný výfuk a sání, zesílený blok, modifikované ventily a vačky i optimalizované palivové čerpadlo. Změny se odehrály také na podvozku. Upravovala se tuhost pružin, zavěšení ramen a auto dostalo nové tlumiče Sachs. V oblasti motoru byly přidány dodatečné výtuchy.

Matouš Jelínek

XV



BRZ

Jediná dvoukolka v nabídce Subaru nás nadchla. Od uvedení kapesního kupé letos uplyne pět let. A stále patří k tomu nejzábavnějšímu, co současný trh nabízí. Jestli existuje ideální učební pomůcka jízdy bokem, pak má jméno BRZ! Zvláště poté, co nově všechny verze dostaly sa-