



JURSKÝ PARK

OFF-ROAD TEST



Začalo to jako obvykle: v plánu se objevil jeden zajímavý terénní vůz, Land Rover Defender. Proč tedy místo sólového testu neudělat test srovnávací? A tak jsme se jali objednávat. Nakonec se nám v jeden den sešlo celkem pět automobilů, které nejsou jen tak pro nějaké padavky. Tyhle „krabice“ si totiž terén, ve kterém se leckteré rádoby-SUV beznadějně ztratí, dávají k snídani. Takže hurá do písku a do bahna!

Text: Vojtěch Horáček Foto: Zuzana Ptáčková



Hned na úvod si řekněme, že naše drsná pětice toho má společného víc, než se na první pohled zdá. Zároveň je ale každý z nich tak trochu sólista a nabízí něco, co jiní nemají. Všechny pět vozů spaluje naftu, všechny disponují pohonem všech kol (jak překvapivé!), spoléhají se na ma-

nuální převodovku, jsou to především pracanti a až v druhé řadě u nich jde o nějaký komfort a styl. Trh pro takové vozy je v České republice velmi malý, zájem o ně mají především lesníci, energetici a různé speciální pořádkové síly. O jejich příklonu k té či oné značce pak může rozhodnout i zdánlivá maličkost.



LAND ROVER DEFENDER

Do testu se dostavili v abecedním pořadí tito borci: Land Rover Defender, Santana PS-10, Toyota Hilux, Toyota Land Cruiser HZJ 78 a UAZ Patriot. K tomu vám ovšem musíme sdělit jednu podstatnou informaci: kvůli neúprosným emisním předpisům si v současné době můžete jako nové, oficiálně poříditi pouze tři z nich. Toyota Land Cruiser HZJ 78 se kvůli neplnění normy Euro 5 už jen doprodává a Santanu lze zakoupit jen jako ojetinu. V letošním roce totiž její výroba skončila a nahradil ji model Iveco Massif (ten už Euro 5 splňuje). A je tu i další německá a americká konkurence, kterou se nám však pro test nepovedlo zajistit.

Významné odlišnosti se týkají také karoserií. Toyota Hilux je klasický pick-up s kabinou Double Cab a oddělenou korbou. Tu má i Land Rover Defender, a to včetně mříže chránící zadní sklo a rámu krytého plátnem. Jeho přepravní kapacita je však výrazně menší. UAZ a Santana nabízejí klasickou pětidveřovou kabinu, zatímco Land Cruiser se musí spokojit s trojicí dveří. To jsou priority, které uživatelé staví hodně vysoko. Pětice lesních dělníků asi nebude chtít při každém nastupování a vystupo-

vání sklápět sedadla a své motorové pily také nejspíš nenechají na korbě, kde jsou každému přístupné. Ovšem pro takovéto situace nabízí Hilux i Defender pevný kryt korbě se zámkem a Land Rover je navíc dostupný i s tří- a pětidveřovou karoserií. Nyní si tedy všechny účastníky testu dopodrobna představíme.

LAND ROVER DEFENDER: BRITSKÝ KLASIK

Prvním „pánem na holení“ je výrobek z britského Solihullu. Čtyřdveřový pick-up je evolucí modelu 110 (číslo označuje délku rozvoru v palcích) a už pěkných pár desítek let brázdí obtížně přístupná místa po celém světě. Má jednoduché tvary, nehraje si na žádnou „stylovku“ a jeho ručně šroubovaná karoserie na klasickém pevném rámu je sice náročná na výrobu, ale oceníte ji ve chvíli, kdy je potřeba vyměnit poškozený díl. K tmavomodré karoserii skvěle ladí „retro“ plechová kola v bílé barvě. Ani moderní výrobě se však nevyhnou drobné „mouchy“, které se na testovaném kusu projeví. Tou nejzápadnější byl zaseklý zámek levých zadních dveří.



Retro nebo čistý archaismus? Důležitější je dobré slícování plastů a absence pazvuků. Horší už to je u pick-upu s prostorností



Interiér Defenderu je jako návrat do let sedmdesátých. Tvoří jej výhradně hladké černé plasty bez jakékoli povrchové úpravy, páčky a tlačítka pak evokují mladoboleslavské vozy z doby před Favoritem. Až se skoro bojíte za blinkry a stěrače vzít, aby vám nezůstaly v ruce. Na druhou stranu – náhradní stojí pár desetikorun. Tlačítka jsou pochopitelně dimenzovaná na ovládání v rukavicích. A ač se to nezdá, nabízí Defender poměrně zajímavé komfortní prvky. Čekali byste, že přední sedadla a čelní sklo budou vyhřívané? Přední okénka mají také na rozdíl od Santany elektrické ovládání. Sedí se extrémně blízko ke dveřím, řidič má navíc pedály vyosené doleva. Není to však nic, na co by se



nedalo zvyknout. Horší je to s podélným místem. Ani vpředu si vysoký řidič nemůže odsunout sedadlo ideálně dozadu a dvě vysoké osoby se za sebe rozhodně neposadí. Nutností je tak vzpřímený posaz.

