

Tovornjaki vlačilci?

Tisti, ki sedi nekje v državni upravi in je ta vozila poimenoval kot tovornjake vlačilce, je lahko le dvoje: velik šaljivec ali človek, ki se na avtomobile ne spozna.

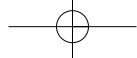
A nič hudega; kdor je pickup vozil in mu je vseč, se na takšno uradniško kategorizacijo gotovo poživža.

Tole seveda še zdaleč niso prvi pickupi na testu pri Avto magazinu; so pa prvič postavljeni vstřic vsi, ki so v tem trenutku na voljo in ki na našem trgu nekaj pomenijo. In v naši redakciji znova ugotavljamo: pickupi so lahko delovni stroji ali stroji za svojevrstno uživanje. Ali oboje hkrati.

Čeprav so na videz zelo podobni, igra vsak od njih na svojo karto. Razen Mazde so vsi bolj ali manj sveži in zato tudi tehnično precej podobni, a še vedno dovolj različni, da vsak išče svojega kupca. Med petimi sta dva skrajna: Mazda, ki počasi odhaja, in Nissan, ki je prodajno pot šele dobro začel in ki skuša biti z motornimi zmogljivostmi ob boku zmogljivim terencem vseh vrst.

Ni treba gledati prav pickupov, da je jasno: manj je prestižen, laže ga uporabimo kot delovni stroj. Tudi če na primer





velikost kesona ali klenost podvozja to omogočata, je čednega in ne prav poceni (kar je seveda zelo relativen pojem) Mitsubishija kar težko zapeljati med grobo vejevje ali z njim divjati po grobem kamenju, pa naj še tako spominja na dakarski izdelek.

Tudi ni treba imeti vseh petih hkrati na primerjalnem testu, da ugotovimo: poslavljajoča Mazda je kot predstavnik prejšnje generacije precej staromodnega videza, preostali štiri, ki so že predstavniki novega vala, pa vzbujajo spretno kombinacijo terenske klenosti in prestiza na ravni osebnih avtomobilov ali bolj mehkih terencev.

Uporabnost tovrstnih vozil je treba vedno pošteno pogledati na dveh področjih. Ker je do kakršnegakoli terena vedno treba najprej priti in ker je načelno težko imeti takšen avtomobil doma poleg vseh drugih kot igračo, so še vedno zelo pomembne cestne zmogljivosti. Veliko povedo že tehnični podatki (motorna moč), še več naše meritve in dokončno oceno zaokrožnotranjost s svojo uporabnostjo in prijaznostjo. Potem sledi drugi del - teren. Tu pa, začuda, velikih razlik ni. Še enkrat se je izkazalo, da je za pravi teren recept le eden: priklopljiv štirikolesni pogon, reduktor in vsaj ena diferencial-

na zapora. Kakršnakoli je bolje od nič. Vseh pet ima s tega zornega kota enako zasnovano in od preizkušenih je izstopal le Mitsubishi, ki ima diferencialno zaporo na zadnji premii serijsko. In prav zato se je na terenu izkazal najbolje, a spet ne toliko, da bi bilo to osnovno vodilo za nakup. Vedno je pred nakupom pomembno, da se odločite, koliko takšna stvar odtehta glede na želje in zahteve. Kdor se bo s takšnim vozilom vozil le po asfaltu, zapore diferenciala pač ne potrebuje.

Da bi pri terenskih zmogljivostih naši najmanjši razlike, smo vse poslali na neprizanesljivo testno stezo, kar si lahko preberete v posebnem okvirju. Praksa s terena pa je pokazala dvoje: da so vsi po vrsti prevozili iste zadane ovire in da je pri tem Isuzu popil nekaj vode, Toyota pa je (tudi pri prehodu prek vode) odpadla prednja registrska tablica in še delno snel prednji odbijač. Načelno zelo malenkostne težave, ki so zlahka rešljive.

Ne bi ponovito naštevati možnosti (zabavne) uporabe pickupov, saj smo jih že mnogokrat omenjali. A nas - naj ga uporabljate kot delovni stroj, kot stroj za zabavo ali kot oboje - niti eden od njih ni spominjal na 'tovornjak vlačilec'. Pa naj birokrati rečejo, kar hočejo. ■



3 Isuzu D-Max Crew 3.0 TD 4x4 LS

Tale japonski pickup edini zares upraviči ime tovornjak. Izmed vseh je najbolj robustno narejen, šasija je močna, ojačitve so na pravih mestih, pogonski sklop pa močno pre-dimenzioniran za cestno uporabo. To D-Max tudi zelo lepo kaže navzven. Njegova oblika sicer ni povsem v koraku z modernim Nissanom, Toyota ali Mitsubishijem, se pa bogato oddolži na terenu in takrat, ko mora prepeljati težji ali večji tovor. Ker premore malo 'šminkerske' plastike, se nepoškodovan brez večjih težav prebija skozi precej zahteven teren. Po drugi strani pa morda tudi vsi, ki se odločajo med pickupi, niso za ultramoderne našteje pickupe in imajo raje robustne-



že s kakšnim ostrim vogalom več na karoseriji. S svojo zunanostjo se namreč odlično poda imidžu pravega dedca. Saj ne nazadnje govorimo o terencu, mar ne?

