

Lesník a sněžný muž



Tradiční výrobce čtyřkolek versus nováček segmentu SUV, ceněný vznětový boxer versus koncernové TDI, mezinápravový diferenciál versus lamelová spojka, ale také proslulá japonská spolehlivost versus poctivé česko-německé zpracování.

Je toho celkem hodně, co spojuje i rozděluje obě vínově červené čtyřkolky na fotkách, i když by se na první pohled zdálo, že tyto dva modely si v podstatě na trhu zase tolik nekonkurují. Je pravda, že Yeti především svou délkou 4223 mm patří do kategorie kompaktních čtyřkolek vedle Qashqai nebo Hyundai ix35 zatímco 4560 mm dlouhý Forester je typickým představitelem SUV střední třídy. Jenže, když se na oba automobily podíváte trochu podrobněji, zjistíte, že délka karoserie zdaleka není zásadním kritériem pro zařazení toho kterého modelu do třídy. V segmentu SUV to platí dvojnásobně už proto, že zde automobilová konstruk-

těři kouzlí s různými délkami rozvorů, převisů a výškou karoserie. V souboji Yetiho a Foresteru se můžeme soustředit na rozvor a rozchod kol obou automobilů. Japonec má sice větší mezeru mezi nápravami, Yeti ho však trumfne z hlediska šířky karoserie respektive rozchodu kol. Těží z toho nejen svými jízdními vlastnostmi, ale také vnitřní šířkou v úrovni loktů a možná právě kvůli tomu není velký rozdíl v objemu zavazadlového prostoru, který je samozřejmě u Foresteru podstatně delší. Daleko více místa pak Subaru nabídne i cestujícím na zadních sedadlech. Pokud vzadu budou sedět hlavně děti, není tento údaj pro budoucího majitele rozhodující. Sečteno, podtrženo,

menší Yeti nabízí v podstatě podobný prostor jako Forester, problém budete mít při transportu delších předmětů, pokud k tomuto účelu nevyužijete střešní nosič (obě vozidla mají střešní ližny ve standardní výbavě).

Velký rozdíl však najdeme mezi oběma automobily z hlediska zpracování. Forester představuje poctivě udělanou japonskou čtyřkolkou s kvalitně slícovanými plasty, perfektní ergonomií ovládacích prvků, všestranně nastavitelnými a velmi pohodlnými předními sedadly a ve verzi Comfort i bohatou výbavou. Něco podobného však nabízí i škodovka, ovšem její interiér působí mnohem hodnotnějším dojmem a je celkově útulnější. Těžko to lze po-

psat nějakými čísly či jasně definovanými pojmy, ale v interiéru Yetiho jsme se prostě cítili lépe. Začíná to již plechovým zvukem při zavírání dveří Foresteru, zatímco u Yetiho se tiše zaklapnou, a končí na dotek příjemnými materiály v interiéru, které jsou v kontrastu s tvrdými plasty u Subaru.

To samé lze konstatovat i při jízdě. Samozřejmě, že u Foresteru nikde nic nevrže či neskrřípe, nicméně časem lze vysledovat větší aerodynamický hluk ve vyšších rychlostech a především velmi nepřesné řazení, které kazí jinak pozitivní pocity z jízdy. Řízení, odpružení, stabilita - to všechno lze na Subaru vychválit, jenže když jedete trochu zoztra a před zatáčkou



Škoda Yeti 2.0 TDI



◀ ▶ Přední i zadní sedadla poskytují dobrý komfort i na dlouhých cestách. Pětice cestujících může očekávat dostatek místa ve všech směrech



◀ Všechny motory jsou přeplňované, diesely navíc s přímým vstřikem common-rail

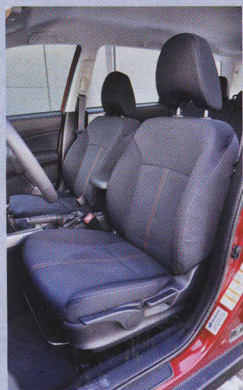
▶ Zavazadelník Yetiho má praktické doplňky, jeho objem to ale nenahradí



HODNOCENÍ

- 😊 Usporný motor
- 😊 Jízdní vlastnosti
- 😊 Zpracování a použité materiály
- ☹️ Malý zavazadlový prostor
- ☹️ Malá světla výška

Subaru Forester 2.0D



▶ Přední sedadla dobře kopírují tvar těla a nabízejí také částečnou boční oporu.

▶ Vzadu je místa dostatek zvláště pro nohy, dělené opěradlo lze navíc polohovat nebo úplně sklopit



▶ Dvoulitrový diesel-boxer je v sériové produkci unikátní

▶ Zavazadelník je podstatně delší než u Yetiho



HODNOCENÍ



Kultivovaný a úsporný motor
Spolehlivý pohon všech kol
Bohatá výbava



Laciněji působící interiér
Nepřené řazení

se vám nepodaří na první pokus najít třetí převodový stupeň, pak jsou veškeré kladné dojmy potlačeny do pozadí. V tomto ohledu naopak nemá Yeti nejmenší problém, šestistupňové převodové ústrojí s vámi spolupracuje prostřenicím krátké řadící páky jako hodinky. S ohledem na větší rozchod a kratší rozvor jsou jízdní vlastnosti Yetiho o malý kousek lepší než u Foresteru, který díky nízkému těžišti a přesnému řízení zase tolik neztrácí.

