

**srovnávací test** BMW X3 3.0i vs. Subaru Forester 2.5X Turbo

# Pleasu(v)re

**text** Jiří Kaloč **foto** Audi

Výraz SUV vám doufám cizí není a slovo „pleasure“ znamená „potěšení“. Spojení obou slov pak představuje základní charakteristiku obou srovnávaných automobilů. Loňská novinka Subaru má s nejsilnějším provedením malého mnichovského SUV leccos společného.



**B**MW doplnilo předloni svoji „terénní“ flotilu, kterou celkem trefně označuje jako SAV (Sport Activity Vehicle), o menší model X3, který se stal nekorunovaným králem kompaktních SUV z hlediska pořizovacích nákladů a jízdních výkonů. K tomu mu v Mnichově samozřejmě přibálili vynikající jízdní vlastnosti, perfektní kvalitu zpracování a bohatou standardní, a zejména příplatkovou výbavu, takže svým způsobem stojí tento vůz trochu stranou ostatní konkurence ve své třídě. I když u nejslabšího provedení se vznětým čtyřválcem 2.0d se základní cena jen lehce přehoupla přes hranici jednoho milionu korun, prošly naší redakcí zatím vždy jen vozy se zážehovým šestiválcem

3,0 l o výkonu 170 kW, vybavené pětistupňovou samočinnou převodkou, jejichž výsledná pořizovací cena se blížila hranici dvou milionů korun. Samozřejmě že takový automobil nemá ve své kategorii přímého soupeře, zvláště když jeho největší rivalové ze Stuttgartu a Ingolstadtu zatím podobný model nenabízejí. A tak nejbližší z japonsko-anglické konkurence mu nyní bude nejvýkonnější Subaru Forester s novým přeplňovaným „boxerem“ 2,5 l o výkonu 155 kW. Jeho jízdní vlastnosti a výkony také patří mezi nejlepší ve své třídě, cena vozu však ani po započítání všech možných doplňků zdaleka nedosahuje výše ceny mnichovského konkurenta. Forester dostal výkonnější motor na podzim ne proto, aby dohnal kompaktní SUV

z Mnichova, ale spíše proto, aby se vyrovnal domácí konkurenci v podobě Mitsubishi Outlander 2.0 Turbo, který nabízí výkon 147 kW a na který by stávající Forester 2.0 Turbo (130 kW) nestačil. Tento automobil však v době testu ještě nebyl na českém trhu k dispozici. A vlastně proč bychom nemohli porovnávat dva klenoty automobilového průmyslu ze dvou různých kontinentů, ačkoli oba v podstatě spojuje pouze výkon motoru? Přestože koncepce pohonu, druh pohonné jednotky, převodovka a celkový charakter vozů jsou velmi odlišné, může být vzájemný duel velmi zajímavý. Obě značky totiž zároveň platí za specialisty na jízdní vlastnosti a všechny jejich modely je radost řídit. A tak se nyní pokusí-

me zjistit, který vůz přináší té radosti za volantem přece jen více.

BMW je celkově větší. Je delší o 11,5 cm a rozvor má delší dokonce o 27 cm. To samozřejmě něco vypovídá o vnitřním uspořádání vozu. Přesto nelze konstatovat, že byste se v subaru nějak mačkali. Dojem většího vnitřního prostoru vytvářejí u X3 větší výška stropu (vzadu o 5 cm) i délka prostoru k sezení (vzadu o 3–7 cm), na šířku je však místa v obou automobilech srovnatelně, což mají na svědomí především bohatě dimenzované výplně dveří u BMW, které navozují dojem luxusu i bezpečí.

Z hlediska zpracování je na tom X3 o poznání lépe, i když s ohledem na cenu se Forester nemá za co stydět. Kvalitní plasty



## srovnávací test BMW X3 3.0i vs. Subaru Forester 2.5X Turbo

s imitací hliníku na středovém panelu nepostrádají své kouzlo, na druhou stranu nová kaplička s displejem navigačního systému jako by do automobilu nepatřila. BMW naopak nabízí výsuvný displej navigačního systému, který je dobře ukryt před zraky případných pobertů. Z hlediska posazu řidiče můžeme konstatovat, že oba automobily patří mezi to nejlepší, co lze v dané třídě najít, v subaru se však za volantem uvelebite rychleji, a hlavně příjemněji než v BMW. Je to překvapivé o to více, že elektricky stavitelná sedadla i dvouspeřestavitelný volant X3 nabízejí více možností ve všech ohledech. Příplatková přední sportovní sedadla X3 pak mají dokonale anatomický tvar, který perfektně

kopíruje postavu a drží tělo v zatáčkách. Jediným negativním rysem kožených sedadel Foresteru je nemožnost příčného nastavení hlavových opěrek. Jinak je však pozice za tříramenným, sportovně tvarovaným volantem dokonalá. I když volant X3 má rovněž anatomicky tvarovaný věnec s koženým potahem a optimální tloušťkou, budete se překvapivě (z hlediska následujících převážně sportovních zážitků) cítit lépe ve spartánštěji působícím subaru.

