

## → MB/TOYOTA/SUBARU

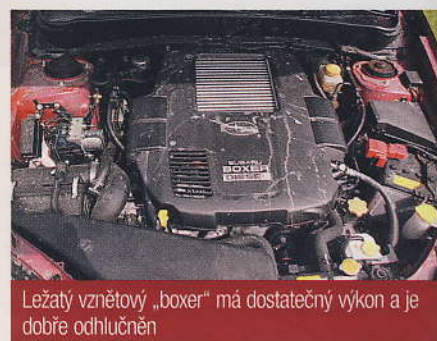
podle povrchu, po kterém jedete (písek, bláto, sníh), skála), a také až na zmíněnou hlubokou louži bylo jinak sucho. A protože vzorek pneumatik s blátíčkem „nekomunikoval správně“, trvalý pohon všech kol na zdolání těch dvaceti metrů vody a bláta nestačil. Pro jistotu jsem tedy uzavřel zadní i mezinápravový diferenciál, zařadil redukci a využil i zmíněný systém Ceawl Control. Sice pomalu, ale naprosto spolehlivě jsem pak celý úsek projel. A to vlastně byl jediný terénní úsek, kde jsem si nevystačil s pohonem všech kol. Vše ostatní, včetně strmých výjezdů, Land Cruiser v pohodě zvládnul (bylo opravdu sucho), a tak největší starost jsem při zdolávání polních zarostlých úvozových cest měl o karoserii, lépe řečeno o lak. Naopak v lese jsem víceméně jenom pro formu zkoušel projet starou a již nepřilíží používanou cestu, kterou jsem nedávno proklíčkoval se Suzuki Jimny a hned po pár metrech jsem konstatoval, že s délkou 4760 mm a s šířkou 1885 mm nemám šanci. Ale upřímně řečeno, kdo by si kupoval luxusní off-road na práci v lese. Na druhou stranu na velkých prostorách některých silničních staveb, kde jsem si jízdu v terénu vyzkoušel, byla velká Toyota „jako doma“. A měl bych také připomenout, že komu by nestačil obrovský zavazadlový prostor, může připojit brzděný přívěs o hmotnosti až 3000 kg. Zajímavá byla i spotřeba. Průměr za celý týdenní test (poloviční zatížení a převážná část ujetých kilometrů byla natočena na vozovkách s dobrým povrchem) byl 9,3 l/100 km. Samozřejmě ve městě nebo v terénu o vlečení přívěsu nemluvě, stoupne spotřeba značně nad 10 l/100 km.



Subaru Forester 2.0D Comfort



Ergonomicky dobré, dílenské zpracování výborné, bohužel na palubní desce kralují tvrdé plasty



Ležatý vznětový „boxer“ má dostatečný výkon a je dobře odhlučněn

### Subaru Forester 2.0D Comfort

Když Subaru, tak samozřejmě pohon 4x4 a zážehový (notně „žízivný“) motor typu „boxer“. A to v podstatě platilo bez ohledu na model, tedy i na

testovaný Subaru Forester. Dlouhou dobu to všichni brali jako neměnný fakt. Nejdříve se – i v nabídce tuzemského importéra – i u Forestera profesionálně implantovaný pohon na LPG (propan-butan), čímž sice došlo k mírnému zmenšení zavazadlového prostoru vozidla, ale na druhé

straně se výrazně snížily provozní náklady. A samozřejmě takto upravený Forester se velmi dobře prodával. V polovině roku 2008 se konečně i pod kapotou modelu Forester objevil vznětový přeplňovaný „ležatý“ agregát. Pro modelový rok 2009 došlo také na modernizaci modelu.

Velký kombík a nebo už SUV?



## MB/TOYOTA/SUBARU



Zavazadlový prostor je dobře přístupný, ale poněkud mělký

Nový Forester začal sjíždět z výrobní linky nejdříve se zážehovým agregátem, a vlastně až skoro po více jak půl roce dostal kýžený „diesel“ s protilehlými písty o zdvihovém objemu 2.0 l, a zatím v jediné výkonové variantě 108 kW/147 k. Na rozdíl od zážehového agregátu pak je pro tento motor určena pouze šestistupňová přímo řazená převodovka bez možnosti zařazení redukce. Ovšem nechybí „hill assist“, tj. elektronická pomůcka pro sjíždění prudkých svahů, tempomat, automatická klimatizace, el. ovládaná okna i boční zrcátka s vyhříváním, el. vyhřívání nejen zadního ale i čelního skla, ostřikovače světlometů a další drobnosti. To vše už v základní výbavě Active (vyšší jsou Comfort a Executive). Pokud jde o design, nový Forester získal nejen novou, zcela přepracovanou masku, ale také jiná koncová světla. A i na první pohled je ve všech směrech větší. Takže se velikostí karoserie dostává na hranici mezi SUV, i když se asi spíše jedná stále o robustnější kombík. Přepracován byl i interiér, zvláště palubní deska má nový design, ale vše je v podstatě na svém původním místě, tj. dobře „po ruce“, nic není potřeba nějak zvlášť hledat. Volant je seřaditelný ve dvou rovinách, sedadlo řidiče nepostrádá ani výškové nastavení. Dilenské zpracování je na velmi dobré úrovni, škoda ale, že jsou stále na palubní desku používány tvrdé plasty. Většinu řidičů potěší i dobře tvarované sedadlo – snad jenom ten sedák by mohl být o něco delší. S jinak velmi precizně postaveným vozidlem kupodivu „nekoresponduje“ ne zcela přesná kulisa řazení. A mimochodem, s ohledem na trvalý pohon všech kol a mezinápravový diferenciál si Forester zachovává velmi dobré jízdní vlastnosti na jakémkoliv povrchu vozovky, aniž by bylo nutné např. ovladačem připojovat pohon předních kol či čekat na „automat“, který udělá totéž za zlomek sekundy. Snad jen sportovní styl jízdy by možná vyžadoval tvrdší odpružení, a hlavně přesně řadící převodovku.