Jako pohon slouží osvědčený čtyřválcový turbodiesel 2,4 l o výkonu 90 kW (122 k) a točivém momentu 360 Nm. Díky šestistupňové manuální převodovce s extrémně krátkou jedničkou nejsou na silnici problémy s rozjezdem na dvojku, na dálnici pak s automobilem vyvinete na šestku rychlost až 134 km/h. Akustický projev motoru lze popsat takto: je celkem jedno, zda máte otevřená, nebo zavřená okna, řev motoru proniká do interiéru

stále stejnou měrou. Řazení je sice kostrbaté, ale poměrně přesné a dráhy jsou naskládané blízko u sebe. U řízení je nutné počítat s absencí zpětné vazby, velkým převodem a poloměrem otáčení, ale účinně naladěný posilovač umožňuje točit jednou rukou. Brzdy je nutné pro plný záběr pořádně stisknout, na první třetině chodu účinkují jen laxně. Spotřeba překvapila: od deklarovaných 11 l/100 km se odchylovala jen minimálně.

Na silnicích se Defender chová nečekaně jistě, a pokud akceptujete větší náklony do zatáček a odskakování zadní nápravy na nerovnostech, dá se s ním jezdit, aniž byste příliš zdržovali provoz. Vpředu je díky ploché kapotě skvělý výhled, vidíte oba rohy karoserie, dozadu se naopak orientuje nejlépe pomocí vysokých (ručně stavitelných) venkovních zrcátek. Malé vnitřní zrcátko je spíš kosmetické a přes mříž a vinylové okno v plachtě korby nevidíte prakticky nic.



SANTANA PS-10: „RODNÁ SESTRA“ ZE ŠPAŇELSKA

Už při letném pohledu na Santanu je jasné, kde má své kořeny. Tento licenční výrobek vychází konstrukčně právě z Defenderu a má být jeho levnější a jednodušší alternativou. Shodná montáž karoserie či kované panty jsou patrné na první pohled, Santana se ale k testu dostavila s pětidveřovou kabinou. Zpředu ji snadno odlišíte podle dvojice menších kruhových světlometů stejné velikosti a jiné masky, jinak jsou změny zanedbatelné. Když jsme si Santanu v Plzni u Dajbycha půjčovali, měla najeto skoro 70 000 km a bylo to na ní také znát.

Oproti Defenderu je interiér Santany jen chudý příbuzný. Klimatizace tu místo chlazení spíše rozhání vlhý vzduch, klička stahování okna spolujezdce nám tu a tam zůstala v ruce. Opotřeбенí materiálů však není až tak patrné, respektive ani jako nové nestály za moc. Smířit se musíte i s povrzáváním všemožných plastových či gumových dílů.

To, že se obsah paliva v nádrži blíží rezervě, kupodivu žádná kontrolka neindikuje, a tak je dobré raději dotankovat dříve.

Pro prostorové podmínky v kabině platí celkem pochopitelně totéž, co bylo řečeno u Defenderu, zde se však nemusíte obávat o věci uložené v zavazadlovém prostoru. Také opěradla zadních sedadel lze sklopit, a zvětšit tak kapacitu pro převoz rozměrnějších předmětů. A stejně jako u britského výrobku i tady je třeba dveřmi pořádně „třísknout“, abyste měli jistotu, že jsou zcela dovržené.

Santanu na rozdíl od Defenderu pohání motor italské výroby. Naftový čtyřválec 2,8 l pochází od Iveca, kde slouží například celému spektru dodávek Turbo Daily. Podává lehce vyšší výkon

92 kW (125 k), točivý moment 275 Nm je však citelně nižší než u motoru Defenderu. A na silnici je to znát. V kombinaci s nepříliš přesnou pětistupňovou převodovkou

Santana akceleruje jen laxně a rychlosti přesahující 80 km/h už jsou pro ni problém – motor křičí, zběsile se otřásá a zdá se, jako by v autě nebyly vůbec žádné silentbloky. Odečtená spotřeba kolísala kolem 10 l i zásluhou toho, že jsme se s autem pohybovali výrazně pod hranici rychlostních limitů.

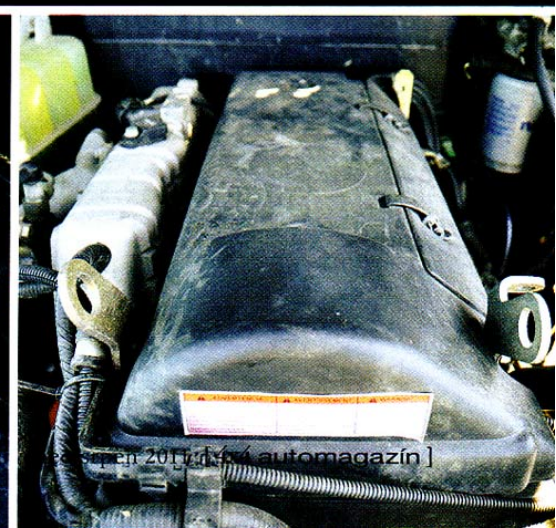
Převod řízení je ještě větší než u Defenderu a o tom, co dělají přední kola, nevíte zhora nic. Brzdy svou funkci vykonávají nepříliš zodpovědně, je třeba je opravdu pořádně sešlápnout. Náklony dává vůz najevo, že jeho ocelová karoserie je znatelně těžší, než je tomu u britského originálu s velkým podílem hliníku, odskakování na nerovnostech má na svědomí ortodoxní odpružení půleliptickými listovými pery. Santana je zkrátka výběhový model, který po právu nahradilo vylepšené a celkově modernější Iveco Massif. Ovšem pokud potřebujete skutečně pracovní vůz, u kterého vám nebudou vadit škrábance a promáčknuté plechy, jako ojetina se vyplatí.



