

Japonci proti sobě

Vozidla s pohonem všech čtyř kol kategorie lehkých SUV se prodávají čím dál tím lépe. V Česku navíc lze u většiny značek právě u těchto modelů odečíst DPH.

Honda CR-V, 22,2 i-CTDI

Od loňského roku je na českém trhu SUV Honda CR-V druhé generace. Měli jsme možnost ji vyzkoušet v redakčním testu se vznětovým motorem 2.2 i-CTDI ES, který je novinkou v nabídce. Příjemný design vozidla je vytvořen libivými křivkami, přičemž vozidlu dominuje velká chromovaná maska s velkými žebry a znakem Hondy, módní velikoplošné světlomety. Podélné proslis na kapotě motoru přispívají k dojmům že jste před velmi dynamickým automobilem. Tvůrci karoserie se snažili o vytvoření elegantního dojmu k čemuž získávají pozitivní body zaoblené boční linie vozidla i paprsková litá kola a chromované klíčky. Vozidlo je určeno pro všestranné použití jako terénní vozidlo třeba někdy do hor ale můžete ho používat i pro městský způsob života. Robustně působí náhradní kolo umístěné na zadních dveřích, jež se dají otevřít do boku. Pro snadnější ukládání zavazadel je možné otevřít okno na zadních dveřích a není nutné otevřít

celé dveře například při nutnosti vyndat z vozu nějaký drobný předmět.

Interiér vozidla je velmi prostorný a to nejen v prostoru u řidiče a spolujezdce ale i v zadní části vozidla. Objem zavazadlového prostoru je 628 litrů a při sklopených zadních sedadlech dosáhne po hranu oken 948 litrů a po střechu 1568 litrů. K bezpečnosti jízdy přispívá vysoký posez, který řidiči umožňuje dokonalý přehled před vozidlem a velká elektricky ovládaná vnější zrcátka s vyhříváním umožňují zase výborný přehled vedle vozidla. Pro pohodlnou jízdu si řidič může nastavit volant a výškově sedačku a má dobrý přehled o všech důležitých hodnotách na přístrojové desce, která je navržena tak aby splňovala náročné ergonomické požadavky. Všechny ovládací prvky jsou v pohodlném dosahu řidiče, jsou i dobře čitelné a lze s nimi snadno manipulovat. Přitom palubní deska zapadá do celkové nenápadné elegance vozidla. V testovaném modelu byla namontována automatická

klimatizace i s protipylovým filtrem pro alergie a v chladném jarním dni jsme vyzkoušeli i účinné topení. Testovaná Honda CRV měla slušné vybavení. Můžeme vyjmenovat přední, boční a okenní vzduchové vaky, palubní počítač, antiblokovací systém brzd, hliníkový chránič motoru, koberec, schránka mezi sedadly řidiče a spolujezdce s vikem či protiskluzová podložka.

Zvolili jsme několik tras různé obtížných v městském provozu, na dálnici i v horském terénu v Krušných horách. Motor 2.2 i-CTDI o výkonu 140 kW měl i při zvýšené námaze vcelku tichý chod, podvozek i motor jsou totiž velmi dobře odhlučňeny. Vozidlo při celkové hmotnosti 2140 kg zdolávalo bez problémů i velmi členitý horský terén, takže je dostatečně výkonný a účinný. Vozidlo velmi dobře drželo stopu i v horském a členitém terénu plném zákrut i vzhledem k přesnému řízení s hydraulickým posilovačem.



Zajímavým designérským počinem jsou podélné proslis na kapotě motoru

HONDA/SUBARU →



Okno na zadních dveřích se dá samostatně otevřít

I manuální šestistupňová převodovka fungovala bezchybně a řazení bylo velmi přesné. Ocenili jsme velmi účinný brzdový systém (na předních kolech hydraulické kotoučové s vnitřním chlazením, na zadních kolech hydraulické kotoučové), které přesně reagovaly na náhlé zastavení před nenadálou překážkou a neztratil nic na své účinnosti ani při intenzivním používání při sjíždění horských serpentin. Na dálnici jsme dosáhli bez problémů rychlosti 180 km/hod., vozidlo bylo svižné a mělo slušné zrychlení při předjíždění. Pouze jsme se nevešli do spotřeby pohonných hmot, kterou udává výrobce. Ve městě jsme dosáhli průměrné spotřeby 8,9 l/100 km (výrob-

