

# Kladivo na „gétéička“



## LÍBÍ, NELÍBÍ

- + design, vnitřní prostor, výjimečnost, unikátní kombinace komfortu, stability a kontroly, jízdní výkony a vzhledem k nim rozumná spotřeba, poměr cena/výbava, rozumný příplatek za automatickou převodovku
- pouze pětistupňová převodovka s nepřesným řazením, brzdy nestačí potenciálu motoru, přední sedadla s omezenou oporou ramen, nulová individualizovatelnost, nízká užitečná hmotnost (430 kg)



## LADISLAV ČERMÁK

Boxery Subaru prosluly vybraným chováním a univerzalitou; nadstandardně poslouží jak znalcům pohodlí, tak závodníkům. To samozřejmě vede k řadě paradoxů; jeden z nich se nacházel i pod testovanou

platek proti základnímu atmosférickému dvoulitru se nezdá ve světle sum, které si dovedou říct za lepší motor zejména němečtí výrobci, nijak přehnaný. I když část této bilance připadá na fakt, že turbu odpadá dvou-  
stupňová redukční převodovka, kterou se svým výkonovým

## SUBARU FORESTER 2,5 XT TURBO

Forester je natolik povedeným autem, že jsem neodolal a vyzkoušel postupně všechny tři nabízené motorizace.

Základní dvoulitr mě potěšil ideálními

jsem blahorečil nízkou pohotovostní hmotností, díky níž forester šlapal na paty daleko sebevědomějším soupeřům a překvapoval sebejisté piloty rychlých sedanů tím, jak se jich držel nejen na dálnici, ale i v zatáčkách.

Zátah se sice samozřejmě (hlavně pocitově) nerovná Impreze WRX se stejným motorem, ale je překvapivě štavnatý a neustále dává k dispozici uklidňující nadbytek síly s velmi dobrou reakcí na sešlápnutí pedálu a bez obav z nečekaného skokového nárůstu. Start z místa není kvůli velkým odporům stále čtyřkolky nijak ohromující (ačkoliv za 7,1 sekundy k dosažení 100 km/h se opravdu není třeba stydět), pružné akcelerace s roztočeným turbodmychadlem však neznají zátěž či kopec a vyluzují na přítomných tvářích mimoděčný úsměv. Dvoustovky dosáhne

Standardní brzdy se sice dají uvařit nečekaně snadno, ale jinak je možné i s poměrně mastodontním vozem nebyť o mnoho pomalejší než s výše zmíněnou Imprezou WRX. Fajnšmekři si dokonce mohou užívat hydraulického posilovače řízení, o nějž oba dvoulitry již přišly.

Pokud si za volant sedne opravdový řidič a naučí se hlídat si větší vnější rozměry, může v serpentínách zle zatopit neohroženému místnímu vládcí okresek s dvoulitrovým hatchbackem, aby jej následně na rovince, hnán 320 newtonmetry, doslova přeletěl.

A pak může v klidu odvézt děti do školky a půjčit auto manželce; ničemu z toho nic zásadního nebrání. A příjemnou tečkou je, že se spotřeba dá bez větších problémů uhlídat kolem desetilitrové hranice, při trvalém životě mimo město ještě o další litr a půl



znalcům pohodlí, tak závodníkům. To samozřejmě vede k řadě paradoxů; jeden z nich se nacházel i pod testovanou kapotou. Tentýž krátkozdvihový motor v poněkud přiotřené verzi totiž pohání polozávodní modely STi, v provedení bez turbodmyhadla je naopak elastickou a maximálně komfortní jednotkou pro velké rodinné kombi Legacy. Všude vykazuje dostatek točivého momentu, když je ho nejvíc třeba, a k tomu nezná vibrace a svým tvarem snižuje těžiště vozu. Co víc si přát?

### Místo šestiválce

Ačkoliv forester konkuruje středním SUV, mezi nimiž nechybí často luxusně vybavitelné prémiové modely, musí se opět obejít bez šestiválce. Tento nedostatek bohatě vynahrazuje úderný přeplňovaný čtyřválec 2,5 XT turbo, který poskytuje kultivovanost i výkonové křivky takřka šestiválcové, avšak oslazené sportovní gradací výkonu a rozumnou udávanou spotřebou. Ani padesátitřicetipří-

I když část této bilance připadá na fakt, že turbu odpadá dvou-  
stupňová redukční převodovka, kterou se svým výkonovým potenciálem nepotřebuje.

Podařený design jsem chválil už dvakrát, v testované černi to lesníkovi slušelo ještě více než v minulé, karmínové metalíze. Světlý interiér prostřední výbavy Comfort mi naopak nesedl tolik jako praktičtější černý u vrcholného vedení Executive. Pravdou ale je, že interiér působil velice vzdušně. A z hlediska poměru cena/výbava přináší velmi uspokojivý výsledek. Z běžných luxusních prvků postrádá jen navigační systém, kožené čalounění, střešní okno a systém bezklíčového startu. Akceptovatelný je i čtyřicetitisícový doplatek za automatickou převodovku.