SANTANA PS-10



Vysoký počet najetých kilometrov je znáť, interiér Santany je rozvrzaný a najväčším problémom je enormný hluk. Od ojetiny nelze čakať zábraky

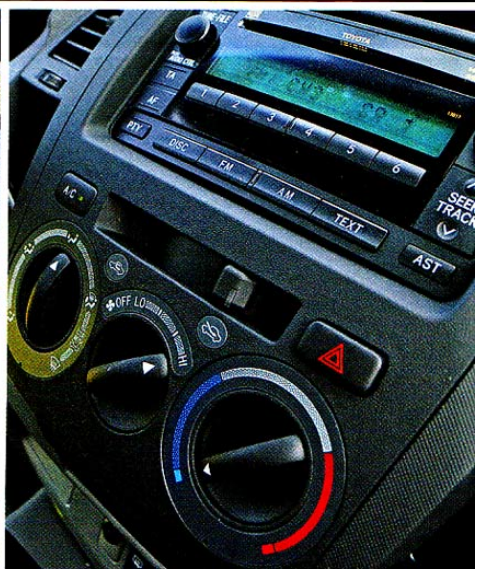
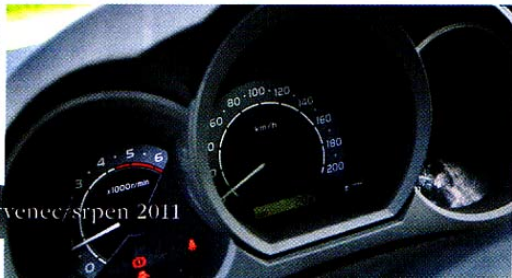




TOYOTA HILUX



Hilux je ze všech soupeřů nejmladší a je to poznat na první pohled. Zpracování i ergonomie jsou suverénně nejlepší



TOYOTA HILUX: JASNÝ NÁKLADNÍ TYP

Další model, který jsme si od Dajbycha půjčili byla Toyota Hilux, model který se od ostatních testovaných vozů odlišuje asi nejvíce. Důvodů je několik. Jeho karoserie pick-up s rozvorem téměř 3,1 m logicky nemůže nabídnout takové schopnosti v terénu jako konkurence, zároveň ale disponuje větší přepravní kapacitou než třeba zmiňovaný Defender. Dalším bodem ve prospěch Hiluxu je konstrukční stáří a s ním související kvalita zpracování, kterou Hilux výrazně převyšuje ostatní vozy.



Design Toyoty Hilux je uhlazený a nepřilíh komplikovaný, jako ostatně u většiny modelů této značky. Přední nárazník je o něco hůře krytý než zadní, prahy však před odřením chrání trubkové nášlapy. Přední sedadla jsou dimenzovaná podobně jako u osobních vozů, na zadních sedadlech s trochou snahy převezete trojici pasažérů. Interiéru pro změnu dominuje jednoduše šedá barva, ale

důraz na perfektní zpracování je znám i přes záplavu tvrdých plastů. Ovladače jsou robustní a zároveň dobře rozmístěné, perličkou je optitronový štít s vynikající čitelností. Hilux zkrátka staví na tradici, ale zároveň byl

INZERCE

RANGE
ROVER

Mejznar – Autorizovaný servis vozů Land Rover a Range Rover

Horská 427, 54302 Vrchlabí 2, Tel.: 499 425 193

www.mejznar.cz mejznar@mejznar.cz



EVOQUE od 28 305 Eur bez DPH

Růžena Mejznarová – prodej vozů

Horská 427, 54302 Vrchlabí

Tel.: 499 423 817 prodej@mejznar.cz



nepřetržitě inovován, a skutečně tak působí dojmem automobilu vyrobeného po roce 2000.

Pod kapotou si můžete vybrat z dvojice motorů, v našem případě se dostavil vůz se silnější verzí. Třilitrový vznětový čtyřválec podává výkon 126 kW (171 k), točivý moment činí v případě verze s manuální převodovkou 343 Nm. To postačuje pro nejlepší dynamické parametry z celé pětice vozů – Hilux nemá problémy pohybovat se rychlostmi přesahujícími český dálniční limit a také zrychlení na stovku za 12 s je více než solidní. To jsou však údaje, které zájemcům o cestu terénem patrně nebudou připadat tak důležité. Naproti tomu spotřeba poměrně značně přesáhla udávaných 8,3 l a zastavila se těsně pod dvanáctkou.

Zajímavější už je přepravní kapacita, Hilux totiž nabízí korbu 154 cm dlouhou a 151,5 cm širokou, výška činí 45 cm. Tažná síla je však jen průměrná, za Hilux lze připojit brzdený přívěs o hmotnosti nejvýše 2,25 t.

