

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 oslavoval především svými schopnostmi v terénu. Postupem času samozřejmě musel akceptovat požadavky a trendy doby. Zvládat terén a přitom s patřičnou noblesou reprezentovat vzhled, kde se zjeví. Mít civilnější ráz. Dodávat majitelům náležitou imago.

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, mlhových zakomponované v tvarové pozměněném předním nárazníku mají nyní kruhový tvar, což je od Subaru počín přímo revoluční, směrová světla se přestěhovala do zpětných zrcátek. Vzadu jsou pak nově komponované sdružené



svítilny, které navíc konstruktéři přemístili víc do stran, čímž vznikl širší vstup do zavazadlového prostoru. Změna rovněž vítaná, neboť i na toto boľavé místo Forestera zaznívaly v minulosti nářky.

Japonci však vyslyšeli i připomínky další. Treba na přední i zadní sedadla a hlavně pak délku sedáku. Proloužili 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

řidič a jeho spolujezdec nestradají a v sedadlech nelitají.

Interiér Forestera působí harmonicky, elegantně a noblesně, k čemuž pochopitelně napomáhá tříramenný volant malého průměru, přehledná přístrojová deska i středový panel s přehledně rozmístěnými a náležitě velkými ovládacími prvky a knoflíky. Sladění plastů, textílů a kovu je dokonalé, barevná kombinace zrovna tak.

Celý vnitřek vozu je pak pro-

myslen a propracován do posledního detailu. Nikde nic zbytečného, každý kousek prostoru využitý, jak se ostatně na správně „esťváček“ sluší.

Pro Forestera je možno vybírat ze dvou motorů typu boxer, na nichž si Subaru zakládá.

Přednosti

- kombinace terénních a jízdních vlastností
- výkonný a kulhovaný motor
- elegantní a kvalitně zpracovaný interiér
- nadčasový design
- komfort a pohodlí

Handicapy

- vyšší spotřeba
- objem zavazadlového prostoru
- vyšší cena

torů typu boxer, na nichž si Subaru zakládá. Šestnácti-ventilový dvou-litr 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 odhlučňovaný dvou-litr mající náležitou sílu i patřičný zá-

SUBARU FORESTER 2.0 X

	pětiveřové pětimístné SUV
Karoserie	
Rozměry (délka/šířka/výška v mm)	4485/1735/1590
Rozvor (mm)	2525
Motor	zážehový čtyřválec typu boxer o objemu 1994 cm ³
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
Nájezdový úhel (vpředu/vzadu)	22/22
Max. možnost stoupání (procent)	30
Hmotnost vozu (pohot./ užit. v kg)	1390/490
Objem zavazadlového prostoru (l)	387/1629
Základní cena	638 800 Kč

tah, s nímž se jízda měnila v opravdový požitek. Počáteční akcelerace je sice trochu pomalejší, ale z postupného zrychlení cítí člověk za volantem příjemné mrazení. Při propočtu spotřeby se ovšem dostavuje také, neboť při razantním stylu jízdy si Forester leká i o sedmácti 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, přes vyšší stavbu karosérie se ani při razantním průjezdu zatáčkami příliš nenaklání, ani prudký manévr ho nerozhází a z míry nevyvede.

Prostě už nikoli drsný lesník, jak zní v překladu název Forester, ale civilizovaný elegán v nabýskané uniformě,

kteřý je díky pohonu všech čtyř kol schopen pustit se do terénu a zrovna tak se noblesně předvádět a reprezentovat. Pochopitelně za patřičnou cenu. Nejlacnější verze s dvou-litrem pod kapotou totiž přijde na 638 tisíc, nejdražší s motorem 2.5 pak překonávají magický milion.

