

Třetí světová

Jako by to tu už bylo - země rozrytá bombami, trosky budov a v bahenních zákopech proti sobě **Němec, Angličan a dva Rusové**. Frontový výjev se odehrál na pomezí středních a severních Čech a kolem válčily leda tak zbytky zimy s postupujícím jarem. Ovšem jeden z bojovníků konec druhé světové války téměř pamatuje...

■ Mimo silnice plyne čas pomaleji, což je dobře vidět na terénních autech. Zatímco silničáři žádají pokrok, bahnomilové se zuby nehty drží tradic. Elektroniku vnímají div ne jako vtělení dábla a vůbec nejlepší hodnotou je pro ně pozitivní kus oceli. Energetici, lesníci, zá-

chranáři, vojáci, plynaři a správci povodí absorbují jen určitý počet klasických off-roadů, ovšem zatím dost na to, aby se vyplácelo udržovat ve výrobě ryzí stroje oprostěné od komfortu. Takže stále přžívají. A ba co více, jejich produkci se věnují kromě desítek specializovaných

firem i velcí hráči. Dnes si v ČR můžete koupit všechny účastníky testu, a to spolu s několika dalšími klenoty.

Až na jedinou výjimku jde o hodně zasloužilé konstrukce, které tu s námi, i pod chvějící se gilotinou zpříšňovaných bezpečnostních a ekologických

požadavků, ještě nějaký pátek vydrží. Každá je něčím specifická, ale všechny mají jedno společné – maximální výdrž a bezmeznou lásku svých majitelů. A průměrný modelový věk přes 30 let svědčí o tom, že o nějakou modernu tu fakt nejde. ▶



LADA NIVA





LADA NIVA



LAND ROVER DEFENDER



MERCEDES-BENZ G



UAZ 3163 PATRIOT



UAZ 3163 PATRIOT

MERCEDES-BENZ G

■ Ač původem z Ruska, jako jediná nemá vojenské kořeny. Přelomový model vznikl z ryze civilních potřeb – do spousty sidel v širé Rusi prostě nevedou zpevněné silnice. Nivě se podařilo neuvěřitelné – s využitím maxima dílů z klasických žigulíků se přetělila v překvapivě povedený terénní vůz. Kromě staticových domácích prodejů se stala i úspěšným exportním artiklem a například francouzští horalé donedávna nejezdili prakticky ničím jiným. Zároveň urvala historické prvenství s nezávisle zavěšenými předními koly a samonosnou karoserií.

Lada Niva se v roce 1978 stala vůbec prvním off-roadem se samonosnou karoserií

Niva se od roku 1978 změnila jen minimálně. Kromě větší modernizace z roku 1995, při níž dostala zadní dveře až k nárazníku, pětistupňovou převodovku a vstřikování paliva, si dodnes drží původní fazonu – donedávna dokonce používala původní chromová minizrcátka. Třídveřová čtyřmístná samonosná karoserie má vpředu dvojice masivních příčných ramen, vzadu pětibodově ustavenou pevnou nápravu. Stálý pohon všech kol s uzavíratelným mezinápravovým diferenciálem je vybaven dvoustupňovou redukcí. Hlavní výhodou zdánlivě subtilní konstrukce představují extrémní nájezdové úhly, nízká hmotnost, úzká stavba a obří kola s pneumatikami 185/70 R16 značky Niva, které existují jen na nivě a vyrábějí



Všechno se řadí mechanicky, závěr diferenciálu chce trochu grifu

se pouze v Rusku. Velkou úlitbou je nedávno dosazený posilovač řízení, motor zůstává u původní litinové řetězové konstrukce, převrtané na 1,71. Ovšem charakteristiky, spotřebu i kultivovanost mu výrazně zlepšilo vícebodové vstřikování paliva. Niva se při klidné asfaltové jízdě umí vejít do devítilitrové spotřeby a díky preciznímu řazení i sice otřesně zpracovanému, ale relativně ergonomickému interiéru se snadno ovládá. Bonus tvoří vynikající výhled na všechny strany a díky velkorysým zdvihům vysokoprofilových kol i abnormální absorpce silničních nerovností a retardérů. Volit lze kromě standardního provedení i prodloužené. Zcela zásadní výhodou jsou samozřejmě ceny – 236 tisíc včetně DPH za základní (testované) provedení nepotřebuje další komentář. V podobných hladinách se pohybují i sazby servisu, ceny náhradních dílů působí doslova směšně.

Interiérové plasty vzpomínají na osmdesátá léta. Skřípou, lesknou se a ve vedru trochu zapáchají.



