

FRAJER

TĚŽKÉ VÁHY

Dodge Durango 2014:

oblíbené SUV po faceliftu a s osmistupňovým automatem



Automobilový svět je plný paradoxů. Na jedné straně panuje obrovský tlak na snižování spotřeby, downsizing vládne všude, kam člověk dohlédne, ale na straně druhé máme k dispozici i trochu jiná prodejní čísla. Obliba velkých aut s plnotučnými agregáty totiž neklesá, ba naopak.



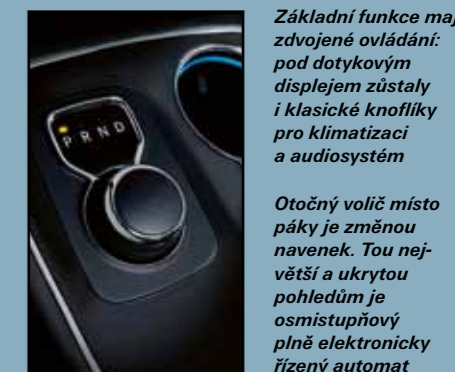
DODGE



Od roku 2009 vzrostly prodeje full-size SUV (tj. vehiklů-kočkopsů, které se více či méně marně pokoušejí spojovat sport a užitečnost) ve Státech o 82 procent na loňských výsledných 900.000 kousků. Na této mohutné vlně navzdory těžké váze elegantně a úspěšně surfuje i Dodge Durango, jehož výraznější facelift automobilka nachystala na modelový rok 2014. Vůz standardně nabízí tři řady sedadel a vysokou flexibilitu interiéru, takže současně oslovuje i zákazn-

ky, kteří se přiklánějí spíše k velkým crossoverům. Neřešme už ale, do které škatulky Durango patří a pojďme okouknout, jaká vylepšení v krachující mekce automobilů – michiganském Detroitu – připravili.

Změny se dotkly jak vzhledu, tak vnitřností. Při pohledu na záď se člověk neubrání silnému dějá vu. Zdání neklame, korporátní design útočí, protože podobným „svítícím zadkem“ s technologií LED v lampách se chlubí i nedávno představený Dodge Dart. Na tuto elegantní podívanou je použito celkem 192 svítivých diod. Tím ale podobnost s malým sedanem končí. Zepředu je Durango stále rozpoznatelné podle nasupené tváře s křížovou maskou, ale zvýšil se nárazník a vůz dostal upravenou projektorovou optiku taktéž s LEDkami pro denní svícení. Nové osmnácti nebo dvacetipalcové ráfky pak patří k celkem obligátním položkám každého důkladnějšího faceliftu.



Základní funkce mají zdvojené ovládání: pod dotykovým displejem zůstaly i klasické knoflíky pro klimatizaci a audiosystém

Otočný volič místo páky je změnou navenek. Tou největší a ukrytou pohledům je osmistupňový plně elektronicky řízený automat





Po otevření dveří upoutá pozornost nová přístrojovka s přepracovanou středovou konzolí, kde zaujímá ústřední pozici obrazovka systému Uconnect (podle provedení má úhlopříčku 5 nebo 8,4 palce). Základní ovládání je přitom zdvojené: pod dotykovým displejem zůstaly i klasické knoflíky pro klimatizaci a audiosystém. Z pohledu konektivity se nabízí slot pro paměťové karty SD, zdířka USB i obstarožní, ale stále aktuální jack. Patrně jako první vůz v segmentu využívá Durango otočný volič automatu místo tradiční, ale prostorově zbytečně náročné páky. Manuální funkce plní i v základním vybavení pádla pod nově navrženým volantem. Tím docházíme k nejdůležitější modernizaci, kterou představuje osmistupňová automatická převodovka. Na Ameriku nezvyklý počet převodů má zajistit jednak další snížení spotřeby paliva (podle údajů výrobce může úspora činit až 9 procent) a samozřejmě také plynulejší řazení. Skříň vyráběná Chryslerem pod licencí ZF je samozřejmě plně elektronicky řízená, dokáže se přizpůsobit nátuře daného řidiče a díky více než čtyřicítce individuálních map umí bleskově reagovat na nejrozmanitější jízdní situace. Technicky zaměřené jedince zaujme konstrukce transmise, která používá celkem čtyři soukolí a pouze tři lamelové svazky a dvojici pásových brzd. Zvolené uspořádání minimalizuje odpor volně rotujících dílů a potažmo zvyšuje efektivitu hnacího řetězce. Převodovka byla navržena modulárně, takže její varianty postupně najdou mimo

