

ZAPŘAHDAT DO VOZŮ

Do srovnávacího testu jsme povolali tři kompaktní SUV s pohonem všech kol a zjišťovali jsme, jak si jednotlivá koňská stáda pod kapotami povedou v terénu i na silnici.

Všechny tři vozy pohánějí v této kategorii žádané turbodiesely s objemem kolem dvou litrů. Hyundai ix35 využívá agregátu 2.0 CRDi (100 kW), který se na rozdíl od slabších jednotek dodává pouze ve verzi 4x4, zbylí dva soupeři jsou

čtyřkolkami standardně ve všech provedeních. Subaru pohání inovovaný dvoulitrový boxer o výkonu 108 kW. Nejvíce se nadře rovněž modernizovaný motor 1.9 DDiS (95 kW) ve vitare, již třetí generace tohoto vozu si totiž zachovává dnes již ojedinělou

konstrukci se žebřinovým rámem, což se odrazí na vyšší hmotnosti. Tuto robustní konstrukci oceníte v terénu, kde se o vůz nemusíte bát ani při razantnějším stylu. Zavěšení kol je sice na rozdíl od předchozí generace plně nezávislé (vpředu náprava typu





McPherson, vzadu víceprvková), díky tomu se chová jistěji i na silnici, přesto se vitara v zatáčkách naklání nejvíce a přes balonové pneumatiky s profilmovým číslem 65 se při ostřejší jízdě hrne ze zatáčky ven. Mechanická vazba od předních kol je ale díky hydraulickému posilovači velmi dobrá. O něco horší dojem zanechalo řazení, do kterého se přenáší poměrně znatelné vibrace od motoru.

Na opačném konci se pohybuje ix35, řazení zde funguje nejlépeji po relativně krátkých drahách, popojíždění po městě, nákupy a parkování tak s hyundaiem zvládnete nejlépe. Z řízení však už ale necítíte tu správnou zpětnou vazbu. V zatáčkách je Korejec daleko agilnější než suzuki, přesto ani jeho doménou úplně nejsou. Z dané trojice se však hyundai při běžné jízdě naklání nejméně, když ale chcete jezdit serpentinu stejně jako s běžným hatchbackem, bude podvozek brzy protestovat.

Suverénně nejlépe po stránce jízdnicích vlastností si vede forester s permanentním pohonem všech kol, díky čemuž se nedotáčivost dostává až hodně pozdě, do zatáček se tak lze vrhat vyšší rychlostí. Náklony jsou vzhledem k měkčímu odpružení i stabilizátorům větší, na stabilitu to ale vliv nemá. Tlumení nerovností je excelentní a komfort na palubě i díky rozměrným měkčím sedadlům bez chyby. Nejvíce s posádkou otřásá vitara a také podvozek hyundaie je spíše tužší, rázy ale tlumí lépe než suzuki. Pokud ovšem dojde na terén, karta se obrátí a vitara se dostává do čela, jako jediná nabízí redukční převodovku i uzávěrku mezinápravo- vého diferenciálu, a točivý moment tak dělí v pevném poměru 50:50. I když mechanickou uzávěrku nápravných diferenciálů převzala po face- liftu na starost elektronika, v terénu jen tak neuvíznete. Hyundai ix35 ➤

Vitara i forester se v terénu dostanou dál než hyundai s méně sofistikovaným pohonem.



Z pohledu nejvíce vynikne nejvyšší světla výška forestru – 215 mm.

spoléhá na viskozni spojku, která přebírá funkci tradičního mezinápravového diferenciálu, a také na to, že větší na majitelů využije pohon všech kol nejvýše v zimě na horách, čemuž toto spojení vyhoví naprosto spolehlivě. Subaru toho v terénu zvládne nečekaně hodně, nabízí vyšší světlou výšku než suzuki (215 vs. 190 mm) a stálý pohon všech kol s mezinápravovým diferenciálem s omezenou svorností pomocí lamelové spojky. To zaručuje výbornou trakci, přesto v terénu to u nás vyhrává vitaru.

