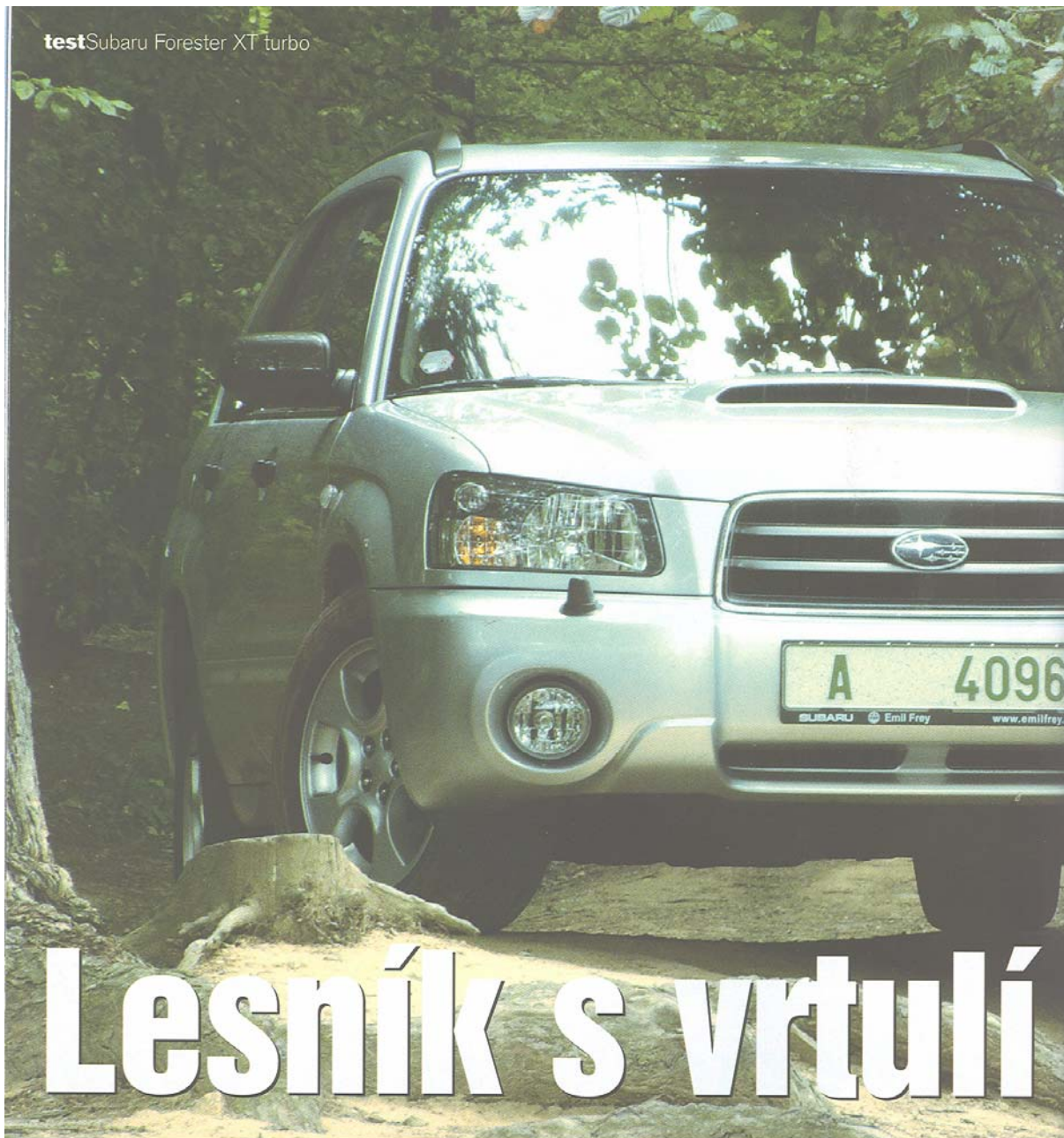


test Subaru Forester XT turbo



# Lesník s vrtulí



vlevo a vpravo  
Dvoulitrový boxer  
pracuje ve všech  
typových řadách  
Subaru kromě  
Justy. Ve  
Foresterovi lze  
najít jak  
atmosféricky  
plněnou, tak  
přepřehnanou  
verzi s chladičem  
stlačeného  
vzduchu, což  
prozrazuje  
mohutný nasávací  
otvor na kapotě





text Jiří Kaloč foto autor

Forester turbo je docela nenápadný, na dálnici jej však jen tak něco nepředjede. U Subaru představuje alternativu pro všechny, kteří si při řízení užívají a přitom potřebují praktický vůz do každého počasí.

