

Postupně měknutí jako u některých konkurentů se foresteru zatím vyhýbá. Díky dostatečné světlosti a povedenému pohonu všech kol zvládne i terény severního Norska.



SUBARU  
NA SNĚHU



iautotip.cz/video

## Subaru Forester 2.0XT

# Evoluční proces

**Forester pro letošní modelový rok nabídne především pozměněnou tvář s novými adaptivními diodovými světlometry. Motory zůstávají na svém.**

**Subaru Forester 2.0XT**  
Přepíňovaný zážehový plochý čtyřválec DOHC  
• **Objem** 1998 cm<sup>3</sup> • **Výkon** 177 kW při 5600/min  
• **Točivý moment** 350 N.m při 2400-3500/min • **Převodovka** samočinná bezestupňová • **Pohon** všech kol, elektronicky řízený • **Rozvor** 2640 mm • **Vnější rozměry** 4595 x 1795 x 1735 mm • **Zavazadlový prostor** 505-1592 l • **Pohotovostní/uzitečná hmotnost** 1691/419 kg • **Hmotnost brzděného/nebrzděného přívěsu** 2000/750 kg • **Největší rychlost** 221 km/h • **Zrychlení** 0-100 km/h za 7,5 s • **Nádrž** 60 l • **Normovaná spotřeba** 8,5 l na 100 km • **Výroba** Ota, Japonsko.

**Základní model**  
2.0i Active  
699 000 Kč

**Testovaný vůz**  
2.0XT Sport  
Lineartronic  
1 059 000 Kč

Nejúspěšnější subaru na českém trhu ke konci minulého roku podstoupilo decentní omlazovací kúru, jež přinesla prakticky kompletně přepracovanou přední část s BiLED hlavními světlometry, jiným nárazníkem a maskou chladiče. Nechybějí ani nová kola, odstíny laků, osvěžené dekory v interiéru nebo tlustší skla pro lepší odhlučnění.

V nabídce ovšem stále nenajdeme bezpečnostní systém EyeSight s dvojicí kamer u zpětného zrcátka z modelu Outback. Poptávka po něm je prý tak vysoká, že jej automobilka nestačí vyrábět. Proto se s ním počítá hlavně na domácím japonském trhu.

K prvním jízdám v okolí norského střediska Geilo jsme si vybrali nejsilnější verzi XT s přepíňovaným zážehovým boxerem FB o objemu 2,0 litru a výkonu 177 kW, jež je standardně vybavena bezestupňovou převodovkou Lineartronic. Samočinné ústrojí si postupem času vybudovalo silnou pozici, v současnosti jej

totiž volí 79 % všech zákazníků značky (v roce 2010 to přitom byla pouhá čtvrtina). Ostatně ve spojení s potentním benzínem se tak vysokému číslu nedivíme.

Díky šesti předvoleným stupňům (ve sportovním režimu jich je dokonce osm) je prý kdysi nechvalně proslulé a hlučné vytáčení motoru. Páčkami pod volantem si můžete virtuálně podřadit například před předjížděním. Při běžné jízdě je ovšem nejpohodlnější nechat vše na elektronice a užívat si bleskových startů ze semaforů. Motor totiž na sešlápnutí plynového pedálu reaguje s ne-

bývalou razancí, připomínající starší japonské atmosférické agregáty.

Turbodmychadlo se postaralo o parádní zátah i v nižších otáčkách, který nám například u dvoulitru bez přepíňování chybí. Dá se s ním s trochou nadsázky jezdit jako s dieselem: udržovat jej v nižších patrech otáčkoměru a využívat točivého momentu až 350 newtonmetrů. Forester XT nicméně zvládá i dynamičtější hrátky, jimž vedle pohonné jednotky a vcelku přesného řízení hovoří také tužší podvozek.