Lehká niva se vyškrábe, kam je potřeba, i bez závěru zadního diferenciálu



Nostalgiecké vzpomínky na staré žigulíky jsou na nivě všudypřítomné

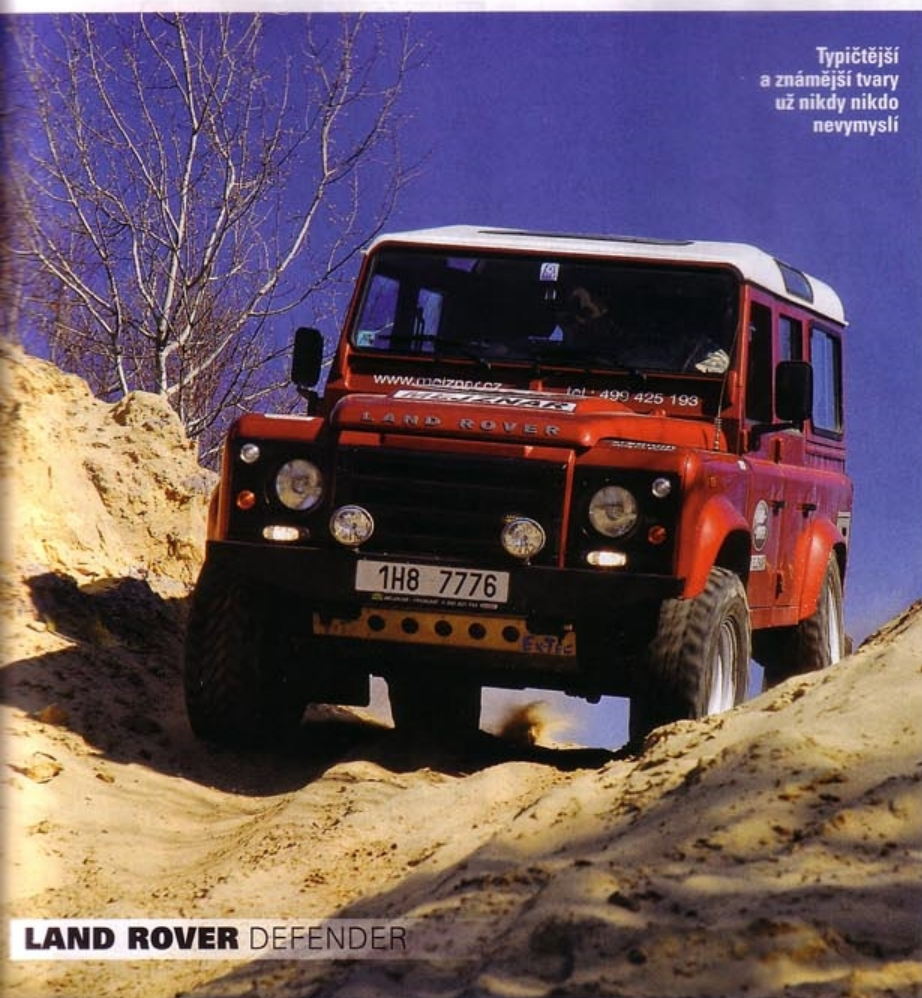
TECHNICKÉ ÚDAJE	Lada Niva
Motor	R4, litina/hliník
Ventily/vačky	8/1
Pohon vaček	řetěz
Vstřikování	nepřímé, vícebodové
Zdvihový objem	1690 cm ³
Výkon	59,5 kW při 5000/min
Točivý moment	127,5 N.m při 4000/min
Otáčky při 130 km/h	4000/min
Zavěšení kol vpředu	nezávislé, vinuté pružiny
Zavěšení kol vzadu	závislé, vinuté pružiny
Řízení	šnekové s hydr. posilovačem
Pohon všech kol	trvalý, mezinápr. diferenciál
Převodovka	pětistupňová + redukcí
Karoserie	ocelová samonosná
Počet dveří/míst	3/4
Brzdy P/Z	kotoučové/bubnové
Pneumatiky (testovaný vůz)	185/70 – R 16
Pneumatiky (sériová výbava)	185/70 – R 16
Palivová nádrž	42 l
Brzděný/nebrzděný přívěs	1490/400 kg

CENY A VÝBAVA	
Základní cena	235 900 Kč
Vybrané doplňky	
Tažné zařízení	5053 Kč
Střešní nosič	2200 Kč
Ochranný rám	9135 Kč
Naviják	14 065 Kč
Rádio	od 4000 Kč

TERÉN*	
Přední/zadní nájezdový úhel	39/36°
Přejezdový úhel	36°
Stoupavost	40°
Boční náklon	36°
Světlá výška	220 mm
Brodivost	800 mm
Uzávěry P/M/Z diferenciálu	ne/ano/ne



Niva měří na délku jako Toyota Aygo, přepravní kapacitu hledejte jinde



Typičtější
a známější tvary
už nikdy nikdo
nevymyslí

LAND ROVER DEFENDER

■ Živoucí legenda vzniká nepřetržitě od roku 1948 – po Morganu 4/4 s předválečným původem zůstává druhým nejdéle soustavně produkovaným autem na světě. Land rover postupně získal stálý pohon všech kol, nedělené čelní sklo, vinuté pružiny, kotoučové brzdy na všech kolech a nejnověji i šestistupňovou převodovku. Ač je tedy suverénně nejstarší, výbavu má vlastně nejmodernější a zachovává si tvary, které miluje už čtvrtá generace řidičů.

Zebřinový rám vznikl pro maximální odolnost, pevné nápravy s asymetrickými diferenciály i nýtovaná hliníková karoserie sledují především výdrž. Při konstrukci se počítalo se servisem v polních podmínkách (více na stranách 42–44) i zachováním dobré vyváženosti. Proto je karoserie malá a úzká, zato se jen tak nepřevrátíte. A i když boční náklony špičku netořte, ostatní parametry stále udávají tón.

Nejnovější motorizaci představuje čtyřválec 2,4l, převzatý i s převodovkou z Fordu Transit. Proti příjemnému, ale poněkud problémovému pětiválci Td5 přinesl výrazně nižší hlučnost i spotřebu, vzornou spolehlivost a dostupný servis, ovšem zároveň i další porci elektroniky a EGR, které si s polním servisem příliš nerozumí. Druhý

nejsilnější agregát v testu sice neohromuje zátahem ani plynulostí, ovšem síly má tam, kde je jí třeba, dostatek.

