



V RYCHLOSTI

Cena od 838 800 Kč
V prodeji nyní



Schopnosti v terénu omezuje světlá výška.

LÍBÍ SE NÁM

- Motor má spoustu charakteru a odvádí skvělou práci
- Robustní konstrukce a sofistikovaný pohon všech kol
- Dobrý poměr ceny za výkon, ale také za užitnou hodnotu

NEMŮŽEME VYSTÁT

- Kvůli snížení spotřeby bychom uvítali 6stupňovou převodovku
- Výrazné náklony karoserie
- Pokud chce Subaru soupeřit s nejlepšími, musí pozvednout kvalitu interiéru

Subaru Forester 2.5 XT

PRVNÍ DOJEM

Provozní náklady by vás mohly odradit, ale tohle není žádné vyměklé SUV pro navoněné existence.

★★★★☆

POKUD JSTE NĚKDY tápali v automobilové terminologii a hledali způsob, jak rozlišit kategorii crossoverů od třídy SUV, vývoj Foresteru je jako ukázkový příklad ze skript ČVUT. První generace byste popsali jako kombi se zvýšeným podvozkem, což naprosto odpovídalo názvosloví aut, jež vznikla zkřížením několika segmentů. Od svých následovníků, oplastovaných vozů, které dnes prodává kde kdo, se ale Forester výrazně lišil použitou technikou – Subaru vždycky poctivě montovalo do tohoto modelu permanentní pohon všech kol, původem z Imprezy. To samé platí také pro aktuální model, rozdíl je ovšem v rozměrech, zejména ve výšce. Tu změnu velikosti si pořádně uvědomíte až ve chvíli, kdy nový Forester zaparkujete vedle BMW X3 a zjistíte, že jsou téměř stejné. Ani po konstrukční stránce se nedělaly kompromisy, takže dárcem orgánů se opět stala Impreza, což znamená, že oproti rádo by terénním vozům máte k dispozici stálý pohon všech kol s mezinápravovým samosvorným diferenciálem, v kombinaci s atmosféricky plněnými motory a manuální převodovkou vám Subaru bez příplatku namontuje také redukci. Byla by to celkem schopná výbava i pro drsnější nasazení v terénu, čemuž odpovídají také lépe prořezané

pneumatiky Yokohama Geolander, nebýt nijak výjimečné světlé výšky 215 mm. V našem případě navíc bránil podobným offroadovým pokusům i aero paket, obsahující spoileru na předním i zadním nárazníku a nástavce prahů, jež vám dealeri budou chtít prodat za 40 tisíc. Osobně bych tyto peníze investoval smysluplněji, i když pohled do ceníku říká, že s dvouaplitrovým přeplňovaným motorem a základní výbavou Comfort moc přležitosti k utrácení za další příplatkové prvky nemáte. V základu – za necelých 840 tisíc – dostanete automatickou klimatizaci, xenony, stabilizaci nebo šest airbagů. Čtyřválcový boxer s výkonem 230 koní a točivým momentem 320 newtonmetrů spolupracuje s čtyřstupňovou automatickou nebo (jako v našem případě) pětistupňovou manuální převodovkou. To, co skvěle funguje v Impreze, se po dynamické stránce chová stejně dobře také v SUV, o necelých sto kilogramů těžším. Akceleraci z nuly na

100 km/h zvládne Forester 2.5 XT za 7,1 s, a přestože se konstruktérům nepovedlo zcela eliminovat turbobefekt (není to nic tragického), naléhavost zátahu na dvojce nebo trojce nemá v této třídě konkurenci. Jenže právě výborný motor, který vás pobízí k rychlejší jízdě, zdůrazňuje největší nectnost tohoto vozu. Forester totiž po Impreze podědil také šasi, které jsme několikrát kritizovali kvůli jeho dobrým schopnostem pohlcovat krátké nerovnosti, ale zároveň rozevláté povaze na zvlněné silnici. Ne že by existovala přímá úměra mezi zvýšeným těžištěm a nežádoucími pohyby karoserie, ale posádka vaše pokusy o sportovní jízdu (vzhledem k talentovanému motoru) brzo ocení vyptáváním se na papírové pytlíky. V zatáčkách se začnou velice rychle ozývat také pneumatiky, jež vás donutí ubrat plyn – nebo si vyzkoušíte, jak se příkladná neutralita postupně změnila na bezpečnou nedotáčivost a citlivý zásah VDC. S Foresterem ale můžete jezdit i trochu jinak.

FAKTA

SUBARU FORESTER 2.5 XT COMFORT	
Cena	838 800 Kč
Nejvyšší rychlost	214 km/h
0-100 km/h	7,1 s
Spotřeba	10,5 l/100 km
Emise CO ₂	248 g/km
Hmotnost	1610 kg
Motor	čtyřválec, boxer, 2457 cm ³ , turbo
Výkon	230 koní v 5200 ot./min.
Toč. moment	320 Nm při 2800 ot.
Převodovka	5stupňová manuální

Vypněte stabilizaci a vyzkoušejte si, co s autem udělá prudké ubrání plynu v zatáčce a následná plná akcelerace. Mít možnost jezdit na mokré silnici, patrně bychom objevili zatím netušenou stránku kategorie SUV. Otázkou ovšem je, jestli o to nejpočetnější klientela, tedy maminky převážející své poklady do školy a domů, stojí. Ve městě se totiž spotřeba pohybuje kolem 15 litrů a ani náš průměr 11 litrů není nijak povzbudivý. S příchodem nového dieselu však budu přemýšlet o další půlhvězdičce.

Miro Mihálik



Tvrdé plasty interiéru nám v robustním SUV vadí méně než v Impreze; přeplňovaný motor táhne výborně.