

# 7 statečných off-roadů

Letošní sedmý ročník srovnávacího „Testu 7 statečných“, připravila tradičně Karosárna a slévárna KOV Velim. Poprvé však byla základna akce mimo sídlo společnosti.

## Pick upy 4x4

Poslední březnové dny se dvoudenní test uskutečnil na okraji Vojenského újezdu Jince, se základnou u obce Felbabka. Tato lokalita byla zvo-

tact. Jejich kvalifikovanou montáž, vyvážení, tlak a následný servis po celé dva dny zajišťoval mobilní pneuservis společnosti Barum Continental. Všechna vozidla měla na startu plnou nádrž.

Z konkurentů pořídíte spartansky vybavený vůz za nejméně peněz (základní cena 416 000 Kč bez DPH). Co ztrácí na silnici, vynahradí si ARO 4x4 v terénu díky znamenitě přizpůsobivému podvozku se standardně dodávanou uzávěrkou diferenciálu. Vozidlo představíme v samostatném testu.

## Honker řady 42

Robustní Honker (technické představení v DaS č.10/2003) je nejnovějším přírůstkem z konkurenčních značek na našem trhu. Dovoz zajišťuje hradecká společnost AUTO MAX. Motor Andoria (licence Leyland) je v provedení Euro 3. Vozidla vynikají jednoduchou účelnou konstrukcí (veškerá okna mají plochá skla, vpředu i vzadu jsou tuhé nápravy na listových perech). Trvalý pohon zadní nápravy s možností přirazení přední nápravy, redukce a uzávěrka diferenciálu jsou v základu. Honker jsme měli v závěru zimy v redakci, jeho podrobný test připravujeme. Základní verze stojí 659 000 Kč, dvoudenní test absolvovala verze furgon na shodném podvozku jako pick-up.

## Land Rover Defender 130

Nezaměnitelná legenda na trhu terénních vozidel je spolehlivým houževnatým pracantem. Test osobní verze Land Rover Defender 110 jsme zveřejnili v DaS č.1/2004, nákladní pick-up je od ní odvozen. Obě nápravy jsou sice tuhé, avšak



Předstartovní přípravy zvolna vrcholí, vozy se řadí k pásce a zatím září čistotou

lena úmyslně, protože testem tentokrát měla projít vozidla kategorie N1 G, tj. laicky řečeno, off-roady s karoserií pick-up a s dvoubudkou vybavené vznětovým přeplňovaným motorem o zdvihovém objemu 2,5 l. Na pomyslném startovním roštu, stálo sedm pick-upů oficiálně dovážených na český trh, tj. s patřičnou homologací. Tři vozidla patřila mezi čistě „pracovní“ off-roady, čtyři pick-upy už svým designem, komfortním vybavením i odladením podvozků byly kompromisem mezi pracovním rekreačním vozidlem.

Vozidla byla testována jak v lehkém terénu, tak i na běžných silnicích a vedle dvoučlenné posádky vezla i pytle s pískem, které tvořily patřičnou, předem spočítanou zátěž dle užitečné hmotnosti vozidla. Pravda, někdy vyjžděly automobily na testovací okruh zatížené navíc hosty – sponzory, kteří chtěli absolvovat alespoň jeden ze dvou předepsaných okruhů. Takže občas jel vůz značně přetížen. Aby hodnocení jízdních vlastností co nejméně ovlivnily použité pneumatiky, na všech sedmi pikapech byly použity univerzální pneumatiky Continental Conti 4x4 Con-

## TESTOVANÁ VOZIDLA – POPIS

### ARO 324 TD

Dovoz zajišťuje hradecká společnost AUTO MAX. Pravda, konstrukčně se dnešní typ příliš neliší od svých předchůdců (stejně jako u prvních vozů musíte kupit „volnoběžky“), nicméně hradecká společnost dnes nabízí vozidla vybavená motory Euro 3.



