

Pracanti z Východu



Bum, prásk! Zabouchli jsme za sebou dveře a ocitli se v živoucím muzeu socialistické techniky. Niva je tu už čtyřicet let. Nově se však u nás nabízí i v pětidveřové verzi. Čeká nás zlý sen, nebo se adaptovala v současném provozu? Dokáže potrápít duster?

At se na nivu díváte z jakékoli strany, od doby její premiéry v roce 1977 se toho změnilo jen velmi málo. Vpředu se nachází výraznější plastová maska, vertikálně orientovaná zadní světla z poloviny devadesátých let však už vypadají stejně samozřejmě jako ta předchozí ze žigulíku. Vše

je maximálně podřízeno účelovosti. Duster offroadovou náturu servíruje poněkud jemněji. I on sice sází na jednoduché tvary, podává je však jako zámeř a tvoří z nich osobitý styl. V nabídce Dacie má duster jedinečnou pozici v tom, že si ho lidé kupují i jenom kvůli tomu, že se jim líbí.

DOJEM

Se svazkem klíčů

Už první kontakt s ladou vás vrátí do minulosti, do rukou dostanete dva klíčky jak od lankového zámku – „moderní“ oboustranný slouží k odemčení

dveří, zubatý pak ke startování. Spínací skříňka se nachází vlevo, zbývá se títelným klíčem trefit do zámku, otočit nečinných tři čtvrtě otáčky po směru hodných nových ručiček a přistoupit ke startování. Na mládí si pak vzpomenete při obhávání vozu a zamačávání čudlíků ve dveřích. Do kufru se navíc dostane



Dacia



Lada



2



3



2



3

1 Palubní deska není výkřikem poslední módy, ale proti té v nivě vypadá moderně. Veškeré ovládací prvky na středovém panelu leží zbytečně nízkou. 2 K přehlednosti přístrojů výhody nemáme, chybí však ukazatel teploty chladicí kapaliny. 3 Jednotlivé režimy pohonů lze přepínat i za jízdy otočným ovladačem, tlačítkem vpravo můžete vypnout stabilizaci, což se při jízdě v terénu může hodit.

1 Ryze pravoúhlé tvary zastaraly už počátkem devadesátých let. Neergonomické je především ovládání elektrických oken u ruční brzdy a nastavování topení táhly. 2 Budi nivy jsou maximálně zjednodušené a jasně čitelné. Ručička ukazatele paliva se však hýbe v závislosti na naklonění vozu. Palubní počítač nehledejte. 3 Kratší páčka pod volantem slouží pro ovládání blinkrů, delší se zapínají dálkové světlomety.



pouze po zatažení páčky v interiéru, zá-
měk s tlačítkem na víku chybí. Za samo-
zřejmost považované dálkové centrální
zamykání se rázem posunuje do čela se-
znamu nejužitečnější výbavy. V nivě ho
můžete mít za 9500 Kč. Duster je proti
tomu nuda, dálkový centrální mají kromě
základní dvoukolky všechny verze. Klí-
ček je sice nesklopný, ale aspoň obou-
stranný a startování konvenční.

Zastavil se čas?

Pokračujeme s nivou. Sedadla se v du-
chu moderní doby snaží o náznaky boč-
ního vedení, opěradlo však narostlo jen
na 53 cm. Měkké výplně jsou pohodlné
ve městě, po dvou hodinách jízdy z nich
však začnou bolet záda. Opěrka hlavy je
natolik nízká, že se o podepření hlavy ani
nesnaží. Dlouhý překvapí malá mož-
nost posuvu sedačky. Záhy však zjistíte,
že sedět blízko čelnímu sklu s velkým na-
plocho umístěným volantem v klíně jako
autobusák ničemu nevdává. Palubní deska
se svou minimální hloubkou totiž na řidi-
čovo pravé koleno neutočí.

Duster není výkřikem poslední módy,
jak by se mohlo bezprostředně po přese-
nutí z nivy zdát. Sedadla jsou o poznání
větší a výrazněji tvarovaná, opěrky hlav
se však nalézají příliš vzadu a při del-
ší jízdě vás záda z poddajných polštářů
začnou bolet úplně stejně jako v nivě.
Jednoduše tvarovanou palubní desku
z tvrdých materiálů oživuje lesklý plast
na středovém panelu, působí však příliš
lacině a jsou na něm vidět otisky. V horní
části je umístěna praktická schránka, kam
uložíte mobil i peněženku. Zato držáky
na kelímky před řadičí pákou jen zby-
tečně zabírají místo, nic se sem pořádně
nevejde. A když už ano, komplikuje to
obsahu tlačítek.

Kde nic není...