Řízení je poměrně lehké, zpětnou vazbou zrovna nehýří, ale v rámci konkurence je stále ještě slušné. Řazení pětistupňové manuální převodovky má také jisté rezervy. Dráhy jsou dlouhé a dorazy gumové, ovšem na druhou stranu nemusíte překonávat takové odpory jako u Santany nebo humpoláckého UAZu. Na silnici se Hilux chová obdobně jako jiné pick-upy, to znamená, že na větších nerovnostech záď citelně odskakuje – však je také odpružená listovými pery. Náklony a vláčné valení se do zatáček ale zdaleka nejsou tak citelné jako u konkurence a Hilux si přitom zachovává i díky patnáctipalcovým kolům slušnou dávku komfortu. Brzdy účinkují tak, jak mají, už při lehčím stisku. Nemilým překvapením je zvuk motoru, který do interiéru i přes izolační vrstvu proniká více, než by bylo příjemné. Inu, velkoobjemový čtyřválec se nezapře.

TOYOTA LAND CRUISER HZJ 78: SÁZKA NA JISTOTU

Pokud nežijete zcela odříznutí od médií, viděli jste tento vůz určitě už v mnoha provedeních. Land Cruiser, který byl třetím vypůjčeným vozem od Dajbycha, je nesmrtelným soupeřem všech reportérských týmů, vojenských jednotek i různých rebelů v mnoha afrických a asijských zemích. Vnější zpětná zrcátka testovaného kousku dokonce zdobily

arabské nápisy „odrážející se předměty jsou blíže, než se může zdát“. Mezi hlavní přednosti této Toyoty patří extrémní mechanická jednoduchost, spolehlivost a průchodnost mnoha druhů terénu. Pro překonávání vodních



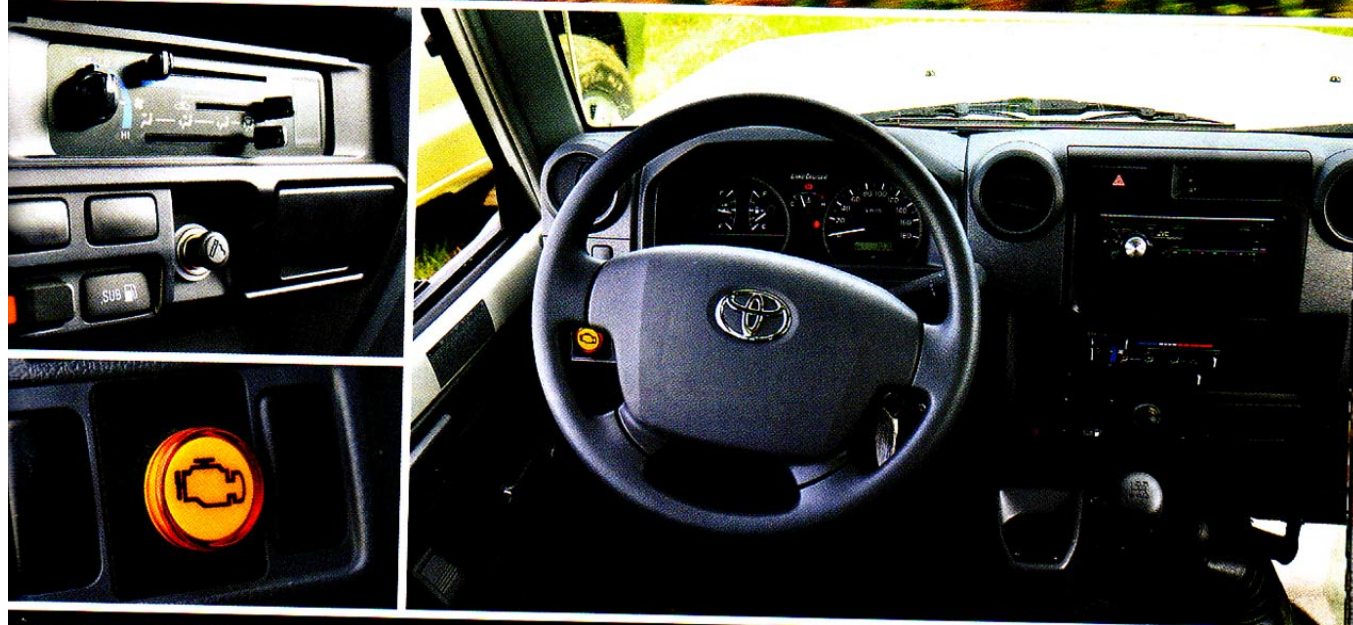
toků byl Land Cruiser vybaven i vytaženým komínkem sání, který zvyšuje brodivost ze standardních a velmi dobrých 70 cm na více než 1 m.

