

TEST: Tata Xenon 2,2 DiCOR - Hurá do terénu!

autor: Braňo Porubčan

zverejňeno: 28. listopadu 2008



Indická automobilka Tata bola donedávna pre mnohých motoristov skutočne takmer neznámym pojmom. Mnohých z vás určite prekvapí, že táto exotická značka má svoje zastúpenie aj v našich končinách. Využili sme túto príležitosť a otestovali sme terénny pick-up Tata Xenon s naftovým agregátom 2,2 DiCOR.

Automobilka Tata bola, a možno aj je, pre mnohých motoristov veľkou neznámou. Do ich povedomia sa dostala najmä vyhlásením automobilky o sériovej výrobe najlacnejšieho automobilu na svete s názvom Tata Nano. Nedávno však svetom obehla informácia o odkúpení tradičných európskych automobiliek Land Rover a Jaguar. Čo teda možno očakávať od jednotlivých modelových radov automobilky Tata?

Samotná automobilka Tata svoje automobily prezentuje ako technologicky nenáročné vozidlá s veľkým dôrazom na ich spoľahlivosť. Čo teda možno očakávať od terénneho pick-upu Tata Xenon 4x4 Double Cab, ktorý sme otestovali s naftovým agregátom 2,2 DiCOR vlastnej výroby?

Vonkajšie línie Xenonu sa vyznačujú naozaj svalnatým výrazom, či už ide o zaujímavo tvarovanú prednú časť s veľkými svetlometmi, svalnaté vykrojenie predných blatníkov alebo bočnou líniou, ktorú zvýrazňujú nástavce prahov a príplatková plastová nadstavba CarryBoy vo farbe vozidla. Zadné línie Xenonu sú tvarované možno až príliš stroho, čo je ale opodstatnené úžitkovými vlastnosťami vozidla so širokým nakladacím priestorom, ktorý sa ukáže v plnej paráde po otvorení dvojdielného zadného veka.

Samotný nákladový priestor s rozmermi 1429 x 1414mm je kvadraticky tvarovaný, čo je plusom pre jeho využiteľnosť v pracovných podmienkach. Užitočná hmotnosť predstavuje 925 kg, čo je celkom slušné, ale nájde sa zopár konkurentov, ktorí zvládnu viac.

Interiér Xenonu ponúka slušný priestor pre predných pasažierov, tí vzadu sa budú musieť uspokojiť s príliš kolmým sedením, a ani priestoru na kolena im nezostane nazvyš. Predné sedadlá so slušnými rozmermi ponúkajú pre vodiča a spolujazdca primerané pohodlie. Vypracovanie interiéru a použité materiály sú vecné, odpovedajúce úžitkovému zameraniu vozidla. Rušivým dojmom v interiéri pôsobilo to, že pri zapnutých smerovkách nebolo počuť absolútne žiaden zvuk, ktorý by ich funkciu aspoň naznačoval, takisto chýbala akákoľvek kontrolka signalizácie zapnutých stretávacích svetiel. Ani ergonómia sa nezaobišla bez chýb, keďže elektrické ovládanie štvorice okien bolo umiestnené na netradičnom mieste medzi prednými sedadlami. Príjemnosťou bola manuálna klimatizácia, ktorá je k dispozícii už v základnej výbave.

Dominantou testovaného Xenonu bol jednoznačne terén. Na ceste sa auto správalo nie práve najdôveryhodnejšie, keďže riadenie vykazuje veľké vôle a zvolený smer je potrebné neustále korigovať, príjemnou záležitosťou nebol ani zvýšený hluk motora prenášajúci sa do priestoru pre posádku.

O to viac vynikol Xenon v terénnych podmienkach, kde konkuruje najzdatnejším v tejto oblasti. Na prvý pohľad by sa mohlo zdať, že automobil s celkovou dĺžkou 5125 mm a rázvorom náprav s hodnotou 3150 mm nebude v teréne príliš obratný. Opak je ale pravdou, riadenie dovoľuje vytočiť predné kolesá takmer do pravého uhla a Xenon sa tak dokáže otočiť na pomerne malom priestranstve.

Terénne schopnosti Xenonu sú podporené elektricky zapínateľným pohonom 4x4 (diferenciál LSD so zvýšenou svornosťou), ktorý sa ovláda nenápadným otočným kolieskom vpravo pod volantom. Sériovo je poháňaná zadná náprava (2H), k dispozícii je pripojiteľný pohon prednej nápravy (4H), ktorý je možné prepnúť aj počas jazdy. Ďalší režim (4L) spustí redukciu. S takouto výbavou zvládne Tata Xenon nejednu nástrahu, ktorú jej príroda v teréne pripraví, musíme uznať, že v takýchto podmienkach sa Xenon cíti ako ryba vo vode, limitujúcim faktorom v teréne môže byť jedine svetlá výška 200 mm. Nájazdový uhol má hodnotu 24 stupňov, prejazdový 15 stupňov a zadný uhol 21 stupňov.

Vznetový agregát vlastnej výroby 2,2 DiCOR dosahuje slušné parametre, maximálny výkon má hodnotu 103 kW (140 koní) s krútiacim momentom 320 Nm ktorý vrcholí medzi 1700-2700 ot./min. Agregát bol vhodne spriahnutý s manuálnou 5- stupňovou prevodovkou a ukázal sa nám v dobrom svetle. Priemerná spotreba Xenonu dosahovala papierové údaje, teda 8,3 l/100 km, čo je na ťažké, vyše dvojtonové monštrum skutočne zaujímavá hodnota. Pri častejších výletoch do terénu však počítajte skôr s desaťlitrovým odberom nafty z palivovej nádrže.

V základnej výbave sú obsiahnuté prvky ako elektrické ovládanie všetkých okien, manuálna klimatizácia, centrálné uzamykanie s diaľkovým ovládačom alebo kožou potiahnutý volant. Základná cena modelu Xenon vo verzii Double Cab začína na hodnote 599 990 Sk (bez DPH), testované vozidlo vybavené radom príplatkových prvkov ako metalický lak (15 126 Sk), predným rámom (15 960 Sk), strešným nosičom (10 500 Sk), plastovou nadstavbou vo farbe vozidla (49 900 Sk) a ťažným zariadením (9 900 Sk) stojí 703 378 Sk (bez DPH). Konkurencia v podobe Nissanu Navara alebo Mitsubishi L200 začína s cenami na ešte vyššej úrovni. K novému vozidlu dostanete záruku na 3 roky alebo 100 000 najazdených kilometrov.

Tata Xenon predstavuje nenáročné pracovné vozidlo do terénu, ktoré síce posádku nerozptyľuje špičkovým interiérom a množstvom komfortných prvkov výbavy, o to viac sa vozidlo ukáže v terénnych podmienkach, ktoré sú jeho dominantou.

Zdroj: www.auto-news.cz

Foto: Braňo Porubčan

Čas vykonání skriptu: 0.1204829216