ce udává 8,2 l), v kombinaci s jízdou mimo město jsme měli spotřebu 7,21 (výrobce udává 6,7 l). Při jízdě na velmi špatně udržovaných vozovkách nižší kategorie v Krušných horách, které byly po zimní sezoně velice rozbité a plně děr jsem ocenil velmi dobře provedené odpružení vozidla. Hondu jsme zkusili jak v lehkém tak i těžkém terénu a lze potvrdit že Honda CR-V je určena většinou pro silniční provoz a maximálně pro lehký terén. Do těžkého terénu se zcela jistě nehodí.

Honda CR-V se spíše hodí pro městský provoz s občasným zajížděním do lehčích terénních úseků. Nelze s tímto vozidlem počítat při využití v těžším terénu. Vybavení je dosti luxusní o čemž mluví i cena 859 000 Kč včetně DPH a v našem případě ještě zvýšenou o 55 000 Kč za doplňkovou výbavu. Výrobce poskytuje tři roky nebo při ujetí 100 000 km tříletou záruku na konstrukční vady, tři roky na lak a šest let na prorezivění karoserie.

JIRÍ STĚPÁNEK ■



Přehledná přístrojová deska



Zajímavě řešená je páka parkovací brzdy



Výkonný motor 2.2 ICDi

POJIŠTĚNÍ

Česká pojišťovna

Havarijní pojištění: při spoluúčasti 30 %/min. 30 000 Kč, roční pojistné All Risk 25 512 Kč.
Povinné ručení: POV 20/40 Standard, cena 8928 Kč, 30% 6250 Kč, 20 mil. Kč pro škody na majetku a ušlý zisk, 40 mil. Kč pro škody na zdraví, POV 100/100 Exclusive, cena 9285 Kč, 30% bonus 6499 Kč, 100 mil Kč pro škody na majetku a ušlý zisk, 100 mil. Kč pro škody na zdraví.

LEASING

VB Leasing

Na 36 měsíců, splátky měsíční, dle mimořádné splátky.
Příklady smluv: Bez DPH akontace 20 procent – 144 370 Kč, měsíční splátka 17 236 Kč, akontace 30 procent – 216 555 Kč, měsíční splátka 15 081 Kč.
Na 48 měsíců, splátky měsíční, dle mimořádné splátky
Příklady smluv: Bez DPH, akontace 20 %, 144 370 Kč, měsíční splátka 13 244 Kč, akontace 30 %, 216 555 Kč, měsíční splátka 11 588 Kč.

→ HONDA/SUBARU

Subaru Forester 2.0 Comfort WP 4AT

Řekne-li se Subaru, i motoristickým laikům se automaticky před očima objeví slovo „rallye“. Ti zkušenější či mírní fandové navíc dodají, že jde o japonskou značku vyrábějící osobní vozidla s trvalým pohonem všech čtyř kol a navíc jednou z mála automobilek, která montuje pod kapotu ležatý zážehový čtyřválec zvaný „boxer“. Ale jenom fanoušci s hlubším zájmem o značku ví, že všechny modely s karoserií kombi dodávané na český trh (tj. Impreza, Forester, Outback a Legacy) jsou importérem upravovány také pro kategorii N1, mají patřičnou homologaci a je tedy možný odpočet DPH.

Ačkoliv Subaru má u všech svých modelů – včetně malého Justy – pohon všech kol, nejedná se o modely zařaditelné do kategorie off-road a snad s výjimkou Foresteru ani do kategorie SUV. Koncepce trvalého pohonu 4x4 spolu s nízkým těžištěm však propůjčuje i zcela civilním verzím (pozice modelu Impreza ve světě automobilových soutěží je navýsost výborná) Subaru mimořádné jízdní vlastnosti, podtržené velmi dobrou kvalitou dílenského zpracování a spolehlivostí.

My jsme si k redakčnímu testu vybrali model Forester, který je dnes vyráběn už ve třetí generaci. Na rozdíl od dalších modelů Subaru, Forester má pouze jedinou karosářskou verzi, zato od loňského roku jsou k dispozici na výběr dva motory: 2.0/116 kW resp. 2.5/169 kW. Zákazník si také může vybrat mezi přímo řazenou pětistupňovou převodovkou a samočinnou čtyřstupňovou. Jaksi samozřejmostí je několik úrovní výbavy s tím, že u všech variant je k dispozici i provedení N1.