Niva ani duster sice příliš ovládacích
prvků nemají, přívětivostí obsluhy však
ani jeden z vozů neoplyvá. Duster má
výbavy více, zároveň však u něj najdete
i více přešlapů. Nízko umístěná navigace
je špatně na očích, na některé pikto-
gramy u otočného ovladače ventilace řidič
nevidí, „kolébky“ pro otevření oken tla-
čičí do kolena, vyhřívání sedadel je přímo
na sedačkách a vrchol představuje ovlá-
dání zpětných zrcátek pod řadičí pákou.
Tlačítek se po interiéru naštestí nachá-
zí jen pár, takže po chvíli je ovládáte

CENA A VÝBAVA

Jen to nejnutnější

V nivě si uvědomíte, které z prvků výbavy
jsou opravdu důležité. Najednou jste vděční
za sériový posilovač řízení či elektrická
přední okna. Zjistíte, že žít se dá bez elek-
trického nastavování zrcátek i klimatizace
[dodávané jen ve verzi Urban]. Otravná je
naopak absence centrálního zamykání,
za které si však lze připlatit. Vyplatí se zvážít
rádio [9900 Kč], kvůli hluku je totiž po-
slouchání čehokoli při jízdě problematické.

Překvapí, že si můžete dokonce pořídit
i tempomat [13 500 Kč], jenž je pro typické
použití vozu zbytečný. Z bezpečnostních
prvků niva obsahuje pouze ABS. Stabili-
zační systém a airbagy nemá vůbec. V ČR
je momentálně homologována v rámci
individuální registrace jako vůz kategorie
N1 a tyto prvky mít nemusí. Velmi levné
jsou v případě lady náhradní díly. Chabá je
naopak záruka na neprozavření karoserie

Požizovací náklady

	Etalon		
	Suzuki Vitara 1.6 VVT/88 kW	Dacia Duster 1.6 SCe/84 kW	Lada Niva 1.7/61 kW (2131)
Základní cena	440 450 Kč (Comfort)	337 900 Kč (Open)	294 975 Kč (Standard)
Cena verze Světa motorů	440 450 Kč (Comfort)	352 900 Kč (Arctica) ⁴⁾	314 375 Kč (Standard + příplatky) ⁵⁾
Výbava verze Světa motorů	Čelní, boční a hlavové airbagy, rádio s bluetooth handsfree, připojení USB nebo SD, výškově a podélně nastavitelný volant, dálkově ovládané centrální zamykání, manuální klimatizace, elektrické ovládané předních oken a vnějších zrcátek, palubní počítač.		

VÝBAVA NAD RÁMEC VERZE SVĚTA MOTORŮ

ABS/ESP	✓/✓	✓/✓	✓/✗
Posilovač řízení	✓	✓	✗/✗/✗
Čelní/boční/hlavové airbagy	✓/✓/✓	✓/✓/✓	✗/✗/✗
Dálkové centrální zamykání	✓	✓	9500 Kč
El. zrcátka	✓	✓	✗ ³⁾
El. přední/zadní okna	✓/✗ ¹⁾	✓/3000 Kč	✓/✗
Manuální/samočinná klimatizace	✓/✗ ¹⁾	✓/✗	✗ ²⁾ /✗
Vyhřívání předních sedadel	✗ ¹⁾	✗	✗ ³⁾
Zadní/zadní a př. parkov. senzory	✗ ¹⁾	9000 Kč ²⁾ /✗	✗/✗
Litá kola	✗ ¹⁾	15 000 Kč (16")	9900 Kč (15")
Rádio s USB/navigace	✓/✗ ¹⁾	✓/7500 Kč	9900 Kč/✗
Tempomat	✗ ¹⁾	9000 Kč ²⁾	13 500 Kč
Metalíza	13 000 Kč	12 900 Kč	✓
Porovnání cen	440 450 Kč (100%)	352 900 Kč ⁴⁾	314 375 Kč ⁵⁾
Známka ⁶⁾	1,00	1,00 ⁴⁾	3,00 ⁵⁾

POŘADÍ

¹⁾ Dostupné jen ve vyšší výbavě, ²⁾ paket tempomatu a zadních parkovacích senzorů, ³⁾ pouze ve verzi Urban, ⁴⁾ neplní výbavu SM (chybí podélný posuv volantu), ⁵⁾ neplní výbavu SM (chybí airbagy, ESP, nastavitelný volant, klimatizace, el. zrcátka a palubní počítač), ⁶⁾ známka za cenu, výbavu, záruku a servis.

Náhradní díly

		Dacia Duster 1.6 SCe/84 kW	Lada Niva 1.7/61 kW (2131)
Světlo/zadní sdružená svítidla	(Kč)	6741/2972	1365/1575
Přední/zadní nárazník	(Kč)	6698/8671	3260/3260
Přední blatník	(Kč)	3673	2040
Čelní sklo	(Kč)	4359	2575
Brzdové destičky + výměna	(Kč)	2062 + 440	340 + 640
Cena práce v servisu	(Kč/hod.)	630	640
Náklady na servisní prohlídky do ujetí 100 000 km	(Kč)	19 470	45 000
Záruky: pohonné ústrojí/celý vůz/lak/neproz. karoserie (roky)		3/3/6	2/1,5/2

Orientační ceny, skutečná částka se může v jednotlivých autorizovaných servisech lišit

– pouhé dva roky. Spolu s chudou výbavou
to byly důvody pro výrazné zhoršení známky.
Koroze pod listami oken se objevila i u půl-
ročního testovacího kusu.