Testovaný kousek navíc obdržel sérii úprav, které sice zvýšily cenu o cca půl milionu a bez některých se běžný uživatel obejde, ale větší kola,

Defender je druhým nejdéle vyráběným autem na světě

výkonnější tlumiče, několik úprav na motoru, anatomické sportovní sedadlo a zejména přidané závěry diferenciálů spolu s přídatnou nádrží na 43 litrů výrazně zvýšily šance nádherného vínového speciálu. Základní ceny v poslední době plně vytěžily z prudkého poklesu britské libry a kombi s krátkým rozvorem (90) lze koupit za méně než 700 tisíc vč. DPH. Testované, prostřední (110) pak začíná o necelých 80 tisíc draž. Daní za příznivé ceny je ale nutnost doplatit za úplně vše, od ABS přes látkové potahy sedadel (v základu vinyl) až po stěrače a ostříkovače (v ČR povinná opce). Na druhou stranu si můžete volit různé typy pneumatik podle předpokládaného provozního nasazení a řadu dalších účelných doplňků. ▶

Defenderu stačí pro redukci i uzávěr jediná páka, šikvost ovšem také vyžaduje



Modernizovaná palubní deska už připomíná více auto než pracovní stroj, jako dříve



Hliníková karoserie byla navržena, aby šla sestavit i bez speciálních nástrojů

TECHNICKÉ ÚDAJE	Land Rover Defender Td4
Motor	R4, litina/hliník
Ventily/vačky	16/2
Pohon vaček	řemen
Vstříkování	Common Rail II
Zdvihový objem	2402 cm ³
Výkon*	90 kW při 3500/min
Točivý moment*	360 N.m při 2000/min
Otáčky při 130 km/h	2650/min
Zavěšení kol vpředu	závislé, vinuté pružiny
Zavěšení kol vzadu	závislé, vinuté pružiny
Rízení	šnekové s hydr. posilovačem
Pohon všech kol	trvalý, mezinápr. diferenciál
Převodovka	šestistupňová + redukční
Karoserie	žebřinový rám
Počet dveří/míst	5/5
Brzdy P/Z	kotoučové/kotoučové
Pneumatiky (testovaný vůz)	265/75 – R 16
Pneumatiky (sériová výbava)	7,50 – R 16
Palivová nádrž	75 l
Brzděný/nebrzděný přívěs	1490/400 kg

CENY A VÝBAVA

Základní cena	828 674 Kč
Vybrané doplňky	
Tlumiče Proflex	24 500 Kč/ks
Sportovní pružiny	9500 Kč
Naladěni na 147 kW a 490 N.m	65 000 Kč
Přídavné topení Webasto	35 000 Kč
Přídavná nádrž 43 l Ex-Tec	43 000 Kč

TERÉN*

Přední/zadní nájezdový úhel	49/35°
Přejezdový úhel	30°
Stoupavost	45°
Boční náklon	35°
Světla výška	250 mm
Brodivost	500 mm
Uzávěry P/M/Z diferenciálu	ne/ano/ne

* údaje pro sériové provedení



Nejméně fotogenic-
ký interiér
je nejkvalitnější
a zároveň
nejkomfortnější



Unikátním
vypínačem
lze při brodě-
ní postupně
vypínat
nedůležité
elektrické
okruhy

Užitkové gččko
se zmenšilo
za léta své výroby
nejméně



MERCEDES-BENZ G

■ Nedávno obnovená premiéra užitkové verze W461 legendárního „gččka“ naopak v armádě zapustila kořeny pěkně hluboko, ač původně pro vojáky vyvíjeno nebylo. Stejně jako defender přešlo časem z přípojitélného pohonu všech kol ke stálému a mechanické převodovky nahradil v současnosti výhradně nabízený pětistupňový automat.

Gččko nevzniklo pro armádu, přesto se v ní nejvíc proslavilo

Odolné litinové čtyř-, pěti- a šestiválcové diesely vystřídala podladěná verze celohliníkového třílitrového vidlicového šestiválce, která svou principiální nevhodnost k nasazování v těžkém terénu maskuje spodovější charakteristikou a jednodušším i odolnějším vstřikováním proti osobním modelům se stejným agregátem. Novinkou roku 2011 je verze Euro 5 s řadou technických inovací, z nich ale některé budou spíše k zlosti. Zejména standardně montovaný částicový filtr by mohl v těžkém terénu pozlobit.

Jako jediný na českém trhu má standardně závěry všech tří diferenciálů a řadu úprav usnadňujících provoz v extrémních podmínkách. Celá spodní po-

lovina auta je například postavená jako voděodolná, což stvrzují černé lišty na bocích, ukazující maximální hladinu vody. Pečlivě zaizolovaná elektroinstalace se tedy může koupat ve vodě, stejně jako diferenciály a interiér. V něm chybějí koberečky, zato jsou pod gumovými rohožemi zátky na vypuštění vody. Jinde byste také těžko hledali „blackout switch“, tedy třístupňové postupné vypínání jednotlivých elektrických okruhů. V hlubokém brodu vám například na stupni S3 zůstane běžet jen motor, vše ostatní včetně světlometů, které jsou tou dobou už celé pod vodou, zhasne. S koupáním samozřejmě počítal i výfuk a příplatkový vývod sání nad úroveň střechy, takzvaný „snorchl“. Další specifikum představuje pružné uložení kabiny na žebřinovém rámu, výrazně zpřijemňující let přes hory a doly. Nechybí redukční převodovka ani seznam příplatků, které opravdu zlepšují terénní schopnosti. Za všechny jmenujme pevnostní nárazník s navijákem, pochozí kapotu či zesílené nápravy.

