



Text: Petr Horák Foto: Autor

Subaru Forester XT

Forester XT je vrcholnou verzí své modelové řady a liší se od ostatních víc, než je na první pohled patrné.

K

KDYŽ SE NA FORESTER

XT podíváte, vlastně vás ani nenapadne, že by měl v sobě ukrývat přepíňovaný motor,

chybí mu totiž jedno zásadní poznávací znamení – sání vzduchu k mezichladiči. To vždy charakterizovalo všechny modely Subaru s přepíňovanými motory, kvůli lepší aerodynamice a výhledu z auta ale šli konstruktéři tentokrát cestou štěrbin v masce chladiče a traktu na spodní straně kapoty, který přivádí studený vzduch až k mezichladiči v zadní části motorového prostoru. Pár detailů se ale přece jen najde, například přední nárazník s výraznějším designem nebo dvě koncovky výfuku.

Daleko důležitější je, v čem se verze XT od ostatních Foresterů liší z pohledu techniky. Jednak je to nový čtyřválcový boxer, který je přesně čtvercový, což znamená prodloužení zdvihu a zmenšení vrtání proti předchozí jednotce. Je také osazen přímým vstřikováním benzínu a dvoukomorovým turbodmychadlem, které se podepisuje na rychlejších reakcích motoru na pohyb plynového pedálu. Velká pozornost byla věnována jak optimalizaci tvaru spalovacího prostoru a procesu spalování, tak maximálnímu zmenšení pasivních odporů. A nejen na motoru, proto je také z celkového jízdního projevu Foresteru cítit jakási lehkost. Ale zpátky k pohonné jednotce. Dosahuje maximálního výkonu 240 koní a točivého momentu 350 N.m v rozmezí 2400–3600 min⁻¹. Úpřímně, čekal bych, že bude maximum „krouťáku“ k dispozici dřív a vydrží do vyšších otáček. Ale při jízdě není tento deficit znát, protože motoru pomáhá standardně dodávaná CVT převodovka

Lineartronic. Ta byla pro potřeby Foresteru XT upravena tak, aby zvládla vyšší točivý moment a nabídla větší rozsah převodových poměrů.

Motor a převodovka mohou pracovat ve třech režimech – Intelligent (I), Sport (S) a Sport Sharp (S#), mezi nimiž přepínáte tlačítka na volantu. Oba sportovní režimy při stejné rychlosti v porovnání s režimem I zvyšují otáčky cca o 300 min⁻¹. V režimu Intelligent je motor nejméně agilní, ale ne tak líný, jako si ho ve stejném režimu pamatují z WRX STi, režimy S a S# pak přidávají na ostrosti reakcím. Zajímavé je, že v manuálním režimu převodovka v režimech I a S nabízí šest přednastavených převodových poměrů, zatímco v režimu S# je jich osm. Odstupňování je pak opravdu hodně husté, pro tak silný motor možná až zbytečné.

A pak je tu podvozek, který jasně ukazuje, že XT je výrazně na silnici orientovaný Forester, byť mu nechybí systém X-Mode, který jej činí schopným i v terénu. Forester XT má silnější stabilizátory, tužší pružiny a jiné tlumiče. Sice přišel o možnost samočinného udržování světlé výšky na zadní nápravě, ale je to vykoupeno vylepšenou konstrukcí tlumičů, které lépe zvládají i rychlé krátké zdvihy při přejezdech nerovností. V přímém srovnání s atmosférickým dvoulitrem



Specifikace

Motor	zážehový čtyřválcový boxer, 1998 cm ³ , turbo
Výkon	240 k@5600 min ⁻¹
Točivý moment	350 N.m@2400–3600 min ⁻¹
0–100 km/h	7,5 s
Maximální rychlost	221 km/h
Spotřeba	8,5 l/100 km
Základní cena	989 000 Kč

(měl jsem jej na test týden před tím) je XT tužší, tím pádem na českých silnicích nepatrně méně komfortní, ale také agilnější, v zatáčkách vám dává více jistoty a na výjezdu pod plynem cítíte lehké zatížení vnějšího zadního kola, tak jako to umí BMW s pohonem všech kol xDrive. Můžete se rovněž více spolehnout na brzdy, XT má jako jediný Forester kotouče s vnitřním chlazením vpředu i vzadu a je to cítit, jiné verze nemají ani tak přesvědčivý nástup, ani tak silný účinek.

Subaru Forester není jen obyčejným Foresterem s výkonným motorem, liší se v mnoha detailech, které z něho činí nenápadné, ale účinné auto, jež sice nedává svůj potenciál ostantativně najevo, ale funguje. ☒

Verdikt

- ➕ lehkost, agilita, CVT převodovka
- ➖ až moc nenápadný

evo rating: ★★★★★