Duster nabízí několik výbavových stupňů,
přičemž pohon 4x4 se dodává od verze Open,
která již obsahuje klimatizaci, dálkové cen-
trální zamykání i rádio. Do výbavy Světa mo-
torů jí chybí elektricky nastavitelná zrcátka.
Nejbližší požadované výbavě je specifikace
Arctica, ani ta však nenabízí podélně posuvný
volant. Nastavitelný ho však má alespoň
výškově. Navíc poskytuje možnost připlatit si
třeba za navigaci nebo parkovací senzory.

Základní ceny aut z testu

Dacia Duster	
1.6 SCe/84 kW (4x4)	249 900 Kč (337 900 Kč)
1.6 SCe/80 kW LPG	312 900 Kč
1.2 TCe/92 kW (4x4)	329 900 Kč (384 900 Kč)
1.5 dCi/66 kW	328 900 Kč
1.5 dCi/80 kW (4x4)	354 900 Kč (409 900 Kč)
Lada Niva (2131)	
1.7/61 kW	294 975 Kč
1.7/72 kW	302 475 Kč

Základní ceny konkurentů

Mazda CX-3 2.0 Sky-G150 AWD/110 kW	575 900 Kč
Opel Mokka 1.4 Turbo 4x4/103 kW	510 900 Kč
Seat Ateca 1.4 TSI 4x4/110 kW	618 900 Kč
Suzuki Jimmy 1.3 VVT/62 kW	396 900 Kč
Suzuki Vitara 1.6 VVT 4x4/88 kW	440 450 Kč
Suzuki S-Cross 1.0 BoosterJet 4x4/82 kW	479 900 Kč
Škoda Yeti 1.4 TSI 4x4/110 kW	548 900 Kč

Jak známujeme

Známky se odvíjejí od nejlepšího auta v dané
kategorii a hodnoceném parametru. Měři-
telné veličiny známujeme podle odstu-
pu od lídra. Nově hodnotíme po půl stupních.
Do 5 % ztráty přidělujeme ještě známku 1,00
dále je stupnice po 10 %. Za odstup 5 až
15 % dáváme 1,50, za 15 až 25 % 2,00 atd.
Příklad: Nejlepší SUV nebo terénním
vozem s výbavou dle Světa motorů je Suzuki
Vitara 1.6 VVT/88 kW Comfort za 440 450 Kč.
Dostává tedy jedničku, stejně jako auta s ce-
nou do 462 473 Kč. Za cenu od 462 474 Kč
do 506 518 Kč udělíme známku 1,50 atd. Po-
dobně postupujeme i při subjektivním hod-
nocení [vzhled, zpracování], vždy vyčísľujeme
odstup od nejlepšího. Známkou můžeme dále
upravit, pokud chceme zohlednit například
extrémně bohatou výbavu, nadstandardní
záruku a podobně. Zámka za oddíl Cena
a výbava není součástí celkového hodnocení.
Jedná se o samostatnou disciplínu.



Tlačítka vyhřívání sedadel se
nachází přímo na jejich vnější
straně, řidič na něj tedy nevidí



Elektrické ovládní oken našlo své
místo nově pod páčkou otevírání dveří,
vzrostlejší jedince bude tlačit do kolena



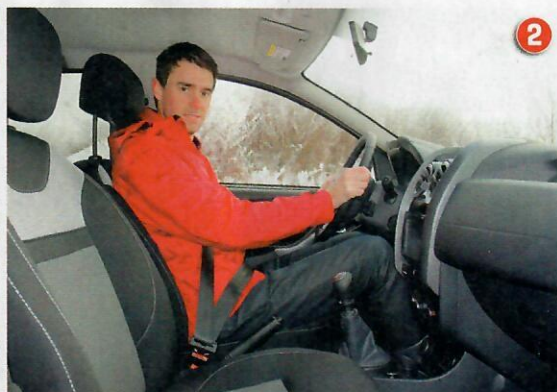
Kufr lze odjistit pouze páčkou u sedadla
po řidičově levé ruce. Pokaždé, když za ni
taháte, bojíte se, že vám zůstane v ruce.



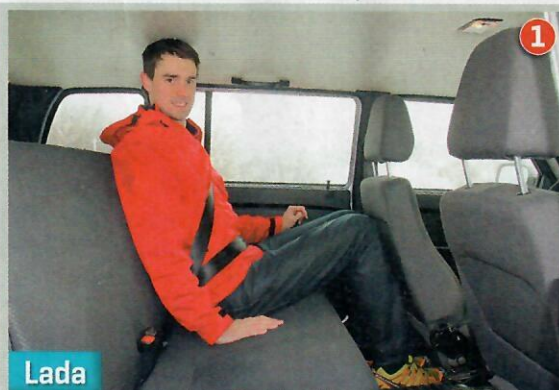
Maličké klíčky a žigulácké klyky od dveří se od doby vzniku nez-
měnily. S dveřmi je potřeba pořádně bouchnout, jinak se nedovřou
a nelze je zamknout.



