



označení pro pohon 4x4 bez ohledu na jeho technologii," přibližuje zkratky Petr Vaněček. „V současné době nabízíme kolem dvou tisíc vozů s pohonem všech kol," říká Petr Vaněček, provozní ředitel společnosti AURES Holdings, která provozuje největší tuzemské prodejce ojetých vozů, autocentra AAA AUTO a Mototechna. „Nejčastěji se označují jako 4x4, setkat se můžete i s označením 4WD (four wheel drive) nebo AWD (all wheel drive). Není v tom rozdíl. Případně se setkáte i s označením 4MOTION, quattro, 4MATIC, xDrive, 4Drive, ALL4, AllGrip, E-Four a dalšími. Dříve se podle nich dal určit typ pohonu všech kol, dnes jsou to marketingová označení pro pohon 4x4 bez ohledu na jeho technologii," přibližuje zkratky Petr Vaněček. Petr Vaněček, provozní ředitel společnosti AURES Holdings, která provozuje největší tuzemské prodejce Petr Vaněček, provozní ředitel společnosti AURES Holdings, která provozuje největší tuzemské prodejce V českých podmínkách se s pohonem všech kol nejčastěji setkáte u vozů koncernu Volkswagen, většinou to bude automaticky ovládaný pohon všech kol typu Haldex, který využívá k připojení zadních kol lamelovou spojku. Na začátku vývoje uměl zadní kola automaticky připojovat pouze při prokluzu předních, později, s rozvojem elektronického ovládání, je umí připojovat i bez prokluzu druhé nápravy a proaktivně tak prokluzu předcházet. „Systém pohonu všech kol s touto lamelovou spojkou využívají kodiaqy, tiguany, passaty, superby, octavie, yeti, karoqy a další modely, které celkem představují třetinu nabídky všech vozů 4x4 na trhu. Tradičně se mu říká haldex, ale už od roku 2011 je výrobcem mezinápravové spojky firma BorgWarner. Princip fungování zůstal nezměněn," říká Petr Vaněček s tím, že tento systém je nenáročný, nevadí mu například ani použití různých pneumatik na přední a zadní nápravě, což u jiných typů může činit potíže. A má ještě další výhodu - auta s haldexem mívají zpravidla víceprvkovou zadní nápravu, předokolky zdaleka ne vždycky. Výhodou jsou tak výrazně lepší jízdní vlastnosti vozů 4x4 i v letních měsících. V českých podmínkách se s pohonem všech kol nejčastěji setkáte u vozů koncernu Volkswagen, většinou to bude automaticky ovládaný pohon všech kol typu Haldex, který využívá k připojení zadních kol lamelovou spojku. Na začátku vývoje uměl zadní kola automaticky připojovat pouze při prokluzu předních, později, s rozvojem elektronického ovládání, je umí připojovat i bez prokluzu druhé nápravy a proaktivně tak prokluzu předcházet. „Systém pohonu všech kol s touto lamelovou spojkou využívají kodiaqy, tiguany, passaty, superby, octavie, yeti, karoqy a další modely, které celkem představují třetinu nabídky všech vozů 4x4 na trhu. Tradičně se mu říká haldex, ale už od roku 2011 je výrobcem mezinápravové spojky firma BorgWarner. Princip fungování zůstal nezměněn," říká Petr Vaněček s tím, že tento systém je nenáročný, nevadí mu například ani použití různých pneumatik na přední a zadní nápravě, což u jiných typů může činit potíže. A má ještě další výhodu - auta s haldexem mívají zpravidla víceprvkovou zadní nápravu, předokolky zdaleka ne vždycky. Výhodou jsou tak výrazně lepší jízdní vlastnosti vozů 4x4 i v letních měsících. V českých podmínkách se s pohonem všech kol nejčastěji setkáte u vozů koncernu Volkswagen, většinou to bude automaticky ovládaný pohon všech kol typu Haldex, který využívá k připojení zadních kol lamelovou spojku. Na začátku vývoje uměl zadní kola automaticky připojovat pouze při prokluzu předních, později, s rozvojem elektronického ovládání, je umí připojovat i bez prokluzu druhé nápravy a proaktivně tak prokluzu předcházet. „Systém pohonu všech kol s touto lamelovou spojkou využívají kodiaqy, tiguany, passaty, superby, octavie, yeti,

