

Mr. OPULENT



Je jen jedna země, kde 99% aut jezdí na benzín, za který u pumpy platíte předem... Je jen jedna země, kde jsou semaforey až za křižovatkou a vaším nejdůležitějším dokladem je řidičák. Jenom v téhle zemi může vzniknout tak opulentní věc, jakou je Lincoln Navigator. Amerika je prostě jiná!



S výjimkou Fordu GT je nový Navigator nejdražším vozem, jaký kdy Ford Motor Company prodával. V nejluxusnějším provedení Black Label stojí za mořem přes 100 tisíc dolarů. S testovaným modelem Reserve L můžete odjet z ostravské Imperty za 2.890.000 Kč

Amerika je opravdu jiná a my jí za to děkujeme. Evropa, plná sterilitních a eko-impotentních aut, si může o něčem takovém nechat zdát. Ale ponechme stranou gretoproblémy starého kontinentu a pojďme si užít vše co nám nefalšovaný král prostoru, pohodlí a bezbřehé pompéznosti Made in USA nabízí.

Čtvrtá generace Navigatoru představená v roce 2017 překvapila i ty obdivovatele hojnosti, kteří už nevěřili, že věci lze posunout ještě dál. Obrovité luxusem překypující SUV má všechny předpoklady stát se nejokázalejším vozem planety. Nehorázné rozměry, hmotnost light trucku a kabinový wellness mu k tomu dopomáhají, a jeho konkurenta Cadillac Escalade staví do nelehké pozice. Lincoln Navigator nabízí čtyři úrovně výbavy: základní Base, optimální Select, luxusní Reserve a přepychový Black

Label, z nichž poslední tři jsou dodávány také ve specifikaci „L“, tedy s dlouhým rozvorem. Pro náš test jsme měli k dispozici luxusní Reserve L v odstínu Infinite Black Metallic a s pohonem všech kol.

Při nastupování do Navigatoru máte pocit jako když stoupáte na palubu letadla, samočinně vyjiždějící nášlapný práh vám však ochotně, rychle a tiše nabídne pomoc. První pocity jsou smíšené, s despektem hledíte na uprostřed vztyčený tablet nezvyklých rozměrů, a zároveň kvítujete megaširoký středový panel s vtipnou schránkou pro bezdrátové dobíjení telefonu. Autoritářsky shlížíte na poddaný lid kamsi hluboko dolů a z vesmíru jste sledování přes panoramaticky prosklenou střechu... Asi se budeme opakovat, ale dnešní ergonomové amerických interiérů mají naši největší úctu! Nejsou tady žádné



Souhrn bezpečnostních a asistenčních funkcí Navigatoru je tak dlouhý, že by zabral celou jednu stranu. Nechybí mu nic!



Nastavení polohy předních sedadel lze ovládat na dveřích. Vyhřívání či klimatizování sedadel nastavujete na středovém panelu. Masážní funkce je třeba naprogramovat přes monitor infotainmentu



Páku pod volantem nebo na středovém panelu, a dokonce ani otočné „kolečko“ nehleďte. Navigator má volič automatu ukrytý do čtyř kláves elegantně zakomponovaných do chromované lišty