V terénu doplácí Yeti na poměrně dlouhý první stupeň, točivý moment na kolo při rozjezdu je 1170 N.m. Malá světlá výška 180 mm a přechodový úhel 19° je v kategorii SUV méně než průměr, přestože vyspělý systém pohonu od firmy Haldex a všudypřítomná elektronika nabídnou skvělou trakci na všech typech povrchů. Za zmínku stojí hlavně asistent jízdy z prudkého kopce, který se pomocí brzd snaží udržet bezpečně nízkou rychlost.

Forester se v terénu spoléhá na osvědčený systém pohonu

s mezinápravovým diferenciálem, jehož závěrnou funkci zajišťuje viskózní spojka a solidní světlu výšku 215 mm (přechodový úhel 23°), která se díky systému samočinného udržování nad zadní nápravou nemění ani u zatíženého automobilu. S točivým momentem 1340 N.m při rozjezdu a protiprokluzovým systémem se dokáže subaru dostat z nejedné překerní situace a v terénu dojede dál než Yeti, i když ne o tolik, aby to vydalo za celou hvězdu v celkovém hodnocení.

Velmi vyrovnaná je také bitva o to, která z obou pohonných jednotek nabídne víc. Vychvalovaný boxer od Subaru nabízí solidní výkon a velmi vybrané cho-

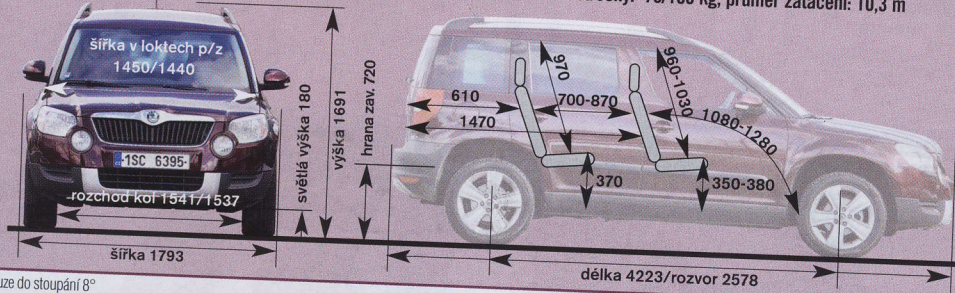
vání, ovšem jeho největší předností je spotřeba. Já jsem se v průměru dostal až na hranici 7 litrů na 100 km, nicméně škodovka nezůstává nic dlužna. Nové čtyřválcové koncernové motory TDI disponují konečně vstřikováním common-rail s piezoelektrickými vstřikovači a po zahřátí v kultivovanosti běhu nepoznáte vedle boxeru velký rozdíl, i když motor Subaru má přeci jenom více uchu lahodící zvuk. Co se ale týče dynamiky a hospodárnosti, je na tom kupodivu o něco lépe Yeti. Rozdíly jsou však tak malé, že není důvod oceňovat mladoboleslavskou čtyřkolku hvězdičkou navíc.

Z hlediska pořizovacích nákladů se na první pohled jeví škoda jako podstatně výhodnější, ale za mnoho doplňků je třeba si připlatit. Forester má poměrně bohatou



ŠKODA YETI 2.0 TDI

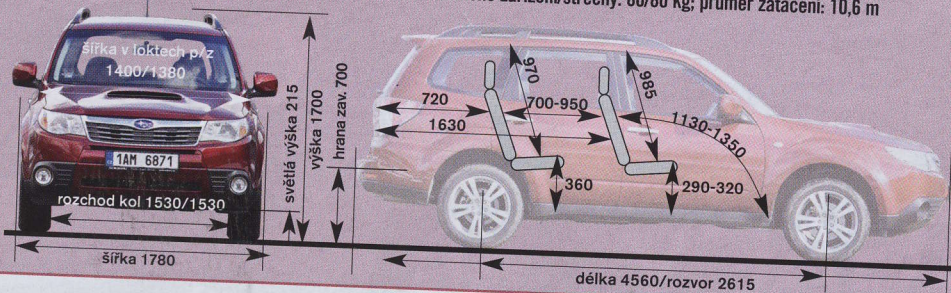
Samonosná karoserie; počet dveří/sedadel: 4/5; provozní/celková hmotnost: 1545/2090 kg; brzděný/nebrzděný přívěs: 1800*/650 kg; zavazadlový prostor: 0,405-1,580 m³; zatížení tažného zařízení/střechy: 75/100 kg; průměr zatáčení: 10,3 m



