

# Za hranicami možností...

**Porovnávací test vozidiel 4x4... alebo viete, čo dokáže vaše SUV či off-road? My sme to zisťovali za vás.**

TEXT: PETER MIHÁLIK, FOTO: AUTOR



**T**rend automobilov SUV je jasný. No väčšina ľudí si ich kupuje nie preto, čo naozaj tieto vozidlá dokážu, ale skôr preto, že sú veľké a majú zvýšený podvozok. Pre ich majiteľov sa terénom neraz stáva len rozbitá prašná cesta na chalupu. Navyše, zimné mesiace neraz preveria nielen schopnosti šoférov, ale aj samotných automobilov. Výrobcovia totiž niektoré veci prikrášľujú viac, ako je vhodné. Preto sme si do nášho testu vybrali päťicu absolútne odlišných vozidiel, ktoré však mali jedno spoločné – pohon 4x4.

## Päťkrát inak

Manuálne alebo automaticky? S elektronikou alebo bez nej? Stále alebo zapínateľne? Na tie a aj mnohé iné otázky sme hľadali odpovede u našej päťice. Abecedne prvý je Audi Q5. Audi sa všeobecne pyši svojim pohonom quattro. Ide o plnohodnotnú štvorkolku s medzinápravovým diferenciálom typu Torsen, ktorý rozdeľuje energiu motora v pomere 40:60. Abecedne druhým je Fiat Panda 4x4 Cross. Malé auto, ktoré však dokázalo, že ponúka ďaleko viac, ako si človek na prvý pohľad vie predstaviť. Zakladá si na pripojiteľnom pohone – bežne sú poháňané kolesá prednej nápravy, ku ktorým sa počas pre-

šmyknutia automaticky pripojí pohon zadných kolies. Je tu však aj možnosť manuálneho pripojenia pohonu zadných kolies – s pomerom 50:50, funkciu uzáverok predného a zadného diferenciálu supluje elektronika. Tretím je ikona, ktorú nezastavili prekážky ani čas – Mercedes-Benz triedy G. Tento terénny nezmar sme si zvolili pre jeho absolútorium – ponúka všetko, čo si bežný človek len môže do terénu priať. Má tuhé nápravy, karosériu osadenú na tuhom ráme, redukčnú prevodovku, uzávierky všetkých diferenciálov a aj „všemožnú“ elektroniku. Predposledný je Peugeot 4007 alias Mitsubishi Outlander alias Citroën C-Crosser osadený obdobným systémom ako Fiat Panda. Tu je však rozdiel v samotnej veľkosti auta. Posledným v poradí je Tata Safari, horúca novinka na našom trhu. Konštrukčne ide o solídne auto – karoséria na ráme, vpredu nezávislé zavesenie kolies, vzadu tuhá náprava. Pohon bežne zabezpečujú kolesá zadnej nápravy, pohon predných je pripojiteľný a nechýba tu ani redukčná prevodovka.

## Dva náročné testy

Hoci v troch prípadoch nejde o terénne autá, my sme s nimi do terénu vyrazili. Chceli sme totiž zistiť, ako pracujú jednotlivé pohony.

Prvou skúškou bolo malé cross-country – alebo jazda po riadnych hrboľoch s veľkým krížením náprav. Druhou – jednoduchý výjazd do prudkého stúpania. Samotný kopec bol mierne zasnežený, miestami zladovatený, pričom vonkajšia teplota sa pohybovala od -6 po -3 °C.

## Test č. 1

Prvý sme do terénu vypustili Mercedes-Benz – chceli sme si pozrieť, ako to má vyzerať. A s úžasom sme pozerali, s akou ľahkosťou sa prevažoval ponad hrby. Na úsmev stačila len redukovaná jednotka, o všetko ostatné sa postarala elektronika. Pretáčajúce sa koleso pekne pribrzdilo, čím sa energia motora presunula na koleso s lepšou trakciou. Taktiež sme videli, čo v praxi znamená veľké kríženie náprav. Tu sme pochopili, prečo sa G-čko tak dlho vyrába bez väčších tvarových, a hlavne technických zmien.

