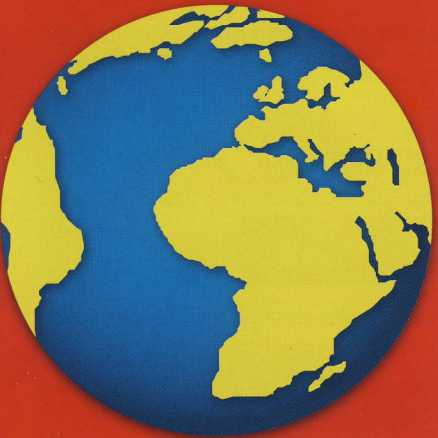


SVĚT MOTORŮ



28/2014 **24 Kč** 1,26 €

Startuje velká soutěž



SVĚT MOTORŮ
NEJLEPŠÍ ČESKÝ ŘIDIČ

- První kolo otázek
- Získejte Opel Meriva a dalších 179 cen
- Zaparkujete lépe než Dominik Hašek?

Vyhrajte auto!

Fabia III



Co prozradily nové snímky?

První test v ČR



Toyota Aygo

Světová premiéra VW Passat



EXKLUZIVNĚ

Tři nové seriály



Automuzea



Auta ve filmech



Popularem 4500 km po Británii

9 770039 701001 28



Text: Martin Frei
martin.frei@cncenter.cz

Infurianto (rozzuřeně)

Italské hudební názvosloví se stalo součástí marketingu Subaru. Proto se ho v testu Foresteru XT držíme i my.

Crossovery a SUV se obecně považují za rodinnou záležitost, pod jejich kapotami častěji najdeme průměrně úsporný diesel. Dynamické sklony jim však nejsou zcela zapovězeny, což dokládá furiantské Subaru Forester XT: dvoulitrový boxer dopuje turbodmychadlo, výkon stoupá na 177 kW a ke zrychlení na stovku stačí 7,5 sekundy. Ve výbavě Comfort s dvouzónovou klimatizací, xenonovými světlomety, parkovací kamerou a povinným automatem Lineartronic vyjde na 939 000 Kč, tedy o sto deset tisíc dráž než atmosférická verze.

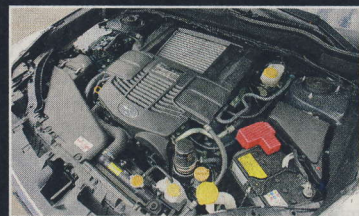
Silné a výstřední osobnosti foresteru zdivočelé turbo sluší. Dravá dynamika působí vzhledem k vysoké karoserii nezvykle, bezpečně naladěný podvozku ji ale drží na uzdě. Zachovává přitom dostatek komfortu a poddajnosti, dlouhý zdvih náprav

drží kola za všech okolností přilepená k vozovce. Zadní vrátka jistí stabilizační systém, který v duchu doby opatrně krotí přidávání plynu na výjezdu ze zatáčky. Pilota odkojeného závodní tradicí značky by to možná mohlo zklamat, ale pohon 4x4 se spojkou místo středového diferenciálu bezpečně jíždě moc jiných šancí nedává.

Variátorová převodovka z principu nemá na závodění dost rychlé a čitelné reakce, sportovní režim s předvolenými stupni ale funguje skvěle – pohotově a především předvídatelně. Vadila nám jen zbytečně divoká kalibrace plynového pedálu, v městském provozu působila až nervózně a je s podivem, že ji volitelný komfortní režim výrazně nezjemní. Spotřeba ani při klidném zacházení neklesala pod devět litrů, to ale k dynamicky talentovanému SUV patří.



Přepínač SI-Drive nabízí tři jízdní režimy. Liší se hlavně chováním převodovky, pedál plynu zůstává vždy hodně ostrý.



Stále pravé SUV: vysokou světlost doplňuje terénní režim stabilizace (ovladač vlevo), chladič stlačeného vzduchu zůstává nahoře



Výbava Comfort potěší xenonovými světlomety a nově i elektrickým otvíráním kufru



FORESTER XT



Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Ležatý přeplňovaný zážehový čtyřválec. Rozvod 2x DOHC, 4 ventily na válec. Zdvihový objem **1998 cm³**. Výkon **177 kW** při 5600 ot./min, točivý moment **350 N.m** při 2400-3600 ot./min. Pohon všech kol. Bezestupňová variátorová převodovka. Nejvyšší rychlost **221 km/h**. Zrychlení z 0 na 100 km/h **7,5 s**. Spotřeba město/mimo město 11,2/7,0 l/100 km. Emise CO₂ 197 g/km.
Kombinovaná spotřeba 8,5 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav **2640 mm**. Délka x šířka x výška **4595 x 1795 x 1735 mm**. Provozní/užitečná hmotnost 1682/428 kg. Objem palivové nádrže 60 l. Pneu a kola 225/55 R18.

Objem kufru 488/1573 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 5 let nebo 200 000 km, 12 let na nepřerezávání karoserie.

Základní cena (testovaný vůz) 939 000 Kč

KONKURENTI

Audi Q3 2.0 T Quattro/155 kW **924 900 Kč**

BMW X3 xDrive28i/180 kW **1 279 200 Kč**

Mercedes-Benz GLK 250/155 kW **1 162 880 Kč**

Všechny ceny s automatickou převodovkou

TESTOVALI JSME

Forester 2.0i Lineartronic SM 15/2013

Forester 2.0D SM 25/2013

HODNOCENÍ

- + Pružnost motoru
- + Bezpečné jízdní vlastnosti
- + Pohotový sportovní režim automatu
- Vyšší spotřeba paliva
- Příliš ostrá kalibrace pedálu plynu

Sostenuto (zdrženlivě)

Oba dnešní přeplňované dvoulitry Subaru – benzinový i diesellový – dosahují točivého momentu 350 N.m. O to odvažněji působí nasazení variátorové převodovky, která sílu nepřenáší odvalováním zubů, ale třením řetězu o kuželová kola, což je náročnější na odolnost materiálů. Tyto převodovky se nejčastěji používají u skútrů a malých městských automobilů s daleko slabšími motory a předpokladem krátkého kilometrového nájezdu. Nasazení ve větších a těžších vozech dosud naráželo na rychlé opotřebení a nutnost neadekvátně drahých oprav (Mercedes-Benz třídy A a B, Ford Focus, Audi A6, Nissan Murano). Někteří výrobci proto variátor opustili, Honda, Toyota a Subaru jeho nasazení naopak rozšiřují. Zda moderní materiály a povrchové úpravy splní očekávání delší životnosti, ukáže až čas. Rozhodující jistotou uživatelů vozů Subaru tak je záruka na pět let a 200 000 km.

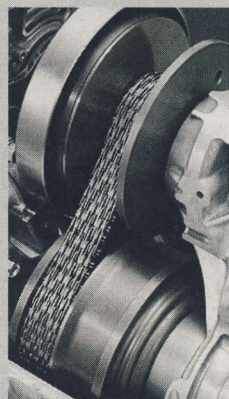


Foto Jirí Káš