Dacia



1 V podélném směru není místa nazbyt, alespoň jde však podsunout nártý. Nad hlavou zbývá rezerva i dlouhánům. 2 K příjemnější pozici za volantem by přispěl podélný posuv volantu, takto se k němu musíte trochu natahovat, nebo řídit na delší ruce. 3 Kontrastní potahy vypadají pěkně a jednoduché tvarování vyhoví rozličným postavám. Při delší jízdě však z měkkých výplní začnou bolet záda.



Lada



1 Před koleny zbývá více místa než v dusteru, zato hlava se už dostává do kontaktu se střechem. Na šířku je tu dost prostoru i pro tři. 2 Opěradla nivy končí ještě pod rameny a nízko, vzadu umístěná opěrka svému účelu moc neposlouží. Velký naplocho umístěný volant leží řidiči v klíně. 3 K nastavování sedadel slouží páčka na boku. Skromné rozměry a měkké výplně na delší cestě zrovna nenadchnou.

popaměti. Ve finále je máme radši než jeden velký dotykový displej, ale promyšlená obsluha vypadá jinak.

Palubní deska ani materiály se u nivy od doby jejího vzniku moc nezměnily, překvapivě zde ale nic nevrže. Spáry mezi jednotlivými částmi jsou však různých velikostí. O to větší překvapení panuje po dotyku na horní část palubky, boříme do ní prst. Plast je měkčený! Proti soudobým autům má niva celkem tři páčky pod volantem: kratší vlevo ovládá blinkry a delší dálkové světlomety, pravá má na starost stěrače a ostřikovače.

Vrcholem archaického ovládání jsou posuvná táhla na regulaci topení. Ostatní funkce a světla se ovládají kolébkovými ovladači na středovém panelu, trochu skryto zůstává tlačítko výstražných světel na pravé straně sloupku. Na středovém panelu se nacházejí tři páky, menší za řadičkou slouží k uzamčení mezinápravevého diferenciálu a větší zcela vzadu k řazení redukce. Obojí se pochopitelně řadí u stojícího vozu.

PROSTOR A POHODLÍ

Pravoúhlý pokoj

S návrhem tvarů nivy si nikdo těžkou hlavu nedělal, rovné boky, plochá střecha, svislá maska chladiče a kola posunutá do rohů. Rozvor se navzdory krátké

karoserii (4240mm) mohl natáhnout až na 2700mm a v interiéru je díky tomu spousta místa. Řidič si sice musí zvyknout na kompromisní pozici za volantem, vzadu je však místa před koleny dostatek. Plochou lavicí bez vyvýšeného prostředního místa pak oceníte v plném obsazení. Těžko uvěřitelná je však absence hlavových opěrek, na které se při žádné modernizaci nedostalo.

Ve vertikálním směru se zázrak nekoná, vysoko umístěná podlaha v kombinaci s jen nepatrně vyšší střechem než u dusteru znamená podprůměrných 95 cm vpředu a 92 cm vzadu. Vpředu to nevádí, vzadu se však dlouhání už dostanou do kontaktu se střechem. V loktech i ramenou je opět vše v pořádku, ať měříte, kde měříte, šířka vpředu i vzadu se téměř neliší. Výplně dveří s černým tvrdým plastem jsou prakticky rovné. Do prostoru vystupuje jen madlo dveří a páčka na otevírání, která si subtilností říká o brzké ulomení. Do spodní části dveří můžete uložit autoatlas, více se do úzké schránky nevejde.

Větší menší duster

Na dusteru je hezky vidět, že ani jednoduché auto nemá takové možnosti využití vnitřního prostoru jako dřívě. Základní posuv v oblasti pasivní bezpečnosti holt něco stojí. Proti ladě masivní dveře dusteru ubírají cenné centimetry, dacia tak navzdory o 14 cm větší šířce hraje s nivou vyrovnanou partii jen s vypětím

všech sil. Podobné je to v podélném směru. Výztuhy, tlumicí hmoty i přirozenější pozice za méně zkoseným sloupkem řízení mohou za to, že v dusteru je vzadu o poznání méně místa. Pro tři to tu není a před koleny vyšším jedincům zbývá jen malá rezerva.

Přes větší celkovou délku toho méně pobere i zavazadelník, který navíc zmenšuje ústrojí zadního pohonu. Ložnou délku má niva o 11 cm větší a dominuje ve zbylých dvou rozměrech. K dokonalosti má přesto její kufr daleko. Využitelnost omezují vystouplé kryty podběhů, zapomenout můžete na jakékoliv fixační úchyty nebo háčky. Vrchol nepraktičnosti představuje těžký dekl bez šňůrek či možnosti fixace v horní poloze. Nezbyvá

než si ho přizvednout zády a začít lovit dalším úskalím je totiž chybějící osvětlení. Nebytí těchto nepříjemností, snažela se na nivu pochvala za velkorysý objem, velký vstupní otvor i nízkou nákladovou hranu.