**Š**estnáctipalcová kola z lehkých slitin, výrazné přední mlhovky a nasávací otvor v přední kapotě, který se nosil ve druhé polovině 90. let u automobilů, jejichž přeplňovaný vznětový motor disponoval chladičem stlačeného vzduchu. Takové pohonné jednotky se však u Subaru nenosí a nemá ji ani Forester XT. Tento automobil totiž nabízí jednu z mnoha výkonových variant dvoulitrového „boxeru“, který pracuje ve všech typových řadách Subaru kromě malého Justy, jehož původ musíme hledat u jiné japonské značky. V případě Foresteru XT je tento motor přeplňovaný nízkotlakým turbodmychadlem, což umožňuje dosáhnout největšího výkonu 130 kW a točivého momentu 245 N.m. Oproti atmosféricky plněné verzi je to o 38 kW více, na druhou stranu u posledního vývojového stadia stále ještě sériové Imprezy WRX STI s názvem WR1 dokázali konstruktéři dostat z tohoto dvoulitru dokonce 215 kW.

Foresteru XT však jeho výkon stačí bohatě. I když v Japonsku se prodávají verze vybavené vysokotlakým turbodmychadlem o výkonu 162 - 195 kW, věřte mi, že ani s evropskou přeplňovanou variantou tohoto subaru se nebudete muset schovávat v pravém dálnič-

ním pruhu. Pro porovnání jsem vyzkoušel do tabulky několik modelů od konkurence, a jak si sami můžete ověřit, tento automobil nebude snadným soupeřem ani pro BMW X3 vybavený třílitrovým šestiválcem o výkonu 170 kW. Jedinou kolonkou, v které je „bavorák“ rychlejší, je pružné zryhlení na čtvrtý z rychlosti 60 km/h respektive na pátý rychlostní stupeň z 80 km/h, přičemž hodnoty naměřené s X3 platí pro verzi se samočinnou převodovkou. Pokud chcete maximum v těchto režimech dostat také z Foresteru XT, stačí jednoduše podřadit o stupeň dolů a věřte mi, že při sešlápnutí plynového pedálu až na zem se vaše záda doslova přilepí do anatomicky tvarovaných sedadel, která vás budou tlačit nekompromisně vpřed.

Přeplňovaný boxer Foresteru se chová opravdu zajímavě. Z hlediska charakteristik jsou výkonové i momentové křivky posazeny níže, než je tomu u atmosféricky plněných zážehových motorů, na druhou stranu pod otáčkami 1800 1/min se prakticky nic neděje a chvíli přeci jenom trvá, než dojde k natlakování turbodmychadla. Poté však v motoru „chytne saze“, že pomalu ani nestačíte řadit, jak rychle spěchá ručička otáčkoměru k červenému poli. Dů-



vlevo  
Panoramatické elektricky otevíratelné střešní okno patří do standardní výbavy verze XT

vpravo  
I když pohon všech májů u Subaru dokonale zpracovaný, v terénu se verze turbo kvůli silničním pneumatikám, nižší světlé výšce a chybějícím trakčním pomůckám daleko nedostane





**nahore**  
Díky stříbrnému středovému panelu a dvoubarevným plastům má interiér sportovní jiskru. Dobrá ergonomie je u Subaru samozřejmostí, snad jen ovládání audiosystému by mohlo mít trochu větší tlačítka