Druhá išla na dráhu Tata. Konštrukčne síce podobné auto, detailne však odlišné – chýba mu väčšia terénna výbava. Všetko sa zhluklo do redukčnej prevodovky – zišla by sa mu uzávierka predného aj zadného diferenciálu, a taktiež pomocná elektronika. To bolo na dráhe cítiť. Odľahčené kolesá sa chvíľami bezmocne pretáčali. Aj keď kríženie náprav



## AUDI Q5

Q5 vyniká robustnou stavbou. K vysokej tuhosti karosérie mu dopomáha mohutná priečna výstuha v motorovom priestore. Pri nebezpečnom zjazde z kopca môže magické tlačidlo (spodný obrázok) – po aktivácii sa Q-pätka z kopca posúva rýchlosťou maximálne 6 km/h.



má Tata výborné, nestačilo to. Pomohli by možno širšie pneumatiky s iným dezénom, sily má jeho 103-kilowattový motor dost.

Rozmýšľali sme, či vyskúšame tento polygón aj s SUV-áčkami, a riskli sme to. Tu sa nám totiž javila ako jediná prekážka nízka svetlá výška podvozku. Preto sme v zásade skúšali vyjsť len na prvý nájazd. S ním sa ako prvá borila Panda. Svižné auto sa všemožne snažilo, ale vybehnúť na prvý nájazd nebolo preň až také jednoduché. Tu sme ocenili prácu elektroniky, ktorá príbrzdzovala pretáčajúce sa kolesá. Musíme ešte poznamenať, že sme jazdili s manuálne zapnutým zadným náhonom (50:50).

Aby sme videli rozdiel v pohonoch, za Pandou nasledovala Q-pätka. Tu sme jasne

badali rozdiel v tom, keď sa povie priraditeľný pohon a trvalý. Tu bol totiž pomalý rozbeh spôsobený obavou o podvozok – nechceli sme Audi posadiť na „brucho“. Inak išla ako tank. Stačilo len malé prídanie plynu a o ostatné sa postarala elektronika. Navyše medzinápravový diferenciál vie variabilnejšie presúvať energiu motora medzi prednú a zadnú nápravu, takže je viac energie presne tam, kde to treba.

Posledný sme skúšali Peugeot. No na rozdiel od Pandy tu sme si chceli overiť to, čo dokáže elektronika – na polygón sme vyštartovali s automaticky pripojiteľným pohonom zadnej nápravy. Elektronika sa snažila, ale nebolo to ono. Prednými sa Peugeot dostal na kopec, následne sa odľahčili zadné kolesá, predné sa začali pretáčať a zadné tiež. Elektronika robila, čo mohla, ale na malý posun sme potrebovali ozaj dosť plynu. Tu je jasne lepšie manuálne pripojenie pohonu zadných kolies, čo Peugeot tiež umožňuje.

### Test č. 2

Výjazd do kopca, jednoducho povedané, ale ak je kopec zasnežený, prípadne zľadovatený (a ten náš jemne ľadom chytený bol), to je práca nielen pre odvážneho vodiča, ale aj vý-

zva pre jednotlivé systémy. Lhká Panda si s kopcom aj ľahko poradila. Doslova excelovala. S kolesami, ktoré síce hrabali, ale zaberali, nemala vážnejší problém. Za ňou nasledovalo neohrozené G-éčko. Redukovaná jednotka však bola moc pomalá. G-éčko sa dostalo na ľad a tu ani elektronika nepomohla, nasledovalo vcelku nebezpečné cúvanie. Normálna jednotka bola jasne rozumnejším a bezproblémovým riešením. G-éčko sme si však vyskúšali ešte raz s aktivovanými všetkými uzávierkami. Jednoducho sme si chceli porovnať, ako to vyzerá, keď pomáha elektronika a keď sa už ide na prekážky s plnou výzbrojou. Výsledok bol rovnaký, redukovaná jednotka bola pomalá a ľad na kopci nezdotelateľný, redukovaná dvojka bola už bez problé-