MOTOR

To bude hukot

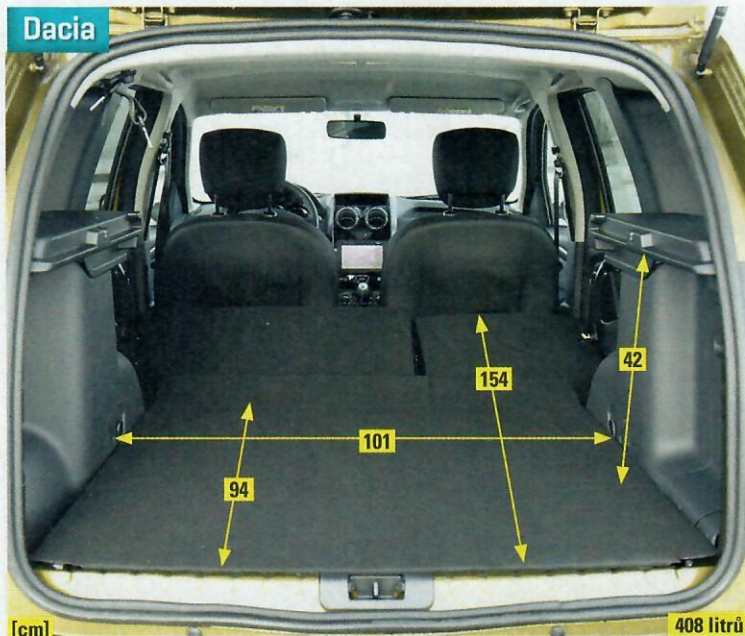
S pákou dlouhou tak, že by ji mohl závidět i řidič karosy, pohybujeme vstřídání prvním rychlostními stupni. Cvak. Poté měkce zabírající spojku a plynule rozjíždíme. Opět bereme řadičku do ruky a chceme dvojku. Vyvíjíme zvýšené úsilí, vyrazujeme jedničku, ale dvoj

Údaje o testovaných vozidlech

	Dacia Duster 1.6 SCe	Lada Niva 1.7 (213)
NAMĚŘENÉ HODNOTY		
Místo podélné/před koleny zadního cestujícího (cm)	169/3	176/8
Výška interiéru nad sedákem P/Z (cm)	95-99/98	95/92
Místo nad hlavou cestujícího P/Z (cm)	3-7/6	5/1
Šířka interiéru v loktech P/Z (cm)	138/143	142/141
Šířka interiéru v ramenou P/Z (cm)	139/139	137/135
Délka x šířka sedáku u řidiče/zadního pasažéra vlevo (cm)	48 x 51/47 x 56	46 x 50/50 x 51
Rozměry opěradla řidiče (délka x šířka) (cm)	60 x 54	53 x 49
Průchodnost zavazadlového prostoru (výška x šířka) (cm)	80 x 94	88 x 101
Výška dolní hrany kufru/průchozí výška pod 5. dveřmi (cm)	78/188	71/189

„Místo podélné“ - součet vzdálenosti od předělu opěradla a sedáku levé zadní sedačky k opěradlu sedadla řidiče, od předělu opěradla a sedáku řidiče k přednímu okraji sedáku a od kraje sedáku k brzdovému pedálu. „Místo před koleny zadního cestujícího“ - figurant si optimálně nastaví sedadlo řidiče, posadí se dozadu doleva. „Výška interiéru nad sedákem“ - vzdálenost sedáku od stropu, měří se vpředu i vzadu na levém sedadle, u řidiče v nejvyšší a nejvyšší poloze. „Místo nad hlavou cestujícího“ - totéž, ale nad hlavou figuranta. „Šířka interiéru v loktech“ - nejširší místo interiéru ve vybrání dveří. „Průchodnost zavazadlového prostoru“ - nejmenší výška/šířka vstupního otvoru. „Výška dolní hrany kufru“ - měřeno od zem. Hodnoty s figurantem se vztahují k muži výšky 191 cm.

Dacia



[cm] 408 litrů

Přes podobný udávaný objem jsme duster v jednotlivých směrech naměřili méně, má však využitelnější tvar. Dělené sklápění opěradel se nabízí od výbavy Arctica. Pod podlahu se vejde plnohodnotná rezerva (1800 Kč).



se nechce. Synchronizačním kroužkům se nedaří prořezávat zatuhlým olejem a srovnávat otáčky se jim nechce. Druhý pokus, třetí... a je tam. Nějak tak to vypadá, když se s nivou v tuhých mrazech ihned rozjedete. Lada jednoduše pochází ještě z doby, kdy se doporučovalo nechat vůz před vyjetím nějakou dobu zahřát. S každým kilometrem se však snadnost řízení zlepšuje a za chvíli si můžete dovolit přeřadit klidně i ob stupeň. Dráhy jsou kratší, než byste čekali, a s trochou nácvičku se daří řídit stejně rychle jako v každém jiném autě.