Vybrat lze ze tří základních karosářských verzí – krátké nebo dlouhé kombi a šasi, doplatit lze za vyšší nosnost (ovšem s řidičákem skupiny C) či rizikové elektroniky zbravené provedení Euro 2 (takové ale nesmí na silnici).

TECHNICKÉ ÚDAJE

	Mercedes Benz G 300 CDI
Motor	V6, hliník/hliník
Ventily/vačky	24/2
Pohon vaček	řetěz
Vstřikování	Common Rail III
Zdvihový objem	2987 cm ³
Výkon	135 kW při 3800/min
Točivý moment	400 N.m při 1600 - 2600/min
Otáčky při 130 km/h	2650/min
Zavěšení kol vpředu	závislé, vinuté pružiny
Zavěšení kol vzadu	závislé, vinuté pružiny
Řízení	maticové kuličkové s posilovačem
Pohon všech kol	trvalý, mezinápravový diferenciál
Převodovka	pětistupňová aut. + redukční
Karoserie	žebřinový rám
Počet dveří/míst	5/4
Brzdy P/Z	kotoučové/bubnové
Pneumatiky (testovaný vůz)	265/75 - R 16
Pneumatiky (sériová výbava)	225/75 - R 16
Palivová nádrž	96 l
Brzděný/nebrzděný přívěs	1490/400 kg

CENY A VÝBAVA

Základní cena	1 579 200 Kč
Vybrané doplňky	
Pochozí kapota	25 265 Kč
Mechanická klimatizace	56 338 Kč
Kola 265/75 R16	37 462 Kč
Ochrana směrovek a světel	7 115 Kč
Zesílený nárazník s čepem	16 843 Kč

TERÉN*

Přední/zadní nájezdový úhel	31/36°
Přejezdový úhel	23°
Stoupavost	neudává se
Boční náklon	neudává se
Světlá výška	213 mm
Brodivost	600 mm
Uzávěry P/M/Z diferenciálu	ano/ano/ano

* údaje pro sériové provedení



Terénní parametry mění zapouzdřená voděodolná elektronika



V pevnostním předním nárazníku můžete mít tažný čep nebo naviják



Gččko vyžaduje nejméně znalostí - většinou stačí prostě šlápnout na plyn a jet

■ Ač je UAZ technicky nejkonzervativnější, je paradoxně s náskokem nejnovější. Dvě pevné nápravy s asymetrickými diferenciály, jednoduché a neuvěřitelně masivní provedení žebřinového rámu, vzadu listové pružiny a nejjednodušší provedení pohonu 4 x 4 s připojitelným pohonem přední nápravy, samostatnými volnoběžkami vpředu a redukční převodovkou.

Pod ladnými italskými křivkami byste nehledali poctivou kovářinu



Mechanické skupiny mají základ v armádním UAZU 469, který znáte z vojny

Po aktuální modernizaci již uvnitř nejsou tři páky, ale dvě - redukci už si nyní bez zařazeného předního pohonu nedopřejete. Zmizel také unikátní kohout pod sedačkou, kterým se ručně přepínal přívod nafty mezi oběma nádržemi - dnes se to děje elektricky. Zlepšila se rovněž úroveň vnitřních plastů a příplatková výbava - k patriotu lze dokoupit kromě klimatizace i světelný senzor, kompletní elektriku, parkovací asistent či rádio. V základní výbavě ale stále chybí ABS, stejně jako jakékoli jízdní asistenty. Zato lze k základním pěti sedačkám získat další čtyři nouzové. Volit můžete kromě standardního obřího provedení ještě zkrácené Patriot Sport, pětimístný pick-up či šasi Cargo.



Pochozí kapotu částečně supluje nášlapy na nárazníku



Interiér vypadá fantasticky, ale sestává ze skřípavých plastů

Zatímco donedávna byl patriot k máni s komůrkovým vznětovým motorem Andoria, zprísněné emisní limity si vynutily volbu nových dieselů common rail. Základní benzinový agregát 2,7l tak lze za 120 tisíc nahradit dieselem 2,3l Iveco (testovaný vůz) nebo Andoria 2,7l za 234 tisíc. Komu se to zdá moc, může si za 34 tisíc nechat základní jednotku přestavět na LPG. ▶



Specialitou jsou dvě palivové nádrže, na každé straně auta jedna

TECHNICKÉ ÚDAJE	UAZ Patriot 3163
Motor	R4, litina/litina
Ventily/vačky	16/2
Pohon vaček	řetěz
Vstřikování	Common Rail II
Zdvihový objem	1690 cm ³
Výkon	85 kW při 3900/min
Točivý moment	270 N.m při 2500/min
Otáčky při 130 km/h	3350/min
Zavěšení kol vpředu	závislé, vinuté pružiny
Zavěšení kol vzadu	závislé, listové pružiny
Řízení	šnekové s hydraul. posilovačem
Pohon všech kol	mechanicky připojitelný
Převodovka	pětistupňová + redukční
Karoserie	žebřinový rám
Počet dveří/míst	5/9
Brzdy P/Z	kotoučové/bubnové
Pneumatiky (testovaný vůz)	275/60 R18
Pneumatiky (sériová výbava)	225/75 R16
Palivová nádrž	87 l
Brzděný/nebrzděný přívěs	neudává se

CENY A VÝBAVA

Základní cena	658 800 Kč
Vybrané doplňky	
Diesel Iveco 2,3 HPT	120 000 Kč
Prahové nástavce	7200 Kč
Podélné střešní nosiče	10 800 Kč
Přídavné topení	24 000 Kč
Devítimístné provedení	15 600 Kč

