Obrněné Audi Q7: Trezor na kolech

V Česku pancéřované Audi Q7 nabízí příjemnou kombinaci komfortu, luxusu a bezpečí v nenápadném balení.

Foto PRÁVO – Jan Handrejch

Ondřej Mára

Když se řekne obrněný automobil, mnozí si vybaví terénní speciály, často určené k nasazení v nebezpečných oblastech třetího světa. Zvýšenou ochranu ale vyžadují i podnikatelé a politici, kteří u svých vozů ocení spíše komfort a nenápadnost. Řešením se proto stávají zodolněné prémiové modely zavedených značek.

Test

Na jejich výrobu se obvykle zaměřují specializované firmy, někdy je ale umí nabídnout i přímo automobilky, včetně českého zastoupení Audi. To se spojilo s přeloučskou společností SVOS, která má v portfoliu jak velké armádní speciály, tak i obrněné dodávky pro převoz peněz, obrněná SUV a obrněné limuzíny.

V rámci programu Exclusive nabízí Audi model Q7 s balistickou ochranou BR2/FB2, která by měla posádku ochránit před municí z krátkých střelných zbraní do ráže devět milimetrů, což je standard pro pistolovou munici NATO. Výhodou úpravy je její nenápadnost i relativně nenáročná aplikace.

Automobil totiž při výrobě nepotřebuje žádné přípravy či zásadní technické změny. Vyrobený vůz je převezen do dílen SVOS, kde je vybaven neprůstřelnými skly a kompozitními neprůstřelnými panely. Hmotnost automobilu vzroste pouze o 75 kilogramů, díky čemuž není nutné upravovat podvozek nebo nově vůz homologovat.

Na první pohled přitom není úprava takřka vůbec patrná. Drobné rozdíly se přesto najdou. Například nové čelní sklo by nedokázalo správně zobrazit informace z head-up displeje, proto je vybaveno tmavou fólií, na které jsou údaje lépe čitelné.

U čelního a předních bočních skel je také dobře patrný zesílený černý rámeček, který se u skla v zadních a pátých dveřích ztrácí díky ztmavení. Detailní pohled na sklo pak odhaluje nápis SVOS.

Úprava je na kabině znát

Teprve při uchopení za kliku je cítit, že se s dveřmi nemanipuluje tak lehce jako u jiných vozů. Při otírání pátých dveří, které jsou vybaveny elektrickým pohonem, navíc opakovaně docházelo k situaci, kdy se dveře po odskočení opět automaticky zavřely. Elektromotoru tak bylo nutné při otvírání lehce pomoci.

Z pozice řidiče jsou změny na první pohled minimální. Destička pro zobrazení head-up displeje, na jejímž nahrazení elegantnějším způsobem už prý v SVOS pracují, sice může na někoho působit rušivě, nám však nevadila. Důležitější pro nás bylo, že úpravce zachoval funkci výhřevu předního i zadního skla.

Kabina jinak nabízí tradiční rozhraní známé z vozů Audi Q7, v testované výbavě S-Line navíc posádka dostává i bohatou komfortní výbavu. Úprava je však na kabině znát. Zřejmě po demontáži a opětovné instalaci se z některých částí obložení ozývaly lehké pazvuky, se kterými jsme se u dříve testovaných modelů Audi Q7 nesetkali.

Při stažení předních bočních oken je pak dobře patrné silnější sklo, které nově měří 14 namísto původních šesti milimetrů. Při jeho vytahování je navíc slyšet, jak se motorek ve dveřích trápí. Docela by nás tak zajímala jeho životnost z dlouhodobého hlediska.

Víc nám ale vadilo, jak malé trojúhelníkové okénko v přední části dveří deformuje obraz, čímž rozptyluje řidiče při parkování a připravuje ho o část přehledu kolem vozu. Ten naštěstí kompenzuje kamerový systém, zobrazující okolí na kvalitním infotainmentu.

Střešní okno testovaného vozu neprůstřelné nebylo, zadní skla však zodolněná byla a bohužel se nedala stahovat. Komfort v kabině ale zajišťuje čtyřzónová klimatizace. Zajímavostí jsou pak i ochranné plátny na zadní straně opěradel, které nahrazují neprůstřelné desky v pátých dveřích – s nimi už by asi elektromotor neměl šanci.