Ko gledamo njegovo zunanost in zmerno sodobno notranjost, želimo povedati, da ima v kabini vse, kar bi si lahko povprečni uporabnik želel. Klimatsko napravo, električni pomik stekel, radio, veliko predalčkov za drobnarije in seveda pregledne merilnike. Rahlo smo pogrešali bolj avtomobilski občutek za volanom, ampak upoštevati je treba, da je pač še vedno tovornjak. Toda zelo uglašen, da ne bo pomote!



Prostora za sedenje je veliko, skoraj toliko kot v limuzinah srednjega razreda. Noge in kolena se spredaj ne tiščijo v robove plastike ali sprednji par sedežev, če sedimo zadaj. Tudi z glavo ni bilo težav, prostora je dovolj, tudi če merite v višino blizu 190 centimetrov.

Naravnost navdušujoč pa je motor. Trilitrski dizelski štirivaljnik zmore 130 'konjev' pri vsega 3.800 vrtljajih in kar 280 Nm navora pri 1.600 vrtljajih na minuto. V praksi to pomeni, da lahko brez najmanjše težavice speljete tudi polno naloženi, veliko pretika-



Isuzu D-Max Crew 3.0 TD 4x4 LS



Hvalimo: prožnost motorja, solidni pospeški, robustna zasnova, nosilnost, najbolj terenski videz

Grajamo: robustnost se pozna v vožnji, poraba goriva

Končna ocena: Ni poceni, a je eden in edini, ko govorimo o robustni zasnovi in vsem, kar je povezano z njo. Torej o veliki nosilnosti, trpežnosti na terenu in cesti. Poleg tega pa ima izredno prožen motor.

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊
D-Max je zelo dober na terenu in takrat, ko je treba prepeljati veliko tovora. Sicer pa mu zmanjka nekaj igrivosti.



nja z menjalnikom pa tudi ni potrebno. Motor preprosto 'vleče' v katerikoli prestavi. Kdor je kdaj vozil tovornjak, mu bo naslednji podatek morda veliko pomenil: speljevanje je z največjo lahkoto možno tudi v drugi prestavi. Vsem, ki nameravate prevažati veliko tovora (je v samem vrhu po nosilnosti) ali vleči težke prikolice, lahko ta avto mirnega srca priporočimo. Vaš čoln ali motorne sani bo prepeljal tudi v najstrmejšo klance. Prav zaradi izjemno prožnega motorja je z njim terenska vožnja zelo nenaporna. Ker nima izrazite turboluknje (v nasprotju z modernejšo konkurenco in še posebej Nissanovo Navaro), bo v drugi prestavi priplezal v skoraj vsak klanc, če pa se nameravate spoprijeti z resnejšim terenom, je dovolj le vklop reduktorja in za D-Maxa izginejo vse ovire.

Primerjalni test | Pickupi

Iz oči v oči



Še vedno ne zaupam električnemu gumbu za vklop pogona, zato Isuzu odpade. Motorne zmogljivosti in položaj za volanom na prvo mesto postavijo Nissana, s tem pa je Mitsubishi tudi izgubil boj proti njemu. Po svoje Mazda kljub starosti ni slaba izbira, zlasti zaradi cene, pri Toyoti pa bodo morali ob čednem videzu poskrbeti najprej za zmogljivostno konkurenčen motor. **Vinko Kernc**



Pri mojih centimetrih je stvar preprosta: Mitsubishi odpade, ker v njem pač ne morem normalno sedeti, Mazda in Toyota sta tako 'na meji', da o njiju niti ne razmišljam. Ostaneta torej Isuzu in Navara. Zadnja je tehnično daleč spredaj, cenovno pa ne. Torej bi izbral Navaro. Pa bi jo res? Ne vem ... Je skoraj preveč avtomobilska. Mar naj ne bi tovrstni avtomobili vendarle dajali nekako bolj 'poljedelski', grob občutek? Da se ve, da voziš pickup? **Dušan Lukič**



