

SROVNÁVACÍ TEST

[SROVNÁVACÍ TEST]
HONDA CR-V 2,2 I-DTEC VS.
MITSUBISHI OUTLANDER 2,2 DI-D VS.
SUBARU FORESTER 2,0 D-S

JAK PÁŇ ON-ŠKOLA

TROJICE AUTOMOBILŮ NA SNÍMKU PATŘÍ DO SPECIFICKÉ KATEGORIE JAPONSKÝCH SUV STŘEDNÍ TRÍDY. TYTO MODELY V PRVNÍM DESETELETÍ NOVÉHO TISÍCILETÍ VLÁDLY TRHU, DNES MUSÍ TVRDĚ BOJOVAT S EVROPSKOU A KOREJSKOU KONKURENCÍ, A NE VŽDY SE JIM TO DAŘÍ.

Honda a její model CR-V patří mezi zakladatele segmentu a zatím všechny tři předchozí generace se staly bestselery evropského trhu. „Čtyřka“ má všechny předpoklady na své předchůdce navázat ve všech ohledech nebýt skutečnosti, že trh s automobily na starém kontinentu je dnes v této kategorii téměř nasycen a současná doba není Japoncům (i když se CR-V vyrábí v anglickém Swindonu) obecně nakloněna. Problémy ostatně nemá jen Honda, stěžovat si mohou i ostatní včetně Subaru a Mitsubishi. Přestože forester má mezi motoristy velmi dobrou pověst, prodejní počty to rozhodně nepotvrzují,



2,0 D-S

SUBARU FORESTER



Nejluxusnější interiér má honda (nahore), nejsportovnější subaru (dole) a za ergonomii lze pochválit všechny tři japonská SUV

a ještě hůř je na tom outlander. Jestliže jeho předchůdce byl lidem prodeji tří diamantů v Evropě a svého času patřil dokonce mezi nejprodávanější modely daného segmentu vůbec, třetí generace je spíše takovým ošklivým káčátkem, ze kterého se ne a ne vyloupnout krásná labuť. U Mitsubishi si za to mohou trochu sami, neboť u nového modelu od základu změnili design, a ten neoslovil ani věrné zákazníky značky. Než se pustíme do podrobného popisu všech kladů a záporů srovnávaných vozů, mohu s čistým svědomím konstatovat, že z uživatelského hlediska není ani jeden z porovnávané trojice zavrženíhodný a všichni tři by si určitě zasloužili dostat se do hledáčku všech, kteří hledají automobil podobného ražení.

Nechci polemizovat o užitečnosti automobilů kategorie SUV. Všichni ti, kteří si některý model z tohoto segmentu již vyzkoušeli, lépe řečeno měli tu možnost jej delší dobu užívat, dobře vědí, v čem spočívá jejich kouzlo a kde je potřeba smířit se s určitými kompromisy. Pro mě osobně převažují klady nad zápory a rozhodně si dokážu představit nějaké univerzální a prostorné SUV ve své garáži, na rozdíl od nádherného, ale nepraktického sportovního kupé nebo konzervativního a víceméně jednoúčelového čtyřdveřového sedanu. Každý však máme vlastní priority a já svůj názor rozhodně nechci nikomu násilně vnucovat.

Pojďme se raději blíže seznámit s naší trojkou. SUV střední kategorie, které přichází na trh ve druhém desetiletí 21. století, již zcela rezignovalo na nějaké terénní ambice, přesto se stavbou moc neliší od svých předchůdců z přelomu století. Pravděpodobně má výkonnější ▶



2,2 DI-D

MITSUBISHI OUTLANDER

HONDA CR-V

2,2 I-DTEC



I když v průměru uspokojí objem i využitelnost všech tří, jednoznačně největší zavazadlový prostor má mitsubishi, které má navíc pod podlahou i dvě nouzová sedadla a v boku subwoofer audiosystému Rockford Fosgate

Naproti tomu tahle trojice a také většina konkurence dokáže jezdit po dálnici rychlostí přes 190 km/h a díky nové generaci úsporných turbodieselů, doplněných systémem start/stop si vystačí se šesti až sedmi litry nafty na 100 km. Pokud ještě zůstaneme u srovnání terénních ambic, je třeba připomenout, že CR-V čtvrté generace má oproti svým předchůdcům zbrusu nový systém pohonu všech kol, jehož srdcem je elektronicky řízená lamelová spojka, která v případě potřeby připojí samočinně pohon zadních kol. Podobným systémem disponuje i outlander, zde je však možné otočným ovladačem na středovém tunelu svornost spojky zvýšit (4WD Lock) nebo ji naopak deaktivovat (2WD). Forester má, jak je u Subaru s ručně řazenými převodovkami obvyklé, klasický mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou, a tudíž trvalý pohon všech kol. Všechny tři automobily nabízejí systémy na zlepšení trakce prostřednictvím přibrzdování jednotlivých kol, užitečné hlavně na površích s velmi malou adhezí, tzn. v zimních podmínkách. Subaru navíc disponuje asistenty pro rozjezd ve svahu a pro sjíždění prudkého srázu. Obecně lze konstatovat, že v případě záběrových schopností mimo silnici není samočinně přiřaditelný pohon všech kol (Mitsubishi a Honda) oproti stálému (Subaru) v nevýhodě. Důležitější jsou v tomto případě právě zmíněné asistenty a schopnost elektronických systémů, které simulující chybějící závěrné funkce nápravových diferenciálů, přibrzdovat protáčeující se kola v krizových situacích, v čemž jsou všechny tři automobily přibližně srovnatelné.