TERÉN*

Přední/zadní nájezdový úhel	35/32°
Přejezdový poloměr	r = 3m
Stoupavost	64%
Boční náklon	46°
Světlá výška	210 mm
Brodivost	500 mm
Uzávěry P/M/Z diferenciálu	ne/-/ne



UAZ 3163 PATRIOT

Nakupujeme

Soupeři museli být čistokrevnými off-roady ze staré školy, stavěnými výhradně na těžkou práci nebo skutečnou zábavu. Takových už moc nezbylo. Kdo se nechce vydat z peněz, za cenu třívalcové fabie koupí nivu, nebo došetří 173 tisíce na Suzuki Jimny. Oba vozy však představují minimalistické čtyřmístné vozíky s kufrem, jenž nestojí za řeč. Možné řešení se jmenuje VAZ 21214, tedy niva s přidáním 365 mm za zadní nápravou, která už něco pobere. Je-li vám to stále málo, budete šetřit o hodně déle – velké off-roady začínají na násobcích ceny nivy. Nejlevnější je UAZ – začíná hluboko pod šestistitisícovou hranicí, ovšem s nestřídým benzinovým motorem. S přestavbou na LPG se stále vejde do 600 tisíc, ale bez většiny komfortních prvků.

Na začátku se rozhodněte, jestli budete vozit lidi a náklad

Trochu zvláštní je, že možnost zastavět za 120 tisíc osvědčený a spolehlivý diesel Iveco se týká až druhých dvou úrovní výbavy, do základní si objednáte (rozhodnutí ruského výrobce) jen téměř dvakrát dražší, silnější diesel Andoria za 234 tisíc. Proto je nejlacinější cestou k dieselu třetí úroveň Comfort s klimatizací a agregátem Iveco (ve stejné konfiguraci bylo i testované provedení) za 778 800 Kč. Nejlevnější diesel stál před pěti lety necelých tři čtvrtě milionu. Tehdy to byla skvělá částka. Jenže posilující koruna zeshlíla cenovky konkurentů a UAZ se dostal na srovnatelnou hladinu a do diskusí, zda by za osm set tisíc přece jen neměl v některých ohledech přidat.

Pod milionem si můžete vybírat i u Land Roveru – pětimístný station wagon začíná na podobné sumě jako UAZ, přičemž základní výbava je zce-



V testu křížitelnosti niva příjemně překvapila, defender zaváhal a ztratil napoprvé trakci, mercedes byl suverénní a UAZ trochu doplatil na široký rozchod



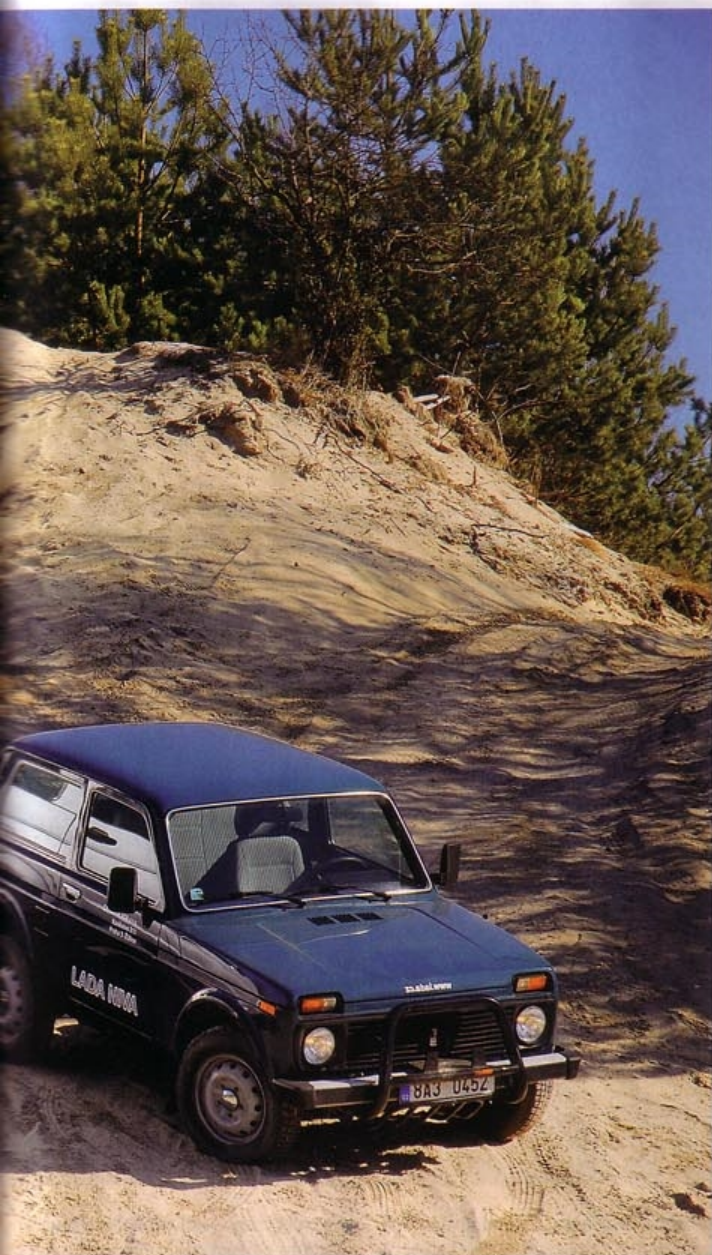
la spartánská, viz výše. Kolem milionu začíná i Toyota Land Cruiser Series 7, individuálně dovážená plzeňskou firmou Daibych. Je však dosud vybavena komůrkovým dieselem bez přeplňování, takže ji v ČR legálně nepřihlásíte.