Provedení HZJ 78 sice umožňuje zástavbu až devíti sedadel, třídvéřová karoserie však není příliš praktická. Pětice sedadel je jednoznačně zaměřená na komfort a snadnou údržbu. Zavazadelník je dostatečně objemný, aby pojal potřeby celého reportérského týmu nebo několik beden nábojů pro kalašnikov. Kromě toho jej lze zvětšit sklopním zadních sedadel. Zpracování velmi jednoduchého interiéru stále vychází z osmdesátých let, a tak nepřekvapí hranaté tvrdé plasty. Sestavení je ale kvalitní a spoje nepovrzávají. Land Cruiser výbavou zrovna nehýří, o to více ovšem dokáže překvapit v terénu.

Na silnici však Toyota prokazuje spíše nejistotu, kterou ještě umocnily terénní pneumatiky s mohutnými „špalky“. Auto v zatáčkách plave a naklání se, přitom ale poměrně značně dává vědět o nerovnostech v asfaltu. Je znát, že podvozek s vinutými pružinami vpředu a listovými pery vzadu je stavěný na plné zatížení a neustálý kontakt s nerovným povrchem. Řízení si příliš nezadá s nákladními vozy, kuličkový převod absorbuje



TOYOTA LAND CRUISER HZJ 78



Handicapem Land Cruiseru je jen trojice dveří, ale výkony v terénu to bohatě vynahrazují



veškeré informace, které by mohly doputovat k řidiči. Řazení pětistupňové manuální převodovky je celkem přesné, má však skutečně dlouhé dráhy. Brzdy mají s poměrně těžkým vozem dost práce. Výhodou této Toyoty je možnost připojení brzdeného přívěsu o hmotnosti až 3,5 t.

Pro pohon vozu slouží dnes už málo obvyklá jednotka: šestiválcový atmosférický diesel o objemu 4,2 l a výkonu 88 kW (120 k). Výhodou nepřepřehnané jednotky je časem prověřená spolehlivost a malá náročnost na kvalitu paliva, zvukový projev je klasicky traktorový, odhlučnění je nicméně lepší než u dvojice Defender/Santana. Zátah není dvakrát impozantní, spotřeba se pohybovala kolem 12l. Specialitou Land Cruiseru je dvojice palivových nádrží, každá o objemu 90l. Tento nesmrtelný veterán se zkrátka dokáže poprat se vším, co mu osud naloží. Jeho celosvětová popularita je toho důkazem, evropské trhy mu bohužel staví do cesty normu Euro 5.



UAZ PATRIOT; RUSKÝ GEROJ S ITALSKÝM SRDCEM

Starší ročníky si nejspíš vzpomenou na dobu základní vojenské služby, kde mnoho z nich přišlo do styku s některým výrobkem Uljanovských automobilových závodů. A teď najednou přijede takový švihák, kterému karoserii navrhl sám Pininfarina. Není to trochu rouhání? Ale kdepak. Pod docela slušivým kabátem se ukrývá ortodoxní ruská technika – tedy až na motor. Také UAZ spoléhá na italskou produkci a pohání jej turbodiesel 2.3 HPI od Iveca.

Uvnitř už je nicméně zcela jasné, odkud tento obr přijel. Záplava šedých plastů si na nerovnostech ráda vrzne, na vyrovnané spáry se tu nehraje a klapky ventilace si žijí vlastním životem. Poněkud nezvyklé je ovládání oken a zrcátek pod loketní opěrkou, ještě níže se nachází přepínač ukazatele nádrží – UAZ má totiž stále z každé strany jednu, přepouštění už však probíhá automaticky, a ne mohutným kohoutem. Páky pohonu všech kol

a redukce byly také sloučeny do jedné. Ve druhé nejvyšší výbavě Comfort potěší možnost automatického rozsvícení světel, klimatizace si ale s velkým interiérem neví příliš rady.

UAZ ovšem sází na maximální praktičnost. Jako jediný z testované pětičky si zachoval devítimístnou homologaci se dvěma sklopnými lavicemi v zavazadelníku. Také zadní sedadla mají sklopná opěradla, a pokud oželíte právě lavice v kufru, lze je rozložit naplocho do lůžkové úpravy. Páté dveře se otevírají do strany, pochopitelně proti chodníku. Sezení je překvapivě pohodlné a pomocí dvou ovladačů sklonu lze sedadlo řidiče dokonce seřizovat i výškově.

Motor podává nejnižší výkon ze všech soupeřů:

85 kW, také točivý moment 270 Nm nepatří právě k nejvyšším. Na silnici to ale překvapivě není znát a s více než dvoutunovým vozem má motor poměrně málo práce. Není vcelku problém cestovat rychlostí lehce

přesahující zákonnou mez. Motor je oproti ostatním konkurentům odhlučněn o poznání lépe. Náklony jsou znatelné, ale široký rozchod kol dává UAZu nečekanou stabilitu. Druhým příjemným překvapením je spotřeba, která se mimo terén vcelku bez potíží držela kolem 9,5l. Kdo by to byl řekl?

