BRITSKÝ DRSŇÁK

s německým srdcem



Svého grenadiera si můžete nechat doladit na míru nejrůznějším příslušenstvím a vybavením

Založit v dnešní Evropě novou automobilku, to chce mít pořádný byznys plán, spoustu peněz a jasnou vizi. A pokud místo módních elektroaut vsadíte na klasický teréňák, potřebujete ještě koule z oceli. Londýňanu Jimu Ratcliffovi nic z toho nechybí, a tak vdechl život nekompromisnímu pracovnímu vozu Grenadier. V čem je unikátní a jak se s ním jezdí?

autor | Miroslav Mašek

FOTO: Dajbych 4×4, INEOS

Zhruba před deseti lety společnost Land Rover oznámila, že hodlá ukončit produkci klasického modelu Defender, protože by nedokázal splnit limit emisí oxidu uhličitého. Zastoupit nesmrtelný teréňák měl vůz, který by spadal spíše mezi luxusní SUV – a v roce 2019 automobilka opravdu nahradila původní rámovou konstrukci samonosným hliníkovým skeletem. Popsaný vývoj se nelíbil britskému automobilovému nadšenci a dobrodruhovi Jimu Ratcliffovi. Správně odhadl, že upravený Defender bude nejen méně odolný, ale také výrazně dražší. A původní cílová skupina – tedy lidé, kteří potřebují pracovní auto do terénu – si jej už nebudou moci dovolit.

Ratcliff naštěstí neměl hluboko do kapsy, koneckonců byl šéfem společnosti INEOS – předního výrobce petrochemických látek zaměstnávajícího 26 000 lidí ve dvou stovkách závodů. Rozhodl se, že lesníkům, záchranářům a dalším zájemcům vytvoří na míru pracanta, který si poradí s jakoukoliv výzvou a nevyluxuje přitom bankovní účet. Založil firmu INEOS Automotive a pustil se do vývoje. Podle názvu hospody, kde se myšlenka v roce 2017 zrodila, dostal vůz jméno Grenadier.



Novináři se s britskými teréňáky seznamují také při expedicích do divočiny

Z PROVĚŘENÝCH KOMPONENTŮ

Užitkový teréňák s pohonem všech kol se měl především vyznačovat nebývalou robustností – Ratcliffe od začátku počítal s rámovým podvozkem, tuhými nápravami vpředu i vzadu a vysokou světlostí. Coby zkušený podnikatel si spočítal, že výroba se vyplatí i při 30 000 kusech ročně – přičemž se až dvě třetiny mohou registrovat v Evropské unii, neboť právě do tohoto množství platí výjimka z limitů CO_2.

U zrodu automobilu stáli kromě otce-zakladatele odborníci z několika zemí. Karoserii a podvozek vyvinula rakouská společnost Magna Steyr, která stojí i za slavným Mercedesem G, motory dodává BMW. Převodovka ZF se osvědčila už v Land Roveru, nápravy pocházejí z dílen italské společnosti Carraro specializované na zemědělské stroje. Z dalších prvků můžeme jmenovat brzdy Brembo, tlumiče Sachs, pružiny Eibach, rozvodovku Tramac, výfuky Eberspächer nebo sedadla Recaro. Vše se montuje dohromady ve francouzské továrně Mercedesu, kde se dřív vyráběly Smarty. Když se seznam komponentů dostal na veřejnost, spousta „chytrolínů“ označila grenadier za splácaninu. Ratcliff oponoval tím, že prvky od ostatních výrobců používá každá automobilka. A hlavně: Němečtí a rakouští inženýři jednotlivé konstrukční celky odladili tak, aby společně fungovaly i v extrémních podmínkách.

Někteří komentátoři měli problém i s vzhledem vozidla – jedněm moc připomínal zmíněné „géčko“, jiným původní

Než se nové teréňáky dostaly na trh, najezdily přes dva miliony kilometrů po Africe, Americe a Austrálii”



Díky stropnímu panelu se v kabině cítíte skoro jako v letadle



Hlavní displej se nachází uprostřed palubní desky, ten menší před řidičem zobrazuje pouze kontrolky