Na první okruh jsme vyjžděli s polským Honkerem



Některé terénní úseky se daly jet docela rychle, jak dokazuje Defender 130

## TECHNICKÉ ÚDAJE – ŘADA LF LF45

## LF55

Značka/typ	Pohotovostní hmotnost(kg)	Celková hmotnost(kg)	Zdvihový objem	Točivý moment motoru	Výkon kW/min <sup>-1</sup> Nm/min <sup>-1</sup>
ARO/324 TD	1975	3100	2.4	225/2500	75/4100
Honker/42	2290	3200	2.4	225/2500	75/4100
Land Rover/Defender 130	2117	3500	2.5	300/1950	90/4200
Mazda/B-Fighter	1795	2855	2.5	266/2000	80/3500
Mitsubishi/L200	1825	2830	2.5	240/2000	98/4000
Nissan/Pick-Up	1855	2860	2.5	304/2000	98/4000
Toyota/HiLux	1760	2515	2.5	260/1600	75/3600



Toyota Hilux projíždí jediným „zrádným“ brodem na trati



zavěšené na ramenech a odpérované vinutými pružinami. Jako jediný má Defender celohliníkovou karoserii, pod kapotou podélně uložený pětiválec s elektronicky řízeným vstřikováním systém čerpadlo-tryska a poměrně slušnou standardní výbavu. Prostor v kabině hlavně do šířky byl ze všech testovaných vozidel ale nejmenší. Má trvalý pohon všech kol. Utáhne - jako jediný z konkurentů - brzděný přívěs o hmotnosti 3500 kg. Je ale asi v základu nejdražší (962 295 Kč bez DPH).

### Mazda B-Fighter

Omlazená Mazda B-Fighter byla představena v samostatném testu v DaS č.3/2004. Uspořádáním podvozkových skupin a interiéru, velice slušnou standardní výbavou, přijatelnými provozními náklady a v neposlední řadě i vysokou užžitnou hodnotou patří Mazda B-Fighter k perspektivním vozům ve své kategorii. K dobré pozici na trhu napomáhá i prozíravá obchodní politika importéra. Cena základní verze začíná na 689 000 Kč bez DPH.

### Mitsubishi L 200

Japonská klasika s nezávislým zavěšením předních kol a tuhou zadní nápravou na listových perech vyráběná v exotickém Thajsku slaví mimořádné úspěchy všude, kde se objeví (test v DaS 12/2002). Je také známá pod obchodním označením Pajero Pick-up. Ke standardní výbavě patří patentovaný řaditelný pohon předních kol Easy Select 4WD se samočinnou volnoběžkou předních kol. Základní model je v ceně 592 600 Kč bez DPH. K bohaté standardní výbavě všech pikapů firmy Mitsubishi patří na českém trhu závěr zadního diferenciálu.

### Nissan Pick-Up

Klasika s nezávisle zavěšenými předními koly a s tuhou zadní nápravou umocněná výkonným motorem a v porovnání k celkové hmotnosti vysokou hmotností brzděného přívěsu a užžitnou hmotností. Tak bychom mohli charakterizovat u nás obchodně dosud neúspěšnější pikap s dvojitou kabinou a se znakem náprav 4x4 v nejnovějším provedení. Vůz je vybaven řaditelným pohonem předních kol do rychlosti 40 km/h. Nissan Pick-up jsme měli v redakci v běžném testu, který připravujeme. Cena standardní verze s dvoukabinou začíná na 629 000 Kč bez DPH.

### Toyota Hilux

Stejně jako většina konkurentů, absolvoval pikap Toyota Hilux v minulých dvou letech celou řadu

modernizačních úprav, z nichž nejzávažnější přinesla nezávislá zavěšení předních kol. Vozidlo zůstalo věrné koncepci se stálým pohonem zadní nápravy a řaditelným pohonem předních kol. Nejnovější změny se týkají motoru a kosmetických úprav karoserie. Moderní šestnáctiventilový řadový přeplňovaný vznětový motor je vybaven vysokotlakým vstřikovacím systémem common-rail s velice příznivým průběhem momentové křivky. Z konkurenčních vozidel je Toyota Hilux nejmenší, má však velice prostornou kabinu s dostatečným místem i na zadních sedadlech. Má jednak nejkratší rozvor, jednak nejmenší pohotovostní resp. provozní hmotnost. Rovněž celková hmotnost je nejnižší, prakticky o 1 tunu menší než u 3,5tunových pikapů. Poněkud nešťastný kurz japonského jenu k české koruně Hilux výrazně hendikakuje, základní cena začíná na 791 000 Kč.