Karoserie kombi umožňuje i úpravu N1

K redakčnímu testu jsem převzal model 2.0X Comfort WP 4AT, což přeloženo do srozumitelné češtiny znamená, že pod kapotou byl „dvoulitrový boxer“ s výkonem 116 kW/158 k, výbava měla úroveň Comfort WP a o přenos točivého momentu na všechna čtyři kola se starala samočinná převodovka. Snad jen pro pořádek musím dodat, že doslova pár hodin před převzetím vozidla byl konkrétní „přepážkový nákladák Forester“ prodán a já jsem tak odjížděl sice ze zcela identickým vozidlem, ale bez patřičné „jedníčkové“ úpravy. Což ale nemělo vliv na jízdní výkony či vlastnosti vozidla.

Subaru Forester (lesník) je celkem robustně konstruovaný kombi, který se od zahájení své výroby postupně propracoval od krabicovitě a ryze praktické karoserie k příjemně obylým tvarům. Tak jako karoserie, absolvoval facelift i interiér a hlavně prošel modernizací motor. Původně byl v nabídce pouze dvoulitrový agregát s výkonem 92 kW a s rozvodem OHC, dnes jsou k dispozici již motory dva (2.0 a 2.5 l), které mají rozvod DOHC, resp. větší agregát i turbodmychadlo.

Interiér verze N1 nabízí dostatek místa pěti osobám a to platí i o zadních sedadlech. Speciální Subaru jsou dveře s bezrámovými okny, ale na to jsem si rychle zvyknul. Pracoviště řidiče je přehledné, osobně jsem měl ale pocit, že sedím dost nízko. To sice vyhovuje sportovně založeným řidičům, ale při jízdě mimo asfalt, tj. po polních a lesních cestách jsem to moc neoceníl. Ačkoliv Forester je lehký model SUV, velmi dobře zvládá i rychlou jízdu na zatáčkovitých asfaltových silnicích. Ale sportovnímu stylu by spíše vyhovovala manuální převodovka. Čtyřstupňový „automat“, který byl v testovaném voze, se však v průběhu našeho testu plně osvědčil a nemám k němu připomínky. Výbava Comfort WP je dost bohatá (on také Forester není levný) a obsahuje mj. čtyřkanálový systém ABS, samosvorný zadní diferenciál, šest airbagů, tempomat, autorádio s CD, automatickou klimatizaci, el. ovládní zrcátek a bočních oken, vyhřívání předních sedadel a další dvě desítky položek. V našem voze byl za příplatek ještě navigační systém. Zážehové motory Subaru jsou spojovány jednat s velmi dobrým výkonem, na druhé



Subaru Forester 2.0 X Comfort WP



Třiramenný kožený volant dobře padne do ruky, na výběr je samočinná nebo přímo řazená převodovka

strané také s větším „apetitem“. Pravdou je, že Forester bez problémů dokáže svištnout po dálnici rychlostí přes 180 km/h (ovšem se spotřebou kolem 15 l/100 km), ale v testu při dodržování všech platných limitů a svižně, nikoliv však sportovní jízdě, jsem udržel spotřebu na hranici 8,5 l/100 km a to včetně úseků mimo asfalt. Pohon všech kol u modelu Forester lze samozřejmě s úspěchem využít nejen na zasněžených a klouzavých zimních silnicích, ale také k jízdě po polních a lesních cestách, protože světlá výška 205 mm i docela dobrá hodnota předního resp. zadního a přechodového úhlu najezdu to umožňují. A navíc má k dispozici systém, udržující konstantní světlou výšku. Vyspěly a hlavně spolehlivý pohon všech kol prostřednictvím mezinápravového diferenciálu rozdělují točivý moment



Pro verzi N1 je k dispozici posuvná dělicí přepážka s otvorem pro přepravu dlouhých předmětů

v poměru 50:50 mezi přední a zadní kola. Úspěšně zdolávání některých úseků, zvláště stoupání, lze podpořit i u samočinné převodovky voličem nastaveným do polohy 2 či 1,

HONDA/SUBARU

kdy převodovka pracuje pouze s jedním, resp. se dvěma rychlostními stupni. Na rozdíl od vznětových motorů však u „benzinu“ nepočítajte s větší brzdovou účinností agregátu, třeba při jízdě z kopce.