A pak přichází druhý klasik – Mercedes-Benz G W461. Jeho nesporné kvality mají svou cenu – konkrétně 1 579 200 Kč, na nichž začíná testované pětidveřové kombi. Za jeden mercedes-benz byste tak mohli mít UAZ i defender dohromady, případně skoro sedm niv. Cenové srovnání je tedy naprosto jednoznačné s tím, že těsný souboj mezi defenderem a patriotem o stříbrnou pozici nakonec vyhrál land rover, do něhož si vyberete více terénních doplňků. Za základní částku sice oželte prakticky jakýkoliv komfort, zato dostanete výkonnější motor s šestistupňovou převodovkou.

Nasedáme

Zatímco niva má trochu jinou roli než ostatní tři, zvládá ji dobře. Nastupuje se do ní pohodlně. Zavazadelník je symbolický, ale dobře přístupný. Výhled je skvělý, rozložení ovladačů místy pochybné, ale ty zásadní (řízení a řazení) se příjemně a snadno obsluhují. Jen uzávěr mezinápravového diferenciálu málokdy zaskočí napoprvé.

Land rover nedává nic zadarmo – do malých dveří se spíš šplhá a tvrdě bočnice příplatkové sportovní sedačky pěkně rýpnou do stehna. Dozadu je to menšími dveřmi ještě trochu akrobatičtější. Do zavazadelníku se naopak dostanete snadno, jen se musíte smířit s dvěma otevíratelnými doprava a podlahou ve výši břicha. Také zúženým otvorem nenaložíte tak široký předmět, jak byste si přáli. Malými okny moc



Vyhřívání sedaček a čelního okna stojí na defenderu 14 661 Kč



Další čtyři nouzové sedačky do UAZu vyjdou na 15 600 Kč



Asi nejoriginálnější ovladač klimatické v současně produkci (G)



Tažné zařízení na 3,5 tuny stojí pro defendera přijatelných 9178 Kč

vidět není, zejména dozadu, ovšem ergonomie je od modernizace v pořádku. Na opačných stranách, než jsme zvyklí, je jen spínací skříňka (stejně jako u nivy). Z defenderu se vám nebude chtít vystupovat, a to nejen kvůli jeho nesporným kvalitám. UAZ rovněž zdědil módu zadních dveří výklopných doprava, jsou však mnohem širší, navíc mohou skrývat další čtyři

nouzové sedačky například pro pracovní četnu (defender o stejnou vymoženost přišel při poslední modernizaci) či neuvěřitelné množství zavazadel. Dovnitř se nastupuje s mezišlápnutím na prahové nástavce takřka královsky a vidět je velkými okny a obrovskými zrcátky také dobře. K tomu ergonomie na evropské úrovni (bohužel nikoliv kvalitou a mechanickými vlastnostmi

ovladačů) a první vítězství pro UAZ je jasné. „Géčko“ je totiž někde mezi – nastupuje se pohodlněji než do land roveru, ale trochu akrobacie chce rovněž. Unikátem jsou dvoudílné zadní dveře, k nimž je třeba probjovat se přes odklopný držák rezervy. Interiér je pouze čtyřmístný, ovšem zdaleka nejkvalitnější. Ergonomie a pohoda pak připomíná osobní auta – druhé místo.

přežije i cucnutí vody do nízko umístěného náběru sání. Přesto se dostane do úzkých – chybějící síla na obvodu obrovských kol někdy zastaví lehkou ladu zbytečně pod vrcholem, redukční převod je totiž poměrně těžký. Jen to dělilo nivu od ještě lepších terénních výkonů. Výhodou rovněž zůstává, že agregát stejně jako zbytek auta opravíte doma v garáži za pár korun.

UAZ hledal náhradu za komůrkový diesel Andoria a vybral dobře – robustní čtyřválec Iveco HPT patří mezi nejspolehlivější a nejlépe jezdící motory. Jeho masivní mechanika vydrží léta hrubostí, k tomu se na asfaltu spokojí s devítí litry. Těžký UAZ s velkými jízdními odpory pro něj ovšem představuje velké sousto. Hluk se dostane na komfortní míru někde kolem 110 km/h. V terénu už je vše v pořádku, i když by kratší redukce neškodila. ▶

Startujeme

Niva stále používá převrtaný původní čtyřválec, diesel už si u nás nekoupíte. Zvuk vrací pamětník o 30 let zpátky. Neobtěžuje ale tolik jako nasčítané vůle řetězce, které dokážou při silniční stotřicítce vytvořit zvukovou kulisu bombardéru. Takže zpomalte a je to. Slabý motor v terénu i na silnici dostačuje. Z minulosti víme, že

Defender si v roce 2007 odložením nepřilíš spolehlivého pětiválce ulevil. Litinový čtyřválec Ford Puma 2,4l je taktéž robustní, k tomu tišší a úspornější, jenže suverenitu, s níž se pětiválec sebral z volnoběhu, už nenabízí. Přesto to není vůbec špatná volba, navíc ušetříte na servisu, pokud tedy nezamotáte hlavu elektroniky. Testovaný exemplář dostal sadu úprav na 147 kW. Spotřeba se vejde do deseti litrů, ne ale při využívání potenciálu. Odměnou je však možnost udržovat stošedesátku nebo prohánět řidiče osobáků. A v terénu je síly díky šesti převodům (jediný v testu) a krátké redukci také dost.