karoqy a další modely, které celkem představují třetinu nabídky všech vozů 4x4 na trhu. Tradičně se mu říká haldex, ale už od roku 2011 je výrobcem mezinápravové spojky firma BorgWarner. Princip fungování zůstal nezměněn," říká Petr Vaněček s tím, že tento systém je nenáročný, nevadí mu například ani použití různých pneumatik na přední a zadní nápravě, což u jiných typů může činit potíže. A má ještě další výhodu - auta s haldexem mívají zpravidla víceprvkovou zadní nápravu, předokolky zdaleka ne vždycky. Výhodou jsou tak výrazně lepší jízdní vlastnosti vozů 4x4 i v letních měsících. V českých podmínkách se s pohonem všech kol nejčastěji setkáte u vozů koncernu Volkswagen, většinou to bude automaticky ovládaný pohon všech kol typu Haldex, který využívá k připojení zadních kol lamelovou spojku. Na začátku vývoje uměl zadní kola automaticky připojovat pouze při prokluzu předních, později, s rozvojem elektronického ovládání, je umí připojovat i bez prokluzu druhé nápravy a proaktivně tak prokluzu předcházet. „Systém pohonu všech kol s touto lamelovou spojkou využívají kodiaqy, tiguan, passaty, superby, octavie, yeti, karoqy a další modely, které celkem představují třetinu nabídky všech vozů 4x4 na trhu. Tradičně se mu říká haldex, ale už od roku 2011 je výrobcem mezinápravové spojky firma BorgWarner. Princip fungování zůstal nezměněn," říká Petr Vaněček s tím, že tento systém je nenáročný, nevadí mu například ani použití různých pneumatik na přední a zadní nápravě, což u jiných typů může činit potíže. A má ještě další výhodu - auta s haldexem mívají zpravidla víceprvkovou zadní nápravu, předokolky zdaleka ne vždycky. Výhodou jsou tak výrazně lepší jízdní vlastnosti vozů 4x4 i v letních měsících. V českých podmínkách se s pohonem všech kol nejčastěji setkáte u vozů koncernu Volkswagen, většinou to bude automaticky ovládaný pohon všech kol typu Haldex, který využívá k připojení zadních kol lamelovou spojku. Na začátku vývoje uměl zadní kola automaticky připojovat pouze při prokluzu předních, později, s rozvojem elektronického ovládání, je umí připojovat i bez prokluzu druhé nápravy a proaktivně tak prokluzu předcházet. „Systém pohonu všech kol s touto lamelovou spojkou využívají kodiaqy, tiguan, passaty, superby, octavie, yeti, karoqy a další modely, které celkem představují třetinu nabídky všech vozů 4x4 na trhu. Tradičně se mu říká haldex, ale už od roku 2011 je výrobcem mezinápravové spojky firma BorgWarner. Princip fungování zůstal nezměněn," říká Petr Vaněček s tím, že tento systém je nenáročný, nevadí mu například ani použití různých pneumatik na přední a zadní nápravě, což u jiných typů může činit potíže. A má ještě další výhodu - auta s haldexem mívají zpravidla víceprvkovou zadní nápravu, předokolky zdaleka ne vždycky. Výhodou jsou tak výrazně lepší jízdní vlastnosti vozů 4x4 i v letních měsících. A na co si dát pozor při koupi „čtyřkolky"? „Při testovací jízdě musí být připojení pohonu všech kol neznatelné a bez jakéhokoliv cukání. K ověření funkčnosti systému můžete využít i brzdové válce, které mají u nás v AAA AUTO k dispozici výkupčí. Nechte si na nich vůz předvést, nebudete tak muset pro vyzkoušení hledat například mokrou louku," nabízí provozní ředitel „Áček". Podle něj musí být jízda s vozem 4x4 tichá a bez vibrací. Tyto vozy mají narozdíl od svých běžných protějšků kromě spojky, připojující pohon všech kol, také kardanový hřídel, zadní diferenciál a zadní poloosy. „Ve všech těchto částech pohonu mohou vznikat vůle, vibrace a další problémy, které se špatně hledají a ještě hůře odstraňují. Prověřte je proto hned při koupi." A na co si dát pozor při koupi „čtyřkolky"? „Při testovací jízdě musí být připojení pohonu všech kol neznatelné a bez jakéhokoliv cukání. K ověření funkčnosti systému můžete využít i brzdové válce, které mají u nás v AAA AUTO k dispozici výkupčí. Nechte si na nich vůz předvést, nebudete tak muset pro vyzkoušení hledat například mokrou louku," nabízí provozní ředitel „Áček". Podle něj musí být jízda s vozem 4x4 tichá a bez vibrací. Tyto vozy mají narozdíl od svých běžných protějšků kromě spojky, připojující pohon všech kol, také kardanový hřídel, zadní diferenciál a zadní poloosy.