Na „umravňování“ cyklistů má grenadier speciální tišší klakson



Nejdůležitější ovládací prvky vozu má řidič hned u pravé ruky

Defender. Právníci Land Roveru dokonce zažalovali Ratcliffa za plagiátorství, jenže soud smetl případ ze stolu. Za prvé totiž uznal, že hranaté teréňáky se musejí jeden druhému podobat, protože není důvod vymýšlet něco jiného. Za druhé si nechal udělat průzkum mezi samotnými řidiči. A ti na dotaz, kterou značku jim Grenadier nejvíc připomíná, obvykle odpověděli slovem „jeep“. Britskému podnikateli se ulevilo a mohl s čistou hlavou dokončit práci na prototypech. Zájem předčil očekávání a v červnu 2023 se první grenadiery objevily i v Česku, kam je exkluzivně dováží plzeňská společnost Dajbych 4×4.

DŮRAZ NA FUNKČNOST

Už při prvním pohledu na tenhle kolos je jasné, že nevznikl pro frajeření před nočním klubem. Popsal bych ho jako ztělesněnou robustnost, které odpovídá nejen provedení hliníkové karosérie, ale především zmíněné nápravy. V showroomu Dajbych 4×4 si návštěvníci mohou vlézt pod vůz postavený na barelech a na vlastní oči se přesvědčit, že jde o pořádné kusy železa. Žebřinový rám se vyrábí z galvanizované oceli, samozřejmostí jsou vinuté pružiny. Díky tomu je auto v terénu tuhé a přesně víte, kudy ho vedete. Daní je hmotnost kolem 2,4 t.

Při vývoji se vše podřídilo funkčnosti, odolnosti a schopnosti vykonávat tvrdou dřinu – grenadier je určen primárně pro pracovníky integrovaného záchranného systému, energetického či důlního průmyslu, zemědělce, stavaře nebo myslivce. Tedy pro lidi, kteří se potřebují dostat na obtížně přístupné místo, odmakat svůj úkol a bezpečně se vrátit. Britský teréňák nalézá majitele i mezi rekreačními uživateli od příznivců jízdy mimo cesty po účastníky expedic, nicméně v první řadě se opravdu jedná o užitkový stroj. Tomu odpovídají parametry v čele se světlou výškou 264 mm, která mezi auty bez vzduchového odpružení těžko hledá konkurenci. K zajímavým číslům dále patří hloubka brodění 800 mm nebo nájezdový úhel 35,5°.

Než se grenadiery dostaly na trh, testovací jezdci si jejich vlastnosti odzkoušeli během více než dvou milionů kilometrů uražených po Africe, Americe

Při brodicím režimu vrtule nežene špinavou vodu do motoru, odpojí se část elektronických zařízení a stopne se regenerace filtru pevných částic”



Jízdní režim brodění umožní řidiči překonat toky o hloubce do 800 mm



Kovové „špéry“ slouží jako hmatové orientační body a umožní vám manipulaci i poslepu

a Austrálii. Poznatky z terénu se promítly do úprav a výsledkem je automobil se spoustou promyšlených detailů. Mnoho majitelů si offroady upravuje na míru třeba instalací kompresoru, navijáků nebo rámu s dalšími světly. U většiny teréňáků přitom musí část vozu rozebrat a natahat si kabeláž na potřebná místa. Grenadier má vyvedenou elektřinu na střechu, do motorového prostoru i do kabiny, kde se nachází panel plný switchů. Jakékoliv vybavení vyžadující šťávu tak připojíte snadno a rychle. Řidiči navíc po dlouhé době dostávají do rukou auto, které si mohou sami upravovat, aniž by museli do servisu. Z ostatních vychytávek lze jmenovat vnější lišty na bocích dveří kupříkladu pro uchycení kanystrů.

MOTORY OD BAVORÁKU

Další unikátní prvek grenadieru popsal Tomáš Petrů – marketingový manažer Dajbych 4×4, který už si za volantem tohoto teréňáku odkroutil tisíce kilometrů: *„Designéři se snažili pojmout vůz co nejjednodušeji a bez přehlcení elektronikou. Zatímco nový defender dostal 81 řídicích jednotek, grenadier osmnáct. Tím nechci defender hanět, má spoustu asistentů, které vám v terénu pomohou. Jenže každý kus elektroniky se taky může pokazit. Na grenadieru se mi líbí, že přes jeho jednoduchost jde zároveň o moderní auto 21. století. Měřím skoro dva metry a jízda ve starém defenderu je pro mě utrpením. V grenadieru si oproti tomu užívám i řízení na silnici – třeba díky dostatku místa nad hlavou a pohodlným sedačkám.“*

