

KATEGORIE TERÉNNÍCH AUT

4x4

Auta vycházející z běžných modelů osobních vozů. Jejich podvozek je zvýšen o několik centimetrů, mívají ochranu citlivých částí motoru před mechanickým poškozením. Za běžného



FOTO: RENAULT

Renault Scenic RX4

provozu mají poháněnou jednu nápravu, druhá se automaticky přidá jen v případě, že poháněná náprava začne prokluzovat. Jsou určena pro příležitostnou jízdu v lehkém terénu, dobře poslouží v oblastech, kde se na silnicích dlouho drží sněh.

Zástupci:

- Renault Scenic RX4 (790 000 Kč)
- Škoda Octavia 4x4 (598 000 Kč)
- Volvo XC 90 (1 590 000 Kč)

Off-road



FOTO: SUZUKI

Suzuki Jimny

Vozy této kategorie by neměl zastavit ani těžší terén. Auta s žebřinovým rámem vydrží více než typy se samonosnou karosérií, výhodou pro terén jsou tuhé nápravy. Off-roady mají stálý pohon všech kol, respektive přířaditelný pohon všech kol. Nesmí chybět redukční převodovka.

Zástupci:

- Jeep Wrangler (899 000 Kč)
- Mercedes-Benz G (1 953 000 Kč)
- Suzuki Jimny (489 900 Kč)

SUV

Více či méně hranatá a robustní karosérie vozů SUV nabízí

posádce více místa než běžná osobní auta, vyšší podvozek umožňuje jízdu v lehkém terénu. V této kategorii panují značné rozdíly v terénních schopnostech jednotlivých modelů. Zatímco některé zvládnou mimo silnici jen tolik, co běžné osobní vozy s jednou poháněnou nápravou, jiné mají přířaditelný pohon všech kol, případně stálý pohon všech kol. S vhodným obutím pak zvládnou i náročnější terén.

Zástupci:

- Hyundai Santa Fe (709 900 Kč)
- Honda CR-V (849 000 Kč)
- Toyota RAV 4 (685 000 Kč)



FOTO: IVO GOLDBACH

Honda CR-V

Luxusní SUV

Nejmladší kategorie terénních vozů, kterou tvoří úzká elita značek BMW, Mercedes, Land Rover, Volkswagen, Porsche a Lexus. Auta se na pevných cestách vyznačují jízdními vlastnostmi srovnatelnými s osobními vozy, jsou rychlá, vybavena nejmodernější elektronikou. Zvláště nejnovější přírůstky od značek Porsche, Volkswagen a Land Rover si díky vzduchovému pérování, které podle potřeby zvyší výšku podvozku o několik centimetrů, dokáží poradit i se středně těžkým terénem.

Zástupci:

- BMW X5 (1 775 800 Kč)
- Porsche Cayenne (2 227 000 Kč)
- Range Rover (1 938 000 Kč)



FOTO: PORSCHE

Porsche Cayenne

Poznámka: Uvedené ceny aut vycházejí z ceníku společnosti Eurotax a vztahují se k základnímu provedení vozu.



FOTO: TOYOTA

→ Fakt, že Američanům na off-roadech nejvíce vadily jejich těžkopádné jízdní vlastnosti, vedl výrobce k nápadu postavit auta, která se svou mohutností blíží off-roadům, zároveň se však jízdními vlastnostmi více podobají osobním vozům. Tak se zrodila nová kategorie, označovaná zkratkou SUV. Písmena pocházejí z anglického spojení Sport Utility Vehicle, česky sportovní víceúčelové vozidlo. Masovou oblibu těchto vozů odstartovaly japonské značky v minulém desetiletí, když se svými modely jako Toyota RAV nebo Honda CRV dosáhly v USA a následně i v Evropě obrovský komerční úspěch.

Auta označovaná jako SUV mají samonosnou karosérii a nezávislé zavěšení kol stejně, jako osobní auta. Odlišují se však vyšší stavbou karosérie a vyšší světlou výškou podvozku. Zároveň mají obvykle stálý pohon všech kol, nebo elektronicky přířaditelný pohon všech kol. Není to však pravidlem. Některé modely mají v určitých provedeních poháněnou jen jednu nápravu. Například Toyotu RAV 4 lze mít se stálým pohonem všech kol, s nejslabším motorem se však prodává jen v provedení s poháněnou přední nápravou.

Elektronika ubírá zážitky

Nové století přináší do světa terénních aut dosud netušené možnosti. K terénním výkonům a jízdnímu komfortu přibyla ještě rychlost. Nové SUV od Porsche jede jen díky omezo-
vaci rychlosti 250 kilometrů v hodině. Auto prošpikované

elektronikou si samo nastavuje výšku podvozku, řidič prakticky nemusí na nic myslet. „Špičková elektronika přinesla pokrok v jízdních vlastnostech, zdaleka si však ještě nezískala všechny vyznavače terénní jízdy,“ tvrdí šéfredaktor časopisu Off-road Jindřich Lasík. Podle něj řidičům terénních aut na elektronice vadí, že nemohou výrazněji ovlivňovat průběh jízdy a ztrácejí tak iniciativu při řízení vozu. Tu za ně přebírá počítač.

Jindřich Lasík, kterému při testech prošly rukama desítky terénních vozů, radí, aby si případný zájemce o tento typ automobilu nejprve rozmyslel, k jakému účelu jej hodlá používat. „Budu-li jezdit převážně v terénu, pak se kvůli odolnosti vyplatí auto s žebřinovým rámem. Když ale jen párkrát do roka sjeedu na polní cestu, pak dobrou službu odvede i běžné auto s pohonem čtyř kol.“

Majitel pražského autobazaru Luboš Šátka tvrdí, že většina těch, kteří si přicházejí koupit off-road, se o jeho terénní vlastnosti zajímá jen zřídka. „Zákazníci chtějí bezpečné auto, které dobře poslouží i za špatného počasí.“

Kromě toho prý bývají ojeté terénní vozy v lepším technickém stavu než osobní. „Mechanické části podvozku jsou u terénních robustnější, proto při provozu méně trpí,“ tvrdí Luboš Šátka. S výjimkou těch, které sloužily v opravdovém terénu. „Ale ty bývají už na první pohled tak poničené, že je pozná i úplný laik.“

JAKUB STEHLÍK

jakub.stehlik@economia.cz