„Ve všech těchto částech pohonu mohou vznikat vůle, vibrace a další problémy, které se špatně hledají a ještě hůře odstraňují. Prověřte je proto hned při koupi.“ A na co si dát pozor při koupi „čtyřkolky“? „Při testovací jízdě musí být připojení pohonu všech kol neznatelné a bez jakéhokoliv cukání. K ověření funkčnosti systému můžete využít i brzdové válce, které mají u nás v AAA AUTO k dispozici výkupčí. Nechte si na nich vůz předvést, nebudete tak muset pro vyzkoušení hledat například mokrou louku,“ nabízí provozní ředitel „Áček“. Podle něj musí být jízda s vozem 4x4 tichá a bez vibrací. Tyto vozy mají narozdíl od svých běžných protějšků kromě spojky, připojující pohon všech kol, také kardanový hřídel, zadní diferenciál a zadní poloosy. „Ve všech těchto částech pohonu mohou vznikat vůle, vibrace a další problémy, které se špatně hledají a ještě hůře odstraňují. Prověřte je proto hned při koupi.“ A na co si dát pozor při koupi „čtyřkolky“? „Při testovací jízdě musí být připojení pohonu všech kol neznatelné a bez jakéhokoliv cukání. K ověření funkčnosti systému můžete využít i brzdové válce, které mají u nás v AAA AUTO k dispozici výkupčí. Nechte si na nich vůz předvést, nebudete tak muset pro vyzkoušení hledat například mokrou louku,“ nabízí provozní ředitel „Áček“. Podle něj musí být jízda s vozem 4x4 tichá a bez vibrací. Tyto vozy mají narozdíl od svých běžných protějšků kromě spojky, připojující pohon všech kol, také kardanový hřídel, zadní diferenciál a zadní poloosy. „Ve všech těchto částech pohonu mohou vznikat vůle, vibrace a další problémy, které se špatně hledají a ještě hůře odstraňují. Prověřte je proto hned při koupi.“ A jak se k tomuto systému správně chovat? „Bez ohledu na to, co říká výrobce, měňte v Haldexu olej nejpozději každých 60 tisíc km. V zadním diferenciálu je náplň obvykle doživotní, ale vyměňte ji každých 120 tisíc km nebo po osmi letech. A při koupi ojetého vozu raději počítejte s tím, že ji nikdo nikdy neměnil. Udělejte to vy,“ radí Vaněček. Není to drahý ani náročný servisní úkon. A jak se k tomuto systému správně chovat? „Bez ohledu na to, co říká výrobce, měňte v Haldexu olej nejpozději každých 60 tisíc km. V zadním diferenciálu je náplň obvykle doživotní, ale vyměňte ji každých 120 tisíc km nebo po osmi letech. A při koupi ojetého vozu raději počítejte s tím, že ji nikdo nikdy neměnil. Udělejte to vy,“ radí Vaněček. Není to drahý ani náročný servisní úkon. A jak se k tomuto systému správně chovat? „Bez ohledu na to, co říká výrobce, měňte v Haldexu olej nejpozději každých 60 tisíc km. V zadním diferenciálu je náplň obvykle doživotní, ale vyměňte ji každých 120 tisíc km nebo po osmi letech. A při koupi ojetého vozu raději počítejte s tím, že ji nikdo nikdy neměnil. Udělejte to vy,“ radí Vaněček. Není to drahý ani náročný servisní úkon. A jak se k tomuto systému správně chovat? „Bez ohledu na to, co říká výrobce, měňte v Haldexu olej nejpozději každých 60 tisíc km. V zadním diferenciálu je náplň obvykle doživotní, ale vyměňte ji každých 120 tisíc km nebo po osmi letech. A při koupi ojetého vozu raději počítejte s tím, že ji nikdo nikdy neměnil. Udělejte to vy,“ radí Vaněček. Není to drahý ani náročný servisní úkon. Bonus: další systémy Bonus: další systémy Bonus: další systémy Bonus: další systémy Bonus: další systémy Obdobný systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou používá i řada dalších SUV, případně, zejména u starších vozů, může být použita

spojka viskózní. Z praktického hlediska se ale příliš neliší a servisní nároky mají také podobné. V Česku se nejvíce vyskytují vozy 4x4 od značek Hyundai a Kia (modely Tucson, Sportage, Santa Fe, ix35, Kona apod). Problémy mohou být velmi podobné jako u vozů Volkswagen Group, náplň spojky i zadního diferenciálu má obvykle předepsanou výměnu po 90 tisících km. Když interval zkrátíte na 60, uděláte jediné dobře. Obdobný systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou používá i řada dalších SUV, případně, zejména u starších vozů, může být použita spojka viskózní. Z praktického hlediska se ale příliš neliší a servisní nároky mají také podobné. V Česku se nejvíce vyskytují vozy 4x4 od značek Hyundai a Kia (modely Tucson, Sportage, Santa