



Palubní deska převzatá z menšího modelu Subaru Impreza působí v této třídě poněkud lacině, ale také kvalitně a téměř nezničitelně.



Z lesa mezi SUV

Subaru Forester 2,5 XT

Ze svérázného foresteru se stalo SUV. Jeho hrany se trochu otupily, je vyšší a nejsilnější verze je najednou pomalejší. Neztratil tím svůj charakter?

Subaru Forester byl vždy tak trochu unikátem: hranaté kombi na zvýšeném podvozku a s pohonem všech kol. Nový „lesník“ (anglicky forester) se od svého předchůdce v mnohém liší. Vyrostl ve všech směrech, na výšku dokonce o jednáct centimetrů. Ano, stal se z něho sportovně užitkový vůz (SUV). Tím přišel o svou originalitu, ale také se zbavil největší předchozí nectnosti, totiž stísněného interiéru. V novém foresteru je spousta místa, přičemž jeho rozměry zůstaly relativně kompaktní. Má také větší kufr, na jehož vyšší dno plynule navazují sklopené sedačky. Palubní desku převzal z menšího hatchbacku Subaru Impreza včetně tvrdých plastů, které většina konkurentů již nahradila měkkými. Zato působí tak, že dlouho vydrží. A volant lze konečně nastavovat v obou osách.

Ve své nejsilnější verzi 2,5 XT však zůstal forester exotem. Opět ho pohání turbodmychadlem přepřehnaný plochý dvouapůllitrový čtyřválec s výkonem 230 koní/169 kW, který však nyní přichází dříve. Nezměnila se ani hodnota maximálního točivého momentu 320 Nm, nyní k dispozici již při 2800 otáčkách. Nejsilnější model je tak pružnější a není ho třeba tolik vytáčet, aby se rozjel. A to mu jde. Ve své třídě je stále nejrychlejší. Přepřehnaný vůz dobře zatahuje již poté, co ručička otáčkoměru mine dvojku s typickým mechanickým brucením, které

doprovází svistot turbodmychadla. Jenže o více než metr vyšší váha (se zhruba 1,5 tuny v této třídě stále relativně nízká) se musí někde projevit. Nový Forester 2,5 XT je pomalejší než jeho předchůdce.

I nejrychlejší forester dokáže být velmi pohodlný. Jeho motor zůstává při běžných rychlostech tichý, podvozek skvěle tlumí nerovnosti silnic, přitom dokáže být velmi rychlý i na rozbitých „okreskách“ třetí třídy, jejichž hrby ho z rovnováhy nevyvedou. Zato posádku by mohly vyvést z míry dramatické náklony karoserie postavené na podvozku snad stejně měkkém jako u základních verzí. Měkkost pérování vyrovnává nízké těžiště plochého motoru boxer, ale v extrémnějších situacích nepůsobí Forester XT tak přesně jako předchůdce a začne být nedotáčivý. Naštěstí má také slušné řízení s hydraulickým posilovačem a rychle reagující stabilizační systém, který na rozdíl od jiných zasahuje, jen když je potřeba. Na poměry mezi SUV jsou však jízdní vlastnosti stále vynikající. Zvláště s ohledem na

Forester už není vyšší hranaté kombi, proměnil se v SUV. Podle nasávacího otvoru na kapotě se pozná nejrychlejší verze nebo diesel.

Ve zkratce

+ **KLADY**
Vzhledem ke svým kompaktním rozměrům má forester prostorný a přizpůsobivý interiér. Poctivý pohon všech kol, nízké těžiště a vysoký podvozek zůstaly, nejsilnější verze nabízí unikátní kombinaci výkonů a terénních schopností. To vše za rozumné peníze.

Nejsilnější verze je nyní pomalejší než předchůdce a kvůli velmi měkkému pérování se v zatáčkách více naklání, což ještě umocňují ploché sedačky. Pětistupňová převodovka jde trochu ztuha a interiér z menší imprezy působí lacině.

ZÁPORY

podvozek vysoký 22,5 cm nad zemí, který by mohlo závidět i leckteré terénní auto.

Nejlevnější, již tak velmi slušně vybavená verze XT stojí necelých 840 tisíc, ani ne o dvě stě tisíc více než základní model. Výbavu určitých vozů nelze ovlivnit, pouze vybrat podobně jako u některých jiných japonských značek. Zchladit nadšením může spotřeba – a také nemusí. Minimem je osm či spíše deset litrů na sto kilometrů, průměr se pohybuje kolem dvanácti a při ostré jízdě se přiblíží dvaceti. A uhlídat ji bývá velmi těžké, silný motor vás bude nutit jezdit rychle.

O nejrychlejších foresteru již nelze mluvit jako o převlečené Impreze WRX, z níž stále vychází, jeho charakter je kompromisnější. Ve srovnání se svým na silnici ještě záračnějším předchůdcem působí těžkopádněji. Přesto verze XT nemá žádnou přímou konkurenci. Lesem projede a na silnici se udrží i vedle rychlejších aut.

Jan Stacha ■

ROVNÁNÍ PARAMETRŮ	Subaru Forester 2,5 XT	Volkswagen Tiguan 2,0 TSI 4Motion	Mazda CX-7 2,3 DiSi Turbo
délka (mm)	4560	4427/4457*	4680
šířka (mm)	1780	1809	1870
výška (mm)	1700	1686	1645
rozvor (mm)	2615	2604	2750
zavazadelník (l)	450	470	455
max. výkon (kW)	169	147	191
max. točivý moment (Nm)	320	280	380
max. rychlost (km/h)	214	210	210
0-100 km/h (s)	7,1	7,9	8,0
prům. spotřeba (l/100 km)	10,5	8,9	10,2
základní cena (Kč)	838 800	737 400	841 900

*terénnější verze

ČERSTVÉ ZPRÁVY ZE SVĚTA AUT NAJDETE NA WWW.TYDEN.CZ

Pininfarina se zaměří na elektromobily



Jak vyladit NISSAN 370Z? Ptejte se v Japonsku



KABRIOLET od Bentley už zvládne přes 320 km/h



www.tyden.cz