## PEUGEOT 4007

Peugeot nie je na väčšie terény jazdenie stavaný – všetky kolesá sú nezávisle zavesené a má aj pomerne malú svetlú výšku. Je však osadený modernou technikou s tuhú karosériou. Výhoda len pohonu prednej nápravy je jasná najmä počas suchých letných dní.



mov. Tu preto musíme sňať náš pomyselný klobúk nad tým, ako precízne a jemne je nastavená elektronika. Audi, to je jasne bezproblémový výjazd. Plný záber je plný záber a pomoc elektroniky je citeľná. Aj Peugeot si tu poradil, ale oproti Audi bol vidieť väčší preklz kolies. Jednoznačne najväčší preklz kolies sme zaznamenali pri výjazde Safari. Absencia pomocných systémov je citeľná a redukčná prevodovka veľmi nepomôže..

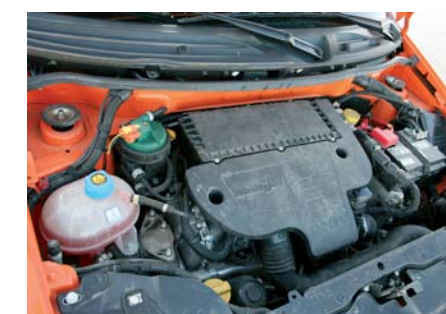
Zaujímavý bol aj zjazd. Mercedesu stačilo viac menej zaradiť redukovanú jednotku a pomalým príbrzďovaním sa spustiť. Podobnou stratégiou zišla bez problémov aj Tata, ale ostatní, to už bolo na vodičoch a ich jemnom príbrzďovaní. No suverénne najlep-



šie zišlo Audi s aktivovaným systémom na zjazd z kopca. Cvakanie spôsobené príbrzďovaním šmykajúcich sa kolies (navyše je tu nastavená zjazdová rýchlosť 6 km/h) bolo citeľné. Ale auto bolo absolútne ovládateľné a hlavne bezpečné.

### Bežná jazda

Nakoniec sme si išli zajazdiť aj po niečom „ľahšom“, čím poľná cesta je. Tu sme jazdili len tak pre pocit. A pocity sme mali rôzne. Trošku nás prekvapila Tata Safari. Aj keď je karoséria osadená na ráme, jej torzná tuhosť by mohla byť vyššia. Karoséria vydávala miestami akési pazvuky. Slabšie na tom bol aj Fiat. Pukanie a praskanie sa ozývalo takmer pri každej nerovnosti. Ostatní traja si viedli su-



## FIAT PANDA 4X4

Malá Panda 4x4 je svižná. V ľahšom teréne sa vôbec nestratí. Poradí si aj pri odľahčenom niektorom kolese. Chcelo by to však tuhšiu karosériu. Ako vidieť, v motorovom priestore nie je žiadna výstuha. Pohon zadných kolies sa pripája jednoducho tlačidlom na prístrojovej doske.

verennejšie. Jednoznačne najlepší pocit v nás zanechal aj tu Mercedes-Benz. Tuhá karoséria bola cítiť po každom prejednom metri.

Táto päťica nám ukázala, že v zásade toho dokáže pomerne dosť. Neraz viac, ako si bežní užívatelia dovoľia. Test nás však presvedčil aj o tom, že elektronickí pomocníci sú pre bezpečnú jazdu veľmi užitoční. Neraz sú dôležitejší než samotná technická vybavenosť.

### Hodnotenie zúčastnených redaktorov:

**Peter Mihálik a Fiat Panda**

Malá Panda Cross je nielen pekne vyzerajúce auto, ale je aj snaživé. Test ukázal, že aj elektronika pohonu je dobre nastavená – odľahčené koleso citeľne pri-

brzduje. Na bežnej ceste stačí jazdiť s elektricky pripojiteľným pohonom zadných kolies, v teréne odporúčam pripojiť ho manuálne. Prívatel by sme však silnejší motor. Do terénu je jednotka veľku dobre odstupňovaná, ale na bežnej ceste je zase päť stupňov prevodovky málo. A taktiež by to možno chcelo nejakú výstuhu karosérie. Nami testovaný kus mal najazdených viac ako 6 000 km a na karosérii to bolo riadne počuť.



