

Autosalon TT

Náš test: Subaru Forester 2.0 XT

► **Nezvyklé propojení motoru s převodovkou**

► **Výkon motoru bez kvílení přenášený přímo ke kolům**

► **Řidič si řízení vskutku vychutná**

Klíčovým vozem v nabídce automobilky Subaru je model Forester, který přišel na svět v roce 1997 jako jeden vůbec z prvních za-

zmínit o nezvyklém propojení motoru s převodovkou variátorového typu CVT (Subaru má pro ni označení Lineartronic) s aplikací na permanentní pohon všech kol. Převodovka využívající hydraulický měnič momentu musela být upravena mimo jiné pro přenos točivého momentu až 350 Nm.

Lze konstatovat, že technikům se podařilo eliminovat rychlý nárůst otáček motoru při zrychlování a jeho výkon přenést bez obvyklého kvílení přímo a bez prodlení ke kolům. U značky používaný systém Si-Drive



Moderní výkonný turbomotor DIT typu boxer nemá žádné přehnané nároky na spotřebu

kladatelů segmentu sportovně-užitkových vozů SUV. Jeho aktuální provedení spadá již do čtvrté generace, která zůstává věrná pragmatickému přístupu značky, kde je značný důraz kladen na techniku, od níž se odvíjejí požadované vlastnosti vozu.

Lehce navýšené rozměry vozu (l= 4,59m) a decentní úpravy designu patří k vnějšímu generačnímu posunu vozu, který obdobně jako i další modely Subaru využívá symetrické uspořádání pohonu všech kol umocněné plochým motorem s protilehlými válci.

V námi testovaném provedení se o pohon staral nový benzínový dvoulitrový DOHC v moderním pojetí s přímým vstřikem do válců a turbopřepříváním DIT (Direct Injection Turbo) o výkonu 177 kW. Tady je důležité se



Jaké funkce systém X-Mode pro zvládnutí složitějších jízdních podmínek aktuálně využívá, se řidiči zobrazuje na multifunkčním displeji.



Forester čtvrté generace při jeho české prezentaci pro média předvedl, že se dovede pohybovat i v náročných jízdních podmínkách

umožňuje vybrat si jeden ze tří režimů, který nejlépe vyhovuje povaze jízdy, a v manuálním modu ovládat převodovku páčkami pod volantem se 6, resp. 8 zafixovanými převodovými stupni. Nemá to nic společného s komfortem, tady spíš dostává řidič přiležitost si řízení vychutnat.

Jestliže se dnes většina automobilek předhání v počtu nabízených asistenčních

systémů, u Subaru tato horečka ještě nepropukla. Zato byla zavedena přídatná funkce X-Mode, která integruje řadu jednotlivých systémů a podle složitosti aktuálních podmínek jízdy je využívá tak, aby vůz byl v oblasti nižších rychlostí na složitějším povrchu nebo v terénu co nejstabilnější. Konkrétně se jedná např. o systém jakým je třeba převodovka Lineartronic, která dovede nastavit speciální rozsahy převodových poměrů, týká se také funkce VDC (obecně známější jako ESP*), funkce bezpečného sjíždění svahu, elektronické regulace motoru (ovládá průběh točivého momentu) a přirozeně také optimálního řízení stálého pohonu všech kol (potlačení rozdílu otáček mezi předními a zadními koly na různorodém povrchu, optimalizovaný zásah brzd pro srovnání rychlosti otáčení kol na levé a pravé straně vozu).

X-Mode vybírá to nejlepší z jejich možností a vzájemnou spoluprací tak vytváří asistenční systém s obecnějším programem pro dosažení účinnější kontroly a lepších trakčních schopností vozu za nepříznivých podmínek. Pro většinu definovaných zásahů je stanoven rozsah rychlosti 0-40 km/h, regulace jízdy

z prudkého svahu se realizuje do 20 km/h. Na multifunkčním displeji je řidič informován o tom, jaké regulační systémy jsou právě aktualizovány.

Jízda s 2,1 tuny vážícím Foresterem je příjemná, nízko položené těžiště redukuje náklon vozu dále zvyšuje pocit bezpečí. Dálniční spáry sice posádku nešetří, na druhé straně i silně zvlněnou vozovku zvládá vůz výtečně. Výkonný motor zrychluje Forester na stovku během 7,5 s a k normované spotřebě 8,5 l/100 km (197g CO₂/km) se při jízdě převážně mimo město dá přiblížit zhruba na půl litru.



Princip plynulé změny převodového poměru prostřednictvím variátorů (CVT)

Jinak lze vůz pochválit za nabídku prostoru, temperament, kultivovaný projev motoru, výbornou trakci, bezpečné jízdní vlastnosti i za akceptovatelnou spotřebu. Na straně nedostatků je možné uvést výkon brzd (brzdná dráha ze stovky je 40,2m) nebo absenci některých již běžných asistenčních systémů, kterým automobilka neunikne. ➔