



AUTO 7



• Cena pro předplatitele od 29 Kč • Cena na Slovensku 1,99 €

TŘETÍ SVĚTOVÁ

Mercedes-Benz G 500 « VS. » UAZ 3163 Patriot



NEZAJÍMAVĚJŠÍ AUTA
za 100 let samostatné republiky



SOUTĚŽ

BEST CARS 2019

Hlasujte a vyhraďte zajímavé ceny!



NOVINKA



MITSUBISHI SPACE STAR
Dobré zprávy pro město

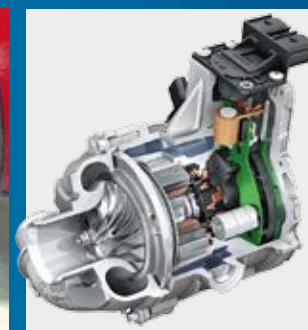


ZIMA PŘICHÁZÍ

- » Staráme se o zimní obutí
- » Co udělá zima s akumulátorem
- » Jak se vždy bezpečně vrátit



E-TURBO



Elektrické turbo zabírá dříve a rychleji

NOVODOBÍ REVANŠISTÉ



NOVÝ MERCEDES-BENZ G si ponechal rám a vzhled co nejpodobnější předchůdci, učinil ale řadu kroků k většímu pohodlí.



UAZ PATRIOT prochází průběžnými modernizacemi, mechanický základ však používá stále ortodoxní, s válečnými kořeny.

PODĚKOVÁNÍ
Za pomoc s realizací testu děkujeme Martinu Barešovi a firmě Offroadsafari.cz



V Doupovských horách se sešly ikony z opačných stran druhé světové války i pozdější železné opony. **ZA JEJICH VOLANTY JSME ZAVZPOMÍNALI, KAM DOŠLO VÍTĚZNÉ RUSKO I PORAŽENÉ NĚMECKO, TESTOVANÉ OFF-ROADY JSOU TOTIŽ V OBOU PŘÍPADECH TÍM NEJLEPŠÍM, CO OBA STÁTÝ NABÍZEJÍ BĚŽNÝM ZÁJEMCŮM.** Zdánlivě nesrovnatelná auta našla v terénu rychle společnou řeč.

Nový Mercedes G nemá přímou konkurenci. Léta zkušenosti a konstrukční velkorysost se záměrem uspokojit specifikou, velmi solventní klientelu daly vzniknout zřejmě nejpropracovanějšímu autu současnosti. Základní cenovka kolem tří milionů korun se proto zdá být přiměřená. Proč tedy stanul po boku UAZU 3163 Patriot se základní cenou 470 tisíc čili zhruba šestinovou? Třeba proto, že jde o nejdražší a proti němu nejlevnější rámový off-road, které v současné době koupíte. Oba se původně zrodily k podobným účelům, podobá se i základní konstrukce s masivním žebřinovým rámem a tuhou zadní nápravou. Dál už je ale vše jinak.

Géčko, vyráběné od roku 1979, dostalo letos nástupce. Tomu se maximálně podobá, jde však o zcela nové auto, výrazně širší a s nezávisle zavěšenými předními koly. K lítosti oligarchů také už nepočítá s V12, stačit musí G 63 AMG 4.0 V8 biturbo s 585 koňmi. UAZ Patriot za 13 let výroby prošel několika modernizacemi a vystřídal celou řadu motorů. Stejně jako Mercedes jej momentálně pořídíte pouze s benzínovým pohonem. V jeho případě

má technický základ úzkou souvislost s vojenským UAZem 469, potažmo přes podobné modely 69 a 67 „Čapajev“ sahají kořeny až do druhé světové války. Pochopitelně se vylepšovalo, avšak mechanický základ se příliš neliší. **O německý Mercedes je paradoxně největší zájem v Rusku, opačně to neplatí.** Z toho plyne hlavní zaměření na práci. Masivní rám, ortodoxní benzínový čtyřválec 2.7 ZMZ, listová péra a pořádné železo. Dvě palivové nádrže s mechanickým trojcestným kohoutem už si ce zmizely a pohon předních kol