**vlevo**  
Dostatek místa pro nohy mají cestující na zadních sedadlech

**vpravo**  
Přední sedadla nabízejí solidní komfort a přiměřené boční vedení. Částečné čalounění boků v kůži je ve standardní výbavě



hon všech kol rozděluje točivý moment na přední a zadní kola v poměru 50:50, rozložení zátěže je pouze o procento vyšší ve prospěch přední části. Díky tomu se Forester chová neutrálně za všech okolností. V praxi to znamená, že do zatáčky se tento automobil vrhá stejně samozřejmě jako z ní pod plynem vyjíždí, díky nízkému těžišti, s nímž souvisí i nižší posaz než ve většině konkurenčních SUV, pak budete mít pocit jízdy v běžném osobním automobilu. Přesné posilové řízení navíc poskytuje okamžitou reakci předních

kazem nemalých sportovních ambicí tohoto Foresteru může být srovnání hodnot akcelerace z klidu na 100 km/h ve vlastních řadách. Pouze čistě sportovní modely Impreza WRX jsou výrazněji rychlejší, Forester XT pak bojuje a prohrává o jednu desetinu vteřiny s Legacy 3.0 R, který však disponuje pohonnou jednotkou o výkonu 180 kW. Tajemství výjimečných dynamických schopností tohoto subaru se skrývá vedle odstupňování ručně řazené převodovky v jeho nízké hmotnosti, což má na svědomí široké použití lehkého hliníku na některých dílech samonosné karoserie. Tento materiál zároveň umožnil dokonale rozložit hmotnosti automobilu a výrazně snížit jeho těžiště. Jestliže stálý po-



# Subaru Forester 2.0 XT turbo

Motor	Jízdní výkony
Vpředu podélné uložený <u>přepínaný</u> zážehový čtyřválec s protilehlými válci, pětkrát uložený klikový hřídel, rozvod 2xOHC, 4 ventily na válec, elektronicky řízené vstřikování paliva, katalyzátor	Nejvyšší rychlost 203 km/h při 5700 1/min v V. stupni
Zdvihový objem 1994 cm <sup>3</sup>	Zrychlení 0-80 km/h 5,9 s 0-100 km/h 9,0 s 0-120 km/h 11,9 s
Vrtání x zdvih 92,0 x 75,0 mm	Pružnost 60-100 km/h (IV.) 7,3 s 80-120 km/h (V.) 11,4 s
Stupeň komprese 8,0:1	Vnitřní hluk 60 km/h 61 db (A) 80 km/h 66 db (A) 100 km/h 68 db (A) 120 km/h 70 db (A)
Největší výkon 130 kW (177 k) při 5600/min	Odchyly indikace skutečná
Největší točivý moment 245 N.m při 3200 1/min	rychloměru 60 km/h 577 km/h 80 km/h 76,6 km/h 100 km/h 95,3 km/h 120 km/h 114,9 km/h
Objem oleje 4,5 l	Počítadlo km 100 km 99,1 km
Alternátor 12 V/1080 W/70 A	
Akumulátor 12 V/48 Ah	
Převodné ústrojí	Spotřeba bezolovnatý 95
Stálý pohon všech kol (p/z 50:50), mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou	<b>Podle normy EU 93/116</b>
Pětistupňová ručně řazená převodovka bez terénní redukce	Město 13,3 l/100 km
Převody: I.: 3,45; II.: 1,95; III.: 1,37; IV.: 0,97; V.: 0,74; R.: 3,33; stálý převod: 4,44	Mimo město 7,8 l/100 km
Počet otáček na V. stupeň při 130 km/h 2925 1/min	Kombinovaná 9,8 l/100 km
Podvozek	V testu
<b>Vpředu:</b> nezávislé zavěšení kol na příčných ramenech, vzpěry McPherson, stabilizátor, vinuté pružiny	Nejmenší 9,6 l/100 km
<b>Vzadu:</b> nezávislé zavěšení kol na dvojitých příčných ramenech, stabilizátor, vinuté pružiny, <u>samočinné udržování konstantní světlé výšky</u>	Největší 20,9 l/100 km
Hydraulický dvooukruhový brzdový systém s podtlakovým posilovačem, ABS	Průměr 12,3 l/100 km
Vpředu i vzadu kotoučové brzdy, vpředu s vnitřní ventilací	Palivová nádrž 60 l
Parkovací brzda na zadních kolech	Dojezd 487 km
Hřebenové posilové řízení, průměr 360 mm, 3,4 otáčky	Hodnoty v terénu
Kola z lehkých slitin 6,5 x 16	Světlá výška 190 mm
Pneumatiky 215/60 R16 (Yokohama Geolandar G035)	Křížení náprav 145 mm
	Index křížení 57 %
	Přechodový úhel 17°
	Nájezdový úhel p/z 27°/22°
	Brodivost 300 mm
	Největší celkový převod 15,3:1
	Největší točivý moment na kolo 938 N.m
	Cena 950 800 Kč
	Standardní výbava
	ABS, čelní airbag pro řidiče a spolujezdce, boční a hlavové airbagy vpředu, výškově nastavitelný volant a sedadlo řidiče, aktivní opěrky hlav, systém ISOFIX, imobilizér, audiosystém s CD přehrávačem a 4 reproduktory, samočinná klimatizace, panoramatické střešní okno elektricky ovládané, vyhřívání předních sedadel, el. ovládaná a vyhřívána a vyhřívána vnější zpětná zrcátka, loketní opěrka vpředu, zadní dělené a sklápěcí sedačky, roleta v zavazadlovém prostoru, tónovaná skla, přední mlhovky, dálkové centrální zamykání, zadní stěrač s ostřikovačem a vyhříváním, vyhřívání předních stěračů, nárazníky v barvě karoserie, podélné střešní nosiče.
	Příplatková výbava
	přestavba na verzi N1 (30 000 Kč), metalický lak (16 000 Kč)
	Údržba 15 000 km
	Záruka 3 roky nebo do 100 000 km