Priznam, moja slabost je dakarski reli in vse, kar je povezano z njim. Torej Mitsubishi zaseda prvo mesto v mojem izboru (glede na Navarine adute je bila odločitev težka), čeprav ni popoln (ergonomija, sedenje) in bi si ga morda omislil z manj luksuznim, bolj vsakdanji uporabi prilagojenim paketom opreme. Gledano skozi pravo terensko uporabnost in delo pa se za sam vrh poteguje Isuzu, ki je med vsemi najrobustnejši. Za svoj denar veliko ponudi tudi Mazda, Toyota pa me je malenkost razočarala. **Peter Kavčič**



Čeprav mi je daleč najlepši Mitsubishi (kot bi ga pripeljali neposredno iz Dakarja!), sploh ne bi premišljeval in bi takoj odprl denarnico za Nissana. Po udobju, poskočnosti, opremljenosti in dobrem podvozu je pač toliko pred drugimi, da se lahko tekmeči resnično zamislijo. Edina črna pika Navare so boljše terenske zmogljivosti Mitsubishija, ampak verjemite mi, vsi ti pickupi omogočajo toliko terenskih vragolij, da jih 99 odstotkov voznikov ne zna izkoristiti. **Aljoša Mrak**



Terenski preizkus

Na terenu je v praksi težko, če že ne nemogoče, izbrati pogoje, ki bi nepristransko ovrednotili terenske zmogljivosti. Da bi vseeno našli vse razlike, smo se po pomoč zatekli k Pavletu Logondru iz Medvod, ki je pripravil posebno preizkusno stezo. Ta je na videz preprosta, a omogoči odlično vpogled v to, kakšno oviro zmorejo premagati vozila. Naprava je sestavljena iz štirih klančin, ki so v osnovi izdelane iz med seboj povezanih vzporednih vrtljivih valjev, na vsako od klančin pa lahko v vseh možnih kombinacijah postavimo podlago z dobrim oprijemom. Jasno je, da terenci (in verjetno tudi drugi) avtomobili zmorejo prevoziti stezo, ko so vse štiri klančine z dobrim oprijemom, zatakne se, ko pričnemo podlage z dobrim oprijemom snemati, da ostanejo le še vrtljivi valji. Ti pomenijo drugo skrajnost: podlago povsem brez oprijema. Spet je jasno, da nobeno vozilo ne bo moglo prevoziti vzpona, če nobeno od koles nima oprijema,

Model	Točke
Isuzu D-Max	20
Mazda B2500	20
Mitsubishi L200	40
Nissan Navara	20
Toyota Hilux	20

Število točk (največ: 100)



dober terenec pa bi moral prevoziti oviro, ko ima oprijem le eno kolo. Teorija pravi, da za to potrebuje vozilo diferencialne zapore na vsaki od osi, ker pa takšnih skoraj ni, nastanejo med njimi manjše razlike. Po posebnem modelu točkovanja in ob postopnem preizkušanju smo prišli do

naslednjih rezultatov. A kot rečeno: preizkusna steza ponazarja skrajno neugodne razmere, ki se redko pojavijo v praksi, poleg tega pa ne upošteva drugih, tudi pomembnih terenskih sposobnosti: vseh kotov (vstopni, izstopni, prehodni), oddaljenosti trebuha od tal, možnosti premagovanja vzpona, globine vode in ne nazadnje delov karoserije (odbijači, vlečna kljuka ...), ki omejujejo siceršnje teoretične terenske zmogljivosti. Vseeno pa je preizkus zelo dober vpogled v (vsaj del) teoretičnih terenskih sposobnosti. ■

tehnični podatki

tehnični podatki

motor (zasnova)
 gibna prostornina (cm³)
 največja moč (kW/KM pri 1/min)
 največji navor (Nm pri 1/min)
 dolžina × širina × višina (mm)
 medosna razdalja (mm)
 prednja prema

zadnja prema

gume

prtlačnik (d × š med koloteki (skupna širina)
 masa praznega vozila (kg)
 dovoljena masa vozila (kg)
 največja hitrost (km/h)
 pospešek 0-100 km/h
 posoda za gorivo (l)
 poraba goriva (l/100 km)
cena osnovnega modela (SIT)
cena testiranega vozila (SIT)

Terenske zmogljivosti

vstopni kot (°)
 kot prehoda (°)
 izstopni kot (°)
 kot vzpona (°)
 višina od tal (mm)
 dovoljena globina vode (mm)

AM izbor opreme

osnovni model
 2 varnostni blazini
 ABS
 osrednja ključavnica z dalj. upr.
 reduktor
 klimatska naprava
 opremljeno vozilo

Naše meritve

notranje mere
 skupna notranja dolžina (mm)
 širina spredaj/zadaj (mm)
 višina spredaj/zadaj (mm)
 vzdolžnica spredaj/zadaj (mm)

