

Ta zběsilost tam pořád je!

Forester XT už není tak zizivý, jak tomu bývalo dříve. Subaru a jeho systém SI-Drive, společně s velmi povedeným Lineartronicem, umí foukaný dvoulitr držet hezky zkrátka. Tedy pokud chcete.



Ultimativnost, se kterou první Forester XT vyrazil proti všem, co by se snad chtěli poměřovat, je nenávratně pryč. To však neznamená, že „foukaný“ Forester skládá své léty prověřené zbraně. To tedy ani náhodou.

Je strašně těžké hodnotit něco, co už nikdy nemůže být lepší, než to bylo na samém počátku. Nelze překonat něco, co navždy změnilo vnímání dané automobilové kategorie a okamžitě si vydobylo status ikony. Subaru Forester v době svého uvedení mnoho přírodních konkurentů nemělo, nejvýkonnější verze XT už vůbec ne. Tohle auto bylo v době svého uvedení natolik ostré, že před jeho parametry se krčil ne jeden tehdejší úbersedan. Ostatně porazit někoho, kdo byl schopen pokořit „stovku“ za něco málo přes šest vteřin, to už chtělo pořádně velké koule. Bohužel doba takovýmto jednorozčům hrubě nepřeje, ale to neznamená, že následovníci jsou hodni ztracení. Zcela určitě to není případ Foresteru XT - turba, chcete-li.

Design. Moc mě mrzí, že přeplňovaný Forester, ať už vznětový nebo zážehový, nemá sání vzduchu na kapotě. Objevil-li se „dvojkový“ Forester s otvorem uprostřed kapoty ve vašem zpětném zrcátku, instinktivně

jsite uhýbali stranou. Je to klišé, ale ta bývají pravdivá. Dost to připomínalo situaci, kdy přijde vyhlášený ranař do lokálu, a všichni u baru rázem vyklidí prostor, jakoby měli už objednáno.

Subaru se nechalo slyšet, že od výdechů na kapotě upustilo kvůli zlepšení aerodynamiky. Vysvětlení, proti kterému nelze mít příliš námitek. Ovšem tohle až příliš smrdí Brusel. Podobně smutně totiž dopadl i Jaguar, který již nemá nahrbenou kočku na kapotě kvůli případné srážce s chodcem. Smůla.

Vzhledově Forester rozhodně upoutá. Především netypicky tvarovaná světla mu propůjčují nádherně japonský vzhled, který si prostě nemůžete splést. Nespletete si ho ani zezadu, kde dvě koncovky v rozích poukazují na fakt, že právě tohle je ten nerychlejší z Foresterů.

Technika. Časy, kdy se pod kapotou roztahoval boxer 2,5 s turbodmychadlem Mitsubishi TD04 z modelu

STI, vystřídala doba větší uvědomělosti a downsizingu, z čehož má radost asi málokterý „autar“. Neznamená to však, že by výkon absentoval, to v žádném případě. Výkon nového dvoulitru poskočil oproti poslední dvouapůlitrové generaci o 10 kW na 177 kW v 5600 ot./min. Točivý moment vrcholí hodnotou 350 Nm v rozmezí 2400 až 3600 ot./min. Mám to napsat ještě jednou, nebo ta čísla berete vážně už napoprvé?

Aby snaze za čisté životní prostředí bylo učiněno za dost, Subaru nabízí turbo výhradně z bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Ta se mi nikdy moc nelíbila, v žádném autě. Japonská umanutost a evropská byrokracie však nakonec dosáhly společného cíle - auto konečně funguje tak, jak má, stanovené emisní limity jsou splněny. Osobně bych preferoval starý dobrý manuál, protože s ním bylo tohle auto tak skvostné, především ve svém prvním provedení.

Jízda. Jestliže jsem minule chválil kultivovanost bo-

TECHNICKÁ DATA

Subaru Forester XT Lineartronic

Motor:	zážehový čtyřválec
Objem:	1998 cm ³
Výkon:	177 kW (240 k) při 5600 1/min
Točivý moment:	350 Nm při 2400 - 3600 1/min
Rychlost:	221 km/h
Zrychlení 0-100 km/h:	7,5 s
Spotřeba (město/mimo město/kombinovaná)	11,2 / 7,0 / 8,5 l/100 km
Rozměry:	4595 x 1795 x 1735 mm
Rozvor kol:	2640 mm
Pohotovostní hmotnost:	1682 kg
Nosnost:	428 kg
Objem zavazadlového prostoru:	488 / 1573 l
Základní cena:	989 000 Kč

xer dieselu, tenhle benzin je úplně nemluvně. Tedy do chvíle, než šlápnete na plyn.