Durango uplatnění i v automobilech s hybridním pohonem. Zpět do kabiny: jak se na dnešní dobu sluší a patří, přístrojová kaplička je též elektronická, 7palcový barevný TFT displej promítá kromě „přístrojů“ i údaje z navigace, palubního počítače a zábavního systému. Multifunkční tříramenný volant nabízí prakticky osvětlená rozměrnější tlačítka. Kabina se dodává celkem v devíti různých kombinacích čalounění a kůže. V opěradlech mohutných předních sedadel mohou být zabudovány výklopné obrazovky přehrávače Blu-Ray/DVD. Standardně sedmimístné uspořádání je velice variabilní, celkově se nabízí 50 kombinací, v katalogu příplatkové výbavy nechybí třeba luxusní kapitánské sedačky do druhé řady. Dalším z vysoce praktických prvků je sedadlo spolujezdce, jehož opěradlo lze sklopit do vodorovné polohy, což usnadňuje převoz rozměrnějších předmětů. Druhá řada je dělená v poměru 60:40 a třetí „padesát na padesát“. Po sklopení obou řad vznikne obrovský zavazadelník s dokonale rovnou podlahou, což rodiny ocení třeba při stěhování nebo převážení rozměrnějších spotřebičů. Motorizace nedoznaly větších změn. Základním agregátem zůstává v anketě „Ward’s 10 Best Engines“ již třikrát oceněný 3,6litrový šestiválec Pentastar s výkonem 290 koní (295 u verze Rallye), se kterým lze za Durango zapřáhnout přívěs o hmotnosti až 2.800 kg. Na špici nabídky samozřejmě trůní 5,7litrový Hemi V8 s výkonem 360 koní.



V opěradlech mohutných předních sedadel mohou být zabudovány výklopné obrazovky přehrávače Blu-Ray/DVD



Jeho tažná kapacita dosahuje neskutečných 3.350 kg, což je až o 65 procent více než nabízí konkurence a odpovídá přívěsu s lodí o délce 24 stop. Osmiválcové jsou určeny pouze k verzím Limited, R/T a Citadela. Durango má v základu poháněná zadní kola, ale za příplatek se dodává i jako čtyřkolka. Novinkou pro modelový rok 2014 je ekonomický režim. Pokud je aktivní, vůz využívá spíše hospodárnější schémata řazení, vykazuje nižší citlivost plynového pedálu a osmiválec jezdí častěji jen na čtyři válce. Režim Eco se spouští hned po nastartování, ale stiskem tlačítka na středovém panelu jej lze naštěstí vypnout. Dodge Durango 2014 se bude nabízet v pěti úrovních výbavy: SXT, Rallye, Limited, R/T a Citadel, z nichž osmiválcové mo-



hou být poslední tři. Základní ceny startují na 29.795 dolarech za verzi SXT se zadním náhonem a končí u nejdražšího čtyřkolového Citadela za 40.995 USD. Text: Ivo Pajorek Foto: Chrysler

Dodge Durango 2014

Motor: DOHC-V6 VVT „Pentastar“, 220 cu.i., 3.604 cm³, 290 resp. 295 koní při 6.400 ot/min, 354 Nm při 4.800 ot/min; OHV-V8 „HEMI“, 345 cu.i., 5.660 cm³, 360 koní při 5.150 ot/min, 530 Nm při 4.250 ot/min * **Přenos hnací síly:** osmistupňová automatická převodovka s otočným voličem a možností ručního řazení pádly pod volantem, pohon zadních kol, možnost AWD (u Hemi také s redukcí) * **Přední náprava:** nezávislé zavěšení kol na lichoběžníkových ramenech * **Zadní náprava:** víceprvkové nezávislé zavěšení kol * **Brzdy:** kotoučové s ABS na všech kolech * **Pneumatiky:** Michelin Latitude Touring 265/60R18 nebo Goodyear Fortera HL 265/50R20 * **Rozměry:** Délka: 5.110 mm, Šířka se zrcátky: 2.172 mm, Výška: 1.847 mm * **Výška podlahy zavazadelníku:** 817 mm * **Max. objem zavazadelníku:** 2.390 litrů * **Rozvor náprav:** 3.042 mm * **Hmotnost:** od 2.054 kg