*) pouze do stoupání 8°

SUBARU FORESTER 2.0 D

Samonosná karoserie; počet dveří/sedadel: 4/5; provozní/celková hmotnost: 1550/2050 kg; brzděný/nebrzděný přívěs: 2000/750 kg; zavazadlový prostor: 0,450-1,660 m³; zatížení tažného zařízení/střechy: 80/80 kg; průměr zatáčení: 10,6 m



TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Škoda Yeti	Subaru Forester
MOTOR	2.0 TDI CR	2.0 D
Typ motoru	příčně uložený přeplňovaný vznětový	přeplňovaný vznětový s protiběžnými válci
Počet ventilů/ventilů/zdvih. objem	4/16/1968 cm ³	4/16/1996 cm ³
St. komprese/vrtání x zdvih	18,5-1/81,0 x 95,5 mm	16,3-1/86,0 x 86,0 mm
Největší výkon	103 kW/140 k při 4200 1/min	110 kW/150 k při 3600 1/min
Největší točivý moment	320 N.m při 1750-2500 1/min	350 N.m při 1800-2400 1/min
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ		
Pohon	Stálý všech kol (p.z 96:4 až 50:50), el. řízená lamelová spojka v olejové lázni	Stálý všech kol (p.z 50:50), mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou
Trakční pomůcky	Regulace prokluzu, asistent rozjezdu do svahu a jízdy ze svahu	Asistent pro rozjezd ve svahu, regulace prokluzu
Převodovka	šestistupňová ručně řazená	šestistupňová ručně řazená
Převody	I.: 3,77; II.: 1,96; III.: 1,26; IV.: 0,87; V.: 0,86; VI.: 0,72 R.: 4,55; stálý převod: 3,88/3,10; redukce: -	I.: 3,45; II.: 1,75; III.: 1,06; IV.: 0,79; V.: 0,63; VI.: 0,56 R.: 3,63; stálý převod: 4,44; redukce: -
PODVOZEK		
Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové větrané/kotoučové	kotoučové větrané/kotoučové
Elektronické systémy	ESP, ABS+EBV	VDC, ABS+EBD, BA
Řízení	posilové hřebenové	posilové hřebenové
Kola/pneumatiky	7Jx17 / 225/50 R17 (Pirelli Sottozero)	7Jx17 / 225/55 R17 (Nokian WR)
JÍZDNÍ VÝKONY		
Nejvyšší rychlost	190 km/h	186 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	9,9 s	10,4 s
SPOTŘEBA		
Město	7,6 l/100 km	7,4 l/100 km
Mimo město	5,2 l/100 km	5,9 l/100 km
Kombinovaná	6,1 l/100 km	6,4 l/100 km
V testu	6,8 l/100 km	7,0 l/100 km
Palivová nádrž	60 l	64 l

Pro testovaný model je vhodná pneumatika

Conti4x4Contact

Continental



výbavu v ceně. Jen pro srovnání, ceník Foresteru (se zážehovým motorem 2.0 l) začíná na částce 610 000 korun, přičemž nejlevnější verze Yetiho s pohonem všech kol (se vznětovým motorem 2.0 TDI – 81 kW) stojí 503 800 korun.

NÁKLADY

VÝBAVA (KČ)	Yeti	Forester
	AMBITION	COMFORT
Airbag řad./boč./hlav.	2/2/4	2/2/4
ABS/stabil. systém	S/S (ESP)	S/S (VDC)
Palubní počítač	S	S
Klimatizace autom.	18 100	S (dual.)
Tempomat	S	S
Střešní ližiny	S (černé)	S
Kola z lehkých slitin	16"	17"
Navigační systém	16 020	N*
Vyhřívaná sedadla	5900	S
Xenonové světl.	26 700	S
Audiosystém/repro	S/4	S/7
Bezklíčový přístup	N	N*
SERVIS		
Výměna oleje	20 000 km	15 000 km
Záruka	2 roky	3 roky
CENA (KČ)	824 800	820 000

*) pouze u verze Executive za 960 000 Kč

HODNOCENÍ

	Yeti	Forester
Pohonné ústrojí	★★★★☆	★★★★☆
Jízdní vlastnosti	★★★★☆	★★★★☆
V terénu	★★★★☆	★★★★☆
Karoserie	★★★★☆	★★★★☆
Zpracování	★★★★☆	★★★★☆
Cena a výbava	★★★★☆	★★★★☆
CELKEM	★★★★☆	★★★★☆



1. Škoda Yeti (24 bodů)

Těsné vítězství si odnesl Yeti, který buduje hlavně jízdními vlastnostmi, úsporným motorem a zpracováním. Jediným větším nedostatkem je malý zavazadlový prostor



2. Subaru Forester (23 bodů)

Japonské SUV vypadá dospěleji než Yeti, ale v důsledku nenabízí zásadně větší vnitřní prostor. Nadchne motor, který však devalvuje nepřesné řízení. Oproti Yetimu pak nabídně výrazně lepší tažné schopnosti

V součtu tedy nakonec zvítězí la škoda o pouhý jeden bod, což však může být při trochu jiném pohledu na věc také obráceně. Záleží na tom, co je pro vás důležité.

■ Text: Jiří Kaloč

■ Foto: autor