

Suzuki Jimny Cabrio a Lada Niva Safari - Lovci divočiny

Hledáte všestranný terénní automobil, abyste s ním byli dostatečně nápadní a mohli se toulat terénem? O dvou takových bychom věděli - Lada Niva 1.7 Safari a Suzuki Jimny Cabrio.

Oba automobily, které se, byť v nepatrně jiné podobě, ale v základu stejné, prodávají i na našem trhu, jsou nápadné. Jimny jako kabriolet přiláká jistě stejné množství zvědavých očí jako Niva nalakovaná ve stylu Serengeti.

Atraktivní zbarvení Nivy není jedinou inovací na voze, který se už 26 let vyrábí téměř beze změny. To, abyste si snad nemysleli, že Lada nereaguje na požadavky zákazníků! V Togliatti však berou ohledy pouze na zákony omezující zplodiny ve výfukových plynech. Díky novému vícebodovému vstřikování Bosch, které montují na motor 1.7 l (z Fiatu 124) vyráběný v italské licenci, splní hladce normu Euro 3. Skoro byste měli dojem, že na přidání plynu reaguje rychleji než starší provedení splňující Euro 2, a to přestože se na výkonu papírově nic nezměnilo.

Tím jsme s novinkami u konce. Vlastně ještě něco. Niva je dnes úplně jiným automobilem, než bývala. Dřívější reje hluků od cvrkotu po bručení, od šumění po syčení, které umožňovaly lehce identifikovat umístění všech agregátů s pohyblivými díly, jsou pryč. Dnes slyšíme pouze decentní zvuky z oblasti rozvodovky. Žádný hukot diferenciálu ani bručení kardanového hřídele.

Japanec v rytmu tanga

Pokud jde o kvalitu, musíme se blíže podívat i na Suzuki Jimny Cabrio. Dříve se o Samurajích sjíždějících z montážních linek ve Španělsku říkalo, že se kvalitou svým japonským bratrům nevyrovnají. Zatímco klasický Jimny je montován na Dálném východě, Cabrio se rodí, bok po boku se Samurajem, v horkém Španělsku. Proto s ním také sdílí starší motorové díly.

Sedan a kabriolet pohánějí zcela odlišné pohonné jednotky. V Japonsku montovaný model dostává motor s dvojitým vačkovým hřídelem. Starší motor s jedním hřídelem montují na Iberijském poloostrově sami. A dobře dělají. Proč? V testu se ukázalo Cabrio o 2,8 litru úspornější než námi dříve zkoušená uzavřená verze. Ztráta 30 cm³ objemu motoru a vačkového hřídele, a tudíž i dvou koňských sil je ve srovnání s úsporou paliva vůči novějšímu motoru zanedbatelná. Rozdíly vidíme i na podvozku. Otevřená verze má znatelně lepší křížení než s pevnou střechou. Na rozdíl od japonského provedení je ve španělském znát neustálé třesení, naklánění a klepání.

Jedeme na Safari

Pro „Safari“ nabízí Lada pouze zebří make-up, vše ostatní jako třeba střešní nosič, přední rám nebo litá kola CW v rozměru 7x16 jsou za příplatek. Nový model Nivy přitahuje pozornost zvenjšku, uvnitř zůstává jednoduchý, což však neznamená, že by neměl své přednosti. Jednoduchý motor zatahuje dobře a silně už od volnoběžných otáček a promítá chyby při řazení. Škoda malého zpřevodování redukční převodovky, na průjezd terénem při 800 otáčkách za minutu můžete zapomenout. Poměrně rychle projeté nerovnosti si Niva nechává s přehledem líbit. Její solidní podvozek, navržený na děravé ruské cesty, má dostatečnou tuhost i rezervu. Kdo chce s Nivou projíždět zatáčkovitě úseky svižněji, měl by si připravit pořádné svaly. Už 26 let se dodává bez posilovače řízení.

Pryč s ruční prací

Naproti tomu Suzuki Jimny je moderním vozem se vším všudy, tzn. s elektricky ovládanými okny a zpětnými zrcátky, centrálním zamykáním a airbagy. Pouze snímání střechy vyžaduje ruční práci. Část nad hlavami předních cestujících se po odjištění dvou klíček sklopí dozadu, oba boční díly zadní části střechy se rozepnou a vše, včetně zadního dílu střechy, následně uloží před zadní dveře. Ve srovnání s Ladou je však pohon všech čtyř kol Jimnyho staromódní.