Zmogljivosti

največja hitrost (km/h)
 pospešek 0-100 km/h (s)
 zavorna pot 100-0 km/h (m)
 prožnost 50-90 (IV.)/80-120 (V.) (s)
 trušč IV. prestava pri 50/90/130 km/h (dB)
 poraba goriva na testu (l/100 km)

Ocene

zunanost (15)
 notranost (140)
 motor, menjalnik (40)
 vozne lastnosti (95)
 zmogljivosti (35)
 varnost (45)
 gospodarnost (50)
 skupno število točk (420)

Terenci (60)

občutljivost (10)
 prenos moči (10)
 terenske zmogljivosti (10)
 terenske zmogljivosti (15)
 cestna uporabnost (10)
 terenski videz (5)
 skupaj (60)
 ocena (1-5)

OČENA avto magazin

3.
mesto**Isuzu D-Max Crew
3.0 TD 4x4 LS****3.**
mesto**Mazda B2500 Double Cab
TD 4x4 TE****2.**
mesto**Mitsubishi L200
Double Cab 2.5 Di-D Instyle****1.**
mesto**Nissan Navara
2.5 dCi SE****5.**
mesto**Toyota Hilux Double
Cab 2.5 D-4D City**

4-valjni - vrstni 2999	4-valjni - vrstni 2500	4-valjni - vrstni 2477	4-valjni - vrstni 2488	4-valjni - vrstni 2494
96/130 pri 3800 280 pri 1600	80/109 pri 3500 266 pri 2000	100/136 pri 4000 314 pri 2000	128/174 pri 4000 403 pri 2000	75/102 pri 3600 260 pri 1600-2400
4900×1800×1735 3050	5005×1695×1880 3000	5075×1800×1780 3000	5220×1850×1784 3200	5255×1835×1810 3085
posamični obes, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator	posamični obes, vzmetni nogi, po dve prečni vodili, stabilizator	posamični obes, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator	posamični obes, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator	posamični obes, vzmetni nogi, po dve trikotni prečni vodili, stabilizator
toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika	toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika	toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika	toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika	toga prema, listnati vzmeti, teleskopska blažilnika
245/70 R 16 S (Bridgestone Dueller H/T 840)	225/70 R 15 (Bridgestone Dueller H/T 689)	245/65 R 17 (Bridgestone Dueller H/T 840)	255/70 R 16 T (Continental ContiTrac)	225/70 R 15 C (Goodyear Wrangler M+S)
1270×950 (1300)	1440×1000 (1320)	1290×1030 (1300)	1500×1100 (1500)	1530×1100 (1500)
1920	1730	1880	2038	1770
2900	2855	2850	2805	2760
155	147	167	170	150
N.P.	N.P.	14,6	11,4	18,2
76	70	75	80	80
11,0/8,1/9,2	11,0/8,1/9,2	10,7/7,4/8,6	10,7/7,3/8,5	N.P.
7.174.000	5.872.000	7.390.000	7.572.000	6.680.000
7.716.000	5.984.000	8.297.000	7.704.000	6.993.000

34,0	35,0	33,4	29,0	30,0
N.P.	29,0	24,7	18,0	25,0
28,0	21,0	23,8	22,0	26,0
55	49,0	N.P.	39,0	N.P.
225	205	205	233	212
700	450	600	450	700

7.174.000	5.872.000	5.490.000	6.840.000	6.074.000
\$	\$	\$	\$	\$
\$	\$	\$	\$	\$
\$	\$	\$	\$	360.000 (1)
\$	\$	\$	\$	360.000 (1)
\$	\$	\$	\$	360.000 (1)
7.174.000	5.872.000	5.490.000	6.840.000	6.434.000

1640	1520	1720	1670	1680
1460/1450	1420/1420	1440/1440	1490/1490	1470/1460
950/930	1000/940	920-970/920	940-980/940	980/930
900-1080/880-680	880-1100/880-630	890-1080/890-680	880-1090/940-690	850-1070/880-640

153	148	165	185	152
15,6	16,5	15,1	11,8	18
42,8	43,7	42,2	44,4	43,5
11,3/18,2	11,7/17,9	11,0/15,6	6,7/9,8	14,3/22,3
59/65/72	59/65/72	58/63/69	55/63/68	56/62/70
12,5	13,6	12,6	11,9	11,3

11	11	14	13	10
93	93	95	112	92
32	27	34	35	28
61	62	66	71	60
16	14	19	31	9
26	25	30	26	25
27	34	37	30	37
266	266	295	318	261

9	9	9	8	6
5	6	8	6	6
9	8	7	6	8
8	9	11	8	8
7	5	9	10	5
4	2	3	2	2
42	39	47	40	35
4	3	4	4	3

1 2 **3** 4 51 2 **3** 4 51 2 **3** 4 51 2 3 **4** 51 2 **3** 4 5