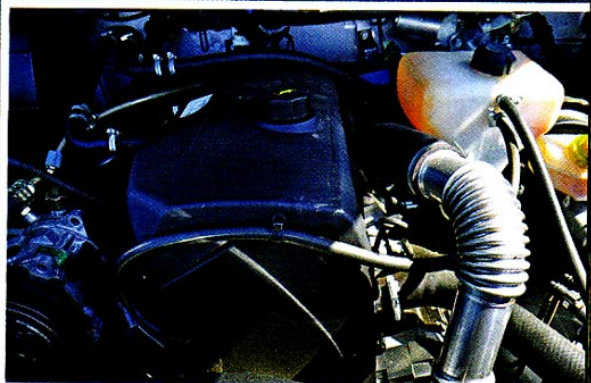
UAZ je zkrátka svůj, platí to i pro řízení a řazení. Volant má kolem středové polohy hodně vůle, ale posilovač je dostatečně účinný a sem tam dokonce propustí nějaké zprávy o dění pod koly. Řazení má extrémně dlouhé dráhy a kostrbatý přechod přes středovou polohu, je také nutné si zvyknout na jeho vyosení doprava ke spolujezdci. Kontrolka palivové rezervy si poblikává podle toho, zda zrovna zrychlujete, či brzdíte, a tím pohybuje palivovým plovákem. A chcete-li s tímto masivním vozem zabrzdit, musíte zapojit předvídavost, neboť brzdy nejsou právě dvakrát účinné. Nicméně i tak je ježdění s „ruským tankem“ překvapivě příjemnou záležitostí.



UAZ PATRIOT



UAZ je zvláštní mišeneč: nabízí nejnižší spotřebu a dobré jízdní vlastnosti, lepšímu hodnocení však brání halabala zpracovaný interiér



Santana PS-10

Toyota Hilux

Toyota Land
Cruiser HZJ 78

UAZ Patriot

Land Rover Defender

HURÁ DO TERÉNU

Dost bylo ale řečí o věcech, které jsou pro jízdu mimo asfalt celkem podružné. Ze všeho nejvíc nás zajímalo, jak se který vůz bude chovat na nebezpečném povrchu, jaké překážky zdolá a s čím si už neporadí. A upřímně řečeno, dostat se skutečně do maléru se nám nepodařilo ani s jedním, přece jen jde o vypůjčené automobily, které musíme v pořádku vrátit.

Co jednotlivé vozy nabízejí? Kromě Defenderu, který sází na stálý pohon obou náprav, jsou u všech ostatních automobilů poháněná standardně zadní kola s možností připojení kol předních. Všechny vozy disponují redukcí, Santana a UAZ se však musejí obejít bez uzávěrů diferenciálu. Naproti tomu Hilux a Defender nabízejí uzávěr diferenciálu mezinápravového, Land Cruiser přidává dokonce uzávěr zadního diferenciálu.

První překážkou v cestě byl mohutný rigol, na kterém bylo možné ověřit jak křížení náprav, tak

poprvé zapojit uzávěry, pokud byly k dispozici. Přejezd písčité škarpy zešikma dělal kupodivu největší problémy Land Cruiseru, který bez použití uzávěrů jen bezmocně prohraboval na místě. Pak však přišel na řadu otočný ovladač pod volantem a auto se ze škarpy přece jen vyvalilo. Defender přitom tentýž kopec zvládl napoprvé i bez středové uzávěrky.

UAZ na první pohled vypadal, že uvízne, ale pak motor pořádně zabral a ruský obr se nahoru doslova ladně vyhoupl. U Hiluxu byl největším problémem dlouhý rozvor a trubkové prahy dostaly zespona od štěrku zabrat, Santana se přes písčiny dostala jedině s pořádným rozjezdem a následný tvrdý úder ji pěkně rozhoupal.

Druhým bodem v programu byl sjezd z kopce se sklonem okolo 45° a tady nebylo o čem diskutovat, superkrátká jednička Land Roveru v kombinaci s redukcí umožnila plazit se dolů tempem batolete, aniž by ke slovu musely přijít brzdy. Větší hmotnost Santany se projevila především v citelnější sna-

“O vítězích kromě schopností rozhodla i pořizovací cena”

INZERCE



**LAND ROVER
CENTRUM KOSOŘ**

- ORIGINALNÍ DIAGNOSTIKA A GEOMETRIE
- ORIGINALNÍ DÍLY, PŘÍSLUŠENSTVÍ
- MONTÁŽE VEŠKERÝCH DOPLŇKŮ
- OPRAVY HAVÁRIÍ, PORADENSTVÍ
- SPECIÁLNÍ ÚPRAVY

www.def-tec.cz

telefon: 733 333 832

Kde nás najdete:

DEF-TEC s.r.o., Kosoř 239
252 26 Kosoř (Praha 5 - Radotín)

kompletní servis pro všechny vozy LR



specialisté na vozy RANGE ROVER

**NAVŠTIVTE NÁS
SE SVÝM VOZEM A PŘESVĚDČETE SE SAMI**

ze při jízdě dolů zrychlovat, UAZ ani Land Cruiser sice nejely tak pomalu, ale zároveň si rychlost udržely. U Hiluxu jsme měli trochu obavy, zda vůz na terénním zlomu neškrtně, ale nakonec obstál se ctí a bez dalších škrábanců.