i redukce se dnes řadí knoflíkem, avšak mechanika stále preferuje výdrž a opravitelnost. Zmodernizovaný interiér vypadá k světu, a i když sestává z nevalných plastů a detailů, skýtá docela příjemné místo k životu. V naší verzi nabídla automatickou klimu, vyhřívání všechna sedadla a přední okno, navigaci a další donedávna těžko představitelné prvky. Nicméně jde stále o hlavně pracovní stroj se směšně levným servisem. Oba borci příjemně překvapili. Mercedes tím, jak je vospělý, nepochopitelně komfortní na silnici i v terénu a celkově sladěný, UAZ zase tím, jak bezproblémově se s dřevní technikou dá každý den žít. Patriot jezdí na kvalitním ▶

asfaltu zcela moderně, na rozbitém si zaskáče, avšak dlouhý rozvor jej chrání před neuváženostmi. V terénu vyžaduje velké srdce – pomalé ploužení po roletách vytřeše z posádky duši, když ale šlápnete na plyn, péra se rozhybou a vše je rázem v ažúru. Pak následují boule a hvězdná hodina pro Rusko – dvě tuhé nápravy s vynikajícím zdvihem pérování vitéží v křivkách náprav o parník. Mercedes si ovšem snadno poradí, když křivčitost dojde: tři standardní, nezávisle spínatelné špéry vyřeší téměř každý problém; UAZ nabízí jedinou a ještě za příplatek (připojitelný pohon předních kol bez diferenciálu samozřejmě doplňuje i mezinápravový závěr). V bahnitěm terénu se zase hodí

Prostředky se liší, ale oba dojedou podobně daleko.

neporovnatelně větší švunk osmiválce, předcházející předčasnému „přilepení“ kol. Stejně jako soustava kamer, koukající v různých úhlech kolem celého auta, případně indikátory náklonu, předcházející případným problémům. Prakticky vše obstarává elektronika, uživatelsky jednodušší už být zdolávání terénu téměř nemůže. V UAZu zase rozvazuje ruce vědomí pořádného železa, které není snadné zničit, a kdyby přece, opravy nezruinují. Limity v těžkém terénu jsou podobné, i když o 441 kg lehčí UAZ nabízí lepší nájezdové úhly (35/30° proti 30,9/29,9°), což Mercedes kompenzuje větším bočním náklonem (35 proti 31°) a vyšší světlou výškou (270 proti 210 mm). UAZ odpovídá vyosenými diferenciály, umožňujícími přejezd vysokých překážek bez škrtnutí. Pravda ale je, že žádá více spoluúčasti; dobrý odhad, citlivá práce se spojkou a odvaha včas šlápnout na plyn tu hrají mnohem větší roli než v Mercedesu. Pokud ale nechybějí, UAZ dojde stejně daleko. Nebo vysoko.

Ladislav Čermák

DOUPOVSKÉ HORY ZBLÍZKA



AČKOLIV VĚTŠINU DOUPOVSKÝCH HOR ZABÍRÁ VOJENSKÝ ÚJEZD, lze navštívit jejich okrajové části. Okouzlí nejen klidem a čarovnými výhledy, ale i nezvyklým reliéfem s tabulovými a kuželovými horami a také erozní sníženinou uprostřed, kde bývalo město Doupov (ta je veřejnosti nepřístupná), se specifickým, chladným a suchým klimatem. Po více než 60 zlikvidovaných obcích už nezůstalo nic kromě polí a mezí, s výjimkou někdejšího Zvoníčкова s několika posledními, sugestivními ruinami v úzkém údolí. Pozor, značení hranic újezdu místy chybí a vniknout do něj není vzhledem k jeho častému využívání dobrý nápad!

Mercedes-Benz G 500	
ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE	
Typ	benzinový, V8 vpředu podélně, biturbo
Zdvihový objem	3982 cm ³
Největší výkon	422 k (310 kW) při 5250-5500/min
Točivý moment	610 Nm při 2000-4750/min
9A převodovka, stálý pohon všech kol	
Pohotovostní/užitelná hmotnost	2354/721 kg
Rozměry (d × š × v)	4825* × 1931 × 1969 mm
Nejvyšší rychlost	210 km/h
Spotřeba udávaná	11,8 l/100 km



SKVĚLE ODTLUMENÁ KABINA budí v posádce dojem, že i nejsilnější terénní kousky jsou běžnou rutinou.