Když jsem v roce 2008 psal první test minulé generace, Forester XT to ode mě nehezky schytil. Vadila mi neurčitost podvozku, vůz byl měkký, boční náklony byl výraznější. A nebylo to z důvodu nárůstu výšky vozu. Subaru XT se snažilo XT trochu zkotřit. Vždyť i sedačky byly moc komfortní a ploché. Nebyla to ta neuralost a adrenalin té první.

Nové „ikstéčko“ je o poznání tvrdší a lehce se vrací ke kořenům. Pořád je o poznání vyšší, ale rozhodně jej uvítáte při cestách s rodinou. Vzbuzuje ve vás větší jistotu jak na silnici, tak na měkkém podkladu. Jen sedačky mě opět nepřesvědčily. Už nejsou tak zoufale ploché, ale vzhledem k výkonům by to chtělo výraznější boční vedení.

Nebudeme-li počítat skvostný boxer diesel, Subaru nikdy dvakrát nevynikalo v oblasti spotřeby. To se ale už

nějakou dobu hodně mění. Už Subaru STI umí v tom správném režimu a s lehkou nohou jezdit za deset litrů. Současné XT je na tom díky tlačítkům systému SI-Drive, jež mění charakter vozu podle vaší nálady, hodně podobně.

V režimu Intelligent (mezi námi mu říkáme raději režim „Utápnutý“) se Forester chová rozumně a rozvázně. Na pohyb vaší pravé nohy reaguje hbitě, nikoliv však nálehavě. Převodovka Lineartronic pracuje se šesti předvolenými převody a nic nenasvědčuje tomu, co se stane, když zvolíte nejostřejší režim S#.

Forester sebou lehce cukne, otáčky vyletí nahoru, stejně jako graf ukazující aktuální spotřebu, typický zvuk boxeru je s rostoucími otáčkami libeznější. Převodovka má rázem osm předvolených stupňů a z Foresteru se stává pouliční rváč, jenž nadřazeně vyhlíží svou první TDI obět. Uprímně, teď nečekáte, že budu psát něco o tom, jak i v takovém režimu motor zůstal tichý a úsporný, že ne? Protože to se nestalo. V plném nasazení Forester XT znovu ukázal, že zběsilost, která mu zaručila nesmrtnost, ještě úplně nezmizela. Skvostné citlivé řízení, dobrý posaz a zcela bezkonkurenční viditelnost z vozu do všech stran ve vás dělají na našich silnicích významného hráče. A největší masakr je, že takhle sebejistě chování si můžete dovolit i na mokru, ostřílení matadoři volantu i na sněhu.

Závěr. Současný Forester XT je velmi milým důkazem, jak moc se u Subaru snažili, aby alespoň z části zachovali charakter předchozích dvouapůltorých verzí. Tohle auto dokáže být až přehnaně rychlé, ale také umí být neurvalé. Zvolte však tlačítkem na volantu režim Intelligent, a je to, jako když si třídni grázl ulízne vlasy a s brýlemi vyrazí do knihovny – balit holky. Jsem sice staromilecky zatížený na ročníky 2003-2005, ale tenhle kousek by mi mohl říkat pane. I z důvodu, že se ani v terénu neztratí.



Závěr. Bez ohledu na to, jak vypadá, S-Cross All Grip s benzinovým motorem nabízí hodně muziky (nikoliv za málo peněz, protože tahle plně vybavená verze vyjde na 594 900 Kč). Skvělé jízdní vlastnosti na silnici, dobré mimo ni, prostorný interiér, nízké provozní náklady a hlavně dnes ojedinělý faktor zábavy. Jasně, najde se i několik chybiček, jako je nedotažené hlasové ovládání, prapodivně tvarovaná hlavice řadič páky nebo nedostatek místa pro hlavu na zadních sedadlech, je-li váš vůz vybaven panoramatickou střešou. Ale jinak je Suzuki SX4 S-Cross ukázkou, že staré časy ještě nejsou úplně zapomenuty a ode mě jde pro Suzuki velký dík. ■

inzerce



SUBARU

Confidence in Motion

EMIL FREY ČR, s.r.o.



Autorizovaný prodejce a servis



SUBARU XV
benzín, diesel

**10 %
SLEVA
NA VOZY
MR 2013**



SUBARU OUTBACK
diesel

**SUBARU
FORESTER**
diesel



**50 %
SLEVA
NA SADU
ZIMNÍCH KOL**

EMIL FREY STODŮLKY
EMIL FREY ČERNÝ MOST

Pekařská 638/5, 155 00 Praha 5, tel.: 255 720 111
Skorkovská 1585, 198 00 Praha 14, tel.: 281 000 561

www.emilfrey.cz