

Tata TL TDI 4x4 Double Cab - indický bojovník

16.8.2006 - Automobily / Redakčné testy

Od začiatku roka si na Slovensku hľadajú cestu k zákazníkovi automobily značky Tata. Automobily, ktoré ako sme sa presvedčili, doposiaľ mnohým nič nevravia... V redakčnom teste sme sa pozreli pick-up Tata TL TDI 4x4 Double Cab.



Pravdupovediac, nedokázali sme sa ubrániť istým rozpakom, ktoré automobil na jednej strane vyvolal svojim exotickým pôvodom, na strane druhej mohutnosťou a istou neohrabanosťou...

K neobyčajnému pôvodu len toľko: Tata je na slovenskom trhu stále tajomná značka, ktorá len úzkemu okruhu zasvätených vraví, že automobily s emblémom Tata sú výrobkom Tata Engineering & Locomotive Co. Ltd., ktorej výrobné závody majú domovinu v vzdialenej Indii, a ktorá sa výrobe štvorkolesových tátošov venuje už niekoľko desaťročí. Súčasný výrobný program automobilky Tata so sídlom v Worli v štáte Mumbai okrem testovaného vozidla tvorí kompaktná Indica, terénne Sumo a väčší luxusný terénny typ Safari.



Keď sme sa s vozidlom, ktoré pozornosť okoloidúcich púta nielen svojimi obrovskými rozmermi, ale aj veľkým reklamnými nápismi na bokoch štvordverovej kabíny zoznámili, skeptické pocity sa rozplynuli ako para.

Indický pick-up si nás podmanil solídnosťou, ktorou presviedčalo o svojich kvalitách ako neobyčajne cenovo výhodná alternatíva automobilového pracanta k súčasným drahým a najmodernejšou technikou prešpikovaných konkurentov. Tata TL TDI 4x4 Double Cab do poslednej bodky splní očakávanie, ktoré navodzujú: že je robustným a spoľahlivým úžitkovým automobilom. Stačí nasadnúť, naložiť korbú a vydať sa na jazdu. A aby sme boli úprimní, tento dojem len okrajovo ovplyvnila priaznivá cena Taty TL, ktorá v základnej verzii s jednoduchou kabínou je hlboko pod hranicou pol milióna korún (bez DPH)...



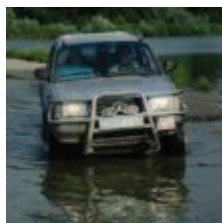
Pri prvom pohľade upúta priestranná štvordverová kabína, tzv. Double Cab Taty TL. Uznávame, že dizajn je poznamenaný vekom: jeho línie sa zrodili totiž v 80. rokoch minulého storočia a návrat do minulosti nemusí každému vyhovovať. Vozidlo s celkovou dĺžkou necelých päť metrov si však v maximálnej miere zachováva jednoduchosť a prekvapuje svojou účelnosťou.

Testovaný typ vozidla bol navyše vybavený masívnym rámom z pochrómovaných oceľových rúrok vpredu aj vzadu, ktoré zatriktívili inak pomerne strohé, tvary kabíny a súčasne vozidlu prepožičovali punc akéhosi „automobilového Ramba“.



Mohutná motorová kapota s rovnako masívnym nárazníkom umiestneným vysoko nad zemou naznačujú, pre aký účel je Tata LT predurčená. Predné nezávislé kolesá zavesené na zdvojených trojuholníkových ramenách a odpružené vinutými pružinami, zadná tuhá naprava odpružená pozdĺžnymi listovými pružinami a rebrinový rám tento dojem ďalej potvrdzujú a v prípade Taty je aj tak trochu z núdze cnosť – India je preplnená najrôznejšími cestami, o ktorých kvalite sa dá pochybovať. Tak dostala Tata TL do vienka vlastnosti bojovníka, ktorý sa bez problémov dokáže vysporiadať nielen s nekvalitnými komunikáciami ale aj s tvrdým a nešetrným zaobchádzaním...

Po nasadnutí do priestrannej kabíny sme pocítil – podobne ako pri vonkajšom vzhľade - závan minulých rokov. Tvary veľmi jednoduchej prístrojovej dosky, ktorá je vyrobená z šedého tvrdého plastu, nezvyšuje atraktivitu interiéru, ale ľahko sa udržuje v čistote. Našťastie, rozmiestnenie páčiek a ovládačov je logické a v dosahu vodiča. Použitie kvalitnejších materiálov by výrazne zlepšilo vnímanie interiéru v kvalitatívnej rovine, ale vzhľadom na skutočnosť, že Tata LT je predurčená ako vyslovene pracovné vozidlo, dá sa jej tento nedostatok odpustiť.



Márne sme však hľadali elektrické ovládanie okien či vonkajších zrkadiel, dnes takmer bežná výbava vozidiel... Našťastie ako príplatkovú výbavu je možné elektrické okná doobjednať.

Pod dlhou prednou kapotou sa ukrýval štvorvalec Peugeot. Licenčný dvojliter (1948 cm³, vrtanie 83 mm, zdvih 90 mm), ktorý je preplňovaný turbodúchadlom s medzichladičom stlačeného vzduchu, vyvinie maximálny výkon 64 kW/90 k pri 4300 ot/min a maximum krútiaceho momentu 200 Nm vrcholí pri 2550 ot/min. Podľa nášho názoru je dvojlitrový turbodiesel pre mohutný pick-up slabý.

