

**Poprvé jsem za volantem vozu SUV nezapochyboval o smyslu a efektu užívaného mastodonta – nejsa okorálým hédonistou, pod jehož rukama a nohama se léta střídají exkluzivní kusy. Nižší frekvence zážitků možná naopak přináší hlubší prožitek. Ten se Subaru Forester 2.0XT stál za to.**

..... **TEXT:** TOMÁŠ NOHEJL  
**FOTO:** VÁCLAV NOVÁK,  
TOMÁŠ NOHEJL

**T**ak hlavně: Pocit z jízdy je luxusní. Cítíte se robustní a zároveň subtilní. To první díky výkonu, druhé zásluhou řízení. Benzinový turbo dvoulitr dokáže bryskně zabrat v městském provozu i na dálnici, dle potřeby i jen tak pro radost. A když chcete ještě „přisolit“, nasadíte režim SI Drive Sport Sharp, který nabízí osm stupňů a ještě přístří reakce motoru.

Zvýšení tuhosti karoserie napomáhá tomu, že velký vůz není hlučný ani tvrdý. Také díky pohonu všech čtyř kol perfektně sedí i v nedokonale projektovaných zatáčkách a na nerovnostech. Vylepšené bezpečnostní parametry jsme, díky bohu, naživo neprověřili.

Práci převodovky spíš jen tušíte někde v útrokách, tak plynule kлокotá. V členitém povrchu s blátem či sněhem vypomůže zvláště méně zručnému řidiči knoflík X-Mode na středové konzole, který optimalizuje integrované ovládání motoru a systému AWD (pohon čtyř kol), CVT (převodovky) a VDC (stabilizace).

Česky: neprokluzujete. V příkrém sjezdu při rychlosti pod 20 km/h udržujete automaticky rychlost, kterou měl vůz při posledním použití brzdového nebo plynového pedálu. Nájezdový úhel vzadu dosáhne až 26 stupňů.

Přítom na jemné pohyby volantem vystačí šelest křídél kolibříka. Včetně dostatečného rejdu ve stísněném okolí. Ať tak činíte z vrozené pohodlnosti, nebo následkem invalidity ramenního kloubu po karambolu na lyžích.

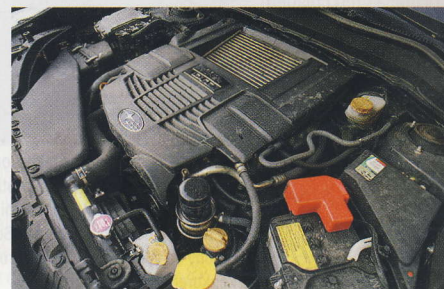
Ovládání stroje z „kokpitu“ volantem a palubní desky je snadné, pochopitelně vyžaduje orientaci a zvyk. Nejen znalci ocení vysoce kvalitní audiosoustavu značky harman/kardon včetně reproduktorů s technologií MMD. Naopak navigace mi nechybí.



**„Hardtail devěťadvacítku o velikosti rámu devatenáct vecpete na zadní ‚letišťe‘ bez vyhození předního kola nebo stažení sedlovky.“**