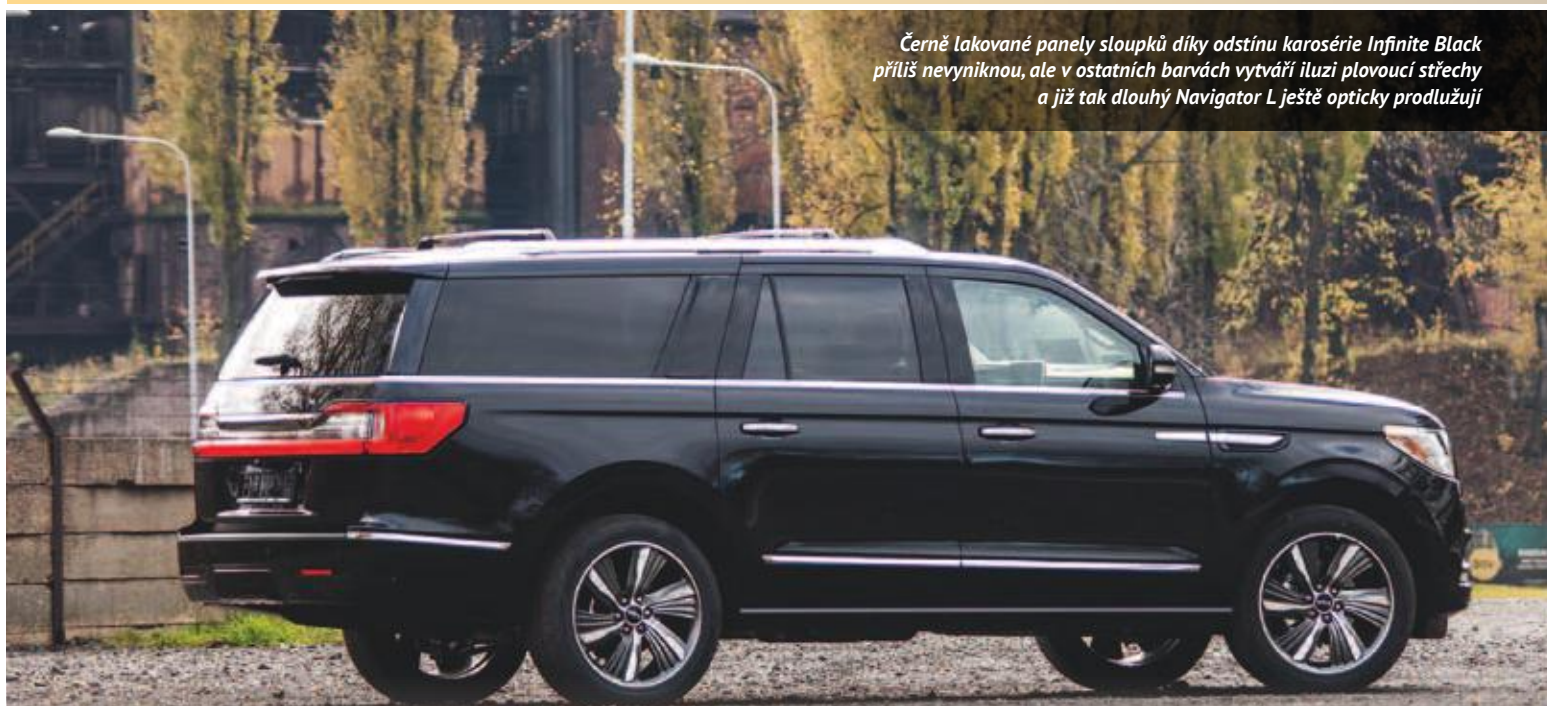
Exkluzivní audio systém Revel Harman, dodávaný pouze pro Lincoln, nabízí multidimenzionální zvuk na každém sedadle QuantumLogic® Surround a patentovanou technologii pro obnovu hudby Clari-Fi™



Vstup do zavazadelníku lze také otevřít pohybem nohy pod nárazníkem. Sedadla se sklápí pomocí elektromotorů a vzniklý prostor má plochou podlahu. Vychytávkou je odnímatelná polička za poslední řadou



Černě lakované panely sloupků díky odstínu karosérie Infinite Black příliš nevyniknou, ale v ostatních barvách vytváří iluzi plovoucí střechy a již tak dlouhý Navigator L ještě opticky prodlužují



zbytečnosti a nic co by na vás působilo jako důsledek konstruktérova nabubřelého ega. Přestože má Navigator rozměrný 10palcový tablet (dle našeho názoru opravdu zbytečně velký), nikoho nenapadlo zrušit hardwarová tlačítka nejpoužívanějších prvků výbavy a dát je do menu infotainmentu, jak to rádi dělají evropští výrobci. Všechny základní funkce včetně autorádia, ventilace

a sedadel tak ovládáte za jízdy téměř poslepu. Není třeba složité vysvětlovat, že právě tohle je ten největší příspěvek k bezpečné jízdě a eliminace odvádění pozornosti. Na dotykovém displeji běží Lincolnova verze infotainmentového softwaru Ford SYNC 3. Systémy Apple CarPlay a Android Auto zrcadlí aplikace vašeho telefonu jsou samozřejmě standardem a SYNC 3 je

dokonce kompatibilní i s Amazon Alexa. Jdeme se svěř. Motor po nastartování a při chodu v nízkých otáčkách vůbec neslyšíte. Volič automatické převodovky tvoří čtyřklávesová klaviatura, elegantně zakomponovaná do úzké chromované lišty. Třebaže ticho v kabině je jednou z podmínek pro správné vnímání luxusu, při prudkém sešlápnutí plynu je po něm, a benzínový šestiválec se hlásí dominantním zvukem. Tři-apůlťtrov a dvěma turby přepřítovaný agregát má slušný záťah, který plně odpovídá uváděnému výkonu 450 koní. Je až neuvěřitelné, jak rychle se mu daří rozpohybovat téměř tři tuny detroitického železa a zatlačit vás do sedadel. Pocitově zaznamenáte na začátku jen zlomek sekundy trvající zpoždění, než se zvedne plnicí tlak. Co vám budeme povídat, atmosférický osmiválec by

Navigatora jsme potrápili nejen ve městě, ale vytáhli jsme ho také na dálnici. Masivní SUV o váze bezmála tři tun umí až 250 km/h a uvnitř je neuvěřitelně tiché