Výkon motora sa prenáša sa zadnú tuhú napravo prostredníctvom mechanickej päťstupňovej prevodovky, ktorej radiaca páka sa nám zdala nepresná a mala dlhý chod.

Indický výrobca je skúpy na informácie ohľadom maximálnej rýchlosti a zrýchlenia. Cieľom testu aj tak nebolo zmerať tieto hodnoty, lebo si myslíme, že pri tomto type auta, to nie práve najdôležitejší údaj. Ale predsa: na diaľnici sa ručička tachometra dokázala vyšplhať k hodnote 130 km/h, no chce to už odvalu, vozidlo nie je stavané na prekonávanie vzdialenosti maximálnymi rýchlosťami. Viac vozidlu svedčila rýchlosť okolo 100 km/h.

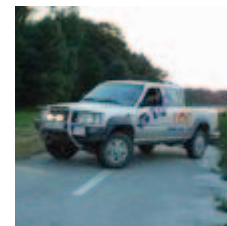
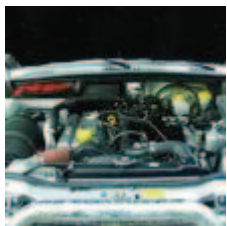


Počas redakčného testu, keď sme najazdili množstvo kilometrov a spotreba nafty sa ustálila na 10 litrov na 100 km pričom sme väčšinu odjazdili v meste a stredne ťažkom teréne. Výrobcom deklarovaná spotreba je 11,9/8,6/9,7 l/100 km. Ak si uvedomíme, že automobil má pohotovostnú hmotnosť 1920 kg (celková 2900 kg), môžeme výrobcom udávané spotreby považovať za reálne a súčasne prijateľné.

Verzia Double Cab odvezie v kabíne 5 osôb, vpredu na pomerne pohodlných sedadlách s dostatočným priestorom na nohy, vzadu je široká lavica. Okrem toho korba s rozmermi 1500 x 1511 mm je určená na prepravu 1 tony materiálu. Veľkou výhodou je, že ložná plocha je usposobená na uloženie europalety. Ložná plocha, ktorej bočnice sú vysoké 400 mm, môže byť za príplatok vybavená aj plastovým krytom.

Že Tata v meste jazdnými vlastnosťami neočarí, nám bolo zrejmé od prvej chvíle... Skutočne, Tata TL nie je najvhodnejšie

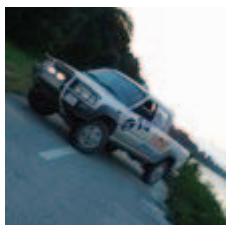
auto do mesta, a potvrdzujú to aj vonkajšie rozmery (dĺžka 4910 mm, šírka 1810 mm a výška 1750 mm, rázvor 3150 mm), ktoré „nezapadajú“ do preplnených ulíc našich miest, a súčasne aj veľký polomer otáčania (14,5 m), ktorý sťažuje manévrovanie. Tento handicap neodstránil ani hydraulický posilňovač riadenia.



Tata TL sa najlepšie cíti na poľných cestách a v teréne. Aj z toho dôvodu sme sa tešili na jazdu na nespevnených komunikáciách, kde sme k štandardne poháňanej zadnej náprave s diferenciálom so zvýšenou svornosťou pripojili aj pohon predných kolies a využili tak výhody „štvorkoliek“. Zaradenie pohonu predných kolies sa deje jednoducho prostredníctvom otočného spínača na stredovom paneli.

V prípade skutočne ťažkého terénu má Tata TL k dispozícii ešte aj uzávierku diferenciálu zadnej nápravy a redukciu. Zdolávanie terénnych nerovnosti zlepšuje aj svetlá výška s hodnotou 210 mm, ktorá s nájazdovými uhlami vpredu 34° a vzadu 24° vyhovuje poslaniu vozidla. Výrobca uvádza stúpavosť 72°.

Cena základného modelu Tata TL Single Cab 4x4 je 487 550 Sk bez DPH (417 900 Sk bez DPH verzia 4x2), cena Double Cab 4x4 začína na 561 180 Sk bez DPH (481 580 Sk bez DPH verzia 4x2). Cena testovaného vozidla bola ešte navýšená o zhruba 70 000 Sk za príplatkovú klimatizáciu, metalický lak či ochranné rámy vpredu aj vzadu.



Počas testu sme sa presvedčili, že automobil s jednoduchým podvozkom akým Tata TL je, dokáže prekonať takmer každú prekážku. Pohon všetkých štyroch kolies však predurčuje auto používať nekvalitných lesných cestách... Lákadlom by mala byť aj priaznivá cena a fakt, že na vozidlo importér ponúka 3 roky záruky alebo 100 000 kilometrov. Na zahodenie nieje ani množstvo doplnkov, ktoré zahŕňajú výklopnú ložnú plochu, rôzne varianty plastových krytov ložnej plochy, či snehovú radlicu...

Zdroj: TS_AutoServer