**Mozek.** Palubní deska, odkud se vydávají pokyny i hřebenovému řízení s posilovačem.



**Srdce a plíce.** Horizontálně uložený přeplňovaný čtyřválec typu boxer.



**Vzhůru na sněh.** Forester čtvrté generace s typickými znaky masky a světlometů, ale i zvýrazněnou outdoorovou image.



**Dálkové ovládní.** Otevře elektronicky i páte zadní dveře.



**Zavazadlový prostor 1.** Po snadném zmáčknutí tlačítka...

## SUBARU FORESTER

**testovaný model:** 2.0XT Comfort Lineartronic (v devíti barvách laku)

**rozsah testu:** 7 dní, 750 km

**motor:** objem 1 998 cm<sup>3</sup>, 4válcový, DOHC 16 ventilů, pohon 4 kol

**palivo:** bezolovnatý benzín BA 95

**výkon:** 177 kW/240 k/3 600 otáček

**objem nádrže:** 60 l

**maximální rychlost:** 221 km/h, zrychlení z 0 na 100 km 7,5 s

**převodovka:** bezestupňová Lineartronic, kapalinový měnič

**rozměry:** 4 495 mm (délka) x 1 795 mm (šířka) x 1 735 mm (výška)

**provozní hmotnost:** 1 682–1 711 kg (maximální celková 2 110 kg)

**objem zavazadlového prostoru:** 488,3 litru/při sklopených sedadlech 1 592 litru

**maximální zatížení střechy/tažného zařízení:** 80 kg/80 kg

**spotřeba:** 11,2 l/100 km (město), 7 litru (mimo město), 8,5 litru (kombinace)

**pneumatiky/ráfky:** 225/55R18 98V, 18x7"J ET +48, cena: 939 000 Kč



**Zavazadlový prostor 2.** ... se vytvoří pravidelný čtverec o hraně dlouhé 1 583 mm.



**Zavazadlový prostor 3.** Balík lyží a holí srovnáte pouze se sklopením jednoho zadního místa.

Přihrádky v dosahu sedí tak přirozeně, že je ani nevnímáte. Jen tam prostě hodíte mobil, čepici, peněženku, propisku i klíče. A po dojezdu zoufale nehledáte.

To vše souvisí i s výhledem. Opět platí: Neřešíte, neboť není co. Šikmá okýnka, sloupky, zadní sklo, zpětná zrcátka (na panelech dveří). Podle psychologů dochází k odbourávání vnitřního napětí, a tudíž bezpečnější jízdě.

## LETIŠTĚ S DÁLKOVÝM OVLÁDÁNÍM

Taktéž jednoduše – jediným stisknutím tlačítka – se sklopí zadní sedačky dělené 60 : 40. Jako měřítko namísto krejčovského či digitálního metru zvolme kolo. Hardtail devětatřicetku o velikosti rámu devatenáct vcepete na zadní „letišť“ bez vyhození předního kola nebo stažení sedlovky. To je silný argument pro létajícího bikera.

Podobně s lyžemi. Nehledě na argument, že se mají vozit v rakvi na střeše. Jenže kdo z vás to dělá? Moc rukou nevidím... Proto si dovoluji vznést kritickou připomínku: Schází okýnko uprostřed sedadel pro protažení lyží.

Při sklopení jednoho sedadla pak na zbytek nacpete dvě dětské sedačky jen za cenu vysunutí jedné z nich vpřed. Tím pádem vyřadíte bezpečnostní upínací systém Isofix ze hry. A vedle chybějící centimetry leží ladem.

Přitom kabina je oproti předcházejícím verzím větší (o 95 x 20 mm). Středový tunel tam téměř nevnikne, zato se vzadu našlo víc místa pro nohy. Děti ocení nižší boční prahy.

Objevíte i další zajímavé detaily. Dvě intenzivně vytápěné předních sedaček. Hliníkové sportovní pedály působí přirozeným respektem, ne jako přecenený nadstandard. Manžetu kryjící mezeru po sklopení sedadel, do níž se pak každodenním užitím nedostane tolik smetí. Či háček na vnitřní straně pátých dveří, kam se dá v kempu pověsit lampa či neopren.

A už jsme na zádi. Dálkové ovládní pátých dveří vypadá efektně. Dá se nastavit výška otvírání podle velikosti garáže. Nemusíte sahat na ušpiněné dveře, je však třeba smířit se s pozvolným startem. Nejlépe ocitováním učitele národů J. A. Komenského – „všeliké kvalitování dobré pro hovado toliko jest“, že?

At last, not least - na konec, ale ne významem – za kolik? Spotřeba odpovídala údajům výrobce, průměr 8,5 l/100 km. Nejnížší model řady 2.0i Active pořídíte za 699 000 Kč, nejvyšší 2.0D-S za 1 029 000 Kč. Je to na vás. Aktivní životní styl má zkrátka svoji cenu. ○