Fe, ix35, Kona apod). Problémy mohou být velmi podobné jako u vozů Volkswagen Group, náplň spojky i zadního diferenciálu má obvykle předepsanou výměnu po 90 tisících km. Když interval zkrátíte na 60, uděláte jediné dobře. Obdobný systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou používá i řada dalších SUV, případně, zejména u starších vozů, může být použita spojka viskózní. Z praktického hlediska se ale příliš neliší a servisní nároky mají také podobné. V Česku se nejvíce vyskytují vozy 4x4 od značek Hyundai a Kia (modely Tucson, Sportage, Santa Fe, ix35, Kona apod). Problémy mohou být velmi podobné jako u vozů Volkswagen Group, náplň spojky i zadního diferenciálu má obvykle předepsanou výměnu po 90 tisících km. Když interval zkrátíte na 60, uděláte jediné dobře. Obdobný systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou používá i řada dalších SUV, případně, zejména u starších vozů, může být použita spojka viskózní. Z praktického hlediska se ale příliš neliší a servisní nároky mají také podobné. V Česku se nejvíce vyskytují vozy 4x4 od značek Hyundai a Kia (modely Tucson, Sportage, Santa Fe, ix35, Kona apod). Problémy mohou být velmi podobné jako u vozů Volkswagen Group, náplň spojky i zadního diferenciálu má obvykle předepsanou výměnu po 90 tisících km. Když interval zkrátíte na 60, uděláte jediné dobře. Obdobný systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou používá i řada dalších SUV, případně, zejména u starších vozů, může být použita spojka viskózní. Z praktického hlediska se ale příliš neliší a servisní nároky mají také podobné. V Česku se nejvíce vyskytují vozy 4x4 od značek Hyundai a Kia (modely Tucson, Sportage, Santa Fe, ix35, Kona apod). Problémy mohou být velmi podobné jako u vozů Volkswagen Group, náplň spojky i zadního diferenciálu má obvykle předepsanou výměnu po 90 tisících km. Když interval zkrátíte na 60, uděláte jediné dobře. Obdobný systém s elektronicky řízenou lamelovou spojkou používá i řada dalších SUV, případně, zejména u starších vozů, může být použita spojka viskózní. Z praktického hlediska se ale příliš neliší a servisní nároky mají také podobné. V Česku se nejvíce vyskytují vozy 4x4 od značek Hyundai a Kia (modely Tucson, Sportage, Santa Fe, ix35, Kona apod). Problémy mohou být velmi podobné jako u vozů Volkswagen Group, náplň spojky i zadního diferenciálu má obvykle předepsanou výměnu po 90 tisících km. Když interval zkrátíte na 60, uděláte jediné dobře. U značky BMW se setkáte se systémem xDrive, který nejčastěji využívá opět lamelovou spojkou. U větších modelů s motorem umístěným podélně je však nastaven jako stálý pohon všech kol, nejčastěji s rozdělením výkonu 40:60 ve prospěch zadní nápravy, přičemž v případě potřeby dokáže vůz přenést 100% výkonu na jednu nápravu. „Tento systém je citlivý na rozdíl velikostí jednotlivých kol, roli hraje i nahuštění pneumatik a míra jejich ojetí. Nové pneumatiky nekupujte po dvou, ale vždy všechny čtyři. Když přezouváte letní a zimní, tak mezi sebou prohazujte přední a zadní kola, a pokud nemáte stranový nebo směrový dezén pneu, tak i pravá a levá kola. Pozor u vozů s M Sport paketem, které mají rozdílnou šířku pneu vpředu a vzadu, tam jsou možnosti rotování kol omezené,“ radí Petr Vaněček. BMW a Mini s motorem napříč využívají podobný systém s připojováním zadní nápravy jako Volkswagen Group – auta se snaží předvídat prokluz přední nápravy a připojují okamžitě tu zadní. „Limitem ale je rozdělení výkonu 50:50, nelze dostat veškerý výkon pouze na zadní kola,“ dodává Vaněček. U značky BMW se setkáte se systémem xDrive, který nejčastěji využívá opět lamelovou spojkou. U větších modelů s motorem umístěným podélně je však nastaven jako stálý pohon všech kol, nejčastěji s rozdělením výkonu 40:60 ve prospěch zadní nápravy, přičemž v případě potřeby dokáže vůz přenést 100% výkonu na jednu nápravu. „Tento systém je citlivý na rozdíl velikostí jednotlivých kol, roli hraje i nahuštění pneumatik a míra jejich ojetí. Nové pneumatiky nekupujte po dvou, ale vždy všechny čtyři. Když přezouváte letní a zimní, tak mezi sebou prohazujte přední a zadní kola, a pokud nemáte stranový nebo směrový dezén pneu, tak i pravá a levá kola. Pozor u vozů s M Sport