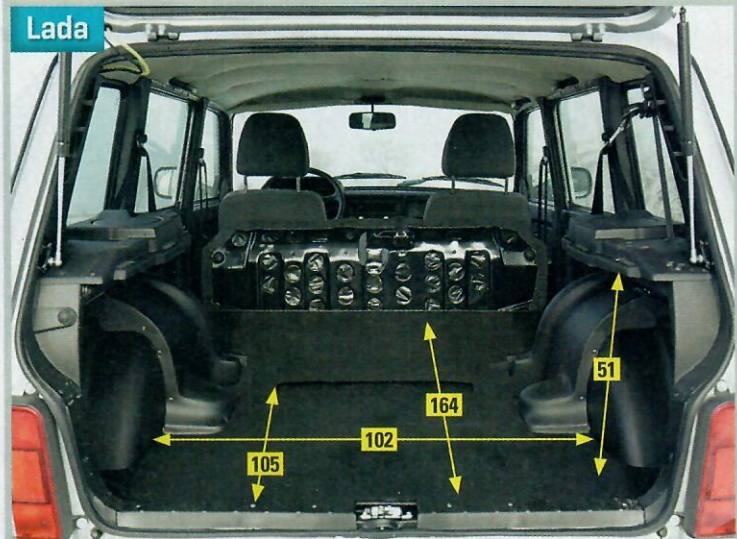
Přesto je převodovka největší slabinou celého vozu. Konstrukčně jsou totiž soukolí navržena s příliš velkými vůlemi. To byla nutnost vzhledem k tomu, že se při výrobě ozubených kol vynechává tvrdé

obrábění po kalení, jehož pomocí se dosahuje požadované tvarové a rozměrové přesnosti. Velké vůle mají za následek větší opotřebení. Především ale máte pocit, že se rozjždíte ne s nivou, ale s boeingem, který se chystá vzletnout. Ve všech jízdních režimech je převodovka dominantním zdrojem hluku (konkurovat jí může jen naplno puštěný větrák). Překonává nikterak tichý motor i neaerodynamickou karoserii, která neomalenež rozráží vzduch s koeficientem $c_x = 0,54$. Když vyšlápnete spojku a plachtíte na neutrálu, rázem si připadáte jako v elektromobilu.

Neustálý vývoj

Podélně uložená litinová sedmnáctistovka v nivě prodělala řadu změn. Zároveň je to jediný motor, který byl

Lada



[cm] 420 litrů

Plastové podběhy výrazně zasahují do nákladového prostoru, přesto do nivy naložíte hodně. Lavice se sklápí vcelku, přičemž sedáky i opěradla se překlápějí vpřed. Nešikavné je plato, které se nezvedá s dveřmi. Modrý uzávěr slouží pro dolévání ostřikovačů.



adaptován na normy Euro. Využívá rozvod OHC s hydraulickým vymezováním vůlí ventilů a řetězovým pohonem, od roku 2002 má vícebodové vstřikování a nově plní emisní normu Euro 6, takže je možné jej opět nabízet na trzích EU.

Z toho všeho se podařilo vykřesat nijak slavných 61 kW a 129 N.m. Není tedy divu, že dynamika není zrovna silnou stránkou, dost o tom vypovídá zrychlení 0-100 km/h za 19,0 s i nejvyšší rychlost 137 km/h. Neustále je navíc cítit, jak se vůz pere s velkými setrvačnými odpory rotačních hmot stálého pohonu všech kol.

Brzdou provozu však niva není, s krátkým odstupňováním se do silničních i dálničních stoupání daří alespoň na čtyřku udržet nejvyšší povolenou

rychlost. Díky vysoko položenému maximu točivého momentu se na pružnost moc nehraje, podčtvercový motor potřebuje k životu otáčky. Na rovině nivu bez problémů rozjedete podle GPS na rychlost 145 km/h (tachometr ukazuje asi o 10 km/h více). Pro jízdu v těžkém terénu či tahání přívěsu lze využít standardně dodávanou redukci, která krátí převody v poměru 3,6:1. Velkou výhodou je možnost řídit ji nezávisle na uzávěrci mezinápravového diferenciálu.

Silnější dech

Duster využívá novou atmosférickou jednotku 1.6 SCE, která má původ v nissanech. Na rozdíl od předchozí šestnáctistovky dostala hliníkový blok a rozvod DOHC, navíc s proměnným časováním

INZERCE

Allianz 	Povinné ručení			Havarijní pojištění
	Limit 70/70 mil. Kč	Limit 150/150 mil. Kč	Limit 200/200 mil. Kč	ALLRISK
Lada Niva 1.7	od 1460 Kč	od 1599 Kč	od 1738 Kč	od 2721 Kč
Dacia Duster 1.6 SCE	od 1366 Kč	od 1495 Kč	od 1625 Kč	od 2438 Kč

Postřeh z pojišťovnictví
Nejlevnější povinné ručení? Pro řidiče s nájedem do 10 000 km/rok.



Dacia

Nová atmosférická šestnáctistovka původem od Nissanu přinesla zlepšení dynamiky, spotřeba však stále atakuje 10 l/100 km



Lada

Podélně uloženou sedmnáctistovku je v dnešním provozu potřeba často ždímat na maximum, spotřeba však není o moc vyšší než u dacie (lehce přes 10 l/100 km)

sacích ventilů a ještě více prodlouženou dlouhozdvihovou konstrukcí (78,0 x 83,6 mm). Přineslo to více výkonu (77 vs. 84 kW) i točivého momentu (148 vs. 156 N.m). Stejně jako v ladě se i zde uplatňuje nepřímé vstřikování MPI. Dynamika i pružnost se zlepšily, zachována zůstala šestistupňová převodovka s velmi krátkou jedničkou. To se hodí do terénu, ve městě se však i kvůli nešťastně naladěnému elektronickému plynu těžko rozjždíte bez cukání.

