



KICSI: Suzuki Jimny 1.5 DDiS

Kanyargós pályán húzósan megy a Jimny - de ügyes vezetőt kíván

■ Kicsi a nagy ellen? Párbajunkban nem igazán erről van szó, az éppen csak 3,65 méteres Suzuki és az öt méternél hosszabb Q7-es inkább alul- és túlméretezettek mondható. Műszakilag is: bár a Suzukiból nem

hiányzik a gombnyomással kapcsolható felező és összkerék-hajtás, mögöttük szimpla mechanika rejlik, merev kapcsolattal a tengelyek között. Az Audiban viszont érzékeny elektronika osztja el a nyomatékok

a kerekeken, sőt a két tengely közé önzáró Torsen-differenciált építettek. Normál helyzetben hátra juttatja a hajtóerő nagyobb részét a Q7-es, aminek elméletileg hatásosnak kellene lennie, ám a gyakorlat

nem igazolja a technikai előnyt. A vezethetőségi pályán az ESP korrigáló beavatkozásai fogják vissza a tempót, emelkedően a nagy súly és az el-elakadó kerekek miatt veszít értékes másodperceket az autó. A

Jimnynek a szó szoros értelmében könnyebb, szép, tiszta nyomot húz a mély hóban. Élénkebben mozog a kanyargós pályán is, de ESP hiányában nagyfokú vezetési tudásra van szükség ilyenkor.

KICSI A NAGY ELLEN: A Jimny lerázza a Q7-est!



NAGY: Audi Q7 3.0 TDI quattro



Az összkerék-hajtás kezelésével együtt funkcionális minden: a Jimny áttekinthető vezetőhelyén három gomb szolgál a hajtóerő elosztására. A 4WD-L a felezőt kapcsolja



Gomblavina az Audiban: tele a Q7-es középalagútja az MMI-vezérlővel és a multimédia-kapcsolókkal. Az összkerék-hajtásra utalás sincs, csak a hűtőmaszk quattro felirata tanúskodik róla

TECHNIKA

Gombnyomásra lesz 4x4-es a Jimny

■ Alaphelyzetben hátsókerék-hajtású a kis Suzuki. Gombnyomásra bekapcsol az osztómű, ilyenkor elől is forog a kardan és a két féltengely. A kerekeket pneumatika retesze- li össze a féltengelyekkel. Következésképp egyenlően oszlik meg a hajtóerő az első és a hátsó tengely között.



| SUZUKI | JÁRMŰADATOK | AUDI |
|-------------------------------|-----------------------|---------------------------|
| kapcsolható összkerék-hajtás | hajtás | állandó összkerék-hajtás |
| 4 hengeres turbó, elől hossz. | motor jelleg/beépítés | V6, turbó, elől hosszában |
| 1461 cm ³ | lökettérfogat | 2967 cm ³ |
| 63 (86)/3750 | kW (LE)/perc | 176 (240)/4000 |
| 200/1750 | Nm/perc | 550/2000 |
| 145 km/h | csúcssebesség | 216 km/h |
| 17,0 s | 0-100 km/óra | 8,5 s |
| ötfokozatú manuális | váltómű | hatfokozatú Tiptronic |
| tárcsa/dob | fék elől/hátul | tárcsa/tárcsa |
| Pirelli W 190 Snowsport | gumiabroncs | Dunlop Grandtrek WT M2 |
| 205/70 R 15 T | gumiméret e/h | 235/60 R 18 H |
| 4 300 000 Ft | alapár | 14 728 400 Ft |

Gyári adatok

ÖSSZEZÉS Mászóképeségével jut előre a Jimny, de ez a biztonság rovására megy.