paketem, které mají rozdílnou šířku pneu vpředu a vzadu, tam jsou možnosti rotování kol omezené," radí Petr Vaněček. BMW a Mini s motorem napříč využívají podobný systém s připojováním zadní nápravy jako Volkswagen Group - auta se snaží předvídat prokluz přední nápravy a připojují okamžitě tu zadní. „Limitem ale je rozdělení výkonu 50:50, nelze dostat veškerý výkon pouze na zadní kola," dodává Vaněček. U značky BMW se setkáte se systémem xDrive, který nejčastěji využívá opět lamelovou spojku. U větších modelů s motorem umístěným podélně je však nastaven jako stálý pohon všech kol, nejčastěji s rozdělením výkonu 40:60 ve prospěch zadní nápravy, přičemž v případě potřeby dokáže vůz přenést 100% výkonu na jednu nápravu. „Tento systém je citlivý na rozdíl velikostí jednotlivých kol, roli hraje i nahuštění pneumatik a míra jejich ojetí. Nové pneumatiky nekupujte po dvou, ale vždy všechny čtyři. Když přezouváte letní a zimní, tak mezi sebou prohazujte přední a zadní kola, a pokud nemáte stranový nebo směrový dezén pneu, tak i pravá a levá kola. Pozor u vozů s M Sport paketem, které mají rozdílnou šířku pneu vpředu a vzadu, tam jsou možnosti rotování kol omezené," radí Petr Vaněček. BMW a Mini s motorem napříč využívají podobný systém s připojováním zadní nápravy jako Volkswagen Group - auta se snaží předvídat prokluz přední nápravy a připojují okamžitě tu zadní. „Limitem ale je rozdělení výkonu 50:50, nelze dostat veškerý výkon pouze na zadní kola," dodává Vaněček. U značky BMW se setkáte se systémem xDrive, který nejčastěji využívá opět lamelovou spojku. U větších modelů s motorem umístěným podélně je však nastaven jako stálý pohon všech kol, nejčastěji s rozdělením výkonu 40:60 ve prospěch zadní nápravy, přičemž v případě potřeby dokáže vůz přenést 100% výkonu na jednu nápravu. „Tento systém je citlivý na rozdíl velikostí jednotlivých kol, roli hraje i nahuštění pneumatik a míra jejich ojetí. Nové pneumatiky nekupujte po dvou, ale vždy všechny čtyři. Když přezouváte letní a zimní, tak mezi sebou prohazujte přední a zadní kola, a pokud nemáte stranový nebo směrový dezén pneu, tak i pravá a levá kola. Pozor u vozů s M Sport paketem, které mají rozdílnou šířku pneu vpředu a vzadu, tam jsou možnosti rotování kol omezené," radí Petr Vaněček. BMW a Mini s motorem napříč využívají podobný systém s připojováním zadní nápravy jako Volkswagen Group - auta se snaží předvídat prokluz přední nápravy a připojují okamžitě tu zadní. „Limitem ale je rozdělení výkonu 50:50, nelze dostat veškerý výkon pouze na zadní kola," dodává Vaněček. Stálou čtyřkolku mají například i vozy Subaru, a také u nich platí, že jsou citlivé na různou míru ojetí jednotlivých pneumatik. „K této značce ještě jedna rada - než si

Subaru koupíte, hlavně si ověřte, zda jej váš mechanik bude umět servisovat. Konstrukce Subaru s plochým motorem typu Boxer je od běžných vozů velmi odlišná," upozorňuje Vaněček. Stálou čtyřkolku mají například i vozy Subaru, a také u nich platí, že jsou citlivé na různou míru ojetí jednotlivých pneumatik. „K této značce ještě jedna rada – než si Subaru koupíte, hlavně si ověřte, zda jej váš mechanik bude umět servisovat. Konstrukce Subaru s plochým motorem typu Boxer je od běžných vozů velmi odlišná," upozorňuje Vaněček. Stálou čtyřkolku mají například i vozy Subaru, a také u nich platí, že jsou citlivé na různou míru ojetí jednotlivých pneumatik. „K této značce ještě jedna rada – než si Subaru koupíte, hlavně si ověřte, zda jej váš mechanik bude umět servisovat. Konstrukce Subaru s plochým motorem typu Boxer je od běžných vozů velmi odlišná," upozorňuje Vaněček. Stálou čtyřkolku mají například i vozy Subaru, a také u nich platí, že jsou citlivé na různou míru ojetí jednotlivých pneumatik. „K této značce ještě jedna rada – než si Subaru koupíte, hlavně si ověřte, zda jej váš mechanik bude umět servisovat. Konstrukce Subaru s plochým motorem typu Boxer je od běžných vozů velmi odlišná," upozorňuje Vaněček. Ani koncern Volkswagen nezůstal striktně u využití systému Haldex/BorgWarner. Velká Audi (modely A4, A6, Q5, Q7), ale třeba i VW Touareg, používají nejčastěji stálý pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Torsen. „Výhodou je, že je to čistě