Zatímco Lada disponuje stálým pohonem všech kol s ručně volitelnou uzávěrkou mezinápravového diferenciálu a ručně zařaditelnou redukcí, tak Suzuki musí vystačit se zadním pohonem a přiřaditelnou přední nápravou (do 100 km/h). Synchronizační prvek v rozvodovce počká, než se přední kola začnou točit stejnou rychlostí jako zadní, a pak teprve zapne pneumatický mezinápravový uzávěr diferenciálu. Možnost zapnout pohon všech kol do 100 km/h uvítají hlavně řidiči jedoucí po mokřích vozovkách. Na suchém povrchu je třeba ihned přepnout na pohon 4x2.

U Suzuki vám na silnici ani nepřijde, že sedíte v terénním voze. Agilně a obratně se nechá vést zatáčkami, podvozek má sportovně tvrdě nalaďený, nikoliv však nepříjemně. Houpavé pohyby v terénu zvládá neméně dobře. Obě tuhé nápravy jsou pozůstatkem doby, kdy se s off-roadem ještě jezdilo spíš v terénu.

Skutečné Waterloo nastává pro Suzuki při opatrném plížení. Redukce s poměrem 1:1,63 je ještě menší než u Nivy. Při pomalé jízdě jste ochotni nechat prokluzovat spojku. Takže Jimny, který se bude pohybovat v terénu, čekají častější výměny spojkového obložení.

Nakonec se ukazuje, že obě alternativy, Lada Niva Safari a Suzuki Jimny Cabrio, jsou spíše pro budoucí tedy mladé lovce než skutečné obdivovatele Safari. Jejich terénní vlastnosti jsou plně dostačující a kdo chce víc, stačí několik doplňků a z obou vozů mohou být dospělí lovci.

ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

	Lada Niva 1.7i Safari	Suzuki Jimny Cabrio
Motor	Kapalinou chlazený zážehový čtyřválec, vstřikování General Motors, zdvihový objem 1690 cm ³ , vrtání x zdvih 82,0x80,0 mm, kompresní poměr 9,3:1. Největší výkon 60 kW při 5000/min. Největší točivý moment 128 N.m při 4000/min.	Kapalinou chlazený zážehový čtyřválec, zdvihový objem 1298 cm ³ , vrtání x zdvih 74,0x75,5 mm, kompresní poměr 9,5:1. Největší výkon 59 kW při 6000/min. Největší točivý moment 103 N.m při 4500/min.
Převodné ústrojí	Stálý pohon všech kol, pětistupňová přímo řazená převodovka. Přídavná dvoustupňová redukční převodovka.	Stálý pohon zadních kol, přiřaditelný pohon předních kol do rychlosti 100 km/h, pětistupňová přímo řazená převodovka. Přídavná dvoustupňová redukční převodovka
Podvozek	Vpředu nezávislé zavěšení kol, dvojitá trojúhelníková ramena, vzadu tuhá náprava. Kotoučové brzdy na předních kolech, vzadu bubnové. Kola 5x16, pneumatiky 175/80 R16.	Přední a zadní tuhá náprava. Kotoučové brzdy na předních kolech, vzadu bubnové, ABS za příplatek. Kola 5,5x15, pneumatiky 205/70 R 15.
Karoserie	Třídveřové kombi, pětimístné.	Třídveřové cabrio, čtyřmístné.
Provozní vlastnosti	Největší rychlost 138 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 21 s, spotřeba (město/mimo město/kombinovaná) 15, 1/9, 2/11, 4 l/100 km.	Největší rychlost 140 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h za 15,8 s, spotřeba (město/mimo město/kombinovaná) 9, 4/6, 4/7, 5 l/100 km.
Rozměry a hmotnosti	Rozvor náprav 2200 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1430/1400 mm. Celkové vnější rozměry 3740 x 1680 x 1640 mm. Světlná výška 220 mm. Objem zavazadlového prostoru 263/982 l. Objem nádrže paliva 45 l.	Rozvor náprav 2250 mm, rozchod kol vpředu/vzadu 1355/1365 mm. Celkové vnější rozměry 3625x1600x1670 mm. Světlná výška 190 mm. Objem nádrže paliva 40 l.
Základní cena	V ČR se neprodává (Lada Niva 21214i 349 900 Kč)	V ČR se neprodává (Suzuki Jimny 1.3 JLX 479 900 Kč)

Publikováno: 29.11.2002 v rubrice Multitest.
Autor: OFF ROAD