V testu se sešly čtyři zcela odlišné koncepce motorů

Mercedes-Benz G si nekoupíte bez automatické převodovky, což je dobře, protože vidlicový šestiválec s relativně úzkými písty se do terénu nehodí. Proto jej automatická převodovka udržuje v otáčkách, v nichž má největší sílu. Subjektivně to funguje nejlépe, ovšem celohliníkový motor už nedává doživotní záruky jako staré litinové diesely. To mu spolu s rizikovým filtrem pevných částic a obavou z menší odolnosti vůči extrémnímu přetěžování vzalo vítězství nad defenderem. Nivu se chce automaticky odsunout na poslední místo, jenže její motor slouží v lehké karoserii dobře. K tomu je servisně nejméně náročný, takže třetí místo.

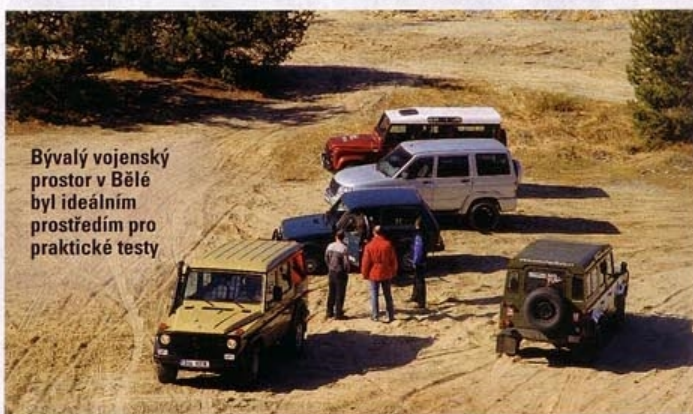
Vyrážíme do terénu

Zatímco někteří redaktoři se k nivě stavěli s despektem, nakonec příjemně překvapila. Její fantastické zdvihy pérování totiž nejlépe absorbují krátké nerovnosti a ani let po oranici nezpů-



UAZ 3163 PATRIOT

LAND ROVER DEFENDER



Bývalý vojenský prostor v Bělé byl ideálním prostředím pro praktické testy



Ochranný čelní rám je na navigák pro nivu za 11 035 Kč

Ochrany prahů na patriot vyjdou na 7200 Kč



sobí nic horšího než pohupování. Jen pomyšlení na samonosnou karoserii brzdilo v rozletu – už jsme několik roztržených niv viděli. Skvělé jsou nájezdové úhly – jen mezi koly není tak vysoko. Pro krátký rozjezd do ostrého „dloubáku“ někdy chybí síla. Ani dimenzace rozvodovek netrhá rekordy, zato se občas nějak roztrhne. Limit představují jen boční náklony – úzká karoserie s vysokým těžištěm se na příliš prudké vrstevnici neudrží. Zato trakce držela krok se soupeři – zadní chyběla opravdu až v bahně. Parádně si niva poradila s krátkým testovacím skokem – to spíš řidič měl po dopadu problémy vsadit zase rovně. UAZ si ubral body chybou – zpod obou prahů vykukují téměř nechráněné palivové nádrže. Ostatní věci jsou ale v pořádku – závěry diferencíálů sice chybějí (lze dokoupit od druho-výrobce), ovšem UAZ má jako jediný přiřaditelný pohon předních kol, čili mezi nápravami je pak trvale zamčeno.

Nájezdové i prejezdové úhly o kousek prohrály nejen kvůli zmíněným nádržím, ale i kvůli velkým kolům konkurentů. Patriot ale dominuje ale v šířce náprav, a tedy i stabilitě při bočním náklonu. Navíc překvapil i zkřížitelností – na suché trati se ani jednou nedostal do úzkých. Vyškrábal se i pískem, a to měl jako jediný silniční pneumatiky.

V terénu vítězila vyváženost, trakce a příznivá hmotnost

Navrch má i dimenzace podvozků. Jenže rozkřivanou pákou se v kritické chvíli špatně hledala rychlost, let přes hluboké díry absorboval s nejmenším nadhledem, navíc s dmčením celého interiéru. A posledním hřebíkem byl volant, jehož krupičkový povrch vyžadoval nejlépe rukavice. A co anglosaská dvojice? Ta si vytvořila svět sám pro sebe. Stejně velká kola i koncepce podvozků. Uživatelskou stránku jsme

Foto Petr Homolka



MERCEDES-BENZ G

LADA NIVA

sice již hodnotili, ale mercedes dává k lepšímu skvěle funkční ovládání uzávěrů i redukce tlačítka. A to někdy může v terénu rozhodnout, u defenderu si totiž musíte obojí pěkně zasloužit. Pak už se ale síly srovnávají – dodatečně montované uzávěry se taktéž ovládají tlačítky.