mechanické řešení, tudíž je tento systém prakticky nezničitelný. Pravidelné výměny náplní jsou ale samozřejmě potřebné i zde," říká Petr Vaněček s tím, že VW Touareg však může mít místo stálého pohonu s mezinápravovým diferenciálem Torsen také lamelovou uzávěrku středového diferenciálu a redukční převodovku. „Výskyt různých druhů pohonu 4x4 u jednoho modelu podle motorizace nebo příplatkové výbavy je u větších off-roadů poměrně častý, setkat se s tím lze i u Volkswagenu Amarok, Mitsubishi Pajero, L200 a dalších. Vždy je tedy nutné vše zjistit, co přesně v autě je. A pak podrobně prozkoumat správnou funkčnost všech systémů – režim pohonu jedné nápravy, obou náprav, redukční převodovky. Vše musí jít hladce. Pokud má vůz manuálně přiřaditelnou čtyřkolku, tak na pevném suchém povrchu jezděte pouze na pohon jedné nápravy a pohon všech kol připojujte jen v terénu nebo na kluzkém povrchu. Tyto vozy s manuálně připojitelnou čtyřčolkou často nemívají mezinápravový diferenciál a s připojením čtyřčolky na suchém asfaltu může dojít k nadměrnému opotřebení nebo dokonce poškození pohonu všech kol," doplňuje Petr Vaněček z AAA AUTO. Ani koncern Volkswagen nezůstal striktně u využití systému Haldex/BorgWarner. Velká Audi (modely A4, A6, Q5, Q7), ale třeba i VW Touareg, používají nejčastěji stálý pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Torsen. „Výhodou je, že je to čistě mechanické řešení, tudíž je tento systém prakticky nezničitelný. Pravidelné výměny náplní jsou ale samozřejmě potřebné i zde," říká Petr Vaněček s tím, že VW Touareg však může mít místo stálého pohonu s mezinápravovým diferenciálem Torsen také lamelovou uzávěrku středového diferenciálu a redukční převodovku. „Výskyt různých druhů pohonu 4x4 u jednoho modelu podle motorizace nebo příplatkové výbavy je u větších off-roadů poměrně častý, setkat se s tím lze i u Volkswagenu Amarok, Mitsubishi Pajero, L200 a dalších. Vždy je tedy nutné vše zjistit, co přesně v autě je. A pak podrobně prozkoumat správnou funkčnost všech systémů – režim pohonu jedné nápravy, obou náprav, redukční převodovky. Vše musí jít hladce. Pokud má vůz manuálně přiřaditelnou čtyřkolku, tak na pevném suchém povrchu jezděte pouze na pohon jedné nápravy a pohon všech kol připojujte jen v terénu nebo na kluzkém povrchu. Tyto vozy s manuálně připojitelnou čtyřčolkou často nemívají mezinápravový diferenciál a s připojením čtyřčolky na suchém asfaltu může dojít k nadměrnému opotřebení nebo dokonce poškození pohonu všech kol," doplňuje Petr Vaněček z AAA AUTO. Ani koncern Volkswagen nezůstal striktně u využití systému Haldex/BorgWarner. Velká Audi (modely A4, A6, Q5, Q7), ale třeba i VW Touareg, používají

nejčastěji stálý pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Torsen. „Výhodou je, že je to čistě mechanické řešení, tudíž je tento systém prakticky nezničitelný. Pravidelné výměny náplní jsou ale samozřejmě potřebné i zde,“ říká Petr Vaněček s tím, že VW Toureg však může mít místo stálého pohonu s mezinápravovým diferenciálem Torsen také lamelovou uzávěrku středového diferenciálu a redukční převodovku. „Výskyt různých druhů pohonu 4x4 u jednoho modelu podle motorizace nebo příplatkové výbavy je u větších off-roadů poměrně častý, setkat se s tím lze i u Volkswagenu Amarok, Mitsubishi Pajero, L200 a dalších. Vždy je tedy nutné vše zjistit, co přesně v autě je. A pak podrobně prozkoumat správnou funkčnost všech systémů – režim pohonu jedné nápravy, obou náprav, redukční převodovky. Vše musí jít hladce. Pokud má vůz manuálně přiřaditelnou čtyřkolku, tak na pevném suchém povrchu jezděte pouze na pohon jedné nápravy a pohon všech kol připojujte jen v terénu nebo na kluzkém povrchu. Tyto vozy s manuálně připojitelnou čtyřkolku často nemívají mezinápravový diferenciál a s připojením čtyřkolky na suchém asfaltu může dojít k nadměrnému opotřebení nebo dokonce poškození pohonu všech kol,“ doplňuje Petr Vaněček z AAA AUTO. Ani koncern Volkswagen nezůstal striktně u využití systému Haldex/BorgWarner. Velká Audi (modely A4, A6, Q5, Q7), ale třeba i VW Touareg, používají nejčastěji stálý pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Torsen. „Výhodou je, že je to čistě mechanické řešení, tudíž je tento systém