

13. 2. 2004

Vezměte, prosíme, na vědomí, že text článku odpovídá platné právní úpravě ke dni publikace.

Volkswagen Touareg V10 5.0 TDI: naftový magnát (kompaktní test)

Touareg vyplnil v nabídce Volkswagenu mezeru v kategorii SUV. Narozdíl od mnohých konkurentů se však jako SUV pouze netváří. Doma je v terénu i na silnici. Touareg jsme otestovali s nejsilnějším dieselovým motorem V10 5.0 l s výkonem 230 kW/313 k.

Pokud jsme nedávno zmiňovali, že se automobilka Volkswagen zaměřila na segmenty, ve kterých si ji jen málokdo donedávna dokázal představit, potom bychom neměli určitě zapomenout na kategorii pod označením SUV. Tu můžeme především na silnicích potkávat stále častěji a nezmění na tom nic ani fakt, že by tyto automobily měly jezdit třeba taky v terénu. Ovšem ne každý takto koncipovaný vůz se do terénu opravdu hodí a mnohdy se jen jako „off-road“ tváří. To ale rozhodně neplatí o **Volkswagenu Touareg**.

Na první pohled vás u Touaregu zaujmou především uhlazené linie karoserie propracované až do toho nejmenšího detailu. Na co Volkswagen nemyslel u Tourana, bohatě si vynahradil u Touaregu. Touareg je snad ze všech „sůvéček a off-roadů“ nejzaoblenější a díky tomu zároveň i nejnápaditější. K jeho mohutnosti přispívají i obří 18palcová kola obutá do pneumatik s rozměry 235/60. Jeho tvar se musí líbit snad každému. Křivky Touaregu ukrývají karoserii o rozměrech 4754 x 1928 x 1790 mm.



Volkswagen Touareg se po stránce designu opravdu povedl

Přídí dominuje obří znak umístěný uprostřed mřížky chladiče (u nejvýkonnějšího modelu je celá chromovaná). Ta tvoří jednu rovinu se světlomety, pod ní najdeme další tři otvory sání vzduchu. Na přední masku navazuje mohutná kapota s dvěma prolisy, na kterou je z automobilu těžko vidět. Pod ní je možno nalézt jen to nejlepší a nejvýkonnější z nabídky automobilky. Posudte sami: benzínový šestiválec 3.2 l 162 kW/220 k, osmiválec o objemu 4.2 l 228 kW/310 k a naftové magnáty v podobě pětiválcového dvouapůllitrového TDI 128 kW/174 k, vrchol nabídky pak představuje 5.0 l V10 TDI 230 kW/313 k.

Silný jako kůň

Posledně jmenovaný agregát poháněl testovaný vůz a hned v úvodu musím podotknout, že s ním byla radost jezdit. Pokud se řekne desetiválec a ještě k tomu pětilitr, vyvolá to v člověku patřičný respekt. Úctyhodná křivka točivého momentu dělá z elegantního Touaregu nebývale svižné "vozítko" a to i s váhou kolem 2,7 tuny (o jeho zastavení se starají kotoučové brzdy s vnitřním chlazením na všech kolech - musíte ovšem počítat s větší váhou vozu a podle toho také brzdit). Údaj 750 N.m při 2000 ot./min. vystihuje točivý moment, nad kterým můžeme jen nevěřičně kroutit hlavou.



Oblé tvary Touaregu sluší. Zadní části vévodí rozměrné zadní světlomety, nepřehlédnutelný je také znak VW.

Tento motor dokáže s Touaregem pohnout z 0 na 100 km/h za necelých 8 s, jeho maximální rychlost leží u hranice 230 km/hod (ani při velkých rychlostech kolem „dvoustovky“ do vozu neproniká

nepříjemný hluk a vůz se dobře ovládá). Maximální hodnota otáček, do kterých se dá desativálec vytočit činí 4200 ot./min. Motor reaguje na každé, byť sebemenší sešlápnutí plynu a to v jakýchkoli otáčkách. Zásahu na tom má především osmdesát procent zmiňovaného točivého momentu, které jsou k dispozici v celém spektru povolených otáček (1500 - 3700 ot./min.).

 -- Skvost pod kapotou. Desativálec 5.0 TDI s výkonem 230 kW/313 k

Při plném sešlápnutí plynového pedálu vás motor zatlačí do sedaček a nedá vám téměř vydechnout. Čím těžší noha na plynu, tím vyšší spotřeba motorové nafty. Výrobce udávaný průměr 12 litrů lze jen ztěžka udržet, když cítíte sílu, kterou máte před sebou. Pro slabé povahy není určena hodnota okamžité spotřeby na palubním počítači, jež se při rozjezdech a zrychlení pohybuje kolem sta litrů na 100 km. Za celý náš test, kdy jsme najeli zhruba 700 kilometrů, jsme spotřebovali plnou nádrž nafty (průměrná spotřeba 14,2 litru na sto kilometrů), což dělá rovných sto litrů nafty.