Navršená halda vlhké hlinitopísčité půdy, která se při sebemenším tlaku začala sesouvat, představovala jednu z nejzajímavějších překážek. Tady byly rozdíly mezi jednotlivými vozy znát nejvíce. Land Cruiser se nahoru vyhoupl zcela lehce a jakoby mimoděk, Defender už tak sebejistým dojmem nepůsobil. UAZ šel na věc po rusku – co nejde silou, jde větší silou. Právě za volantem Patriotu máte pocit, že se terénem doslova probojováváte, ale nakonec jsme vůz nedokázali ničím zaskočit. Hilux opět budil dojem, že se nahoru nevyškrábe, nakonec ale přece jen horko těžko vyjel. Bylo už ovšem znát, že jeho komponenty nejsou stavěné na tak vysokou zátěž jako u ostatních vozů. Santana zde našla svého přemohitele: dál než do poloviny svahu se zkrátka nedostala. Sluší se ale připomenout, že možnosti jednotlivých vozů velmi ovlivnily použité pneumatiky – u toyot terénní, u ostatních vozů se silničním vzorkem.

LAND ROVER DEFENDER

**“Šestistupňový
manuál, redukce a
mezinápravová uzávěrka:
Defender je mistrem
prudkých sjezdů”**



SANTANA PS-10

**“U ojetého auta není třeba
brát takové ohledy na nějaký
ten škrábanec”**



TOYOTA HILUX

“Délka rozvoru Hiluxu je na prudkých zlomech mínus, ale vynahrazuje to velikostí kabiny i korby”



UAZ PATRIOT

“UAZ nezastírá svůj původ a v terénu bojuje především silou, mezi novými vozy má nejlepší poměr cena/výkon”

Jezírko s bahnitým dnem jsme nakonec pro test brodivosti nevyužili, při prvním pokusném nájezdu se kola začala propadat takovým tempem, že jsme ještě rádi zařadili zpětný chod. Není však pochyb o tom, že vítězem v disciplíně jízdy vodou by se stal Land Cruiser s vytaženým sáním. Hilux zvládne papírově 70 cm, UAZ 60 cm a duo Defender/Santana 50 cm.

Nakonec jsme terénní ambice všech modelů obovali následovně: Do hodnocení jsme zařadili nájezdové úhly, přejezdový úhel, brodivost a světlou výšku.

Vůz s nejlepšími údaji v každé kategorii dostal pět bodů, druhý v pořadí čtyři

atd. Stejný systém jsme využili i při hodnocení vlastností typu komfort na silnici, hlučnost motoru, spotřeba, praktičnost a další. Samostatně jsme pak hodnotili subjektivní jízdní dojmy v terénu. Jelikož se zde nejlépe ukáže, jak si který vůz stojí, a namísto jednotlivých vlastností se hodnotí souhra schopností automobilu jako celku, vynásobili jsme bodový přiděl čtyřmi: nejlepší vůz tedy dostal 20, druhý 16, třetí 12 bodů. Jednotlivá hodnocení najdete v tabulce.

Asi není žádným překvapením, že vítězem s nejvyšším počtem přidělených bodů se stala Toyota Land Cruiser HZJ 78, která je po technické stránce tím nejlepším, co si do terénu můžete pořídit. Přes „hory a doly“ se přenáší i zásluhou vhodného obutí lehce a s jakousi nedbalou samozřejmostí. Druhé místo obsadil Land Rover Defender, kterému pomohla zejména konstrukce šestistupňové

převodovky s ideálně zvolenou délkou „kvaltů“.

Na Land Cruiser mu však schází kousek té jistoty a také nedosahuje jeho dílenského zpracování. Třetí místo těsně vybojoval UAZ. V jeho prospěch hovoří zejména schopnost

zdlouhat překážky nijak nemaskovanou hrubou silou, praktické řešení karoserie a také nejnížší spotřeba motoru.

Pouze o kousek zaostala Toyota Hilux, která je, jak už bylo zmíněno na začátku, mezi ostatními tak trochu černým Petrem, a to kvůli délce karoserie a rozvoru. Nicméně i tak jde o schopného terénního pracanta, navíc se suverénně nejlepším interiérem a kvalitou zpracování. Páté místo Santany bylo vcelku očekávané: jako ojetina s horší úrovní

“Žádný z testovaných vozů vás nenechá jen tak na holičkách”



TOYOTA LAND CRUISER HZJ 78

“Mimo asfalt zkrátka kraluje, i když si to nechá tvrdě zaplatit”



bodové hodnocení	Land Rover Defender	Santana PS-10	Toyota Hilux	Toyota Land Cruiser HZJ 78	UAZ Patriot
praktičnost	2	4	3	1	5
zpracování	3	1	5	4	2
výbava	3	1	5	2	4
jízdní komfort na silnici	3	1	4	2	5
dynamika	3	1	5	2	4
řízení	4	2	3	5	1
řazení	5	2	3	4	1
brzdy	2	1	5	3	4
spotřeba	3	4	2	1	5
hlučnost	2	1	3	5	4
off-road					
světla výška	3	1	5	4	2
nájezdové úhly	5	4	1	2	3
přejezdový úhel	5	4	2	4	3
brodivost	2	2	4	5	3
boční náklon	3	2	5	5	4
celkové jízdní dojmy	16	8	4	20	12
celkem	64	39	59	69	62
cena	945 603 Kč	310 800 Kč	768 034 Kč	1 316 150 Kč	582 000 Kč
cena za bod	14 775 Kč	7 969 Kč	13 018 Kč	19 075 Kč	9 387 Kč

zpracování a zřejmě nejhorsími jízdními vlastnostmi se zkrátka nemohla měřit s kvalitnější a schopnější konkurencí.