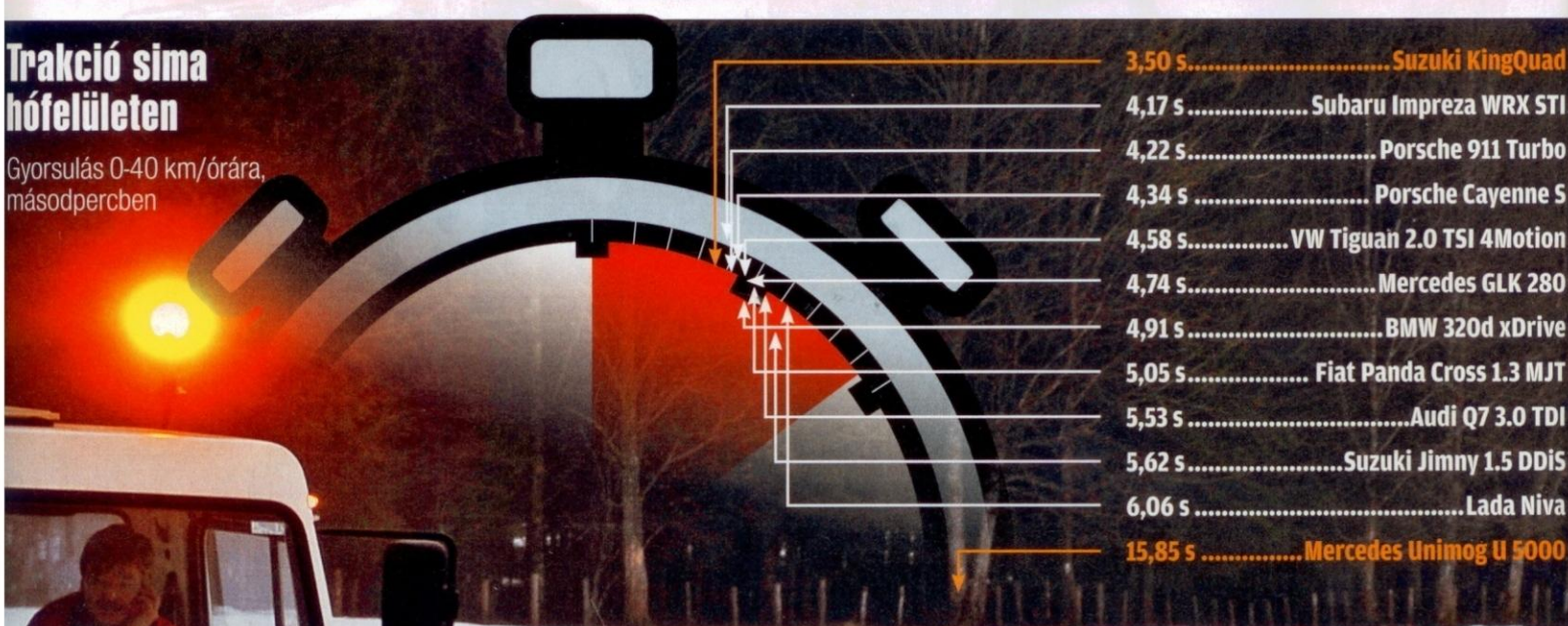
ÖSSZESÍTETT ÉRTÉKELÉS

| | | | | | |
|-----------------|------------------------|-------------------|---------------------------|-----------------|------------------|
| | | | | | |
| MODELL | SUBARU IMPREZA WRX STI | PORSCHE 911 TURBO | VW TIGUAN 2.0 TSI 4MOTION | BMW 320d xDRIVE | MERCEDES GLK 280 |
| Vezetési élmény | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| Menetbiztonság | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| Átjutás | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| Gyorsulás | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| Fékezés | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| HELYEZÉS | 1. | 2. | 3. | 4. | 5. |

| | | | | |
|-------------------|--------------------------|-----------------------|-----------------|-----------|
| | | | | |
| PORSCHE CAYENNE S | FIAT PANDA CROSS 1.3 MJT | SUZUKI JIMNY 1.5 DDIS | AUDI Q7 3.0 TDI | LADA NIVA |
| ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ | ★★★★ |
| 6. | 7. | 8. | 9. | 10. |

Trakció sima hófelületen

Gyorsulás 0-40 km/óra, másodpercben



Suzuki Jimny
Könnyedén kapaszkodik fel a pályán.

Fiat Panda
Egyszerű koncepciójával is tisztességesen teljesít.

Lada Niva
Olcsó, mély hóra alkalmas, de nem biztonságos.