Tento dojem umocňuje i nastartování motoru. Čtyřválcový přeplňovaný boxer Foresteru je totiž slyšet mnohem intenzivněji než vzdálené tlučené brumlání ušlechtilého řadového šestiválce BMW. Ačkoli motor BMW poskytuje o 15 kW

vyšší výkon, je třeba si uvědomit, že X3 je také o necelých 400 kg těžší. To se samozřejmě odráží v dynamice i odstředivých silách, další ztráty agility pak způsobuje samočinná převodovka. Forester je naproti tomu pila, jejíž nástup – zvláště po natlakování turbodmychadla – je opravdu působivý a svým způsobem připomíná zážitky s kultovní Imprezou STI. Toto srovnání samozřejmě velmi pokulhává, pokud se podíváte do tabulky na naměřené údaje, nicméně ve srovnání s BMW jde o citelný rozdíl. X3 působí v tomto ohledu jako luxusní limuzína, která dokáže zajistit rychlý odpích z místa a zaručit bezpečné předjíždění, na druhou stranu však nepřináší tak výrazný sportovní zážitek. Ten vám naopak



**nahoře**  
Zavazadlový prostor X3 je na BMW docela prostorný a v tomto srovnání je rozhodně užitečnější

**dole**  
Řadový šestiválec z Mnichovské platí za etalon své třídy



**nahoře a vpravo**  
Světlá kůže a kombinace okrových a černých plastů dodávají automobilu luxusní charakter. Zpracování je u BMW lepší než u Subaru stejně jako rozmístění a funkce ovládacích prvků, na zadních sedadlech je rovněž dostatek místa a přirozenější posaz. Posilové řízení bez servotronicu jde možná až příliš ztuhá.



## BMW X3 3.0i





## Subaru Forester 2.5 XTurbo



**vlevo a dole**  
I když ve srovnání s BMW design a kvalita plastů ještě trochu pokulhává, za volantem Foresteru se velmi rychle budete cítit jako doma. Hledání vhodné polohy řidiče je u Foresteru snazší než u BMW. Určitě vás překvapí až příliš velký účinek posilovače řízení při pomalých rychlostech.



**nahoře**  
Zavazadlový prostor je docela široký, ale mělký

**dole**  
Trochu nenasystný, ale jinak velmi výkonný a živý boxer je přeplňován nízkotlakým turbodmychadlem



poskytnou charakteristické jízdní vlastnosti, umocněné navíc příplatkovým sportovním podvozkem a poháněnými zadními koly při rychlé jízdě po suché silnici. Díky tuhému řízení a podvozku nadchne X3 ve vysokých rychlostech na dálnici, ale čest svému jménu dělá i na klikatých cestách a při dynamickém průjezdu zatáček, navzdory tomu, že v něm sedíte oproti Foresteru o několik centimetrů výše. Právě kvůli tomu si však někteří lidé kupují SUV – chtějí mít dokonalý přehled o dění kolem sebe. Ve Foresteru si budete připadat spíše jako v běžném osobním automobilu, což má samozřejmě rovněž své klady. Především díky nízkému těžišti

a dokonalému rozložení hmotnosti se Forester ukázkově proplétá úsekem plyných zatáček bez zaváhání, jediným trochu negativním rysem vozu jsou možná až příliš lehké řízení v nižších rychlostech a také trochu nepřesný chod řadící páky pětistupňové ručně řazené převodovky. U pětistupňového Steptronicu BMW, který se ovšem dodává rovněž za příplatek, se toho bát nemusíte, navíc máte možnost ruční volby převodových stupňů. S ohledem na výkon motoru a bezproblémový chod převodovky budete ovšem tuto funkci využívat jen stěží. Samočinná převodovka BMW má ještě jednu velmi šikovnou funkci. Pokud jedete z prudkého kopce

a brzdíte motorem, převodovka si v případě potřeby sama podřadí, což klasické „automaty“ nikdy neměly. Takže z hlediska opravdového sportovního svezení budete mít lepší pocit z Foresteru, který je podstatně „divočejší“ než BMW. X3 se sportovním paketem jezdí skoro stejně rychle, pouze nebudete rychlost díky komfortu a odhlučnění vnímat tak emotivně jako v Subaru. Z hlediska jízdních vlastností lze potom pouze stěží najít podstatnější rozdíly, ty se projevují až na hladkém povrchu, kde se ke slovu dostávají trakční pomůcky a účinnost pohonu všech kol. Oba automobily jsou určeny hlavně na silnici, oba však disponují vyšší světlou výškou