Pro pohyb na asfaltu i v nejtěžším terénu předurčuje britský vůz volba motorů. Musejí poskytovat vysoký točivý moment při nízkých otáčkách, aby grenadier mimo cesty vládl, ale zároveň by neměly být přehnaně žíznivé a řidiči od nich na silnici očekávají i nějakou tu akceleraci. Volba padla na tříválcové řadové šestiválce BMW v benzinové i dieselové verzi. Vznětový agregát B57 nabízí výkon 249 koní a točivý moment 550 Nm, zážehová jednotka B58 vykazuje 285 koní a 450 Nm.

I díky pohonným jednotkám a jejich zpřevodování utáhne grenadier „na kouli“ přívěs o váze 3,5 t. Ukočírovat obra s takovým zatížením usnadňuje šoférovi zmíněná převodovka ZF: osmistupňová a výhradně automatická. S manuálním řazením se grenadier nevyrábí a ani vyrábět nebude, což může vadit milovníkům „blbnutí“ v terénu nebo tradičněji smýšlejícím lidem. Pro práci je však automat mnohem vhodnější a zvládne toho víc než sebešikovnější řidič, navíc s nesrovnatelně menším rizikem poškození spojky.

CIVILNĚJŠÍ A EXTRÉMNĚJŠÍ VERZE

Nejzákladnější varianta Utility Wagon je certifikována jako vozidlo kategorie N1 (nákladní auto s hmotností do 3 500 kg). Jedná se o užitkový vůz s dvou- nebo pětimístnou úpravou. V prvním případě má po celé délce rovnou podlahu, na kterou se vejde standardní europaleta, ve druhém jde o univerzální stroj schopný přepravovat materiál i cestující. Cena za tyhle dříče se zaplechovanými zadními okny začíná asi na 1,9 milionu korun a lze si je dovybavit spoustou vychytávek.

Hodláte-li s grenadierem často jezdit i po silnici a spíš než extrémní terén brázdíte polní či lesní cesty, sáhněte po modifikaci Fieldmaster Edition. Vyznačuje se koženými prvky interiéru, podlahovými koberečky nebo osmnáctipalcovými koly z lehkých slitin. V základu dostanete vyhřívaná přední sedadla

NÁVRAT KE KOŘENŮM

Asi vás napadne otázka, ke kterému konkurenčnímu vozu by se INEOS Grenadier dal nejlépe přirovnat. Problém spočívá v tom, že ze současně vyráběných aut takřka k žádnému. V Evropě se od konce původního defenderu s klasickými teréňáky skoro nesetkáte. Je tady Mercedes třídy G, jenže stojí několikanásobně víc než britská novinka a mnozí ho považují spíš za „auto pro fotbalisty“. Další možností by mohl být Jeep Wrangler, avšak ten se nedělá s dieselovými motory. A pak už se prodávají vlastně jen pick-upy… Tomáš Petrů dodává: *„Přesto si můžeme umístění grenadieru na trhu alespoň trochu přiblížit. Na jedné straně pomyslné škály stojí nový Land Rover Defender neboli moderní elektronicky řízené SUV pro pohodlné fungování kdekoliv. Na druhém konci se nacházejí legendární vozy Toyota Land Cruiser řady 70, které se takřka beze změn vyrábějí čtyři desetiletí – což dokládají mimo jiné listová pera na zadní nápravě. Grenadier je z obou extrémů blíže právě těmhle toyotám, protože se jedná o nekompromisní pracovní auto.“* Popsané určení potvrzuje i jedno zajímavé číslo, a to svislé zatížení kol 350 kg. Pro srovnání, běžné osobní vozy mají kolem 100 kg a SUV do 150 kg.



Nájezdový úhel grenadieru činí impozantních 35,5 stupně a škrtnout o terén je takřka nemožné



V plzeňském showroomu nebo při předváděčkách se můžete sami přesvědčit o robustnosti italských náprav

či dvě malá střešní okénka nad řidičem a spolujezdcem, která lze i zcela demontovat bez použití nářadí. Pro nejtěžší práci je určen model Trialmaster Edition, k jehož charakteristickým rysům patří mimo jiné přední a zadní uzávěrky diferenciálu, sedmnáctipalcová ocelová kola s pneumatikami BFGoodrich All-Terrain a zvýšené sání vzduchu. Nechybí přístupový žebřík na zadní straně, vnitřní kolejnice pro uchycení nákladu nebo kompas s výškoměrem. Fieldmastera i trialmastera si můžete doladit na míru a není problém prvky výbavy obou verzí kombinovat, v základu takový grenadier vyjde asi na 2,2 milionu.