V zatáčkách na zasněžených silnicích jsme systém SI-Drive přepnuli do spor-



Foto archiv

## ZÁVĚR

Redaktor  
ONDŘEJ ŠÁMAL

Moc novinek jsem sice nezaznamenal, opět jsem se však přesvědčil o kvalitách Subaru Forester. Osobně bych volil právě verzi XT už jen kvůli síle a nezaměnitelnému zvuku plochého motoru. Jen spotřeba a cena by mohly být trochu rozumnější.



Schopnosti na silnici i mimo ni  
Silný motor  
Odezva na plynový pedál  
Reakce převodovky



Vyšší spotřeba  
Sebevědomá cena

## HODNOCENÍ

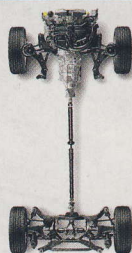


tovního režimu a vzpomínali na časy, kdy se Impreza WRC proháněla po kolbištích mistrovství světa v rallye. Absence hřebů v pneumatikách a řídicích kvalit Pettera Solberga nás nijak neodradila od prohánění se vláskami. Díky sněhu jsme se bavili i v bezpečných rychlostech. Radost nám trochu kazilo méně citlivé řízení, přesto jsme většinou poznali blížící se ztrátu přilnavosti.

V terénu si forester vedl podobně suverénně jako na silnici, za což mohla světllost 220 mm a stálý pohon všech kol (viz box). Prudký svah pokrytý ledovkou nebyl překážkou. K jeho zdolání stačila jen větší rozjezdová vzdálenost a citlivá práce s akcelerátorem. Problémy jsme neměli ani v ledovém brodu nebo na úzké lesní cestě. Systém 4x4 opět ukázal, že v japonském SUV není jen z marketingových účelů.



Objem přes 500 litrů na první pohled neohromí, v praxi je však plně dostačující



Subaru aktuálně nabízí hned tři druhy pohonu 4x4



Nové plně diodové hlavní světla dostaly zcela jinou grafiku s pozměněným denním svícením



Provedení XT potěší více než slušným zátahem, průměrná spotřeba okolo 10 litrů mu ale moc nelichotí

## Ceník

Model	Cena
2.0i GMT	od 699 000 Kč
2.0i Lineartronic	od 829 000 Kč
2.0XT Lineartronic	od 939 000 Kč
2.0D GMT	od 789 000 Kč
2.0D Lineartronic	od 839 000 Kč

## → SUBARU AWD

Zatímco modely s manuální převodovkou disponují čtyřkolkou s viskózní spojkou, exempláře s lineartronicem sázejí na vícemelovou mezinápravovou spojkou se systémem aktivního vektorování točivého momentu mezi jednotlivá kola. Rozdělení hnací síly mezi nápravy dosahuje poměru až 60 : 40, zatímco u prvně zmíněného řešení jde o 50 : 50. Samostatnou kapitolou je sportovní WRX STI s mezinápravovým diferenciálem DCCD a samosvory na obou nápravách s přenosem až 59 % síly na zadní kola.

INZERCE

# CESTA K DOKONALOSTI NIKDY NEKONČÍ

VÝKONNĚJŠÍ, ÚSPORNĚJŠÍ,  
S NIŽŠÍMI PROVOZními NÁKLADY.

CR-V



HONDA  
The Power of Dreams

## Honda CR-V se zvýhodněním až 60 000 Kč

Zvýhodnění 60 000 Kč platí při koupi modelu CR-V s motorem 2.0 i-VTEC a při využití akční sady příslušenství (střešní spoiler, boční náslapy a boční ochranné lišty) v hodnotě 40 000 Kč, za akční cenu 20 000 Kč. Akční nabídka platí pro modelový rok 2015. Platnost nabídky je od 1.4. do 30.6.2016 anebo do vyprodání zásob. Kombinovaná spotřeba a emise CO<sub>2</sub> modelu CR-V: 4,4-7,7 l/100 km, 115-179 g/km.