Lincolnu slušel víc, ale všichni známe důvody, proč válce ubývají a objemy se zmenšují... Jízdní atributy SUV velikosti tanku pochopitelně nelze srovnávat s o tunu lehčím sedanem nebo sportovním kupé. Přesto vás Navigator překvapí nejen silou motoru, ale především svým podvozkem, který se umí přizpůsobit povrchu (pozn. nejedná se o magnetoreologické tlumiče) a je vzhledem ke konstituci SUV víc sportovnější, než byste čekali. Klidně si Navigatora umíme představit na o fous vyšších pneumatikách, než jsou dvaadvacítky 285ky se 45% profilem. Řízení nemá výraznou zpětnou vazbu, což už je téměř samozřejmost u většiny současných elektrických posilovačů, ale překvapivě vám dává pocit menšího a lehčího auta. To může být trochu zrádné při proplétání se úzkými uličkami ve městě, protože díky šířce 2,38 metru včetně zrcátek je Navigator skutečně full-size třída. Sami jsme si to vyzkoušeli, navíc ostatní účastníci provozu s touto velikostí auta vůbec nepočítají. I tak je jízda v Navigatoru velmi příjemným zážitkem. K dispozici máte 4 jízdní režimy volitelné pomocí otočného ovladače na středové konzoli. Výchozí nastavení 4x4 Automatic je nejuniverzálnější a umí si poradit jak s běžnými podmínkami, tak s vodou, blátem i sněhem. Režim Deep je vhodný do tvrdšího terénu,

Lincoln Play představuje moderní zábavu na zadních sedadlech. Desetipalcové monitory jsou napojené na infotainment, přičemž každý disponuje slotem na SD kartu a USB i HDMI vstupem. To vše pod celoprosklenou střešou Power Panoramic Vista Roof



čímž se ale nemyslí těžký off-roadový terén, Navigator určitě není terénní vůz. Režim **Conserve** představuje něco jako úsporný mód, v němž je největší důraz kladen na spotřebu a klidnou jízdu. Poslední možnou volbou Navigatoru Reserve je režim **Slow Climb** určený hlavně pro tažení těžkých přívěsů, ale také pro jízdu plně naloženého vozu v prudkém stoupání nebo klesání. A jaký je výsledek našeho testu? Velkým plusem Navigatoru je jednoznačně interiér s intuitivním ovládáním a pak hlavně jeho nepřekonatelně pohodlná přední sedadla Perfect Position, převzatá ze sedanu Continental. Vyhřívání i klimatizované sedačky mají 30cest-

nou nastavitelnost a jsou masážní. To prostě potřebujete! A úplně malinkým a příjemným plusem je ambientně podsvícené logo v přední masce, které má v nabídce pouze náš model Reserve. Mínusem Navigatoru je jeho lehce tvrdší podvozek a jen jedna jediná možnost motoru a převodovky v nabídce. To, že je dokonale americky kýčovitý, může být pro někoho problém a pro někoho výhoda. Užili jsme si Navigatora zblízka a můžeme potvrdit, ano je to krásný opulentní kýč! Za zapůjčení vozu děkujeme firmě Implexta Ostrava.

Text: Petr Bellinger
Foto: Chorche de Prigo

LINCOLN NAVIGATOR L RESERVE 4WD 2019



Přestože pod kapotou je fordí V6-DOHC EcoBoost, štítek s tímto nápisem z pochopitelných důvodů nikde nenajdete. Plastový kryt zdobí logo a nápis Lincoln

Koncepce: motor vpředu podél, pohon všech kol * **Karosérie:** hliníková na ocelovém rámu, čtyřdveřové sedmimístné SUV, platforma Ford T3 * **Rozměry:** rozvor 3.343 mm, délka 5.636 mm, šířka 2.123 mm (se sklopenými zrcátky), výška 1.932 mm * **Hmotnost:** 2.725 kg * **Motor:** benzínový twin turbo V6-DOHC „Eco-Boost“, 213 cu.i., 3.496 cm³, 450 koní při 5.500 ot/min, 694 Nm při 3.000 ot/min, vrtání 92,5 mm, zdvih 86,6 mm, přímé vstřikování benzínu, proměnné časování ventilů, duální výfukový systém, kompresní poměr 10,5:1 * **Převodovka:** desetistup-

ňový automat Ford 10R80 Select Shift s tlačítkovým voličem, v kombinaci s dvourychlostní převodovkou BorgWarner 4417 * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol s krátkým a dlouhým ramenem (SLA), příčný stabilizátor, řízení s elektrickým posilovačem (EPAS), adaptabilní tlumiče pérování * **Zadní náprava:** nezávislé zavěšení Multi-Link se stabilizační lištou, adaptabilní tlumiče pérování * **Brzdy:** kotoučové na všech kolech, elektromechanická parkovací brzda * **Kola:** ráfky z lehkých slitin 8,5Jx22" * **Pneumatiky:** Hankook Dynapro HT 285/45R22 114H * **Spotřeba:** město 14,8 l/100 km, dálnice 10,7 l/100 km * **Palivový požadavek:** N98 * **Objem palivové nádrže:** 108 l (28,3 gal.) * **Cena testovaného vozu:** 2.890.000 Kč včetně DPH * **Maximální rychlost:** 250 km/h * **Zrychlení z 0–100 km/h:** 5,7 s