Ve srovnání s ladou je duster daleko hbitější, navíc díky jednoduššímu pohonu všech kol s hydraulickou spojkou nemusí roztáčet tolik hřídelí ani ozubených kol. I dacia však bojuje se špatnou aerodynamikou ($c_x = 0,42$), což se odráží na rovněž nízké maximální rychlosti i omezené schopnosti plachtit. Zato šestistupňová převodovka řadí par excellence, dráhy jsou krátké, páka se v kulise pohybuje bez vůlí a dorazy nepůsobí gumově.

Spotřeba není předností ani jednoho vozu. Dacií jsme jezdili v průměru za 9,8 l/100 km, ladou za 10,3 l/100 km. Konzumace výrazně roste především

na dálnici. Zatímco při 110 km/h jsme se dusterem dostali pod 7,5 l/100 km, ve 130 km/h si nárokoval o tři litry více. Niva je na tom ještě o něco hůře, útlachou však u ní budiž velká, 65litrová nádrž. Do dusteru natankujete 50 l.

JÍZDA

Nečekaná jistota

Málo viditelné, ale o to důležitější změny se u nivy udály na podvozku. Poslední modernizace se odehrála na podzim. Zavěšení kol využívá bezúdržbová ložiska, nové jsou homokineticke klouby i tlumiče. To vše přispělo k pocitu daleko větší jistoty z ovládnání vozu. Není nutné korigovat přímý směr jízdy, při brzdění auto netáhne a slušnou směrovou stabilitu si zachovává i na hranici maximální rychlosti.

Mechanicky funguje podvozek velmi dobře, díky vhodnému sladení měkkého odpružení s tlumiči nedochází k houpání karoserie ani přenosu tvrdých rázů od zadní tuhé nápravy, což je u klasických offroadů skutečně výjimkou. Kdyby se komfort hodnotil jen na základě tlumení, dostala by niva pěknou dvojku. Po započítání hlučnosti je z toho bohužel výsledná známka 4,00.

V zatáčkách je nutné počítat s většími náklony, na limitu se lada chová lehce přetáčivě. Znejistět ji dokážou jen neplynulé pohyby a prudké změny směru. Jinak většinou vůz na limitu postačí korigovat pedálem plynu. Podprůměrnou známku za ovladatelnost nivy udělujeme především za absenci stabilizačního systému.

Duster se chová jako typické dnešní levné SUV, kompromisní naladěním podvozku s utaženými tlumiči s sebou

přináší častý přenos tupých rázů do karoserie. Na druhou stranu se naklání méně než niva. Na hraně je vůz citel nedotáčivý a při náznaku ztráty stability rázně zasahuje stabilizace. Odezvy od kol navíc velmi otupuje přeprisolované řízení bez patrné odezvy od kol. Řidič nivy, která je standardně vybavena hydraulickým posilovačem, přesně ví po čem jede. Zejména v terénu mu to dává daleko lepší kontrolu nad vozem. Při jízdě po silnici by se hodil strmější převod, byť mezi krajními rejdy jsou klasické tři otáčky (rejď tedy není zrovna na přednost).

Nezmar a univerzál

V terénu je niva jasným králem, na možná nájezdové úhly v kombinaci s velkou světlou výškou 220 mm a překonatelnou zkřížitelností nápravy dělají své. Poctivý stálý pohon má také něco do sebe, i bez uzavřeného diferenciálu jsem se v pražském Hummer centru vyškrali, kam nás napadlo. Pro duster, který nedokázal vždy přenést potřebnou dávku točivého momentu na správné kolo, má niva výhodu nejen v možnosti uzavřít mezinápravový diferenciál. Navíc si můžete přibjevnat uzávěrku těch nápravových, případně zvolit verzi se samosvorným provedením.

Na poměry dnešních SUV je však i duster postavený odolně s účelně naváženými nárazníky, jimiž neškrtáte oze při každém terénním zlomu, a pohone všech kol, který umožňuje zapnout tvrdý přenos točivého momentu na zadní kola (režim Lock). Středně těžký terén s jistou dávkou zkušeností a předvídavostí projede duster bez problémů. Niva je proti tomu skutečný přeborník i do nejtěžších podmínek, jako jediný její limit v opravdu náročném terénu vidíme výkon motoru.