#### Peter Varga a Audi Q5

Audi Q5 sa výborne správa na ceste – jazdí ako kombi, vôbec sa netreba báť straty stability vyplývajúcej z vyššej svetlej výšky, resp. vyššie položeného ťažiska. Zároveň si celkom dobre poradí s nerovnosťami. Nestradá však ani v teréne – má výborný pohon všetkých štyroch kolies postavený na medzinápravovom diferenciáli typu Torsen a elektrickým príbrzdovaním kolies, ktoré nahrádza uzávierky diferenciálov. Nerozhádzalo ho dokonca ani to, keď sme dve protilahlé kolesá dostali do vzduchu. Ak ho niečo zastaví, tak je to svetlá len výška 200 mm a nájazdové, resp. prejazdové uhly. Veľmi sa mi páčila filtrácia nerovností – ani pri rýchlejšej jazde sa prítomnosť kamienkov nepreniesla do volantu a aj podvozok dobre izoloval nerovnosti.



#### Michal Bednár a Peugeot 4007

Peugeot a Citroën sa vlní rozhodli naskočiť na úspešnú vlnu modelov SUV. Nakoľko sami neoplyvali skúsenosťami s podobnými vozidlami, rozhodli sa použiť know-how japonskej automobilky Mitsubishi, ktorá má s pohonom 4x4 dlhoročné skúsenosti. Štyritisíc-sedemica ponúka tri režimy pohonu – 2 WD (pohon iba prednej nápravy), 4 WD (automaticky pripáratelný pohon zadnej nápravy) a 4WD Lock (permanentný pohon 4x4). V ťažšom teréne, kde sa autu krížia nápravy a dve kolesá sú vo vzduchu, však autu dochádza veľmi rýchlo trakcia a odľahčené kolesá sa takmer bezmocne krúčia vo vzduchu. Tu musí naplno zasahovať elektronika. Na našich rozbitých cestách, kde bude toto auto určite najviac používané, je však komfort vynikajúci a jazda veľmi pohodlná a príjemná.



#### Martin Pavlík a Mercedes-Benz G

„Géčko“ od Mercedesu je skutočný nezmar, pracant, ktorý toho v teréne dokáže skutočne veľa. Napriek tomu si zachováva v interiéri plnohodnotný komfort hodný mena auto-

obilky. Ťažko nájdeme iného zástupcu s takými skvelými vlastnosťami a kombináciou pohodlia a funkčnosti. Keď šoférujete G triedu, máte pocit, že sa na vozidlo môžete spoľahnúť v akejkoľvek situácii, na ceste a hlavne mimo nej. Popri tom netreba zabúdať, že ani po mnohých kilometroch v kabíne nič nekvilí, nevrzga, neškrápe a nebúcha.



#### Miroslav Tuleja a Tata Safari

Tata Safari je cenovo aj veľkostí veľmi zaujímavé auto. Konštrukčne sa podobá na off-road, no technickou výbavou je to skôr veľké SUV. S ľahším terénom si vie poradiť, ťažší mu môže robiť – ako sme sa presvedčili – problémy. Potešila nás vysoká nosnosť, veľké kríženie náprav, menej tuhosť karosérie. Predný náhon aj redukčná prevodovka sa pripájajú elektricky. Oproti ostatným partnerom v teste Safari nemá pomocné elektronické systémy ani uzávierku diferenciálu. No ak by si záujemcovia spomedzi tejto päťice mali vybrať spoľahlivého pracanta (občas aj do terénu) a zároveň pohodlné vozidlo pre rodinu, možno by si niektorí zvolili práve Safari. V jednoduchosti, robustnosti, úspornom motore a cene by totiž našli jeho čaro. ■



### MERCEDES-BENZ G

To je mohutnosť a solidnosť. Karoséria je osadená na pevnom ráme. Dokonca aj nasávanie vzduchu je vedené z boku otvorom na blatníku. Ide síce o plnohodnotný off-road, ale všetky „aktívacie“ sa tu už dejú elektricky.