UAZ 3163 Patriot	
ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE	
Typ	benzinový, ř4 vpředu podélně
Zdvihový objem	2693 cm ³
Největší výkon	150 k (110 kW) při 5000/min
Točivý moment	235 Nm při 2650/min
5M převodovka, přířaditelný pohon 4x4	
Pohotovostní/užitelná hmotnost	1913/662 kg
Rozměry (d × š × v)	4785* × 1900 × 1910 mm
Nejvyšší rychlost	150 km/h
Spotřeba udávaná	12,8 l/100 km



DLOUHÝ ROZVOR uděluje UAZu dobrou směrovou stabilitu i na rozbitých píštěch.

* včetně krytu rezervního kola

Německá dokonalost

VYZRÁLÁ NĚMECKO-RAKOUSKÁ TECHNIKA DALA VZNIKNOUT NEJKOMPLEXNĚJŠÍMU AUTU SOUČASNOSTI.



Mercedes G si mezigeneračně polepšil s komfortem, přesto je nabídka prostoru vzhledem k mamutím rozměrům spíše skromná. Pobyt však příjemnější vynikající materiály i vyčerpávající nabídka přepychové výbavy, stavějící géčko na úroveň třídy S. Z ní stojí za hřích zejména excellentní a nikterak předražená audiosoustava Burmester, komfortní sedadla s horkou masáží, adaptivní tlumiče či bohatá nabídka individualizačního programu Designo. Do civilní verze však nedokoupíte terénní prvky. Naštěstí je standard bohatý – nechybějí mu tři špéry a utěsněné diferenciály, schopné brzdění. Novinkou je devítistupňový automat, udržující otáčky při stotřicítce kolem ekonomických 1800 ot/min. Díky němu lze průměrnou silniční spotřebu uhlídat pod vynikajícími 11 litry. Cestování zpřijemňuje skvělé odhlučnění, hranatá karoserie ovšem zvyšuje aerodynamický hluk. Ten dominuje od nějakých 120 km/h výše. Skvěle vyladěný osmiválec snadno zvládá elektronicky omezených 210 km/h, podvozek s tím rovněž nemá problém. Silniční jezdění je velmi příjemné díky komfortnímu podvozku a parádní akceleraci, počítat je ovšem třeba se značnou nedotáčivostí a s vysoko umístěnými světly, která oslňují okolí i v potkávacím režimu. Rovněž na tahání vleku si těžko lze představit příjemnější stroj.



V GÉČKU VOLÍTE KAŽDOU ŠPÉRU A REDUKCI ZVLÁŠTĚ, UAZ používá sdružený spínač čtyřkolky a redukce. Zadní špéra je za příplatek.



MODERNÍ V8 BITURBO (vlevo) je z jiného světa než ortodoxní atmočtyřválec, i ten ale potěší pěkným tahem z nízkých otáček.

Ruská velkorysost

NA PODVOZEK ORTODOXNÍHO VOJENSKÉHO UAZU POSTAVTE OPRAVDU VELKOU KAROSERII – A ONO TO BUDE FUNGOVAT!



Kdo se před deseti lety svezl s tehdejší Patriotem, nebude věřit vlastními očima, jak ten inovovaný uvnitř prokoukl. Z ryze pracovního stroje se stal úhledný cestovatel, jenž nezapře pomoc amerických architektů. Ve výbavě se objevily šokující novinky typu airbagu, ESP, navigace s moderními multimédii, automatické klimatizace či vyhřívání čelního skla. Když si naporoučíte všechny včetně kompletního příslušenství, dostanete se zhruba na čtvrtinu základní ceny Mercedesu. A dokonce dostanete i mnohem prostornější interiér s obřím kufrem. Avšak na delších cestách je dlouhodobě snesitelná rychlost kvůli hluku nejvyšším kolem 120 km/h, a přesto je spotřeba cca o dva litry vyšší než u mnohem silnějšího Mercedesu, mj. proto, že dálniční otáčky jsou dvojnásobné. Místy svérázná ergonomie typu vyosených pedálů či šaltpáky, která se při řazení pětiky vykloní doprava téměř mimo dosah řidičovy ruky, jasně svědčí o neměnicím se dřevěném základu. UAZ totiž není univerzální cestovatel, ale především odolný a dostupný pracant, přidávající pohledný interiér jako nečekaný bonus. Přesto má cestování s příjemně staromilským, sportovně bruchícím a spodovým čtyřválcem ZMZ své kouzlo, v legálních rychlostech je svižný a nevyžaduje časté řazení. A spraví jej všude za pár korun. Za ty peníze hodně dobré zprávy.



AČKOLIV SE UAZ PRODÁVÁ v zemích s pravostranným provozem, má zadní dveře zavěšené vpravo.