JAPONSKÝ CO

Turbo je u Foresteru stejně tradiční klasikou, jako třeba stálý pohon všech kol. Jenže "skvělé" evropské emisní limity ukončily prodej této verze u předchozí generace a kdo si chtěl něco podobného koupit, ten si musel počkat až na příchod generace čtvrté.

Text: **Lukáš Dittrich** Foto: **Dalibor Konopáč**

SKÝ COMEBACK

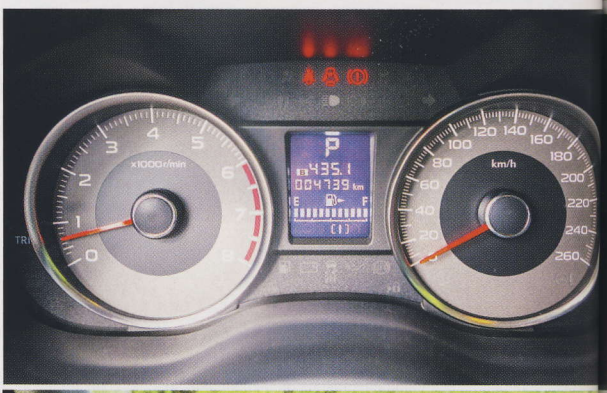
třeba stálý pohon
končily prodej této
dobného koupit,
.

EMISE, EMISE, V EVROPSKÉM parlamentu snad neřeší nic jiného, než emise u osobních automobilů. Tahle „výborná“ strategie přinesla kromě řady elektrických experimentů a hybridů konec mnoha charismatických aut typu šestiválcového Volkswagenu Golf R32 nebo vrcholné přeplňované verze Subaru Forester. Naštěstí ta s příchodem čtvrté generace slaví svůj velký comeback a tak si případní zájemci mohou opět pořídit slavné XT.

Jenže není to bez kompromisů. Nový Forester XT už nepoužívá motor o objemu 2,5 litru, ale modernější přeplňovaný dvoulitr vybavený přímým vstřikem paliva převzatý z BRZ. Maximální výkon činí 240 koní při 5600 ot./min, točivý moment končí na 350 Nm. To rozhodně nejsou na kategorii SUV špatná čísla, nakonec kdo z konkurentů může nabídnout něco podobného, ale sluší se doplnit, že na domácím japonském trhu má stejné XT výkon vyšší o rovných 40 koní a za tímto evropským snížením nehledejte nic jiného, než opět emise. Takže vřelé díky do Bruselu!

DESET KONÍ NAVRCH

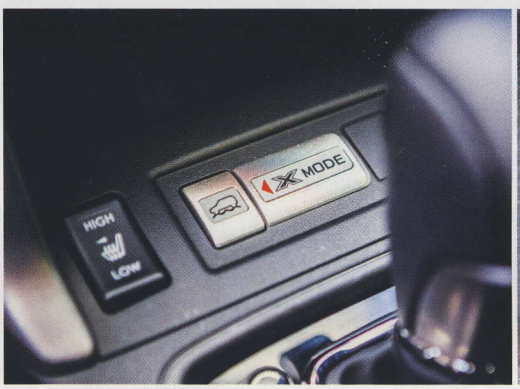
Nebudeme se ale rozčilovat, když máme klíčky od tak zajímavého auta. Aktuální XT je oproti tomu předchozímu výkonnější o deset koní a především nabídne o 10 Nm vyšší točivý moment navíc dostupný v daleko širším pásmu otáček. Jenže starší verze přeci jen drží na své straně jeden poměrně výrazný trumf, koupit jste si jí mohli i s manuální převodov-



“SPOTŘEBA ASI NEBUDE TO, CO PŘITÁHNE NEJVÍCE ZÁKAZNÍKŮ”

kou a podle tabulek by současné XT, které zdolá stovku za 7,5 s, v této disciplíně porazila.

Nezdůrazňoval bych povinnou přítomnost automatu, kdyby to nebyl ten nejzásadnější moment na celém autě. Forester XT funguje výborně a řidič



Tenhle interiér už dobře známe, snadno bychom jej mohli zaměnit za XV. Forester XT se snad pouze kromě kovových pedálů v ničem od ostatních neliší

by si za jeho volantem užil na kategorii SUV naprosto nevídané sportovní zážitky, kdyby ovšem měl k dispozici manuál. Nový Forester XT má vždycky bezstupňovou převodovku Lineartronic, která sice není špatná, ale ostrý potenciál auta nakonec stejně sráží. Ale víte co, jdeme jezdit.

JAKO KAŽDÝ JINÝ?

Forester XT se na první pohled od svých běžných sourozenců příliš neliší. Má sportovněji střižený přední nárazník, ale to je asi tak jediný rozdíl, podle kterého bezpečně poznáte, že tohle Subaru není tak úplně obyčejné auto do lesa. První nastartování neprozradí vůbec nic. Benzinový čtyřválec neslyšíte, respektive o něm vůbec nevíte, což neplatí pouze pro startování, ale také pro obyčejnou jízdu po městě nebo s tchýní na nákup. V režimu Intelligent bezstupňová převodovka drží otáčky motoru co nejníže. Jízda je pěkně tichá a snad bychom mohli říci, že i úsporná.

