

Z drsného foresteru civilizovaný elegán

ZDENĚK PAVLIS

Praha - Změnil tvář i interiér. Pravda, Subaru Forester už dávno nebyl tím drsným „lesníkem“, jako když se před drahými lety na starém kontinentě zjevil a díky pohonu všech čtyř kol oslňoval především svými schopnostmi v terénu. Postupem času samozřejmě musel akceptovat požadavky a trendy doby. Zvládat terén a přitom s patřičnou noblesou reprezentovat všude, kde se zjeví. Mít civilnější ráz. Dodávat majiteli náležitou image.

Poslední generace to už pochopitelně plně naplňovaly, ta nejnovější, která podstoupila na sklonku loňského roku další modernizaci, jde ještě dál. Přiblížila se totiž evropskému vkusu jak vzhledem, tak i přepracováním interiéru, k němuž směřovaly některé výtky.

Na kapotě jsou drobné designérské zásahy patrné. A prospěšné také, to se ví! Maska chladiče dostala jemnější žebrování, mlhovky zakomponované v tvarové změněném předním nárazníku mají nyní kruhový tvar, což je od Subaru počín přímo revoluční.



SUBARU FORESTER 2.0 X

Rozměry (délka/šířka/výška v mm): 4485/1735/1590. Rozvor (mm): 2525. Motor: zážehový čtyřválec typu boxer o objemu 1994 ccm. Max. výkon (kW/ ot. min.): 116/6400. Max. toč. moment (N.m./ ot. min.): 186/3200. Max. rychlost (km/h): 189. Zrychlení z 0 na 100 km/h (s): 9.7. Spotřeba (město/mimo/kombinovaná) v l na 100 km: 12.3/7.5/9.3. Hmotnost vozu (pohot./ užit. v kg): 1390/490. Objem zavazadlového prostoru (l): 387/1629. Základní cena: 638 800 Kč.

průjezdu zatačkami příliš nenaklání, ani prudký manévř ho nerozhází a z míry nevyvede.

Prostě už nikoli drsný lesník, jak zní v překladu název Forester, ale civilizovaný elegán v nabýskané uniformě, který je díky pohonu všech čtyř kol schopný pustit se do terénu a zrovna tak se noblesně předvádět a reprezentovat. Pochopitelně za patřičnou cenu. Nejdražší verze s dvoulitrem pod kapotou totiž přijde na 638 tisíc, nejdražší s motorem 2.5 pak překonávají magicky milion.

pres
vyšší stav-
bu karoserie se
ani při razantním

ni,
směrová
světla se přestěhovala
do zpětných zrcátek. Vzadu
jsou pak nově komponované
sdružené svítlny, které navíc
konstruktéři přemístili víc do
stran, čímž vznikl širší vstup do
zavazadlového prostoru. Změna
rovněž vítaná, neboť i na toto bo-
lavé místo foresteru zaznívaly
v minulosti nářky.

Japonci však vyslyšeli i připomínky další. Třeba na přední i zadní sedadla a hlavně pak délku sedáku. Prodloužili ji proto o 40 mm, což je na pohodlí a komfortu znát. Určitě i proto, že přední sedadla mají víc než slušné boční vedení, takže ani při razantním stylu jízdy anebo výletech do terénu fidič a jeho spolujezdec nestrádají a v sedadlech nelitají.

Interiér foresteru působí harmonicky, elegantně a noblesně, k čemuž pochopitelně napomáhá třiramenný volant máleho průměru, přehledná přístrojová

deska
i středový
panel
s přehledně
rozmištěnými a náležitě velkými ovládacími prvky a knoflíky. Sladění plastů, textilií a kovu je dokonalé, barevná kombinace zrovna tak.

Celý vnitřek vozu je pak promyšlen a propracován do posledního detailu. Nikde nic zbytečného, každý kousek prostoru využitý, jak se ostatně na správné „esúvéčko“ sluší.

Pro forester je možno vybírat ze dvou motorů typu boxer, na nichž si Subaru zakládá. Šestnáctiventilový dvoulitr má výkon 116 kW, u silnějšího přeplňovaného agregátu 2.5 byl výkon zvýšen oproti předchozí verzi o 14 kW na 169 kW. Oba

motory pak lze kombinovat jak s pětistupňovou manuální převodovkou, tak čtyřstupňovým automatem.

V testovaném voze šlapal skvěle odhlučněný dvoulitr mající náležitou sílu i patřičný záťah, s nímž se jízda měnila v opravdový požitek. Počáteční akcelerace je sice trochu pomalejší, ale z postupného zrychlení cíti člověk za volantem příjemné mrazení. Při propočtu spotřeby se ovšem dostavuje také, neboť při razantním stylu jízdy si forester řekl i o sedmáct litrů. Při jen trochu hospodárnějším způsobu jízdy je však možné spotřebu k deseti litrům stlačit.

Pak se ovšem cítí člověk provinile, že náležitě nevyužil jízdních vlastností, jež forester nabízí. Auto perfektně drží stopu,

