



Testovaný model

Subaru Forester XT

MOTOR:
zážehový čtyřválec 1998 cm³

VÝKON:
177 kW/240 k při 5600 ot./min.

TOČIVÝ MOMENT:
350 Nm při 2400 - 3600 ot./min.

ROZMĚRY:
délka 4595 mm, šířka 1795 mm,
výška 1735 mm

ROZVOR NÁPRAV:
2640 mm

Lesník, který má říz

Forester je u nás synonymem pro značku Subaru stejně jako WRX STI. Čím jsou si tyto dva modely, stojící na první pohled na opačných koncích barikády, podobné? Spojuje je symetrický pohon všech kol a plochý motor typu „boxer“.

Když se ovšem pod kapotou terénního Foresteru usadí benzínový dvoulitr disponující výkonem 240 koní, rázem mají společnou také jízdní dravost, jakou byste od ramenatého „lesníka“ na první pohled nečekali. Přesně to je případ testované verze XT, s níž se šplhání po horských stránkách stává nekončící zábavou.

Pro letošní modelový rok nadělilo Subaru Foresteru několik designových vylepšení, která jsou nejvíc patrná na světlometech. Přední jsou nově natáčecí, světla pro denní svícení mají tvar „C“ a zadní svítilny mají nový design.

Poupřavený je také přední nárazník, který má pro verzi XT navíc masivní svislé otvory pro přívod vzduchu.

Úpravami prošel také interiér, který má vylepšené dekorace dveří a lišty na palubní desce, držáky nápojů a další nové detaily, s nimiž je kabina přívětivější pro cestující a pohodlnější na delších cestách. Ve vyšších výbavách s koženým interiérem přibyl hnědý odstín koženého čalounění, který si můžete prohlédnout na snímcích testovaného vozu. Je evidentní, že interiér Foresteru se výrazně posunul směrem vzhůru a zejména

vyšší verze mají znatelně větší ambice než dosud. Zavazadelník je ovšem připraven převézt 505 litrů nákladu, takže ze své užitečnosti a pracovitosti Forester ani ve vyšším komfortu neslevuje ani píď.

Tradiční kruhové ukazatele v příjemně zastíněném velkém přístrojovém štítu mají lehce poupravený vzhled, jinak ale zůstávají dobře čitelné a máte na ně skrz volant dobrý výhled. Středová konzola má známé uspořádání s malou kapličkou na samém vrcholku, následují výdechy klimatizace a displej infotainmentu, pod ním kruhové ovladače klimatizace a pak už jen hlavice řadicí páky automatické převodovky CVT a nad ní ovladače vyhřívání sedadel a asistenčních systémů.



Dvoulitrový plochý boxer s výkonem 240 koní využívá turbodmychadlo Twin Scroll a technologii přímého vstřikování paliva přímo do válců motoru. Nástup výkonu je rychlý a přímý, spojení s převodovkou CVT znamená hladké rozjezdy a plynulou jízdu, jakmile ale začnete víc šlapat na plyn a pustíte se do zatáček ostřeji, změní styl řazení a z mírného bezestupňového beránka se promění v dravého vlka, stupně řadí podobně jako manuál a nezadýchá se, ani když ho proháníte do strmých kopců.

Při jejich sjíždění vám zase pomůže asistent, který je součástí systému X-Mode (verze XT ho má ve standardu). Právě tento

system vám umožní naplno využít terénní schopnosti Foresteru, s nímž se díky dobrým nájezdovým úhlům vpředu 25 a vzadu 26 stupňů můžete klidně pustit do lesa a nezastaví vás ani světlá výška, protože ta je 220 mm, tedy pro terén výborná. Letošní léto bylo pro testování na off-road tratích mimořádně skoupé, pořádnou louži, natož rozbahněnou rokli aby člověk pohledal. Místo toho jsme Forester nechali zabodovat na strmých horských kopcích, takže jsme se opět přesvědčili, že neztratil nic ze své „lesnické“ pověsti.

Více příležitostí bylo k jízdě po silnici, kde to pochopitelně hodně svádělo k razantní jízdě, protože mohutný výkon motoru vás jen tak



XT je nejvyšší výkonovou verzí Foresteru



Hnědá kůže zvedá úroveň interiéru

Speciálně pro XT

Ten, kdo si pořizuje Forester s výkonným benzínovým motorem, bude očekávat odpovídající chování podvozku, což u Subaru velmi dobře vědí. Proto mají verze s motorem DIT speciálně řešené zavěšení. Jde pochopitelně o tužší naladění podvozku a snížení náklonů v zatáčkách, což zajišťují odlišně vyladěné tlumiče a odpružení. Lepší stabilitu zádi dodává pomocný rám a řízení s elektrickým posilovačem je zase nastaveno pro lepší zpětnou vazbu.

v klidu nenechá. Zrychlení z nuly na stovku za 7,5 sekundy a výtečný podvozek kombinovaný s pohonem všech kol vám dovolí projíždět zatáčkami dost ostře a jediné, co v oblouku trochu klade odpor, je vyšší karoserie, která se naklání způsobem odpovídajícím proporcím auta. Nízké těžiště díky plochému motoru ale drží podvozek skvěle ve stopě, a když ještě zvolíte sportovní režim, který je pro nový model odlišně přenastaven na řazení ve vyšších otáčkách (a přepíná se tlačítkem na volantu), nebude mít okreskový slalom chybu. I přesto je ale možné jezdit za docela slušnou spotřebu 9,8 l/100 km (během redakčního testu), přičemž údaj výrobce o kombinovaném provozu za 8,5 litru není nějak moc daleko od tohoto výsledku.

V duchu současných trendů nezůstává Subaru pozadu ani ve

zdokonalování bezpečnostních prvků a systémů. Kapličku pro nasávání vzduchu na kapotě už u Foresteru dávno nenajdete, konstruktéři ale dále upravili uspořádání motorového prostoru pro lepší pohlcování energie při případné kolizi a doplnili izolaci, která snižuje závažnost poranění chodce při střetu. U současné generace jsou také výrazně větší boční airbagy, které chrání tělo až do úrovně pasu.

Subaru Forester v základní výbavě a s benzínovým motorem o výkonu 150 koní pořídíte za cenu 699 000 korun. Testovaná verze 2.0XT ve vyšší výbavě Sport má cenovku 1 059 000 Kč, přičemž tato výbava zahrnuje kromě designových odlišností exteriéru také kožený interiér, s nímž získává cestování ve Foresteru další luxusní rozměr. (-jž-)

