

SUBARU FORESTER 2.0D:

DVĚ HORKÉ NOVINKY V JEDINÉM ÚHLEDNÉM BALENÍ



Automobilky se předhánějí a neustále omlazují své nejoblíbenější modely. Subaru ale tentokrát přichází se dvěma novinkami v jediném balení.

Subaru svou produkcí vybočuje z řady ostatních výrobců aut: až na několik výjimek jsou všechny vozy této značky poháněny motorem typu Boxer a vybaveny technicky vyspělým stálým pohonem všech kol Symmetrical AWD. Tyto dva základní rysy neodmyslitelně patří i k modelu Forester, který bylo donedávna velmi obtížné zařadit do některé z ustálených tříd. Šlo o vůz na pomezí zvýšeného kombi a nedorostlého SUV.

To však již není pravda. Forester se letos od základů změnil, narostl do všech stran, a ať se nám to líbí nebo ne, stalo se z něj klasické SUV. Na rozdíl od předchozí generace, kde byste pro svérázné kombi hledali přímého konkurenta jen s obtížemi, letošní novinka od Subaru bude muset soupeřit s množstvím podobných vozů; ať už s Toyotou RAV4, Hondou CR-V nebo s Land Roverem Freelanderem. Karoserie se zakulatila a zepředu

si nový Forester možná spleťete s luxusnější sestřičkou Tribekou.

JAK SE DĚLÁ REVOLUCE

Uvedení nového Foresteru na trh je ale téměř zanedbatelné v porovnání s druhou novinkou, kterou nám Subaru přichystalo: nový motor Boxer Diesel je totiž skutečnou technickou revolucí ve světě automobilového průmyslu. Doposud jsme mohli pod kapotami vozů Subaru najít výhradně zážehové motory. Co se týče amerického a japonského trhu, mohlo by to tak klidně zůstat i nadále, ale Evropa si dnes žádá motory diesellové. U Subaru to vědí, a tak už v roce 1999 odstartovali vývoj vznětového motoru.

První fáze projektu spočívala v diskusi se spřátelenými automobilkami a s předními výzkumnými instituty na téma diesellový motor v provedení Boxer. Odpověď zněla, že toto uspořádání není pro vznětový motor vhodné. Výrobce tedy stál před rozhodnutím: opustit myšlenku naftového Subaru, nebo koupit vznětový motor od jiného výrobce. Subaru však podniklo odvážný krok do neznáma a odstartovalo vývoj prvního naftového boxeru v historii. V roce 2004 byl úspěšně dokončen první prototyp a po dalších čtyřech letech doladování se letos vznětový dvoulitr s protilehlými válci objevil nejprve pod kapotami modelů Legacy a Outback, o něco později pak také ve Foresteru.

„LESNÍK“ JE MRTEV, AŽ ŽIJE „LESNÍK“

Hned na parkovišti mám možnost porovnat vůz s předchozí generací. Že Forester narostl ve všech směrech, to jsem už uvedl; nejmarkantnější nárůst je ale ve výšce vozu a právě těchto několik centimetrů mění zvýšené kombi na klasické SUV. Nový „Lesník“ je bezpochyby povedené auto, nicméně pěkných SUV je na trhu mnoho a troufnu si napsat, že právě ta nezaměnitelnost, nezařaditelnost minulé generace, o kterou nyní Forester přišel, byla jednou z jeho nejsilnějších zbraní. Dovedu si představit, že skalní příznivci značky z této proměny velkou radost nemají; na druhou stranu je určitě možné, že právě tato změna přiláká nové zákazníky, kteří právě takové auto hledají. Nechávám subjektivních úvah a raději si sedám za volant. Sedadla jsou příjemně tvrdá, ovládací prvky jsou rozmístěny intuitivně, jak je u Japonců zvykem. Volant je nastavitelný výškově i podélně. Milým překvapením je i vnitřní prostor – při mé výšce 183 cm mi nic nepřekáží v oblasti kolen a loktů, nad hlavou mám minimálně 20 cm. Nastavuji sedadlo řidiče a sedám si na místo za řidičem – mezi předním sedadlem a mými koleny je ještě 10 cm místa. Celkově mi Forester připadá uvnitř větší než zvenčí, prostor je dobře využitý. Přístrojová deska je podsvícena modře a žádná překvapení se tu nekonají. Vpravo, nad ovládním

klimatizace a rádia s CD přehrávačem, je umístěn displej palubního počítače. Při pohledu ven z vozu zaujmou obrovská zpeřná zrcátka. Až mě napadá, co na to aerodynamika vozu...

VE MĚSTĚ I V TERÉNU

Jdeme se projet. První kilometry po Stodůlkách mi kouzlí úsměv na tváři: Forester zrychluje velmi solidně, motor táhne už od 1800 otáček, kde je také k dispozici už 100 % točivého momentu. Maximálního výkonu 108 kW pak dosáhne ve 3600 otáčkách. Příjemná je i šestistupňová převodovka vyvinutá speciálně pro Boxer Diesel. Také její zásluhou se daří držet kombinovanou spotřebu Foresteru na krásné hodnotě 6,3 litru. Řazení je pohodlné a přesné. Brzdy jsou naladěny optimálně, nejsou kousavé, jsou ale dostatečně účinné, aby zastavily vůz vážící přes půl druhé tuny. Vzhledem k částečnému zaměření vozu pro terén je podvozek nastaven velmi komfortně, což má bohužel spolu s vyšším těžištěm za následek značné naklánění v zatáčkách. Kola, napájená točivým momentem přes symetrický systém pohonu, sice precizně drží směr, přesto je ale naklánění karoserie nepříjemné a osobně bych uvítal buď tvrdší nastavení podvozku, nebo možnost jeho elektronického ovládní, byť jen ve dvou modech, například „sport“ a „terén“. Začíná pršet, což je pozitivní pro testování terénních schopností „Lesníka“.

S blátivým terénem si Forester poradí bez problémů.

Zastavuji uprostřed prudkého blátivého výjezdu, na který bych se s obyčejným osobákem nikdy nevydrápal. Sundávám nohu z brzdového pedálu, systém SHH (Subaru Hill Holder) mi vteřinu podrží auto na místě, takže mám dost času na sešlápnutí plynu. Úmyslně to dělám dost nevybíravě, ale ani do takového kopce se mi nepodaří kola protočit. Forester se chová jako rolba, bez obtíží vyjíždí nahoru.

Na rozbitých lesních cestách pak velebím komfortní nastavení podvozku, které jsem na silnici kritizoval. Louže a díry můžete projíždět ve vysoké rychlosti, tlumiče je spolehlivě „vyžehlí“.

SPOLEHLIVÝ PARTÁK

Nový Forester je univerzální vůz, který vás spolehlivě odveze i s rodinou na dovolenou, neudělá vám ostudu před obchodními partnery, nezalekne se rychlého dálničního přesunu ani jízdy v terénu. Ve spojení s vydařeným motorem Boxer Diesel, systémem stálého pohonu všech kol AWD a novou šestistupňovou převodovkou jde o bezpečného, všestranného a navíc úsporného partnera, na kterého se můžete spolehnout. I cena začínající na 793 800 Kč se zdá být ve srovnání s konkurencí rozumnou. Za zapůjčení vozu a vstřícné jednání děkuji firmě Emil Frey – showroom Stodůlky.

Jan Březovský
foto: autor

