

HVĚZDIČKA

Představovat Subaru v časopisu pro znalce motoristického sportu by bylo zahrávání si s trpělivostí čtenáře. Japonská značka proslavená automobilovými soutěžemi, pohonem všech kol a zejména modelem Impreza umí kromě ostrých soutěžáků postavit i o něco terénnější odvar.

V nabídce se již nějaký ten pátek objevuje SUV nebo snad lehčí offroad Forester – po česku polesný, lesní dělník, nebo dokonce obyvatel lesa.

Forester vyznává jiné hodnoty než sestra Impreza, a tak od něj nelze očekávat sportovní vlahy lepící auto v zatáčkách k asfaltu, ale spíš zajímavější schopnosti v terénu, jako správný offroad má Polesný i redukční převodovku a jako každé Subaru i stálý pohon všech kol systému AWD se symetrickým rozložením všech mechanických skupin.

GENY ZE SOUTĚŽÍ

Třetí generace nabízí i uhlazenější design, který je možná ve srovnání ostatními členy klanu až příliš konzervativní a ztratil svou dřívější ryzí funčnost – zdá se, že lesní neposedá dospěl.

Jestliže budete jeho vizáží trochu zkla-

maní, tak po usednutí a nastartování vykouzlíte úsměv na tváři, pověstný boxer se sice navenek projevuje velice skromně, ale otáčkoměr s červeným polem od 7500 dává tušit, že s testovaným dvoulitrem rozhodně bude legrace (v nabídce je také 2,5litrový turbomotor). Variabilní časování sacích ventilů a krátký zdvih dělají z boxera velkého milovníka vytáčení. Jednička zapadá a otáčky šplhají, pružnost motoru je vynikající, ochotně se točí a vyrovnaný běh protiběžných pístů a pětikrát uloženého klikového hřídele zanechává příjemný pocit. Pravda, s necelými čtrnácti sty kilogramy pohotovostní hmotnosti si poradit umí, ale z nejnižších otáček mu dá trochu práce se sebrat, než ručička tachometru ladně opíše tři čtvrtiny oblouku své dráhy. Svou charakteristikou agregát odpovídá spíš dravému kupátku než solidnímu rodinnému vozu (běhá i v Impreze), po nějakém čase si ale na tohle rozpolcení Foresterovy osobnosti zvyknete a s potěšením si při rozjezdech vychutnáte vysoké otáčky prvních kvalit.

Řazení jde příjemně ztuhá, jako ve sportovním voze, dráhy mezi jednotlivými stupni jsou krátké, ale ne úplně přesné, řadička by mohla být o něco lépe zpracovaná – masivnější hlavice a příjemnější materiál by rozhodně neškodil, to samé lze říci i povrchu volantu, ruční brzdy i páky voliče redukci. Funkčnost tentokrát dostala přednost před náčtaným komfortem, platí to i pro použité plasty. Jinak je interiér dobře zpracovaný a vyhovuje jak řidiči, tak i posádce a rozhodně královsky uspokojí množstvím odkládacích prostorů i nápaditými držáky na pití.

Zato kufr velikosti 387 litrů není žádný zázrak a vysoká hrana ještě znesnadňuje nakládání. Po sklopení zadních sedaček se to zlepší, objem poroste na 1629 l.

ZÁBAVA NA POČKÁNÍ

Na svezení má kromě motoru stejný podíl i podvozek, který tvoří vpředu náprava McPherson, vza-

▶ Čtyřkolka s redukcí s poradí s lehčím teréne



Y DO LESA

SUBARU FORESTER 2.0 X ACTIVE

Text: Dan Pejzl Foto: autor a Karel Malina

du je to víceprvkové zavěšení s jedním podélným a třemi příčnými rameny. Auto se tváří v městském provozu dost sebevědomě a podvozek se na klasičtých pouličních výmolech, boulích, kanálech i jiných překvapeních jen důstojně zhoupne a dál si drží zvolenou stopu.

To ale rychle skončí, když s Foresterem neopatrně ostře stáhnete zatáčku nebo kruhový objezd, gumy zakvlejí a auto se začne hmutovat všemi koly v záběru mírně nedotáčivě ke směru jízdy, není to prostě žádný sportfák. Zajímavé je, že čím častěji to uděláte, tím víc se vám to bude líbit, protože bod utržení dává auto čitelně znát a vše lze velmi dobře kontrolovat pohyby volantu. Po nějakém čase už ani nebudete chtít zatáčky projíždět jinak, nejenže je to velmi efektivní pro potěchu kolemjdoucích, ale tento styl určitě pochválí i váš oblíbený prodejce pneumatik. Když na to přijde a je třeba zpomalit, odvádí svou práci dvojice předních kotoučů, které společně se zadními bubny dovedou Subaru společlivě zastavit.

Forester si vysloveně libuje na prašných a polních cestách, loukách nebo strništích, které můžete přeletět stejně suverénně a rychle jako asfaltovou silnici. Pokud je potřeba zpomalit průjezd terénem a znásobit točivý moment, zařadíte páčkou na středové konzoli redukci 1:1,45 a pak už nepřekvapí žádný kopec ani nerovnost.

Z pohodlnosti a vychytávek na cesty má Fo-

rester už v základu ještě Hill holder, zařízení udržující auto zabrzděné při rozjíždění v kopci, které usnadňuje situaci méně zkušeným pilotům, ale potěší i ostřílené polykače kilometrů.

Do kategorie příjemných překvapení se zařadila i potřeba testovaného vozu, která při konečném zúčtování nepřeskočila osmičlennou hranici a to je na mohutnější auto s pohonem všech kol opravdu dobrá hodnota. Je potřeba připomenout, že Subaru nikdy týden nezahálelo a ve spotřebě je zahrnuto i testování terénních kvalit a z velké části i město.

V AKCI UŠETŘÍTE

Subaru nabízí v rámci akce Economy slevu 40 000 Kč na modely Forester ve specifikaci Trend a Active a speciálně pro stupeň námi testova-



Interiér nabízí dostatek odkládacích prostorů

né výbavy Active přidává ještě navíc 45 tisíc v podobě dalšího příslušenství zdarma.

Jinak Forestera můžete pořídit v základní výbavě Trend a úpravě N1 pro odpočet DPH již od 559 327 Kč (před odečtením slevy z akce Economy).

Subaru se rozhodně nechce líbit všem, je tady pro ty, kteří od auta očekávají víc, nabízí vynikající spolehlivost, točivý motor a prověřený pohon všech kol a k tomu ještě všechno to

SUBARU FORESTER 2.0

Motor	plochý čtyřválec, DOHC/4
Zdvihový objem	1994 cm ³
Vrtání x zdvih	92 x 75 mm
Kompresní poměr	11,1:1
Max. výkon	158 k (116 kW)/6400 ot./min.
Max. točivý moment	186 Nm/3200 ot./min.
Převodovka	pětistupňová manuální s integrovanou redukční převodovkou
Kola	16x6,5
Pneumatiky	215/60R16
Délka x šířka x výška	4485x1735x1590 mm
Rozvor	2525 mm
Světlá výška	205 mm
Pohotovostní hmotnost	1390 kg
Nádrž	60 l
Maximální rychlost	189 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,7 s
Kombinovaná spotřeba	9,3 l/100 km

**CENA OD 559 327 Kč BEZ DPH
- 40 000 v AKCI ECONOMY**



Stejný boxer běhá i v Impreze