Softturbo  
převodní  
nižší m  
flakem

V terénu  
důležitější  
traktův  
pomocí  
narodit  
od verze  
2.0 X, lepší  
redakci ma

výbava  
vše!

údržba  
i opakovaně

Forester  
přijazdu  
může  
konkurence  
podpírná

průměr

Stihle  
autem  
se fakt  
pocete  
na III.  
a IV. stupni  
kde muchou  
lepe

to je  
necelkem

malá nádrž

v terénu  
pozor at  
ke nico  
nepoškodí

To rozhodně  
nemí  
nezajímavá  
nabídka

## test Subaru Forester XT turbo



nahoře  
Zavazadlový prostor patří svým objemem v této kategorii mezi průměr

dole  
Zavíratelná odkládací schránka nad středovým panelem



nahoře  
Chytrým a praktickým detailem jsou vyhřívané stěrače (vpredu i vzadu)

dole  
Pod podlahou zavazadelníku se skrývá plnohodnotné rezervní kolo



kol na pohyby volan-  
tem, přesto jsem měl pocit, že by  
zejména ve vyšších rychlostech  
mohlo být tužší.

Jestliže všechny výkonové para-  
metry tohoto motoru snesou ob-  
div, bude vám asi jasné, že někde  
se to musí odrazit trochu negativ-  
ně. V případě Foresteru XT je to  
spotřeba paliva. Drahý benzín ok-  
tanového čísla 95 vytéká z 60litro-

vé nádrže opravdu  
velmi rychle a dostat se pod

10 litrů, jak uvádí výrobce norma-  
vanou kombinovanou spotřebu, je  
dost složité. Stačí, aby se k životu  
probudilo turbodmychadlo a spo-  
třeba rychle vylétá do závrtných  
výšin. Při ostré sportovní jízdě, ke-  
rá je v tomto automobilu opravdu  
potěšením se můžete dostat bez  
problémů k 17 až 18 litrům na  
100 km, v běžném provozu  
osciluje dlouhodobý průměr mezi

12 a 13 litry, při-  
čemž hodně záleží na prostředí,  
v kterém se pohybujete. Kromě  
spotřeby pak přepínávaný Forester  
nenabídne nijak dokonalé vlast-  
nosti v terénu. Vzhledem k tomu,  
že pneumatiky musí splňovat vysoký  
rychlostní index, nelze je na ne-  
zpevněném terénu brát jako opo-  
ru, o blátě nemluvě. Forester navíc  
ani nemá nějaké trakční pomůcky  
kromě viskózní spojky, které by  
v případě potřeby eliminovaly zá-  
kladní vlastnost diferencíálu – pos-  
lat sílu na kolo s nejmenším od-  
porem. Také malá světlá výška  
a dlouhé převisy vám budou v te-  
rénu dělat trochu problémy, takže  
s tímto automobilem by se dále  
než po polních cestách spíše jez-  
dit nemělo.