prakticky nezničitelný. Pravidelné výměny náplní jsou ale samozřejmě potřebné i zde,“ říká Petr Vaněček s tím, že VW Toureg však může mít místo stálého pohonu s mezinápravovým diferenciálem Torsen také lamelovou uzávěrku středového diferenciálu a redukční převodovku. „Výskyt různých druhů pohonu 4x4 u jednoho modelu podle motorizace nebo příplatkové výbavy je u větších off-roadů poměrně častý, setkat se s tím lze i u Volkswagenu Amarok, Mitsubishi Pajero, L200 a dalších. Vždy je tedy nutné vše zjistit, co přesně v autě je. A pak podrobně prozkoumat správnou funkčnost všech systémů – režim pohonu jedné nápravy, obou náprav, redukční převodovky. Vše musí jít hladce. Pokud má vůz manuálně přiřaditelnou čtyřkolku, tak na pevném suchém povrchu jezděte pouze na pohon jedné nápravy a pohon všech kol připojujte jen v terénu nebo na kluzkém povrchu. Tyto vozy s manuálně připojitelnou čtyřkolku často nemívají mezinápravový diferenciál a s připojením čtyřkolky na suchém asfaltu může dojít k nadměrnému opotřebení nebo dokonce poškození pohonu všech kol,“ doplňuje Petr Vaněček z AAA AUTO. Ani koncern Volkswagen nezůstal striktně u využití systému Haldex/BorgWarner. Velká Audi (modely A4, A6, Q5, Q7), ale třeba i VW Touareg, používají nejčastěji stálý pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem Torsen. „Výhodou je, že je to čistě mechanické řešení, tudíž je tento systém prakticky nezničitelný. Pravidelné výměny náplní jsou ale samozřejmě potřebné i zde,“ říká Petr Vaněček s tím, že VW Toureg však může mít místo stálého pohonu s mezinápravovým diferenciálem Torsen také lamelovou uzávěrku středového diferenciálu a redukční převodovku. „Výskyt různých druhů pohonu 4x4 u jednoho modelu podle motorizace nebo příplatkové výbavy je u větších off-roadů poměrně častý, setkat se s tím lze i u

Volkswagenu Amarok, Mitsubishi Pajero, L200 a dalších. Vždy je tedy nutné vše zjistit, co přesně v autě je. A pak podrobně prozkoumat správnou funkčnost všech systémů – režim pohonu jedné nápravy, obou náprav, redukční převodovky. Vše musí jít hladce. Pokud má vůz manuálně přiřaditelnou čtyřkolku, tak na pevném suchém povrchu jezdíte pouze na pohon jedné nápravy a pohon všech kol připojujete jen v terénu nebo na kluzkém povrchu. Tyto vozy s manuálně připojitelnou čtyřkolku často nemívají mezinápravový diferenciál a s připojením čtyřkolky na suchém asfaltu může dojít k nadměrnému opotřebení nebo dokonce poškození pohonu všech kol,” doplňuje Petr Vaněček z AAA AUTO. Pokud s off-roadem jezdíte často v terénu a blátě, nebo dokonce brodíte, zkrátte výměnu všech náplní v diferenciálech a systému pohonu všech kol na dva roky bez ohledu na ujeté kilometry. Výrobci dokonce předepisují ve svých manuálech proplach a výměnu náplní po každém náročném offroadu, zvlášť s broděním vysokou vodou – a kdo někdy viděl, jak vypadá vypuštěný „olej“ po treku v bahně, dá jim za pravdu. „Čím více péče systému 4x4 dáte, tím delší životností se vám odmění,” konstatuje Petr Vaněček. Pokud s off-roadem jezdíte často v terénu a blátě, nebo dokonce brodíte, zkrátte výměnu všech náplní v diferenciálech a systému pohonu všech kol na dva roky bez ohledu na ujeté kilometry. Výrobci dokonce předepisují ve svých manuálech proplach a výměnu náplní po každém náročném offroadu, zvlášť s broděním vysokou vodou – a kdo někdy viděl, jak vypadá vypuštěný „olej“ po treku v bahně, dá jim za pravdu. „Čím více péče systému 4x4 dáte, tím delší životností se vám odmění,” konstatuje Petr Vaněček. Pokud s off-roadem jezdíte často v terénu a blátě, nebo dokonce brodíte, zkrátte výměnu všech náplní v diferenciálech a systému pohonu všech kol na dva roky bez ohledu na ujeté kilometry. Výrobci dokonce předepisují ve svých manuálech proplach a výměnu náplní po každém náročném offroadu, zvlášť s broděním vysokou vodou – a kdo někdy viděl, jak vypadá vypuštěný „olej“ po treku v bahně, dá jim za pravdu. „Čím více péče systému 4x4 dáte, tím delší životností se vám odmění,” konstatuje Petr Vaněček. Pokud s off-roadem jezdíte často v terénu a blátě, nebo dokonce brodíte, zkrátte výměnu všech náplní v diferenciálech a systému pohonu všech kol na dva roky bez ohledu na ujeté kilometry. Výrobci dokonce předepisují ve svých