Když však zapojíme do hry ještě finanční stránku, rázem se karta obrací. Za cenu jednoho Land Cruiseru byste si mohli teoreticky koupit až čtyři ojeté Santany. Dovozci UAZu se zase povedlo díky zjednodušení distribuce Patriot výrazně zlevnit a vůz v druhé nejvyšší výbavě se udržel pod hranici 600 000 Kč. Toyota Hilux se u nás prodává jen v testované variantě Double Cab a oproti UAZu je téměř o 200 000 Kč dražší. Land Roveru Defender pak velmi škodí cena příplatkové výbavy, která jeho celkovou cenu nebezpečně vyhnala k hranici milionu korun. Jeho plusem je však jednoznačně nejširší výběr karosářských verzí v kombinaci se třemi délkami rozvoru.

Náš test tedy nebude mít jen jednoho vítěze, ale hned dva. Toyota Land Cruiser zvítězila v kategorii terénních schopností, UAZ Patriot je ideální volbou pro uživatele vyžadující každodenní praktičnost za víc než solidní cenu. Nicméně ať už vás srdce táhne ke kterémukoli z testovaných vozů, máme pro vás dobrou zprávu. Žádný z nich vás nenechá jen tak na holičkách. ■

Redakce časopisu 4x4AUTO [crossover magazín] děkuje firmě DAJBYCH, Plzeň za zapůjčení vozů Toyota Hilux, Toyota Land Cruiser HZ] 78 a Santany.

Technické údaje	Land Rover Defende
Motor	
typ	přepínaný vznětový
počet válců/ventilů	4/16
zdvihový objem (cm ³)	2402
nejvyšší výkon kW/ot.min ⁻¹	90/3500
nejvyšší toč. moment Nm/ot.min ⁻¹	360/2000
Převodné ústrojí	
pohon	stálý pohon všech kol
převodovka	šestistupňová manuální s redi
uzávěrky	středový diferenciál
Podvozek	
odpružení přední/zadní	vinuté pružiny
brzdy přední/zadní	kotoučové
elektronické systémy	ABS, TCS
kola/pneu	7,5Jx16"/235/75 R16
Karoserie	
typ/dveře/sedadla	rámová pick-up/4/5
rozměry d x š x v (mm)	4630 x 1778 x 2286
rozvor/rozchod přední/zadní (mm)	2794/1485/1465
světlná výška (mm)	215
nájezdové úhly přední/zadní	50°/34,5°
přejezdový úhel	33°
brodivost (mm)	500
boční náklon	45°
provozní/celková hmotnost (kg)	2030/3050
hmotnost přívěsu nebrzděného/brzděného (kg)	750/3000
Jízdní výkony	
max. rychlost (km/h)	132
zrychlení 0-100 km/h (s)	15,8
Spotřeba l/100 km	
město	13,6
mimo město	9,7
kombinovaná	11,1
během testu	11
objem nádrže (l)	87





Santana PS-10	Toyota Hilux	Toyota Land Cruiser HZJ 78	UAZ Patriot
přepíňaný vznětový	přepíňaný vznětový	atmosférický vznětový	přepíňaný vznětový
4/8	4/16	6/12	4/16
2798	2982	4164	2286
92/3600	126/3600	88/3800	85/3900
275/1800	360/1400-3400	285/2200	270/2500
pohon zadních kol s manuálním připojením předních			
pětistupňová manuální s redukcí			
ne	středový diferenciál	přední a zadní	ne
listová pera	vinuté pružiny/listová pera		
kotoučové	kotoučové/bubnové		
ABS	ABS, EBA, EBD, ESP	ABS	ABS
7,5Jx16"/235/85 R16	7,5Jx15"/255/75 R15C	7,5Jx16"/ 235/85 R16	7,5Jx16"/225/75 R16
rámová kabina/5/5	rámová pick-up/4/5	rámová kabina/3/5	rámová kabina/5/9
4675 x 1750 x 2000	5255 x 1835 x 1810	4990 x 1770 x 2120	4647 x 1953 x 1900
2786/1486/1486	3085/1540/1540	2980/1435/1435	2760/1600/1600
200	233	230	210
50°/30°	30°/26°	38°/24°	35°/35°
29°	25°	29°	28°
500	700	>700	600
40°	48°	48°	46°
2050/3050	1880/2940	2110/2990	2170/2770
750/3000	750/2250	750/3500	750/2500
128	170	140	135
21	12	19,6	12
10	11,7	12,5	12,5
6,7	7,3	x	x
7,9	8,9	11,2	9,5
9,5	12	12,5	9,5
100	80	90+90	45+45

INZERCE

THE BEST GRIP FOR ADVENTURE

TipTyre®

internet / www.tiptyre.cz
 telefon / +420 573 330 617

insa TURBO

SILVERSTONE

Black-Star

GLOBE-TROTTER

DAKOTA

CAIMAN

CUYANE

MUD-MAX

CROSS