Údaje o testovaných vozidlech

	Dacia Duster 1.6 SCe	Lada Niva 1.7 (VAZ 2131)
ZÁKLADNÍ ÚDAJE OD VÝROBCE		
Motor, ventilový rozvod	benzín R4, DOHC	benzín R4, OHC
Zdvihový objem	(cm ³)	1598
Největší výkon	(kW/ot. za min)	84/5500
Největší točivý moment	(N.m/ot. za min)	129/4000
Převodovka	6° manuální	5° manuální
Délka x šířka x výška	(mm)	4315 x 1821 x 1634
Rozvor náprav, rozchod kol P/Z	(mm)	2674, 1559/1560
Standardní pneumatiky		215/65 R16
Provozní/užitečná hmotnost	(kg)	1280/599
Nejvyšší hmotnost nebrzděného/brzděného přívěsu	(kg)	640/1500
Objem zavazadlového prostoru základní/maximální	(l)	408/1570
Objem nádrže paliva	(l)	50
Nejvyšší rychlost	(km/h)	168
Zrychlení z 0 na 100 km/h	(s)	12,0
Emise CO ₂	(g/km)	155
Spotřeba paliva (město/mimo město/kombinace)	(l/100 km)	8,0/6,2/6,8
NAMĚŘENÉ HODNOTY		
Pružnost na 4. rychlostní stupeň (60-100 km/h)	(s)	7,7
Pružnost na 5. rychlostní stupeň (80-120 km/h)	(s)	13,0
Otáčky na nejvyšší rychl. stupeň při 130 km/h	(ot./min)	3600
Skutečná rychlost při 50/90/130 km/h	(km/h)	47,8/86,6/126,2
Naměřená kombinovaná spotřeba paliva	(l/100 km)	9,8
		10,3

K měření jízdních parametrů používáme GPS telemetrii Racelogic DriftBox 01.





Dacia

Pneumatiky v testu: Dunlop SP Winter Sport 4D 215/65 R16

1 Duster udržuje v bezpečném držení stopy elektronika, která zasahuje s velkým předstihem. Na limitu je vůz citelně nedotáčivý. 2 Nezávislé, víceprvkové zavěšení kol zadní nápravy nedovoluje přílišné křížení náprav. V terénu se tedy často ocitáte jen na dvou nebo třech kolech. 3 Duster má proti nivě jen o 10 mm nižší světlou výšku (210 mm), na svazích pražského Hummer centra ho limitovaly především silniční zimní pneumatiky, které více klouzaly.



Lada

Pneumatiky v testu: Bridgestone Dueler H/T 684 205/70 R15

1 V mezních situacích se niva chová lehce přetáčivě, díky dlouhému rozvoru je však stabilní a řidič ji dokáže snadno korigovat plynem a lehkým kontrováním volantu. 2 Vůz disponuje odolnou tuhou nápravou s panhardskou tyčí, má výrazně delší zvlhy než duster a kola drží dlouho na zemi. 3 Bytelná konstrukce dovozuje rychlejší jízdu v terénu bez rizika, že někde něco ulomíte. Po skocích dopadá lada měkce.



ZÁVĚR

Překvapení se nekoná. Pozici krále levného, a přitom univerzálně funkčního vozu s terénními schopnostmi si s přehledem udržel duster. I on má sice mouchy, ale na rozdíl od nivy je bez problémů použitelný pro každodenní cestování na silnicích i na dlouhé

vzdálenosti. Lada se zaměřuje na velmi specifickou skupinu uživatelů, kteří potřebují nenáročné auto do těžkého terénu a jezdí nejčastěji jen pár kilometrů do lesa. Komfortnímu užívání brání extrémně hlučná převodovka, slabý motor, zastaralý interiér a chudá výbava. Naopak jízdní vlastnosti na silnici byly příjemným překvapením. ●



Hodnocení

Za testované oblasti se uděluje známka od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům.

	Dacia Duster 1.6 SCe	Lada Niva 1.7 (VAZ 2131)
DOJEM		
Design	2,00	4,00
Dílenské zpracování	2,50	4,00
PROSTOR A POHODLÍ		
Prostornost	2,50	2,00
Sedaadla	2,50	3,50
Zavazadelník a variabilita	2,00	2,00
Ovládací prvky	2,50	2,50
MOTORY A ZPŘEVODOVÁNÍ		
Dynamika	3,00	5,00
Pružnost	2,00	5,00
Spotřeba	3,50	3,50
JÍZDA		
Řazení	1,50	4,50
Řízení	3,00	2,50
Brzdy	2,00	2,50
Ovladatelnost na silnici	2,50	3,50
Ovladatelnost v terénu	2,50	1,00
Jízdní komfort	2,50	4,00
CELKEM		
Průměr celkem	2,43	3,30
Závěrečné pořadí	1.	2.

Pořadí

1. Dacia Duster 1.6 SCe



- + Univerzální použití pro jízdu v terénu i na silnici
Modernější design
Nesrovnatelně lepší bezpečnost
Bohatší výbava
Dynamičtější motor
- Vysoká spotřeba
Necitlivé nastavení pedálu plynu
Chybějící posuv volantu
Ergonomické přeshlapy

Průměr celkem **2,43**

2. Lada Niva 1.7 (VAZ 2131)



- + Vynikající v těžkém terénu
Dobrá podélná prostornost
Velký kufr
Dobrý výhled z vozu
- Velmi hlučná převodovka a větrák
Špatná aerodynamika
Absence bezpečnostních i komfortních prvků
Slabá dynamika a vysoká spotřeba
Zastaralý design

Průměr celkem **3,30**

