AUTO

Rošťák z bulváru

Nedbalá elegance? Spíš renesanční chlap, dalo by se říct. Audi Q5 se neztratí na cestě do divadla ani na výletě v lese.



Vyloženě terénní auto to není, ale vjet na pole se s ním bát nemusíte. Stále je to SUV. METRO

Audi rozšířilo nabídku modelů v atraktivní limitované edici Perfection o oblíbené Audi Q5 v obou karosářských verzích SUV i Sportback. Na mušku jsme si v testu vzali klasické SUV. To se pyšní specifikací S line, což modelu 40 TDI quattro dodává ještě větší sportovní šmrnc.

Auto s akční cenou milion korun bez daně má pakety Gravity a Sport Edition, černé podélné střešní nosiče, leskle černé kryty vnějších zpětných zrcátek, leštěná 19“ kola z lehké slitiny v pětiparprskovém designu S obutá do pneumatik 235/55 R 19, interiérový paket S line a metalický lak. Je to krásný kus auta, suverénně působí už příď se širokou maskou chladiče, vysoké otvory pro přívod vzduchu a záď s lichoběžníkovými koncovkami výfuku, difuzorem lemovaným dekorativní lištou a chromovým pásem táhnoucím se pod koncovými světly po celé šíři auta. Světelné podpisy zadních lamp vypadají moderně, milé je, že si zákazník může objednat ze tří různých vzorů.

Řadový čtyřválcový nafťák s výkonem 204 koní je přeplňovaný turbodmychadlem a doplněný elektrickým mild-hybridem. Díky němu auto parádně řadí, sedmistupňový automat je hladký a dobře doplňuje tichý chod motoru. Ten je hbitý a vůbec nevadí, že nemá šest válců. Nástup síly je okamžitý, táhne i ve vyšších rychlostech a spotřeba na šesti litrech na sto kilometrů je více než únosná. Variabilní pohon quattro, který podle potřeby rozděluje točivý moment motoru na jednotlivá kola, je už jen třešničkou na dortu. **HOP**

Offroad za volantem prince Drsoně



Nejlépe vyzkoušíte přednosti auta v terénu. Vyjeli jsme s ním na testovací polygon za Prahou. Jinak všechny verze Grenadiera od nové automobilky Ineos můžete pořídit u plzeňské firmy Dajbych4x4.



Před řidičem chybí klasické budíky, je zde jen malý obdélník, v němž se zobrazují pouze nejdůležitější provozní ikonky. 2x METRO

V předním okně vidíme pouze modrou oblohu, pak se téměř pět a půl metru dlouhý pick-up zhoupne a zaboří se se zaduněním do hlubokých kolejí v písku. Sjíždíme dolů kopec, který bychom měli problém vyšlápnout i pěšky.

Největší drsňák! Jsme na offroadové trati Hummer centra v Praze a zkoušíme nový pick-up, který je na českém trhu v současnosti to nejostřejší, co lze vůbec do drsného terénu pořídit.

Seznamujeme se s Ineos Grenadier Quartermasterem, který ctí základy staré školy.

Kde se v Česku tohle zvláštní auto vzalo? Je to nová nákladní verze kratšího modelu Grenadier, který deník Metro otestoval už na konci roku 2021. Rám je však prodloužený nejen co do rozvoru, ale i do celkové délky. Pick-up je delší o 545 mm.

Nápad vyrábět nekompromisní auto vznikl v hlavě miliardáře sira Jima Ratcliffa, který je celoživotním fanouškem Land Roveru a oplakal konec výroby legendárního Defenderu. Automobilka mu nevyšla s prosbou na odkup zařízení na jeho další výrobu vstříc, a tak si postavil svůj vlastní. Pojmenoval ho po hospodě, kde myšlenka vznikla – Grenadier. A oslovil specialisty z Magna-Steyr v Rakousku, kde vzniká i slavný Mercedes G. Interiér auta postaveného na rámu je inspirovaný leteckým průmyslem, v nabídce motorů jsou výkonné řadové tříllitrové šestiválce BMW B57 a B58, automatická převodovka je od ZF, ta se objevuje rovněž u bavoráků.

Samozřejmě nechybí redukční převodovka, kterou doplňují tři uzávěrky diferenciálu. V hrubém terénu je Grenadier opravdu nedostižný. Už jen díky světlé výšce, která jak u klasického Grenadieru, tak u dnes zkoušené verze Quartermaster činí 264 mm. Úhel stoupání je až 45°, díky krátkému přednímu převisu je skvělý i přední nájezdový úhel.

Při jízdě z prudkého kopce přepínáme na automatu na manuální řazení a nechváme prince Drsoně klesat jen při brzdění motorem. Samozřejmě je zde i asistent pro sjíždění, ale toho necháváme spát. Kokpit opravdu připomíná spíše malé letadlo. Všude jsou páčky, táhla a šavle. Přijde nám, že musíme zdolat všechny překážky.

A v Hummer centru vlastně nenarazíme na žádnou, která by nás zaskočila. Pětimístná dvoukabina má 250 koní, výborné terénní pneumatiky a redukce převodovky i uzávěrka zadního diferenciálu udělají své, i když máme pocit, že se nahoru nevyhrabeme. Na korbu, kam se vejde celá paleta, lze naložit u naftové verze 760 kilo. Šlo by i více, ale pak by auto mělo více než povolených 3500 kilogramů. Cena startuje na 2,1 milionu korun. **PETR HOLEČEK**