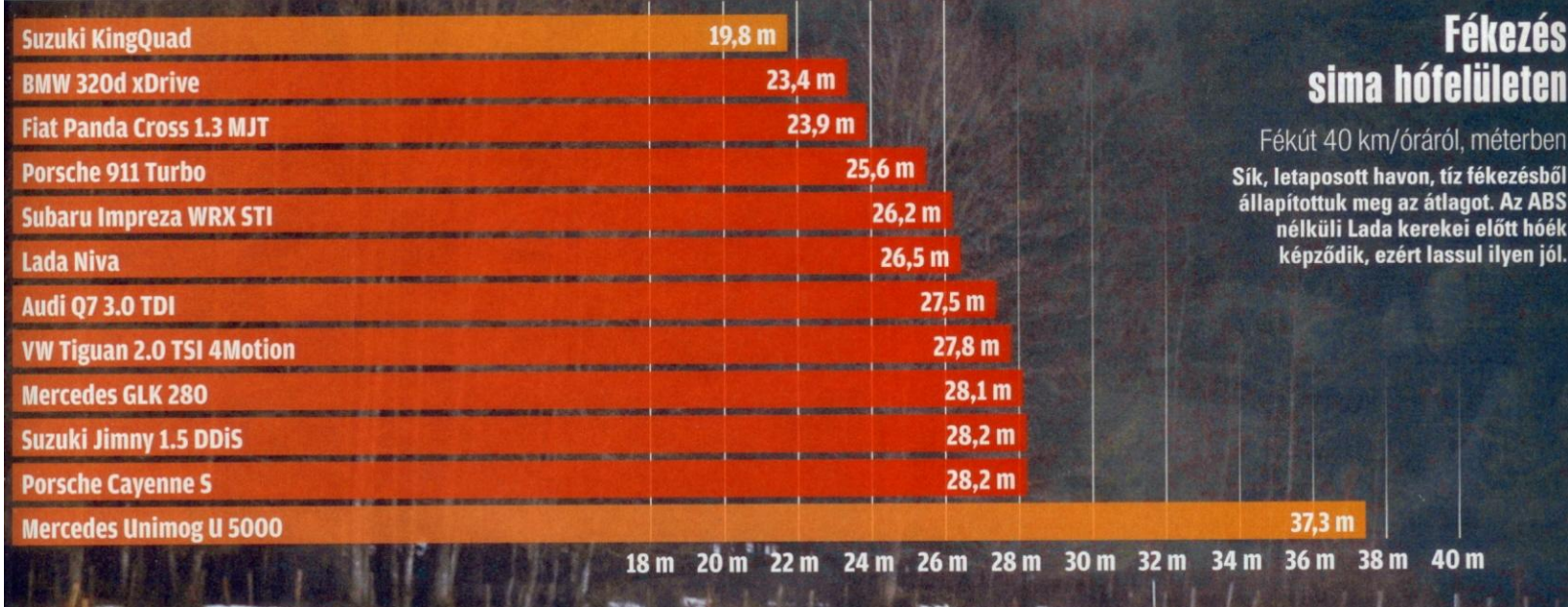
MB Unimog
Akármekkora erővel forgatja négy kerekét, nem jól halad felfelé.

Subaru Impreza
Jégen gyors, hóban ügyes – nem véletlenül ralibajnok!

VW Tiguan
Ravaszhajtómű, mindenféle sáros viszonyokra.

Fékezés sima hófelületen

Fékút 40 km/órától, méterben
Sík, letaposott havon, tíz fékezésből állapítottuk meg az átlagot. Az ABS nélküli Lada kerekei előtt hóék képződik, ezért lassul ilyen jól.



Porsche Cayenne
Felfelé szinte megállíthatatlanul nyomul.

Porsche 911 Turbo
Minden farmotoros dinamika ellenére mély hóban is jó.

Suzuki KingQuad
Jól megkapaszkodik bármilyen talajon – ettől aztán a leggyorsabb.

Mercedes GLK
Különösen kellemes a stabilitása, ha kanyargós a pálya.

BMW 3 xDrive
Nehéz viszonyok között is aktívan viselkedik és jól megy.

Audi Q7
Mély hóval is fölényesen birkózik meg.

ÖSSZEGZÉS: az Impreza a havas utak királya!

A szerény Suzuki Jimny a csúcstechnikájú Audi Q7-es előtt végez, a kis Tiguan kivégzi a Porsche Cayenne-t. Havas tesztünk megmutatta, hogy a 4x4-es hajtás önmagában nem garantál zavartalan mobilitást. A nagy súly és a széles gumiabroncs hatástalaníthatja a hajtóerő legjobb elektronikus szabályozását, túlsúlytal nem lehet kecsesen táncolni a jégen. S hogy mi történik, ha stimmel a tömeg, a teljesítmény és a ravasz erőelosztás, azt a Subaru mutatja meg: az Impreza szinte feltartóztathatatlan, vezetése óriási élmény. Ez az igazi hótaposó!