Desky za zády přitom zajistí možná ještě lepší ochranu, aniž by omezovaly praktičnost vozu. Opěradla se totiž pořád dají sklápět, pod podlahou kufru jsme našli dojezdové kolo a ve výbavě nechybělo dokonce ani výklopné tažné zařízení.

„Neprůstřelný" vůz opustil brány továrny s motorizací 50 TDI, pod kapotou tak ukrývá skvělý třílitrový vznětový šestiválec o výkonu 210 kW (286 k) s 600 Nm točivého momentu. Motor je spojen s osmistupňovou automatickou převodovkou a klasickým systémem pohonu všech kol Quattro se samosvorným mezinápravovým diferenciálem.

V běžné Audi Q7 nemá motor s autem nejmenší problém, z klidu na 100 km/h rozhoupe rodinný dostavník za 6,1 sekundy a na dálnici není problém dosáhnout až 241 km/h. Problém není ani s přidanou hmotností pancéřování, přesto je znát, že se auto dává do pohybu poněkud volnějším tempem. Jakmile se však rozjede, veškerý elán je zpět.

Motor působí kultivovaně, převodovka řadí hladce a masivní točivý moment již od relativně nízkých otáček umí s autem při pružném zrychlení pořádně zahýbat. Řidič má tak dostatek výkonu, aby mohl z potenciálně rizikových míst rychle ujet.

Navzdory síle a velkému objemu přitom motor není žádným Otesánkem, ostatně k nižšímu apetitu mu pomáhá i 48V mild-hybridní systém, který kromě jiného nabízí režim plachtění při nízké zátěži. Spotřeba se běžně pohybovala kolem 9,5 litru na 100 kilometrů, při lehké noze však umí být ještě o litr nižší. Naopak při dynamické jízdě se pohybovala do 12 l/100 km.

Vzduchový podvozek zajišťuje tradičně vysoký komfort, v případě svižné jízdy si přidřepne a díky možnosti zvednutí světlé výšky se nelekne ani lehkého terénu. Karoserie působí ve většině situací stabilně, při opravdu svižném průjezdu zatáček je ale cítit její masa.

Ostatně ta podvědomě nutí také k opatrnějšímu přístupu k brzdám, které si musí poradit s hmotností přes 2,3 tuny. Na obou nápravách jsou ovšem dostatečně dimenzované kotouče, které opět dávají jistotu i v nutnosti krizového brzdění.

Pro vybranou klientelu

Audi Q7 je všestranným rodinným vozem, který s třílitrovým vznětovým šestiválcem pohodlně odveze celou rodinu a ještě si ochotně přihodí až 3,5 tuny na tažném zařízení. Současně ale umí být reprezentativním vozem, který v úpravě SVOS nabízí velmi sofistikovanou kombinaci prostoru, pohodlí a ochrany.

Je jasné, že tato úprava není určena pro majoritní skupinu zákazníků, kteří si z programu Exclusie vyberou spíše nějaký zajímavý lak než balistickou ochranu. Je však dobré vědět, že i na českém trhu tato možnost v nabídce existuje.

A cena? Upravený model vycházel ještě z Audi Q7 před modernizací, nyní by ale výbava S Line s motorizací 50 TDI vyšla minimálně na 2 094 900 korun. Ceníky německých prémiovek jsou přitom pověstné obrovským množstvím příplatků, které umí cenu dramaticky zvýšit. Za balistickou ochranu se pak připlácí 750 000 korun bez DPH.

Audi Q7 S Line 50 TDI

Spalovací motor:	2967 cm³, přeplňovaný vidlicový šestiválec
Max. výkon a točivý moment:	210 kW (286 k)/ 650 Nm
Převodovka:	8st. automatická
Poháněná náprava:	4x4
0–100 km/h:	6,1 s
Nejvyšší rychlost:	241 km/h
Průměrná spotřeba dle WLTP:	12,9 – 12,7 l/100 km
Objem palivové nádrže:	75
Provozní/maximální hmotnost:	2335/ 2850 kg
Max. hmotnost brzděného přívěsu:	3500 kg
Délka × šířka × výška:	5072 x 1970 x 1708 mm
Základní/maximální objem zavazadelníku:	867/1690 l
Základní cena:	1 899 900 Kč
Základní cena testovaného modelu:	2 094 900 Kč
Cena testovaného modelu:	neuvedena