Nedávno modelovou řadu rozšířily též vozy nazvané Quartermaster: heavy duty pick-upy s pětimístnou kabinou a ložnou plochou, určené k transportu objemného nákladu i v extrémních podmínkách. Oproti výše zmíněným verzím jsou výrazně delší (prodloužil se i rozvor), nicméně testy na polygonu pražského Hummer Centra potvrdily, že přejezdové úhly se nezměnily.

UPRAVIT DLE LIBOSTI

Zatímco Quartermaster představuje v Česku horkou novinku, uzavřených vozů se u nás za první rok prodalo už přes 90. Odvážejí si je automobiloví nadšenci, kteří na grenadiera netrpělivě čekali, stejně jako ti, kdo se prostě chtějí odlišovat atypickým vozidlem. Většina novopečených majitelů ale teréňáky skutečně používá – zařadili se mezi ně lovci, pracovníci firem pokládajících potrubí nebo příslušníci vodní záchranné služby.

Asi 65 % zákazníků preferuje terénněji laděné trialmastery, u nafty a benzinu je zájem takřka přesně rozdělen napůl. Jen málokterý klient si koupí grenadiera přímo ze showroomu – drtivá většina zájemců si nechá vůz upravit pomocí originálních britských dílů nebo součástek dodávaných plzeňskou společností. Dajbych 4×4 kupříkladu vytvořil vlastní kryty chránící zespodu převodovku a motor, šuplíky na vybavení objednává od švýcarské značky Black Sheep Innovations a matrace nebo závěsné kapsáře do interiéru mají původ v další tuzemské firmě. Plzeňští inženýři dokážou obra jinými pružinami a koly zvednout o dalších 8,5 cm od podběhu a 2,5 cm od země a nabízejí i spoustu dalších úprav.

U vozu prodávaného teprve krátce se nedá plně vyhodnotit spolehlivost, nicméně zatím se žádná reklamace netýkala mechanických prvků nebo motoru. Občas se projeví potíže se softwarem či drobné dětské nemoci s nedostatečně fungujícím topením, ovšem ještě se nestalo, že by některý český grenadier svého pána nedovezl na místo určení. Žádná růže není bez trní a recenzenti i majitelé už odhalili pár nedostatků. Pokud si nedokoupíte nášlapy a jste menšího vzrůstu, bude se vám do kabiny poněkud obtížně nastupovat. To ztěžuje i absence vnitřního madla na řidičově straně (u spolujezdce jej najdete), takže si budete muset vytvořit vlastní grif. Část řidičů také upozornila na příliš tuhé nápravy při jízdě po silnici – grenadiera zkrátka neukočírujete jedním prstem a chce to pevně třímat volant v rukou.

JAKO V LETADLE

Asi nejvíce stížností se týkalo faktu, že se volant nevrací do nulové pozice dostatečně rychle. Musím dodat, že nešlo o vadu, ale vlastnost: Originální tlumič řízení je totiž určen i pro rychlou jízdu v těžkém terénu ve stylu dakarské rallye, což ve středoevropských podmínkách nevyužijete. Dajbych 4×4 tedy vyvinul vlastní tlumič, díky němuž volant reaguje okamžitě a řízení na asfaltu se stalo podstatně čitelnějším. Grenadier se jeho použitím prodražil o pouhých 12 500 Kč a instalaci dnes vyžaduje takřka každý nový majitel.

Když už jsem zmínil volant, musím pokračovat popisem interiéru. Pokud se grenadier podle některých až moc podobá defenderu, „géčkovému“ mercedesu nebo třeba letitému vozu ARO z Rumunska, uvnitř si ho s jiným offroadem nespletete. Zapomeňte na decentně zapuštěná tlačítka – k dispozici jsou pořádné knoflíky a otočné ovladače, s nimiž zvládnete manipulovat i v rukavicích. A co víc, všechny jsou pohodlně dostupné ze sedadla řidiče i spolujezdce – nacházejí se na středové konzoli, panelu uprostřed palubní desky a dokonce i na stropním panelu připomínajícím dopravní letoun. Jde o funkční a zároveň originální řešení, které ještě podtrhují

ZELENÝ EKOTERÉŇÁK?