Zavazadlový prostor nového Forestera má v základu (měřeno po krycí roletku) objem jenom 450 litrů. Až po složení zadních sedadel a využití prostoru „až po střechu“ je k dispozici objem 1,6 m<sup>3</sup>

s užitečnou hmotností cca 500 kg. Připojit lze ještě brzděný příves o celkové hmotnosti až 2000 kg. A to je hodnota v této třídě opravdu solidní. A ještě jedna „rozměrová“ poznámka: ačkoliv má Forester světlou výšku 215 mm (čímž „strčí za kloubouk řadu SUV renomovaných značek“), nejde o žádný off-road, i když mimo zpevněné vozovky dokáže opravdu hodně, zvláště, když má vhodné pneumatiky. Konec konců, to jsem si vyzkoušel zvláště na silnicích nižších tříd a na polních či lesních cestách, resp. jsem dokázal „bez ztráty kytičky“ projet nejedno staveniště, kde teprve probíhaly základní zemní práce.

Vedle jízdních vlastností zákazník dnes velmi zajímá spotřeba paliva. A tady opravdu Forester s novým vznětovým motorem potěší. A to hned dvakrát. Poprvé, když jej – i studený – nastartujete, nebudete si jisti, zda náhodou není pod kapotou zážehový motor. Až tak dobře je „vznětový boxer“

odluččen a má klidný chod. Druhou radost bude mít u čerpací stanice. Průměrná spotřeba – a nejezdil jsem nějak obzvláště úsporně – nepřekročila 6,2 l/100 km. Výrobce navíc udává ve svých tabulkách hodnotu emisí CO<sub>2</sub> 167 g/km.

Takže nový Subaru Forester diesel je opět o něco zajímavější pro podnikatelskou sféru, ať už potřebujete pohon 4x4 pro jízdu mimo zpevněné vozovky, nebo se pohybujete v horských regionech, a jezdíte v zimě i časně ráno, kdy nebývají ještě protažené a posypané vozovky.

JIRÍ KRENAR ■

## LEASING

## Unicredit Leasing

**Podmínky:** délka financování 60 měsíců, akontace 30 %.

**Finanční leasing – produkt LeaseAuto.** Mimořádná splátka 30 % z ceny bez DPH (akontace) 205 000 Kč, měsíční splátka bez DPH 9953 Kč, měsíční splátka včetně poj. a DPH 13 914 Kč, RPSN 10,8 %.

**Úvěr – produkt FinAuto.** Mimořádná splátka 30 % z ceny s DPH (akontace) 246 000 Kč. Výše úvěru 574 000 Kč, měsíční splátka s DPH 11 857 Kč, měsíční splátka včetně poj. a DPH 13 827 Kč, RPSN 9,6 %.

## POJIŠTĚNÍ

## Kooperativa pojišťovna, a. s.

Spoluúčast 10%/10 000 Kč.

**Pojištění pro leasing.** Havarijní pojištění (roční) 2,29 % = 15 648 Kč. Povinné ručení (roční) 7996 Kč.

**Pojištění pro úvěr.** Havarijní pojištění (roční) 2,29 % = 18 778 Kč. Povinné ručení (roční) 7996 Kč.

## ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

	Mercedes-Benz G 280 CDI	Toyota Land Cruiser 150 Lux 3.0I D-4D	Subaru Forester 2.0D Comfort
<b>Motor:</b>			
Zdvihový objem (cm <sup>3</sup> )	2987	2982	1998
Max. výkon (kW/min <sup>-1</sup> )	135/3800	127/3400	110/3600
Max. točivý moment (Nm/min <sup>-1</sup> )	400/166-2600	410/1600-2800	350/1800-2400
<b>Rozměry vozidla:</b>			
Rozvor (mm)	2850	2790	2615
Délka/šířka/výška (mm)	4643/1960/2020	4760/1845/1885	4560/1780/1700
Světla výška (mm)	213	210	215
Přední/zadní nájezdový úhel(°)	36/31	32/25	25/27
Celková/užitečná hmotnost (kg)	3500/960	2990/675	2050/425
Základ. objem náklad. prostoru (m <sup>3</sup> )	1,3	0,6 až 1,9	0,5 až 1,6
Hmotnost přívesu brzděného (kg)	3200	3000	2000
Objem palivové nádrže (l)	96	87	60
Pneumatiky-rozměr	225/75 R16	265/60 R18	225/55 R17
<b>Orientační cena testovaného vozidla v době testu:</b>	1 339 000	1 374 900	683 333