### TATA SAFARI

Tata Safari je konštrukčne na tom dobre. Škoda, že nemá elektrické podporné systémy. Podvozok je stavaný aj na veľké kríženie náprav. Vzadu je tuhá náprava – všimnite si ochranu zadného diferenciálu. Prepínanie medzi pohonmi (aj aktivácia redukčnej prevodovky) sa deje elektricky.



### ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

	Audi Q5 2,0 TFSI Quattro	Fiat Panda 4x4 Cross 1,3 MJet	Mercedes-Benz G 320 CDI Lang	Peugeot 4007 2,2 HDI Executive Pack	Tata Safari 2,2 DiCOR 16V
<b>CENA</b>					
Základ/verzie od [€]	39 050/44 000	11 310/15 260	73 542/73 542	37 064/42 952	23 232/23 232
Základ/verzie od [sk]	1 176 420/30/1 325 544	340 725/459 722	2 215 526,29/2 215 526	1 116 600/1 294 000	699 900/699 900
Záruka	2 roky	2 roky	2 roky	2 roky	3 roky alebo 100-tisíc km
<b>TECHNIKA</b>					
Valce/ventily/palivo	R4/16/benzín	R4/16/nafta	V6/24/nafta	R4/16/nafta	R4/16/nafta
Prevodovka	R7	M5	A7	M6	M5
Zdvihový objem (cm³)	1 984	1 248	2 987	2 178	2 179
Výkon [kW (k) pri min⁻¹]	155 (211)/4 300 – 6 000	51/70/4 000	165/224/3 800	115/156/4 000	103/140/4 000
Krúť. moment [Nm pri min⁻¹]	350/1 500 – 4 200	145/1 500	540/1 600 – 2 400	380/2 000	320/1 700 – 2 700
Max. rýchlosť [km/h]	222	150	177	200	160
Zrých. 0 – 100 km/h [s]	7,2	18,0	–	9,9	–
Spotreba [l/100 km]					
– mesto/mimo/priemer		5,3	13,4/9,7/11,0	9,6/6,0/7,3	9,4/6,8/7,7
Test NAM [l/100 km]	10,5	–	–	7,2	–
Emisie CO₂ [g/km]	197	141	302	194	205
<b>PARAMETRE</b>					
D/Š/V [mm]	4 629/1 898/1 643	3 574/1 605/1 632	3 574/1 605/1 632	4 635/1 805/1 715	4 810/1 925/1 918
Rázvor osí náprav [mm]	2 815	2 305	2 850	2 670	2 650
Rozchod kolies vpredu/vzadu [mm]	1 617/1 613	1 366/1 358	1 475/1 475	1 540/1 540	1 500/1 470
Objem bat. priestoru [dm³]	540	205	480	815	940
Hmotnosť/zatáženie [kg]	1 815/505	1 060/425	2 445/755	1 715/620	2 100/850
Objem palivovej nádrže [l]	75	35	96	60	65
<b>VYBAVENIE (vždy verzie od)</b>					
ESP	séria	séria	séria	séria	séria
Metaliza	859 (2 515)	295 (8 887)	1 142 (34 415)	597 (18 000)	597 (18 000)
Airbagy (predné/bočné/záclonové)	séria/séria/séria	séria/360/360 (10 845/10 845)	séria/séria/séria	séria/séria/séria	séria/–/–
EL. ovládanie okien (predných/zadných)	séria/séria	séria/–	séria/séria	séria/séria	séria
Tempomat	séria	–	–	–	–
Klimatizácia	automatická	manuálna	automatická	automatická	manuálna
Zadný svetlomet	séria	séria	séria	séria	séria