V kategorii pohonné ústrojí jasného favorita nemáme. Nejtišší, nejkultivovanější a téměř bez vibrací pracuje turbodiesel s protiběžnými písty pod kapotou subaru. V tomto ohledu patří mezi čtyřválcí na vrchol. Celkový dojem kazila prodleva pod 1600/min, nepříjemné je to i kvůli dlouhým převodům. Trojku tak řadíte až lehce pod 40 km/h a čtyřka se ve městě při 50 km/h (1300/min) trochu vzpírá. Příjemně nás překvapila spotřeba, která se držela pod 7 l/100 km. Na opačné straně než subaru se nachází hyundai, který byl v testu nejžiznivější a spotřeboval přibližně o litr a půl více. Zvláště na dálnici, kdy při 130 km/h točí na šestku vysokých 3000/min, se pod 8 l/100 km nedostanete. Samotný motor je ale velmi příjemný, s minimální prodlevou nástupu turbodmychadla a neobtěžuje ani hlukem. Nejvíce o sobě dávala vědět devatenáctistovka v suzuki, která svůj dieselový projev nezapře. Také ona ale zatahuje plynuleji z nízkých otáček než boxer v subaru a díky vhodnému odstupňování nevádí ani pětistupňová převodovka. Na to, že se motor pral s největšími jízdními odpory, si nárokoval méně paliva než ten v hyundai – v průměru 8,1 l/100 km.

Po součtu všech vlastností si vítěztví odnáší forester, který nabízí největší interiér, nejlepší jízdni vlastnosti, nejnižší spotřebu paliva a nejtišší motor, zásadnějším nedostatkem je dlouhé odstupňování převodovky. Hyundai ix35 je spíše módním SUV do města, zaujme výraznějším designem, snadnou ovladatelností i dostatkem prostoru, jízdni vlastnosti jsou bezpečné, ale ne tak zábavné jako u subaru. Počítat musíte s vyšší spotřebou, cenově ale vychází přibližně o sto tisíc korun levněji než konkurenti. Suzuki Vitaru za soupeři zaostává těžkopádnějším projevem na silnici, horším odhlučněním a také nejmenším interiérem, v terénu je ale nejlepší.

Text: Martin Jeník
Foto: Václav Novák

SUBARU FORESTER



Nejen v terénu, ale i na silnici je forester nejkomfortnější.



SUZUKI GRAND VITARA



I díky závěrce mezinápravového diferenciálu zvládne vitaru mnohem víc než polní cestu.



HYUNDAI ix35



Doménou hyundaie jsou silnice, do lehkého terénu se s ním ale bát nemusíte.





1 Dvoulitrový boxer příjemně potlačuje svůj dieselový původ a spotřebuje do 7 l/100 km, trpí ale prodlevou pod 1600/min. **2** Nad hlavou i pro kolena je v subaru nejvíce místa. **3** Zavazadelník je měkký, ale dobře přístupný. **4** Interiér je především účelný, nelogické je ovládání palubního počítače dvěma tyčkami mezi přístroji.



1 Devatenáctistovka se v interiéru projevuje hlasitěji než motory konkurentů, ale zato příjemně táhne odspodu. **2** S výškou 190 cm se už dostáváte do kontaktu s předními sedadly. **3** Více než otevření k chodníku vadí nemožnost fixace dveří v libovolné mezipoloze. **4** Palubní deska je tvořena výhradně z tvrdých plastů a působí chudě.



1 Dvoulitrový turbodiesel má měkký chod, překvapil nás ale vyšší spotřebou kolem 8,5 l/100 km. **2** S prostorností je na tom hyundai téměř tak dobře jako subaru. **3** Zavazadelník má nejnižší nákladovou hranu a pobeře toho nejvíce (0,465 m³). **4** V ovládacích prvcích hyundaie se rychle zorientujete, horší je to pouze s navigací.

TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Hyundai ix35 2.0 CRDi 4x4 Trikolor	Subaru Forester 2.0D XC Comfort	Suzuki Grand Vitara 1.9 DDIS JLX-EL
Uspořádání motoru/počet válců	řadový/4	boxer/4	řadový/4
Zdvihový objem	cm³ 1995	1998	1870
Nejvyšší výkon	kW (k) 100 (136)	108 (147)	95 (129)
při otáčkách	1/min 4000	3600	4000
Nejvyšší točivý moment	Nm 320	350	300
při otáčkách	1/min 1800–2500	1800–2400	1750–2500
Pohot./užiteč. hmotnost	kg 1525/615	1625/425	1654/516
Délka × šířka × výška	mm 4410 × 1820 × 1660	4560 × 1780 × 1675	4300 × 1810 × 1695
Rozvor	mm 2640	2615	2640
Zavazadlový prostor	m³ (VDA) 0,465/1,436	0,450/1,660	0,398/1,386
Objem palivové nádrže	l 58	64	66
Standardní pneumatiky	225/60 R 17	225/55 R 17	225/65 R 17
Přenos síly	pohon všech kol, šestistupňová převodovka	pohon všech kol, šestistupňová převodovka	pohon všech kol, pětistupňová převodovka
Zrychlení 0–100 km/h	s 11,3	10,4	13,2
Nejvyšší rychlost	km/h 181	186	170
Spotřeba podle EU	l/100 km 6,7/5,1/5,7	7,2/5,3/6,0	8,1/6,0/6,8
Světlost podvozku	mm 170	215	190
Brzděný/nebrzděný přívěs	kg 2000/750	2000/750	2000/750
Povinné ručení	Kč 6850	6850	6850
Havarijní poj. (Allianz, 5% spol.)	Kč 21 500	25 700	23 300
Základní cena	Kč 664 990	779 000	754 900
ESP	S	S	S
Asistent rozjezdu do kopce	S	S	–
Asistent kontrol. sjezdění svahů	S	–	–
Čelní/boční/hlavové airbagy	S/S/S	S/S/S	S/S/S
Automatická klimatizace	S	S	S
Xenonové světlomety	–	S	S
Metalický lak	13 000	S	13 000
Navigace	42 000	–	32 000
Zadní parkovací čidla	S	S*	–
Vyhřívání předních sedadel	S	S	S
Kožené čalounění	–	–	S
Tempomat	S	S	S

*včetně kamery

HODNOCENÍ

1. Subaru Forester

Subaru Forester vyniká ve většině ohledů. Nabízí nejkomfortnější podvozek i zároveň nejjistější a nejobtavnější jízdní vlastnosti. Příjemně nás potěšila i prostornost interiéru, která překonává i mnohé vozy střední třídy. Dieselový boxer je až nečekaně dobře utlumený a úsporný, kvůli dlouhému odstupňování vadí prodleva pod 1600/min.

2. Hyundai ix35

Hyundai potěší kvalitním interiérem i dostatkem prostoru. Dvoulitrový turbodiesel je kultivovaný, bez výraznějšího turboefektu, smířit se musíte s vyšší spotřebou. Naladění podvozku je tužší, ale stále relativně pohodlné. V zatáčkách si ale s hyundaiem nemůžete dovolit tolik, co se subaru. Výhodná je cena vozu.

3. Suzuki Grand Vitara

Grand Vitara vyniká v terénu, kde se díky redukci a rámové konstrukci nemusíte bát ani náročnějších pasáží. Na silnici však za konkurenty zaostává a nepotěší ani hlučný chod motoru. Dynamika je průměrná, ale agregát má dostatek síly už od nízkých otáček. Nepraktické je otevření pátých dveří.



Subaru vítězí svoji univerzálností a schopnostmi v terénu i na silnici.