Po několika průjezdech terénem se již testované pick-upy začaly obalovat jemným „blátičkem“

Mimo vlastní test byl posádkám na zkoušku k dispozici i klasický off-road Santana PS-10 (test vyšel v DaS č.4/2004) a silniční „čtyřkolka“ Subaru Baja Pick-up.

### Trať

Pořadatelé vytyčili trať v délce 21 km, která vedla z jedné třetiny ve vojenském prostoru po lesních cestách s různým povrchem (bláto s brodem, kamení, hlinitý povrch s vyjetými kolejiemi – vše ale zkušený řidič dokázal projet i s pohonem pouze jedné nápravy), třetinu tvořily silnice III třídy či účelové komunikace v jednom úseku se zcela rozbitým hrubým šterkovým povrchem a zbytek pak silnice I/30 a komunikace II třídy s kvalitním asfaltem. Protože celý okruh byl veden po okraji Brdské vrchoviny, nechyběly prudké sjezdy a neměně strmá stoupání. Každá posádka absolvovala okruh dvakrát a měla časový limit. Ten byl velmi reálný až do momentu, kdy si některé posádky začaly plést test s rallye a tak v průběhu dvou dnů servisní Barum Continental (vysloužili si rychle název „rychlá rota“) museli opravovat pět proražených pneumatik. Všechny utrpěly újmu nikoliv v terénu, ale na šotolinu a hrubým šterkem tvořeném povrchu jedné účelové komunikace, kde byl přehled a proto se dalo jet rychle.

Vozidla ujela v testu celkem 2424 kilometrů a spotřebova-

la 346 l motorové nafty. Průměrná spotřeba byla 14,27 l/100 km. Úmyslně nezveřejňujeme tabulku spotřeby na jednotlivá vozidla, protože jsme si v průběhu našich redakčních testů ověřili, že při slušném zacházení jde u stejných pickupů i s plným naložením dosáhnout až o 2 l nižší průměrnou spotřebu ve shodném terénu, než jaká byla dosažena při Testu 7 statečných. Stejně tak se neztotožňujeme s tabulkou „individuálního hodnocení“, vozidel, protože náš pohled na tyto automobily je zcela jiný, než u posádek tvořených redaktory z periodik věnujících se převážně osobním automobilům. Nás zajímá praktičnost, užitečné hmotnosti, chování v terénu (při pracovním využití, ne při zábavě), je zase spíše komfort, max. rychlost a zrychlení. Zjednodušeně řečeno, to co ARO, Honker a Land Rover do-



Servisní Barum Continental museli všechna vozidla „obout“ do pneumatik Conti 4x4 Contact

káží při práci v terénu (a nesmíme vynechat ale ani spartánský interiér s jednoduchým ovládním ale také s možností zbavit se špíny nanesené na gumové podlahy interiéru kličné hadicí z vodou), si Mazda, Mitsubishi, Nissan a Toyota vynahradí na silnici a navíc k tomu mohou přidat vyšší komfort, klimatizaci, el. okna i zrcátka apod. a elegantní vzhled karoserie.

Ačkoliv test nebyl soutěžní, jednoznačnými vítězi byly pořadatelé, kterým patří díky za výbornou organizaci, optimálně vybranou trať a přívětivé počasí. Z mého pohledu plně obstály i silniční pneumatiky s univerzálním desénem Conti 4x4 Contact i když v případě deště, a tím pádem i větší množství bláta v terénních pasážích, by asi hodně „bodů“ ztrácelo. Všechny vozy, které se testu zúčastnily, budou vystaveny ve společné expozici v Brně na letošním Autotecu od 4. do 9. června 2004.

JIŘÍ KRENAR ■



Závěrečné společné foto účastníků testu, včetně Santany PS-10 a Subaru Baja, které jely „mimo soutěž“