Nejdříve tedy let po dírách jako na Dakaru. Mercedes pobírá, co je třeba. Posádku odděluje odpružená kabina od malých nepravostí, ty velké ale občas vyústí v náhlé vzdušné. Plyn ovšem stačí mačkat, výborně sladěný automat dělá zbytek. Pohodlné, tiché, komfortní, ale řidič je trochu příliš oddělen od dění v podvozku. Zaprvé ztrácí kontakt, zadruhé může podvozku dávat zbytečně „za uši“. Defender s upraveným pérováním v malých rychlostech pěkně kope. Doplnkový malý volant navíc žádá sílu a hrozí amputací palce. Jenže stačí přidat plyn a vylepšené tlumení začne dělat, co má. Posádka se v šileném kalupu přes metrové výmoly

cítí jako na projížďce po polní cestě. Nejpůsobivější je dokonalé řízení plynem na prachu a nakonec rychlý dlouhý skok, při němž se letící Angličan nevychýlí ani o kousek, pak dosedne s lehkým zhoupnutím. To se pochopitelně týká sportovně upraveného podvozku, ale standardní defender je stejně dobře vyvážený. Pak přišel test stoupavosti. Mercedes vytěžil z automatické převodovky – stačilo zařadit redukci, závěry a prostě šlapat na plyn. Defender takové výhody nemá a jeho krátká jednička je dobrá pro vyprošťování – i do hodně příkrých svahů stačí trojka, dvojka jen výjimečně. Příčné kopance nejsou moc příjemné, tam měl mercedes navrch. V úzké a vysoké karoserii jsou také zážitkem šikmé traverzy přes hřeben s vyvěšování kol. Defender se zhoupne dramatičtěji a někdy zbytečně sklouzne. A to rozhodlo o těsném vítězství „gěčka“ – zvládá větší boční náklony a v kritických okamžicích je přívětivější.

Ladislav Čermák

A co na to srdce?

Libor Hlisenovský: Lada Niva

Do Pařížské na nákupy asi nepojede, zato v terénu zamete se všemi sebelepšími SUV. Niva překvapila mrštností - krátká a lehká konstrukce se vyškrábe na nejkrkolomnější vrcholky a v porovnání s těžkými off-roady nezklame ani na blátě, sněhu či mokré trávě - stačí zavřít diferenciál a případně zařadit redukci, lehkou hmotu navíc zastavíte na pětiku. Bez veškeré elektroniky, která vám může vystavit stop v té nejméně očekávané chvíli. Tohle je houževnatá kovářská mechanika, o níž nemáte strach mezi větvi, kameny, roštím. Odfe se? No a co, správně za pár stovek a po třech letech koupíme za 200 tisíc novou. A v tom je největší kouzlo nivy...



Ladislav Čermák: Land Rover Defender

Hranatý solitér není dokonalý, naopak má chyb více než dost a vyšplhat se do něj chce div ne akrobatickou přípravu. Jenže právě kvůli svým chybám vytváří nejtěsnější citová pouta – žádné jiné auto se nevrlo tak hluboko do paměti čtyř generací. A má dodnes co nabídnout – skvěle vyvážená hmota balancuje a skáče jak je třeba a poslouchá na slovo, výbava je ryze účelová a když už interiér po poslední modernizaci vypadá více jako auto než pracovní mechanismus, pro mě je rozhodnuto. A že si v autosalonu musíte připlatit i za stěrače čelního okna? Aspoň máte na srážech co dávat k lepšímu.



Vítězslav Kodym: Mercedes-Benz G

Zavřete dveře, ozve se úder „kov na kov“ a vy rázem víte, že tady jste správně. Gěčko, to je desetiletím vypiplaná mechanika, ultrapraktické tvary a robustnost pro každodenní tvrdou práci. Zkoušená pracovní verze Professional, očesaná od všech komfortních libůstek a oholená na dřev, to je to pravé ořechové. Jestli třídě G něco v Česku kazilo renomé, pak to je pár holohlavých týpků s býčí šíjí a zlatými řetězy kolem krku, kteří si tohle auto oblíbili - nejlépe v černém laku a s neprůhlednými skly. Professional je dokonalou rehabilitací, tuhle puristickou verzi si koupí jen ten, kdo opravdu potřebuje tvrdý off-road. Anebo ten, kdo tohle nadčasově klasické auto miluje. A je úplně lhotejšné, jaký obvod bicepsů si zrovna v posilovně nazobal.



Eduard Belšan: UAZ Patriot

Moc se mi líbilo, že patriot jako jediný pohodlně odveze pět lidí a další čtyři kousek, třeba do lesa na práci. Sluší mu to a svou abnormální výškou zahanbuje i Audi Q7 či BMW X5. Jenže nejedí tak, jako vypadá – poctivá mechanika s válečnými kořeny sice vydrží v terénu vše, ale zároveň dokáže posádku připravit takřka životnostní test. A ty plasty? Že skřípe volant, bych UAZu odpustil, ale zrcátka, která se ve stokilometrové rychlosti chvějí jako rosol, jsme nezažili ani u nivy...



JAK TO TEDY DOPADLO?

■ V ryze subjektivním a hodně fanouškovském srovnání šlo jen těžko objektivně srovnávat tabulky, přesto jsme se aspoň tím nejjednodušším způsobem – za vítězství tři body, za druhé místo dva atd. - dobrali k vítězi testu. Tím se tak trochu očekávané stala dvojice G a Defender, která pobrala po šťastných sedmi bodech. „Gěčko“ sice v terénu excelovalo, ale na celkové vítězství je příliš drahé a jeho motor se na dlouhodobou těžkou práci hodí nejméně. Niva projela, co bylo třeba, ale má slabý motor a nejslabší předpoklady k dlouhodobé výdrži. Patriot sice dostává bramborovou medaili, ale jen kvůli slabému motoru, relativně vysokým cenám a nekvalitně zpracovanému interiéru – jinak je z testované čtyřky nejpříjemnější a dost možná i nejdolnější.



VÝSLEDKY	Cena	Praktičnost	Motor	Terén	Celkem
Lada Niva	3	1	1	1	6
Land Rover Defender	2	0	3	2	7
Mercedes-Benz G	0	2	2	3	7
UAZ 3163 Patriot	1	3	0	0	4