V mnoha ohledech jsou si SUV této japonské třídy podobná jako vejce vejci, byť zároveň mezi nimi najdeme mnoho odlišností, a rozhodně se nejedná o nepodstatné detaily. I když japonské automobily již dávno opustily strohost a uniformitu, která pro ně byla typická před nějakými patnácti lety, dodnes nejsou schopné nabídnout stejnou útlonost a vytříbený design interiéru, jako to dokážou například evropské výrobci. Naproti tomu jim však lze jen těžko vytýkat něco na



Na tvary aktuálního CR-V jsem si musel chvíli zvykat a nakonec mi toto SUV přijde docela elegantní. U Mitsubishi už vědí, že design třetí generace outlanderu nebyla úplně trefa do černého, lehce rozporuplné křivky a prolisy má i nový forester

▷ i úspornější motor, sofistikovanější systém pohonu, lepší pasivní i aktivní bezpečnost a také o pár metráků vyšší hmotnost. Základem všech našich srovnávaných modelů je samonosná karoserie a podvozek se všemi koly nezávisle zavěšenými, v lepším případě na pomocném rámu integrovaném do karoserie. Světla výška se pohybuje kolem hodnoty 200 mm, ti lepší (z této trojky je to pouze forester) mají navíc samočinné udržování světlé výšky nad zadní nápravou bez ohledu na zatížení vozu. Přední i zadní nájezdové úhly jsou z hlediska použitelnosti v terénu spíše podprůměrné, totéž platí o točivém momentu na kolo při rozjezdu (nízká hodnota je dána hlavně absencí terénní redukce) a na záběrových schopnostech použitých pneumatik.

adresu kvality zpracování, spolehlivosti a ergonomie ovládání. Určitě v tomto ohledu vyniká Subaru a nejnovější forester třetí generace. Přesto není všechno úplně dokonale, i když snaha tvůrců o maximální uživatelský komfort je u třetí generace více než očividná. Například elektricky ovládané víko zavazadlového prostoru bylo v mnoha chvílích spíše pro zlost a klidně bych si tento „luxusní“ doplněk, jenž je součástí nejvyšších výbav Executive a Sport, odpustil. Jinak ale u foresteru potěší zpracování vnitřního prostoru, tvar volantu, přehlednost kontrolních přístrojů i nabídka údajů na trojici displejů stejně jako tvar předních sedadel, jejich polstrování a boční vedení. Z hlediska posazu za volantem je forester jednička, i když o mnoho pozadu

vs.



Přední sedadla nejlépe kopírují tvar těla u subaru, mitsubishi a honda mají příliš ploché sedáky



Dvakrát příčně uložené řadové čtyřválcové 2,2 litru a proti nim o 90° otočený čtyřválcový boxer 2,0 litru od Subaru (dole)

za ním nezůstává ani honda, která ode mě nejvíce bodů dostane za prémiové zpracování, umocněné světlou perforovanou kůží na sedadlech nejvyšší výbavy Executive. Z hlediska ergonomie dostává honda významné plus také za umístění řadící páky na „útesu“ pod středovým panelem. Co do ztvárnění interiéru je outlander na chvostu, přestože výbavou a ergonomií za svými konkurenty tolik nezaostává. Horizontální rozmístění ovládacích a kontrolních oblastí však nepůsobí tak atraktivně jako prostorové a kaskádovitě vršené sledovací center u hony a čisté designové postupy tvůrců foresteru. Příliš přesvědčivý od Mitsubishi není ani obklad středového panelu černým vysoce lesklým plastem, který se rychle upatlá a středobod palubní desky s velkým dotykovým displejem pak působí lacině a neudržované. U outlanderu můžeme vyzdvihnout audiosystém značky Rockford Fosgate s devíti reproduktory, který je součástí standardní výbavy této prostřední verze, zatímco u foresteru dostanete špičkové audio Harman Kardon s osmi reproduktory pouze u výbavy Sport, která stojí více než milion korun.

Jenže zatímco v hondě je útulně jako v pokojíčku a subaru působí sportovně i technicky zároveň, mitsubishi se tváří spíše cize a odtahitě, takže vám bude chvíli trvat, než si jeho jinak kvalitně zpracovaný interiér oblíbíte. Kdo však hledá prostor, ten je u mitsubishi na správné adrese. Je to vidět již z pohledu na tabulku a hodnoty celkové délky i rozvoru, který je oproti CR-V o 4 a oproti foresteru o 3 cm delší. Outlander také jako jediný nabídne i třetí řadu sedadel (standardně od druhé výbavy), která je stejně jako u jeho předchůdce šikovně složena v podlaze zavazadlového prostoru. Pokud třetí řadu nechcete, získáte pod podlahou zavazadelníku navíc 74 litrů užitečného prostoru pro zavazadla, popřípadě za příplatek získáte zavazadlový prostor o objemu 667 litrů. Sedadla outlanderu ve třetí řadě sice rozhodně nejsou plnohodnotná, jako místa v první a druhé řadě, přesto je dobré ▶



Servisní pojišťovna a. s.
Váš specialista na havarijní pojištění

Infolinka 800 149 235
E-mail: info@pcsp.cz
Internet: www.pcsp.cz