Forester XT je jedinou verzí, která na zadní nápravě nemá systém automaticky vyrovnávající světlou výšku v závislosti na zatížení. Zavazadelník určitě nezklame. Elektrické otevírání pátých dveří je pro XT standardem

Asi tak
zrovna spo
ru XT nejv
dostal i na
stantních 8
režim Intel
bovat kole
cí) a když
nahoru tak
kolem. Sa
týdenní te
11,2 l/100k

Navíc s
ba něčím ž
dě pod ka
dlit pedál

NOVÝ DR
PROSTĚ J
NEJBEZPE
Svezte se a p
SYMMETRIC
SUBARU
Confidence in Motion

u výšku v závislosti

Asi tak nějak všichni dopředu očekáváme, že zrovna spotřeba nebude to, co přitáhne k Forester u XT nejvíce zákazníků. Během testu jsem se dostal i na 6,8 l/100 km. To jsem ovšem jel konstantních 80 km/h samozřejmě s aktivovaným režim Intelligent. Běžně se po městě budete pohybovat kolem deseti litrů (no, spíše za touto hranicí) a když se trochu rozparádíte, poletí spotřeba nahoru tak rychle, až vám z toho půjde hlava kolem. Samozřejmě trochu přeháním, nicméně týdenní test jsem skončil nakonec s průměrem 11,2 l/100 km. Málo to není, ale s tím se musí počítat.

Navíc se také říká, že všechny ty koně je potřeba něčím živit no a jak už víme, koní v tomto případě pod kapotou rozhodně není málo. Stačí přišpendlit pedál plynu na podlahu a to do této chvíle tak sympaticky tiché a pohodlné SUV se najednou změní k nepoznání. Otáčky nasadí konstantní hodnotu a Forester vás bez přestání tlačí do sedačky. Ne, XT opravdu není jako každý jiný Forester.

KDYŽ SPORT NESTAČÍ

Jenže to jsme ještě neaktivovali žádný z režimů systému SI-Drive. Stejně jako u WRX STI si řidič může vybrat kromě režimu Intelligent také Sport nebo ještě ostřejší Sport Sharp. Změní se klasicky chování odezvy motoru i převodovky. Navíc v režimu Sport Sharp automat přestane plynule měnit převodový poměr, ale začne řadit přednastavené virtuální rychlosti, kterých má k dispozici celkem osm (v ostatních režimech jich je šest). Řadit samozřejmě lze i pádly pod volantem. Režim Sport je

INZERCE

takový kompromis a já se klidně vsadím, že jej nebudete prakticky vůbec využívat. Když šetřit, tak Intelligent, když jezdit rychle, tak Sport Sharp. Žádné kompromisy nejsou potřeba.

Představte si pěknou okresku, nulový provoz, kvalitní povrch a pedál na podlaze. S tím, jak rostou otáčky, roste také zátah. Je sympatické, že i v těch nejvyšších otáčkách má Forester stále co nabídnout. Při přeřazení přijde decentní škubnutí (Lineartronic se fakt snaží, aby vypadal jako klasický automat) a vše doplňuje podmanivý zvuk plochého motoru. Jeho reakce jsou (jak napovídá název nejsportovnějšího režimu) opravdu ostré.

První pravá zatáčka, trochu si najet a pod plynem to tam posadit, hlavně žádné kompromisy. Forester se vaší zvolené stopy chytne a bez jakýchkoliv námitek se naplánované trasy drží. Abyste jej donutili k nedotáčivému smyku, to už musíte ideální bod pro brzdění hodně propásnout. Karoserie se téměř nenaklání a řízení je parádně strmé, přesné, prostě zábavné. Tímto stylem projedete pár zatáček a zjistíte dvě základní věci. Zaprvé jste

Jak už jsme si řekli v našem velkém srovnávacím testu, s prostorem Forester problémy nemá, i když se najdou tací, kteří dokáží na zadních sedačkách nabídnout více. Interiér je celkově kvalitně zpracovaný

na palubním
vám to začíná
Forester X
výborný. Kdo
krétní autom
velká překva
hodu, kterak

jsou (jak napovídá
zimu) opravdu ostré.
chu si najet a pod ply
žádné kompromisy.
py chytne a bez jakých-
né trasy drží. Abyste jej
yku, to už musíte ideál-
opásnout. Karoserie se
parádně strmé, přesné,
m projedete pár zatá-
ěci. Zaprvé jste

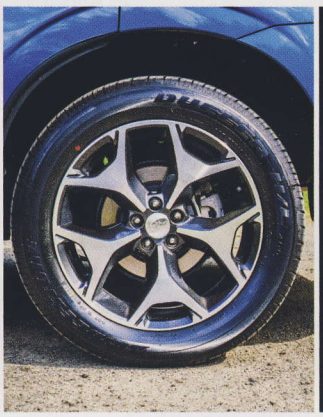
m srovnávacím testu,
emá, i když se najdou tací,
h nabídnout více. Interiér je

na palubním počítači pokořili 20 l/100 km, zadruhé vám to začíná být úplně ukradené.