srovnávací test BMW X3 3.0i vs. Subaru Forester 2.5X Turbo

**Patnáct koní rozdílů nehraje roli, svezení je s oběma tak jako tak skvělé**

	Subaru Forester 2.5 XT	BMW X3 3.0i
<b>Motor</b>	<b>zážehový</b>	<b>zážehový</b>
Počet válců/uspřádání/rozvod	4/vpředu protiběžné/2xOHC	R6/vpředu podélné/2xOHC
Systém vstřikování/počet ventilů	el. vícebodové/16	el. vícebodové/24
Zdvihový objem	2457 cm <sup>3</sup>	2979 cm <sup>3</sup>
<b>Největší výkon/při otáčkách</b>	<b>155 kW (210 k)/5600 1/min</b>	<b>170 kW (231 k)/5900 1/min</b>
<b>Největší točivý moment/při ot.</b>	<b>320 N.m/3600 1/min</b>	<b>300 N.m/3500 1/min</b>
<b>Převodné ústrojí</b>		
Systém pohonu	Stálý pohon všech kol (p/z 50:50) mezinápravový diferenciál s viskózní spojkou	Stálý pohon všech kol (p/z 0:100 až 100:0), el. řízená lamelová spojka regul. prokluzu kol (ADB-X), udržování konstantní rychlosti ve sjezdech (HDC)
<b>Převodovka</b>	<b>5stupňová ručně řazená</b>	<b>5stupňová samočinná</b>
Počet otáček při 130 km/h	2800 1/min	2800 1/min
<b>Podvozek</b>		
Vpředu	nezávislé zavěšení, vinuté pružiny	nezávislé zavěšení, vinuté pružiny
Vzadu	nezávislé zavěšení, vinuté pružiny samočinné udržování světlé výšky	nezávislé zavěšení, vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové vent./kotoučové	kotoučové vent./kotoučové vent.
El. systémy	ABS, hillholder*	ABS, DSC
Řízení	hřebenové s posilovačem	hřebenové s posilovačem
Pneumatiky	215/60 R16	235/55 R17
<b>Karoserie</b>		
	Samonosná ocelová	Samonosná ocelová
Počet dveří/sedadel	4/5	4/5
<b>Délka x šířka x výška</b>	<b>4450 x 1735 x 1585 mm</b>	<b>4565 x 1853 x 1674 mm</b>
Rozvor	2525 mm	2795 mm
Rozchod kol p/z	1495/1485 mm	1524/1542 mm
Průměr zatáčení	11,4 m	11,7 m
<b>Objem zavazadlového prostoru</b>	<b>0,387-1,629 m<sup>3</sup></b>	<b>0,480-1,560 m<sup>3</sup></b>
Pohotovostní hmotnost	1445 kg	1840 kg
<b>Celková hmotnost</b>	<b>2000 kg</b>	<b>2280 kg</b>
Užitečná hmotnost	555 kg	440 kg
<b>Hmotnost přívěsu brzd./nebrzd.</b>	<b>2000/750 kg</b>	<b>2000/720 kg</b>
<b>Jízdní výkony</b>		
<b>Nejvyšší rychlost/při otáčkách</b>	<b>226 km/h/5800 1/min (V.)</b>	<b>210 km/h/6025 1/min (V.)</b>
<b>Zrychlení</b>		
0-80 km/h	4,9 s	6,6 s
<b>0-100 km/h</b>	<b>6,8 s</b>	<b>8,9 s</b>
0-120 km/h	9,8 s	11,5 s
<b>Pružnost</b>		
60-100 km/h	5,3 s (IV.)	5,1 s (kickdown)
80-120 km/h	7,5 s (V.)	7,2 s (kickdown)
<b>Vnitřní hluk</b>		
60 km/h	61 dB(A)	59 dB(A)
100 km/h	67 dB(A)	64 dB(A)
120 km/h	69 dB(A)	65 dB(A)
<b>Spotřeba</b>		
Nejmenší	9,9 l/100 km	9,7 l/100 km
Největší	21,5 l/100 km	21,5 l/100 km
<b>Průměr</b>	<b>13,7 l/100 km</b>	<b>14,2 l/100 km</b>
Palivová nádrž/přibližný dojezd	60 l/444 km	67 l/471 km
<b>Hodnoty v terénu</b>		
<b>Světlná výška</b>	<b>190 mm</b>	<b>201 mm</b>
Křížení náprav/index křížení	145 mm/57 %	155 mm/55 %
Přechodový úhel	17°	19°
Nájezdový úhel p/z	27°/22°	26°/24°
Brodivost	300 mm	500 mm
Největší celkový převod	15,3 : 1	12,44 : 1
<b>Největší točivý moment na kolo</b>	<b>1224 N.m</b>	<b>933 N.m</b>
<b>Základní cena</b>	<b>1 110 800 Kč</b>	<b>1 341 200 Kč</b>
<b>Výbava</b>		
Airbagy čelní/bocní/hlavové (p/z)	S/S/S	S/S/S
ABS/Systém jízdní stability/Isotix	S/P/S	S/S/S
Xenonová světla/adaptivní	N/N	P/P
Imobilizér/alarm/parkovací systém	S/S/N	S/P/P (čidla vpředu i vzadu)
Klimatizace/multif. volant	Samočinná/S	Samočinná/P
Samočinná převodovka	P	P
El. ovládání oken p/z	S/S	S/S
Audiosystém/CD/počet repro	S/S/6	S/S/6
Palubní počítač/ukazatel vn. teploty	P/P	S/S
Kola z lehkých slitin/dešťový senzor	S (16")/N	S (17")/P
Vyhřív. sedadla/el. nastavení/Kůže	S/S/S	P/P/P
Navigační systém/Tempomat	P/S	P/P
Centrální zamykání s dálk. ovládním	S	S
Kůži potažený/nastavitelný volant	S/S (svisle)	S/S (dvoouse)