Subaru Forester XT je vyjimeč-  
ný automobil, který na českém tr-  
hu nemá přímého konkurenta, než  
se objeví slibovaný Mitsubishi  
Outlander s přepínávaným moto-  
rem. Za cenu atakující magický mi-  
lion dostane vrchovatou měrou ři-  
dičský ráj, přitom nelze nevidět ta-  
ké praktické stránky tohoto vozu  
s karoserií na hranici kombi a ty-  
pického SUV střední třídy. Jedinou  
stinnou stránkou zůstává vyšší  
spotřeba, kterou nelze ani při jízdě  
„hlavou“ udržet v přijatelných me-  
zích.

### Forester XT turbo hravě pokoří i šestiválcovou konkurenci

	Subaru Forester 2.0 XTurbo	Nissan X-Trail 2.5	Land Rover Freelander 2.5 V6 SW Aut.	BMW X3 3.0i	Mazda Tribute 3.0 V6 Sport
Počet válců/zdvihový objem	4/1994 cm <sup>3</sup>	4/2488 cm <sup>3</sup>	6/2497 cm <sup>3</sup>	6/2979 cm <sup>3</sup>	6/2967 cm <sup>3</sup>
Největší výkon při	130 kW (177 k) 5600 1/min	121 kW (165 k) 6000 1/min	130 kW (177 k) 6250 1/min	170 kW (231 k) 5900 1/min	145 kW (197 k) 6000 1/min
Největší točivý moment při	245 N.m 3200 1/min	230 N.m 4000 1/min	240 N.m 4000 1/min	300 N.m 3500 1/min	265 N.m 4750 1/min
Provozní hmotnost	1410 kg	1490 kg	1640 kg	1840 kg	1515 kg
Užitečná hmotnost	540 kg	510 kg	420 kg	440 kg	485 kg
Hmotnost brzděného přívěsu	1800 kg	2000 kg	2000 kg	2000 kg	1700 kg
<b>Zrychlení</b>					
0-80 km/h	5,9 s	7,5 s	8,4 s	6,6 s	8,1 s
0-100 km/h	9,0 s	11,4 s	12,4 s	8,9 s	11,5 s
0-120 km/h	11,9 s	14,0 s	16,1 s	11,5 s	16,0 s
<b>Pružnost</b>					
60-100 km/h (IV.)	7,3 s	8,8 s	12,1 s (kickdown)	5,1 s (kickd.)	7,7 s (kickd.)
80-120 km/h (V.)	11,4 s	13,5 s	16,9 s (kickdown)	7,2 s (kickd.)	9,0 s (kickd.)
Největší rychlost při (rychl. st.)	203 km/h 5700 1/min (V.)	193 km/h 5250 1/min (V.)	181 km/h 4750 1/min (V.)	210 km/h 6025 1/min (V.)	179 km/h 5025 1/min (IV.)
<b>Spotřeba</b>					
Nejmenší	9,6 l/100 km	6,2 l/100 km	9,8 l/100 km	9,7 l/100 km	8,5 l/100 km
Největší	20,9 l/100 km	13,4 l/100 km	19,1 l/100 km	21,5 l/100 km	20,4 l/100 km
Průměr v testu	12,3 l/100 km	11,3 l/100 km	12,8 l/100 km	14,2 l/100 km	13,6 l/100 km
Palivová nádrž/jízdní dosah	60 l/487 km	60 l/530 km	63 l/492 km	67 l/471 km	61 l/448 km
Cena zákl. verze	950 800 Kč	871 100 Kč	988 300 Kč	1 341 000 Kč	999 900 Kč