

**Třída SUV prožívá zlaté časy a neustále vznikají další modifikace.**

# Osm stupňů ke zlaté

Když v sedmdesátých letech udeřila světová ropná krize, v západním světě se to projevilo přechodem od nehospodárných korábů silnic s vysokoobjemovými šesti- a osmiválcovými motory k úsporným malým vozům s kompaktními úspornými čtyřválcí.

Vzhledem k variabilně nastavitelné světlé výšce se nemusí řidič obávat ani lehčího terénu



**Audi Q8**

Současný svět pak poněkud sverepě bojuje se skleníkovými plyny a tlačí výrobce k co nejúspornějším a emisně stále ekologičtějším agregátům. To sice poněkud nejde dohromady s oblibou segmentu terénních aut třídy SUV, tedy ne klasických offroadů s rámovými podvozky, ale civilních modelů se zvýšeným podvozkem a pohonem všech kol. I u těch je ale trend o co nejekologičtější pohonné jednotky, a tak osmiválec už pod kapotou nenajdete, zato šestiválcové turbodiesely jsou zde jako doma.

U kompaktnějších SUV pak nenajdete ani ty šestiválce, což je příklad námi testovaného BMW X2, kde může zájemce volit jen z dvoulitrového benzínáku nebo naftáku o stejném objemu. Tentokrát jsme se projeli se zavedenými modely oblíbených značek, které jsou naprostou a dlouho očekávanou novinkou. Každé z aut je zaměřeno na poněkud odlišné zákazníky a rovnou můžeme konstatovat, že celý tento čtyřlístek ukazuje, jak automobilové technologie kráčí mílovými kroky kupředu, zejména co se týče vnitřní výbavy a asistenčních systémů. O tom, že se v nich



Zvládnout obsluhu zcela nového ovládání všech funkcí chvíli trvá

pěkně a pohodlně jezdí, nemá smysl polemizovat.

## Audi Q8

I když číslo u označení modelu napovídá, že jde o nadřazenou řadu klasickému SUV Q7, ve skutečnosti se technicky jedná o sourozence. Audi docela dlouho otálelo s kupé verzí v tomto segmentu, a tak mu docela dlouho značky Mercedes se svým GLE kupé a BMW se svou X6 přetahovaly zákazníky. V Ingolstadtu ale popřeli svou konzervativní pověst a předvedli odvaz v podobě novinky, která určitě budí zasloužené emoce. Nám se auto ve skutečnosti líbilo ještě víc, než na fotkách. Mohutný předek nám trochu



Design zadních světel je nejdominantnějším prvkem zádi BMW X2

**BMW X2**

Překvapivě dost místa mají cestující na zadních sedadlech



Obrazovka infotainmentu je umístěna uprostřed, ale výhled nenarušuje

připomíná supersport R8, Q8 je ale mastodont: proti svému bratříčkovi je o 66 mm kratší, 38 mm nižší a 27 mm širší a celkově působí více rozcapeným dojmem. K tomu navíc jeho vzezření umocňují obrovská dvaadvacetipalcová kola. Jízdním vlastnostem pomáhá vzduchový podvozek, světlost lze zvýšit až na 254 mm. Designové povedenými prvky jsou zejména bezrámové dveře, LEDkové světlomety, nový styl přístrojové desky a ovládání všech funkcí přes dotykový displej a samozřejmě zadní světelný pás přes celou šířku vozu. Motor je v nabídce jediný, a to již zmíněný vznětový šestiválec s dostatečně buldočí dynamikou 600 newtonmetrů. Pohání všechna kola systémem quattro prostřednictvím osmistupňové převodovky – jak jsme již v titulku parafrázovali název dávné televizní soutěže – na osmičku vůz uhání už tempem pekelným, aniž bychom vnímali jeho vyšší stavbu. Samostatnou kapitolou jsou všechny myslitelné asistence a radary, na které je potřeba si zvyknout. Tohle auto je ale jedním z těch zábavných a přesto každodenně využitelných velkých SUV, které přeci jen nabídnou vyšší užitnou

hodnotu a zároveň stejný komfort, jako manažerské limuzíny.

## BMW X2

Trochu jako v cizí společnosti si mezi třemi velkými SUV v tomto vydání může připadat nový přírůstek do modelové palety mnichovské značky. X2 je sice postavena na bázi X1 a sdílí s tímto kompaktním SUV mnoho dílů i podvozkovou platformu, jedná se ale o svébytné auto, které jízdními vlastnostmi připomíná spíš klasický hatchback s vyšší světlostou výškou. Bez nadsázky máme zato, že v tomto segmentu malých SUV aut X2 zejména jízdním projevem a naprostou jistotou ve vedení stopy, čirou radostí z precizního ovládání, včetně účinných, a přesto jednoduše dávkovatelných brzd, své konkurenty předčí. Interiér je také fajn, design je decentně luxusní, a přesto plně ergonomický. Pod kapotu si lze zvolit zatím tři varianty motorizací: zážehovou patnáctistovku 18i se 103 kW a dvoulitru 20i sDrive se 141 kW. Milovníci nafty a úsporného provozu pak u jediného dvoulitru mohou vybírat ze tří variant 16d, 18d a 20d, přičemž obě výkonnější jsou