Dva tisíce - plná nádrž

Při návštěvě čerpací stanice tedy počítejte s částkou přes dva tisíce korun za plnou nádrž. Desativálec byl spjat s automatickou šestistupňovou převodovkou Tiptronic. U ní je možné řadit páčkami (spíše pákami) pod volantem. Bohužel nejsou spojeny s volantem, a tak po otočení volantu zůstávají pořád na stejném místě. Navíc si je můžete zpočátku splést s potřebnějšími ovladači směru a stíračů. Pravou se řadí vzestupně a levou sestupně. I když by se převodovka měla díky systému DSP přizpůsobit vašemu stylu jízdy, má občas svou hlavu (především při přerazení z vyššího na nižší převodový stupeň).

Šest úrovní pro podvozek

V normálním režimu se nenechá motor příliš vytočit a řadí za každé situace při 2200 otáčkách. Samozřejmostí je i sportovní režim S, do kterého se dostanete přesunutím řadící páky z polohy D směrem vzad. Z módu D směrem doprava, můžete zvolit i manuální řazení a to buď již zmiňovanými pákami pod volantem nebo přímo pákou řazení směrem dopředu a dozadu. Jinak řadí převodovka s citem a pokud byste nepocítili klesnutí otáček, ani nezaznamenáte, že došlo k přerazení. Další lahůdkou je již osvědčené a v tomto případě ještě vylepšené pneumatické pérování.



Palubní deska je plná tlačítek. Brzy si ale na ně zvyknete..

Díky němu je možné nastavit vůz, možná spíše podvozek, dle potřeby do šesti různých úrovní. Jsou k tomu zapotřebí tři samostatné ovladače na středové konzole uprostřed předních sedadel. Jedním z nich se ovládají redukce náprav, druhým světla výška automobilu a třetím, umístěným mezi dvěma zmiňovanými, tuhost podvozku. Ta se nastavuje ve třech úrovních: Comfort, Sport a Auto. Elektronika zajistí vše potřebné a nastaví dle zvoleného požadavku naladění podvozku, o čemž vás informuje i na displeji přístrojové desky.



-- V interiéru převažuje dřevo, hliník a kůže

Pravým z otočných ovladačů (aktivujete ho tak, že po zmáčknutí prostředního dílu povyskočí jeho otočná část) se dá nastavit světla výška Touaregu. Ta se během otáčení, mění ve čtyřech úrovních: 160 mm, základních 220, 245 a 300 mm. V praxi vše proběhne během několika sekund a to tak, že se nejdříve zvedne nebo sníží jedna náprava (většinou nejdříve zadní) a potom druhá. Vše se děje samozřejmě i automaticky, třeba za jízdy v závislosti na rychlosti vozu. Druhý otočný ovladač

využijete především při jízdě v terénu.

Inteligentní "autíčko"

Slouží totiž k zapínání a vypínání redukční převodovky a mezinápravového diferenciálu. Samozřejmostí je i inteligentní pohon 4Motion, který využívá lamelové přitlačné spojky. Ta se v závislosti na adhezních podmínkách přiklání k jedné nebo druhé nápravě a za pomoci uzávěry diferenciálu dokáže na jedno kolo přenést až 100% točivého momentu. K tomu všemu je zde i kontrola trakce, která dokáže jednotlivá kola přibrzdit. Tento pohon je doplněn i regulačním systémem, ve kterém se elektronika stará o brždění při sjezdu ze svahu a nebo naopak při výjezdu do svahu.



Sedadla jsou pohodlná, elektricky nastavitelná. Vepředu i vzadu je dostatek místa

V takovém případě můžete klidně zapomenout na brzdový pedál a starat se jen o řízení. Pokud totiž sundáte nohu z plynu, vůz se automaticky zastaví a rozjede se až po opětovném sešlápnutí plynového pedálu. Ani v tom správném terénu nedokáže Touareg nic zaskočit a se vším se vyrovná jako pravý off-road (v terénu občas zavrzá přístrojová deska). Na rozdíl od některých svých kolegů se tedy jako off-road pouze netváří. Mezi jeho dobré vlastnosti patří snadné ovládání. Vůz se ovládá tak, jako byste seděli v normálním osobním automobilu.



-- Zavazadlový prostor nabídne v základu 500 l objemu

K výborným jízdním vlastnostem a to jak na silnici, tak v terénu, přidejme ještě dobrý vzhled zevnějšku a interiéru (interiéru dominuje leštěné dřevo a hliník – tlačítek je zpočátku dost, ale rychle si na ně zvyknete), jen průměrný zavazadlový prostor o objemu 500 l (pod podlahou je umístěno vyfouknuté dojezdové kolo, vedle kterého se nachází zásobník stlačeného vzduchu – v případě nutnosti se s ním mohou dofouknout pneumatiky), dostatek prostoru v kůži čalouněném interiéru a dostatečně velká, pohodlná, elektricky ovládaná sedadla.

"Lidový" vůz za "lidovou" cenu

Zapomenout nemůžeme ani na výbavu, ve které nic nechybí (bi-xenonové světlomety, osm airbagů, dvouzónová klimatizace, nebo i klíček zapalování, který nahrazuje kartu. Stačí ho mít u sebe a bez toho aniž byste ho vyndali z kapsy, vůz odemknete i nastartujete). Máloco se dá tomuto skvostu, který potkáte spíše na silnicích než v terénu, vytknout. Ani cena 2.336.000,- (za testovaný vůz) neodradí potencionální kupce (kteří na to samozřejmě mají) od jeho koupě a v současné době ho už běžně potkáte na našich silnicích.

Zdroj: www.AutoRevue.cz