*Děsí koncepce a dvě chladivá svých svírců*

*X3 je i díky 17" kolům tužší*

*X3 doplatil na vyšší hodnotnost...*

*Klasika od Subaru vs. moderní Bmw - v tržích je na touhu X3 lépe*

*Bmw má ovládnutí prostor skvo otoidu kote?*

*...ale elasticita radorilho řetv dále se projevila*

*← Takhle to vypadá ale Bmw přijde podstatně dražší*



a pohonem všech kol, a tak se očekává, že i mimo zpevněné cesty odvedou své, pokud to bude potřeba.

U BMW neponechali nic náhodě. Nový systém elektronicky ovládané lamelové spojky dokáže přenést točivý moment na přední kola rychleji, než dojde k problematickému protočení kol. K tomu má BMW navíc systém elektronické regulace prokluzu kol, který v případě potřeby přibrzdí každé kolo zvlášť, a také známý systém HDC, umožňující kontrolované jíždění z prudkého a kluzkého

svahu. Na sněhu a vůbec na kluzké vozovce je X3 prostě jako doma. Forester se v tomto případě spoléhá na tradiční mezinápravový diferenciál, který rozděluje točivý moment na přední a zadní kola v poměru 50:50. Jeho závěrnou funkci přebírá v případě potřeby viskózní spojka. Na nápravách nejsou žádné samosvorné diferenciály ani protiprokluzové systémy, a tak se může stát, že uváznete, ačkoli třeba kola na diagonále mají možnost záběru. Ve výbavě nejvýkonnějšího Foresteru není překvapivě ani systém jízdni stability, na

druhou stranu jsou jízdni vlastnosti tohoto vozu díky stálému pohonu všech kol a dokonalému rozdělení hmotnosti mimořádně bezpečné.

Jak tedy dopadlo srovnání dvou nadprůměrných automobilů své třídy? Dokáže Subaru konkurovat BMW? Dokáže, i když ne v každé disciplíně. Jestliže jde o samotnou jízdu a potěšení z ní plynoucí, je Forester 2.5 Turbo pro X3 rovnocenným partnerem a v některých parametrech jej dokonce převyšuje. Na druhou stranu nabízí BMW za podstatně více peněz také u něco větší užitek, což je dáno

## BMW X3 3.0i



Síla a zvuk motoru  
Samočinná převodovka  
Zpracování  
Systém pohonu všech kol



Vysoká cena  
Vyšší spotřeba  
Poměrně vysoká hmotnost  
Posaz za volantem

nejen většími rozměry vozu, ale také vyšší stavbou karoserie a jejím lepším obestavením. V neposlední řadě hrají svoji roli také zpracování detailů či rozmarnost výbavy, které nezná u BMW ve srovnání s Foresterem prakticky mezi. V čem se naopak oba konkurenti shodnou, je jednoznačně neohospodárnost provozu – to však lze s ohledem na jejich jízdni výkon pochopit.



Další testy na  
[www.auto.impuls.cz](http://www.auto.impuls.cz)



## Subaru Forester 2.5 XT



Jízdní výkony  
Jízdní vlastnosti  
Posaz za volantem  
Bohatá standardní výbava



Nepřesné řízení  
Vysoká spotřeba  
Malý zavazadlový prostor  
Příliš lehké řízení