Kdo si pořizuje kombi v úpravě N1, ten tak činí nejen kvůli malé úspoře DPH, ale také proto, že potřebuje „něco“ nakládat. Nákladový prostor Forestera v základu (tj. pět osob a měřeno pouze po spodní hranu bočních oken) nabízí objem jenom 0,4 m³. Je tedy dost mělký, i když pravdou je, že pod podlahou je ještě celá řada praktických menších přihrádek a také plnohodnotné rezervní kolo. Po sklopení druhé řady sedadel a posunutí dělicí bezpečnostní přepážky vpřed získáte nákladový prostor o objemu (měřeno až po stře-



Pro Subaru je charakteristický pohon všech kol a ležatý zážehový motor „boxer“ pod kapotou

chu) skoro 1,6 m³ s rovnou podlahou. V tu chvíli je limitujícím prvkem už jenom užitečná hmotnost vozidla, která v závislosti na použité převodovce a výbavě osciluje kolem hodnoty 470 kg. Má-li Forester nějakou větší slabinu, pak je to absence vznětového motoru.

JIŘÍ KRENAR ■

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

	Honda CR-V 2.2i-CDTi ES	Subaru Forester 2.0 Comfort WP 4AT
Motor:	Vznětový řadový přeplňovaný čtyřválec se čtyřmi ventily na válec. Elektronicky řízené vysokotlaké vstřikování paliva Common-Rail. Přímá řazená šestistupňová převodovka. Kotoučové brzdy na všech kolech. Trvalý pohon všech kol.	Zážehový ležatý čtyřválec Subaru Boxer 2.0 DOHC. Čtyři ventily na válec, vícebodové vstřikování paliva. Čtyřstupňová elektronicky řízená samočinná převodovka. Trvalý pohon všech kol. Vpředu kotoučové, vzadu bubnové brzdy.
Zdvihový objem (cm ³)	2204	1994
Max. výkon (kW/min ⁻¹)	103/4000	116/6400
Max. točivý moment (Nm/min ⁻¹)	340/2000	186/3200
Rozměry vozidla:		
Rozvor (mm)	2630	2525
Délka/šířka/výška (mm)	4635/1785/1835	4485/1735/1590
Celková/užitečná hmotnost (kg)	2140/510	1880/475
Brzděný přírvek (kg)	1500	1500
Objem náklad. prostoru (m ³)	0,6/1,6	0,4/1,6
Nájezdový úhel přední/zadní (°)	28/24	22/22
Světlá výška (mm)	200	205
Objem palivové nádrže (l)	58	60
Pneumatiky-rozměr	215/65 R16	215/60 R16
Kombinovaná spotřeba (l/100 km)	6,7	9,3 l
Cena konkrétního vozidla v době testu (Kč bez DPH)	695 790	719 832

LEASING

VB Leasing

Na 36 měsíců, splátky měsíční, dle mimořádné splátky.

Příklady smluv: Bez DPH akontace 20 procent – 140 210 Kč, měsíční splátka 16 739 Kč, akontace 30 procent – 210 315 Kč, měsíční splátka 14 647 Kč.

Na 48 měsíců, splátky měsíční, dle mimořádné splátky

Příklady smluv: Bez DPH, akontace 20 %, 140 210 Kč, měsíční splátka 12 862 Kč, akontace 30 %, 210 315 Kč, měsíční splátka 11 254 Kč

POJIŠTĚNÍ

Česká pojišťovna

Havarijní pojištění: při spoluúčasti 20 % /min. 20 000 Kč, roční pojistné All Risk 25 799 Kč.

Povinné ručení: POV 20/40 Standard, cena 8928 Kč, 30 % bonus 6250 Kč, 20 mil. Kč pro škody na majetku a ušlý zisk, 40 mil. Kč pro škody na zdraví. POV 100/100 Exclusive, cena 9285 Kč, 30 % bonus 6490 Kč, 100 mil. Kč škody na majetku a ušlý zisk, 100 mil. Kč pro škody na zdraví.