Forester XT je na okreskách jedním slovem výborný. Kdo z ostatních řidičů neví, o jaký konkrétní automobil se jedná, tomu můžete připravit velká překvapení. Já osobně mohu nabídnout příhodu, kterak se poupravený naftový Seat Leon v okolí města Sázava řádně snažil, ale prostě měl smůlu, na XT nestačil. Forester sice zezadu vypadá (páni designéři odpustí) tak trochu jako napůl zmuchlaná krabice od mléka, ale bavit se za jeho volantem budete daleko více, než v ledajakém zavedeném sportovním autě. A přitom budete hodně rychlí.

INZERCE

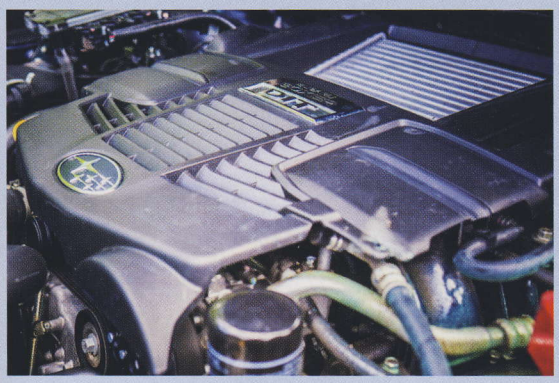
Přeplňovaný Forester přišel stejně jako dieselová verze o charakteristickou kapličku na kapotě. Vrcholnou motorizaci ale stále zaručeně poznáte na první pohled, a to podle sportovního nárazníku nebo osmnáctipalcových litých kol. V praxi Foresteru především agresivnější nárazník dost sluší



O to více mě mrzí už naznačená absence manuální převodovky. Lineartronic evidentně dělá, co může, jenže i při manuálním řazení, kdy převodovka docela vaše pokyny poslouchá, zde stejně schází takový ten pravý sportovní charakter. S bezstupňovým automatem je to všechno takové jemné, a to je u sportování škoda.

KAM? VŠUDE

Teď by se mohlo zdát, že Forester XT se hodí výhradně na okresky. Omyl. Na okreskách předvádí to, co mu dieseloví sourozenci mohou pouze závidět, ale i jiné úlohy zvládne na výbornou. Tohle je perfektní univerzál. Když vás zrovna přestane bavit jezdit po okreskách, můžete to vzít do lesa.



SUBARU Forester XT

MOTOR | benzinový přeplňovaný čtyřválec, 1998 ccm, 240 k / 5600 ot.min^{-1}, 350 Nm / 2400–3600 ot.min^{-1}
PŘEVODOVKA | bezstupňová automatická, pohon všech kol – mezinápravová spojka
JÍZDA | 0–100 km/h za 7,5 s, 221 km/h, kombinovaná spotřeba 8,5 l/100 km
ROZMĚRY | 4595 x 1795 x 1335 mm, rozvor 2640 mm
POHOTOVOSTNÍ HMOTNOST | 1682 kg
ZAVAZADELNÍK | 488 / 1573 l
ZÁKLADNÍ CENA | 989 000 Kč
★★★★☆

Pořád máte k dispozici nadstandardní světlou výšku 220 mm, zapnout si také můžete režim X-Mode, který jízdu terénem trochu usnadní. Následovat může jízda po dálnici, a to klidně i po D1, podvozek se umí moc dobře vypořádat s tamním schodištěm. Větší rozsah převodových poměrů znamená cca 3000 ot./min při 160 km/h a když se vám přestane líbit, že vás každou chvíli někdo předjede, stačí přidat plyn a na 200 km/h jste během chvilky. Maximálka končí na 221 km/h.

Takže kam se Forester XT hodí? Odpověď je jednoznačná, hodí se všude. Musím říci, že takhle univerzální auto jsem už dlouho neřídil. Na jedné straně hot-hatch, na straně druhé s trochou nadsázky off-road. K tomu můžeme přidat věci už známé z předchozích testů. Konkrétně prostorný interiér, i zavazadelník, kvalitní zpracování a tak dále.

Nový Forester XT není STI, ale univerzální a hodně rychlé auto. Jedinou opravdovou nevýhodou může být vyšší spotřeba, ale pokud mu dáte možnost, myslím, že si ji bez problémů obhájí. U Subaru pak připravili pro zájemce dobré cenové dilema. Forester XT s automatickou převodovkou stojí ve výbavě Comfort 989 000 Kč. Za stejnou cenu si pořídíte o něco lépe vybavený diesel s manuálem a úplně jiným jízdním projevem. Velmi těžká volba. ■

lnou motorizaci
h litých kol.

ester XT se hodí
okreskách předvá-
i mohou pouze
na výbornou. Tohle
zrovna přestane
te to vzít do lesa.

PROHLÉDNĚTE SI DALŠÍ FOTKY Z TESTU
WWW.AUTO4X4.CZ/KATALOG/