### Dva v jednom těle

Daleko více jsem se ale těšil na svezení. Znovu

### ŽLUTÁ KARTA

Musím bohužel snad postě zkritizovat zastaralou pětistupňovou převodovku, která neškolené ruce ráda zabráni zařadit napoprvé a hledání zpátečky často mění v rébus.



Světlý interiér střední verze Comfort je sice elegantní, ale méně praktický než černě vyvedený Executive

Foto P. HOMOLKA

že jsem neodolal a přepnul všechny tři nabízené motorizace. Základní dvoulitr mě potěšil ideálními výkonovými křivkami a rozumnou startovní cenou, nový turbodiesel tiše a hospodárně pokořoval kilometry, kopce i méně chápaté „cestáky“. Co tedy zbývá na silný turbobenzín?

### ČÍM SE CHLUBÍ

Pohotovostní hmotnost:	1520 kg
Zrychlení (0 – 100 km/h):	7,1 s
Největší točivý moment:	320 N.m
Největší výkon:	169 kW

### TECHNICKÉ ÚDAJE

#### SUBARU FORESTER 2,5 XT TURBO

Typ: pětimístný crossover

#### MOTOR

Přeplňovaný zážehový plochý čtyřválec se čtyřventilovým rozvodem DOHC

Zdvihový objem válců (cm <sup>3</sup> ):	2457
Největší výkon (kW/min <sup>-1</sup> ):	169/5200
Největší točivý moment (N.m/min <sup>-1</sup> ):	320/2800

#### PROVOZ

Pohon všech kol, pětistupňová převodovka

Maximální rychlost (km/h):	214
Zrychlení 0-100 km/h (s):	7,1
Kombinovaná spotřeba paliva (l/100 km):	14,4 / 10,2 / 8,5

#### ROZMĚRY

Délka (mm):	4560
Šířka (mm):	1780
Výška (mm):	1700
Rozvor náprav (mm):	2615
Pohotovostní hmotnost (kg):	1520
Hmotnost brzděného přívěsu (kg):	2000
Objem zavazadelníku (VDA, l): 410 /	1660
Objem palivové nádrže (l):	60

#### CENA (KČ)

Základní (2,0 X Trend):	678 800
Testovaná verze (2,5 XT Comfort):	888 800

chladem však nezajímá zátěž či kopec a vyluzují na přítomných tvářích mimoděčný úsměv. Dvoustovky dosáhne forester nečekaně rychle, brzy nato už ale zábava končí kvůli přece jen větším čelním odporům a také absenci šestého převodu.

S ní je také spojena největší výška; kvalita, a zejména přesnost řazení jsou na dnešní poměry už hodně za zenitem, a že se při sportovní jízdě nepovede napoprvé trefit kýžený stupeň, rozhodně není výjimkou. Zejména v bočním výkyvu jsou cítit pořádné vůle a zhruba na jeden z pěti pokusů čeká na neznalého řidiče i problém najít zpátečku. Kež by nejdražší turbo už dostalo o mnoho lepší šestistupňovou skříň ...

Žádné překvapení nepřipravil ani podvozek; forester opět prokázal kombinaci směrové stability, kontroly, tolerance k nerovnostem a komfortu, vzhledem k celkové výšce v naprostě unikátní míře. Ačkoliv větší, sedmnáctipalcová kola ubírají proti šestnáctkám z komfortu více, než přidávají na kontrole, stále je výsledek nanejvýš akceptovatelný a na kvalitních pneumatikách mu nechybí ani vážně míněné sportovní ambice.



Pokud vpředu sedí dva dospělí, do obrovského kufru legálně naložíte jen nějakých 250 kilogramů

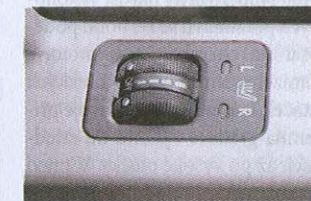
Foto P. HOMOLKA

dá bez větších problémů uhlídat kolem desetilitrové hranice, při trvalém životě mimo město ještě o další litr a půl níže.



Do turba lze získat i navigaci, základní rádio je ale velmi dobré a není třeba doplácet 160 tisíc za lepší výbavu

Foto P. HOMOLKA



Některé ovladače by si zasloužily lepší umístění

Foto P. HOMOLKA



„Otočené kšilty“ i košilaté manažeři mohou turbu počítat výfuky, příležitostí k tomu budou mít dost

Foto P. HOMOLKA