manuálech proplach a výměnu náplní po každém náročném offroadu, zvlášť s broděním vysokou vodou – a kdo někdy viděl, jak vypadá vypuštěný „olej“ po treku v bahně, dá jim za pravdu. „Čím více péče systému 4x4 dáte, tím delší životností se vám odmění,” konstatuje Petr Vaněček. Pokud s off-roadem jezdíte často v terénu a blátě, nebo dokonce brodíte, zkrátte výměnu všech náplní v diferenciálech a systému pohonu všech kol na dva roky bez ohledu na ujeté kilometry. Výrobci dokonce předepisují ve svých manuálech proplach a výměnu náplní po každém náročném offroadu, zvlášť s broděním vysokou vodou – a kdo někdy viděl, jak vypadá vypuštěný „olej“ po treku v bahně, dá jim za pravdu. „Čím více péče systému 4x4 dáte, tím delší životností se vám odmění,” konstatuje Petr Vaněček. Elektrická moderna Elektrická moderna Elektrická moderna Elektrická moderna Elektrická moderna Ale pozor, čtyřkolka také vůbec nemusí být mechanická. Například hybridní Toyota RAV 4 AWD spalovacím motorem pohání pouze přední kola – ta zadní jsou poháněná samostatným elektromotorem. „Nevýhodou je, že čtyřkolku mají k dispozici pouze do určité rychlosti, výhodou je naopak blesková reakce v případě potřeby. Podobně je řešená čtyřkolka i u elektromobilů – nejčastěji u Tesly Model 3 a Model Y Long Range, Škody Enyaq iV 80x a celé řady dalších elektrovozů s pohonem všech kol, u nichž má každá náprava má svůj nezávisle řízený elektromotor. Servisní požadavky na takovéto systémy jsou pak zcela minimální,” uzavírá Petr Vaněček z AAA AUTO. Ale pozor, čtyřkolka také vůbec nemusí být mechanická. Například hybridní Toyota RAV 4 AWD spalovacím motorem pohání pouze přední kola – ta zadní jsou poháněná samostatným elektromotorem. „Nevýhodou je, že čtyřkolku mají k dispozici pouze do určité rychlosti, výhodou je naopak blesková reakce v případě potřeby. Podobně je řešená čtyřkolka i u elektromobilů – nejčastěji

u Tesly Model 3 a Model Y Long Range, Škody Enyaq iV 80x a celé řady dalších elektrovozů s pohonem všech kol, u nichž má každá náprava má svůj nezávisle řízený elektromotor. Servisní požadavky na takovéto systémy jsou pak zcela minimální," uzavírá Petr Vaněček z AAA AUTO. Ale pozor, čtyřkolka také vůbec nemusí být mechanická. Například hybridní Toyota RAV 4 AWD spalovacím motorem pohání pouze přední kola – ta zadní jsou poháněná samostatným elektromotorem. „Nevýhodou je, že čtyřkolku mají k dispozici pouze do určité rychlosti, výhodou je naopak blesková reakce v případě potřeby. Podobně je řešená čtyřkolka i u elektromobilů – nejčastěji u Tesly Model 3 a Model Y Long Range, Škody Enyaq iV 80x a celé řady dalších elektrovozů s pohonem všech kol, u nichž má každá náprava má svůj nezávisle řízený elektromotor. Servisní požadavky na takovéto systémy jsou pak zcela minimální," uzavírá Petr Vaněček z AAA AUTO. Ale pozor, čtyřkolka také vůbec nemusí být mechanická. Například hybridní Toyota RAV 4 AWD spalovacím motorem pohání pouze přední kola – ta zadní jsou poháněná samostatným elektromotorem. „Nevýhodou je, že čtyřkolku mají k dispozici pouze do určité rychlosti, výhodou je naopak blesková reakce v případě potřeby. Podobně je řešená čtyřkolka i u elektromobilů – nejčastěji u Tesly Model 3 a Model Y Long Range, Škody Enyaq iV 80x a celé řady dalších elektrovozů s pohonem všech kol, u nichž má každá náprava má svůj nezávisle řízený elektromotor. Servisní požadavky na takovéto systémy jsou pak zcela minimální," uzavírá Petr Vaněček z AAA AUTO. Ale pozor, čtyřkolka také vůbec nemusí být mechanická. Například hybridní Toyota RAV 4 AWD spalovacím motorem pohání pouze přední kola – ta zadní jsou poháněná samostatným elektromotorem. „Nevýhodou je, že čtyřkolku mají k dispozici pouze do určité rychlosti, výhodou je naopak blesková reakce v případě potřeby. Podobně je řešená čtyřkolka i u elektromobilů – nejčastěji u Tesly Model 3 a Model Y Long Range, Škody Enyaq iV 80x a celé řady dalších elektrovozů s pohonem všech kol, u nichž má každá náprava má svůj nezávisle řízený elektromotor. Servisní požadavky na takovéto systémy jsou pak zcela minimální," uzavírá Petr Vaněček z AAA AUTO.

<https://www.aaaauto.cz/cz/expert-aaa-auto-radi-nac-si-dat-pozor-pri-koupi-vozu-s-pohonem-4x4/article.html?id=47206>