Tým INEOS Automotive letos oznámil, že pracuje i na zmenšené elektrické verzi grenadieru nazvané Fusilier, kterou hodlá představit v roce 2026. Takový krok řadu fanoušků značky pobouřil, avšak jde o vcelku logický počin. Nový vůz totiž nebude čistým elektromobilem a dostane takzvaný range extender neboli přídavný spalovací motor, jenž slouží jako generátor elektřiny. Petrů doplňuje: *„Spousta firem chce být v souladu s celkovým trendem co nejzelenější. Jenže když jde třeba o společnost udržující sloupy vysokého napětí, klasický elektromobil pro ni nepřipadá v úvahu – technik potřebuje na místo nejen dojet, ale taky se bez dobíjení vrátit. Fusilier nabídne takřka ideální řešení – půjde o ‚zelené‘ auto jezdící ve městě na elektřinu a v terénu šofér přepne na benzíňák.“*

masivní kovová účka kolem některých ovladačů. Jakmile si je osaháte a dostanete do krve jejich rozložení, dokážete spínače kontrolovat pouze hmatem, aniž byste museli uhýbat zrakem z cesty před vámi.

Jako podobně atypické vnímám rozložení displejů. Přímo před šoférem se nalézá jen drobná zapuštěná obrazovka s kontrolkami (ne)aktivovaných prvků výbavy, velký displej s údaji o aktuální rychlosti nebo zařazeném stupni našel své místo uprostřed palubky mezi oběma sedačkami. Několik ovládacích prvků objevíte i na volantu – jde zejména o nastavení tempomatu, rádia nebo mobilu přes handsfree. Vedle klasického klaksonu má grenadier ještě jeden decentnější, ovládaný pravým palcem pomocí červeného tlačítka. Je na něm slovo TOOT doplněné o obrázek jízdního kola – a jak správně tušíte, slouží k umravnění cyklistů nerespektujících jízdu u krajnice.



Martin Petrů říká: *„Limitů grenadieru dosáhnete jen stěží, protože řidič se v terénu začne vždy bát dřív než auto…“*

DO TERÉNU I NA CESTU

Moje setkání s britským kolosem by nebylo kompletní bez toho, abych si jej vyzkoušel na vlastní kůži. Tomáš Petrů mě nejprve posadil na místo spolujezdce a na firemním polygonu mi ukázal, co s grenadierem dokáže zkušený šofér. Vyjet zdánlivě takřka kolmý svah, porazit si s příčnými překážkami, do nichž se vejde celé kolo, nebo sjet dolů z prudkého rozbahněného kopce – to vše užitkový vůz zvládl bez sebemenších potíží.

Někdy přitom stačí chytře pracovat s uzávěrkami diferenciálu, motorem, redukcí a brzdami, jindy přijde vhod některý z elektronických pomocníků a volitelných režimů jízdy. Asistent sjezdu pomůže s bezpečným zvládnutím extrémního klesání, po zapnutí offroad módu vám stabilizace přestane zasahovat do řízení, nebudou pípat parkovací senzory nebo upozornění na rozepnutý bezpečnostní pás či otevřené dveře. Za perličku považuji brodicí režim, při němž nebude vrtule hnát špinavou vodu do motoru, preventivně se odpojí část elektronických zařízení a neprobíhá regenerace filtru pevných částic.

Po svezení na polygonu jsem se přesunul za volant a mohl jsem tak poznat grenadier z nejdůležitějšího místa. Šlo o jeden z prvních kusů dovezených do ČR – tedy o původní surovou verzi bez předělávek a s původním tlumičem řízení. Už po pár minutách seznamování jsem musel konstatovat, že informace o pohodlnosti sedaček není jen marketingovým prohlášením – a to přesto, že šlo o základní textilní provedení. Dvouramenný volant s širokým věncem je potažen syntetickou kůží a tak akorát velký pro pohodlné ovládání vozu na silnici i v terénu. Neklouže v rukou a skvěle se drží na rovince i v zatáčkách. Řazení má na starosti ergonomicky tvarovaný joystick – stačí zmáčknout knoflík na jeho boku a provést minimalistický pohyb kýženým směrem. Mezi sedadly se nachází široká opěrka společná pro oba členy osádky, po odklopení jejího víka

Grenadier je opravdu široký a na okreskách se musíte držet těsně u pravé krajnice, jinak pořádně vyděsíte řidiče v protisměru“



Na firemním polygonu čekají grenadiery různé druhy překážek



Polní a lesní cesty jsou pro grenadier hračkou...



... jako ryba ve vodě se totiž cítí až v pořádném terénu

najdete úložný prostor s obvyklými zásuvkami. Levou ruku si lze opřít o rozšířenou partii předních dveří.

PRACANT PRO PRACANTY

Grenadier se uvádí v život obyčejným klíčkem, na tlačítko Start a podobné výmysly zapomeňte. Každý prvek elektroniky by totiž znamenal další řídicí jednotku, což se příčí celkové filozofii vozu – i proto dostal pouze jednozónovou klimatizaci. Jakmile jsem vyrazil na silnici, uvědomil jsem si dvě věci. Za prvé, grenadier je opravdu široký a na okreskách mezi poli se musíte držet těsně u pravé krajnice, jinak řidiče v protisměru řádně vyděsíte. A za druhé, původní tlumič řízení skutečně reaguje ztuha a s lehkým zpožděním, což zjistíte během průjezdu prudších zatáček – stačí chvilka nepozornosti a ocitnete se v protisměru.

Naštěstí jde jen o zvyk a po pár kilometrech jsem s ovládáním vozu neměl žádný problém. Na asfaltu se offroad chová stabilně a ani ve vyšších otáčkách motoru netrpíte v kabině přemírou hluku. Troufl jsem si s kolosem také na dálnici a příjemně mě překvapila jeho akcelerace – byť jsem kočíroval naftovou verzi. Díky vysoko umístěnému sedáku máte dobrý výhled, joystick i ruční brzda jsou na dosah bez nutnosti výrazněji hýbat rukou. Zvykat si chvíli budete na zmíněné umístění displeje mimo hlavní zorné pole – asi půlhodiny jsem měl pocit, že přede mnou v autě zkrátka něco chybí.

Při krátkém zastavení u lesa jsem si přesedl též dozadu. Středně velký člověk tam nebude mít problém s nohama a nad hlavou dostává stejně velkorysý prostor jako vepředu. I tentokrát se navíc myslelo na každý detail. Odklopením pravé části zadního sedáku odhalíte autobaterie, pod levou se skrývá pojistková skříň – vše tedy máte snadno přístupné. A překvapení čeká i vpředu pod sedačkou spolujezdce. Naleznete tam špunt, jenž přijde vhod, pokud interiér čistíte vystříkáním hadicí nebo se něco nepovede při brodění.

Ve vyčleněném čase jsem stihl urazit ještě několik kilometrů po polňačkách – a asi nepřekvapí, že si grenadier změny ani nevšiml. Při návratu jsem projížděl úsekem s výrazně poškozenou silnicí a záměrně jsem ve vyšší rychlosti vletěl do několika výmolů – ani tentokrát má záda neutrpěla otřes a vůz jel rovně bez náznaku změny směru. Přes několik drobných vad na kráse musím konstatovat, že se Ratcliffovi podařil husarský kousek a v grenadieru přinesl na trh pracanta, který se hned tak něčeho nezalekne. Necháte se také zlákat zkušební jízdou?

NEZTRATIT SE NA CESTĚ

Majitelé offroadů si obvykle moc nepotrpí na infotainment a konstruktéři grenadieru to dobře vědí. Proto rezignovali na vývoj vlastní klasické navigace – počítají s tím, že si řidič s vozidlem propojí smartphone pomocí Android Auto nebo Apple CarPlay a využije k orientaci appku, na kterou je zvyklý. Milovníky expedic potěší, že se nezapomnělo na speciální offroadovou navigaci Pathfinder, jež přijde vhod třeba v poušti nebo savaně. Můžete si v ní nastavit průjezdné body a vytvořit si před cestou vlastní roadbook. Během jízdy si pak trasu nahrajete a dá se podle ní jet zpět, nebo ji poslat osádce dalšího vozu.



Někomu design vozu připomíná hlavně defendera, jiným zase jeep, ARO nebo Mercedes třídy G