

Zakaj pa ne pickup?



besedilo: Peter Kavčič • foto: Aleš Pavletič

Športni terenci so na pohodu, a ti so nekoliko 'nabildane' različice osebnih avtomobilov, limuzin, in z avtomobili, ki si ime terenec zares zaslužijo, pravzaprav kaj dosti več od zunanjega videza niti nima skupnega.

► Še ne tako dolgo nazaj je prav terenske avtomobile zaznamovalo troje: zasnova na močni šasiji, pogon na zadnji par koles in možnost priklopa na vsa štiri kolesa z dodatkom reduktora ter robustnost, o kateri lahko moderni SUV-i le sanjajo. Toda takole pod črto lahko zapišemo:

šminka ni poceni in komur se cedijo sline po terenskem avtomobilu, bo moral seči precej globoko v žep, če bo želel po hosti in kolovozih pregnati dolgčas. Pod 30 tisočki evrov ga boste težko našli, če govorimo o takšni veliki robustni zadevi, dolgi tja do pet metrov skupne dolžine.

A na srečo danes le ni treba zapraviti premoženja za potesitev avanturične duše. V zadnjih treh letih smo namreč priča navalu novih pickupov, torej terenskih poltovor-jinjačkov, ki so postali prijetno civilizirani in uporabni tudi v vsakdanjem življenju.

Mazda je z BT-50 prispela kot zadnja v

to druščino, v kateri igrajo skoraj vse glavne vloge japonci, izjema je le Ford Ranger, ki pa je tako ali tako Mazda BT-50 v Fordovi preobleki. Da ju ne bi zamešali na cesti, so jima nataknili različni maski in nekaj plastike na bokih ter na nosu, to pa je pravzaprav poleg oznak tudi vse.

O BT-50, ki je uspešno nasledil legendarni in pri nas izredno priljubljen model B2500, smo že večkrat pisali (seznam testov lahko najdete tudi na www.avtomagazin.si), na primerjalnem testu, objavljenem v deveti številki lanskega leta, ko sta ji konkurirali Nissanova Navara in Toyotin Hilux, pa je celo slavila.

Takrat smo trdili, da morda res ne zmaga na vseh področjih, a nikjer tudi ne izgublja in da je cenovno ugoden kompromis. Tudi tokrat ne bomo dejali nič drugače, le nekoliko podrobnejše se ji bomo posvetili.

| Mazda BT-50 2.5 TD Rap Cab GT 4x4

V naslovu smo se vprašali: Zakaj pa ne pickup? Res, zakaj pa ne prav pickup? Ves čas testa smo namreč ugotavljali, da takle avto, kot je BT-50, zadostuje marsikateri nalogi, ki jo narekuje vsakdanje življenje. To sicer ne pomeni, da lahko s tem upraviči vlogo mestnega avtomobila – za to je 5,07 metra dolg avto preprosto prevelik, poleg tega pa velik rajdní krog, značilen za terence, zahteva pač nekaj več znanja in potrežljivosti za volanom. Potrežljivost zato, ker avtomobil takih dimenzijs težko spraviš na majhno parkirno mesto.

Skratka, za v mesto ni, je pa to odličen primstven in podeželski avto, ki z odličnim razgledom na preostali promet (sedti se prijetno visoko) in s poskočnostjo 143 'konjev' popolnoma zadosti zahtevam tekoče vožnje v prometu. Posebno navduši prožnost tega 2,5-litrskega štirivaljnega turbodizla. Turbo luknja je namreč komaj opazna, predvsem pa motor lepo povleče iz nizkih vrtljav. To pride še kako prav v prometu in tudi na terenu, kjer se BT-50 pelje nadvse suvereno. V drugi prestavi prepelje zelo strme klance, sploh takrat, ko voznil s preprostim gibom ročice vklopi še reduktor. Da gre za klenega terena, in ne mestnega šminkerja, pove tudi to, da ima samozaporo zadnjega diferenciala. Tisti, ki jo zares potrebuje, pa se, verjamite, ne vozi po lahko prevozni podlagi. In se to: kdor misli to Mazdo uporabljal za tovorjenje, bo prav reduktor in zaporo diferenciala še kako potreboval v težkih voznih razmerah. Podatki navajajo, da lahko z njim vozite tono tovora, a take mase po terenu le ni dobro prevažati. Kakšnih 500 kilogramov pa vleče z lahkoto kjerkoli in kadarkoli, preverjeno! Da gre za pravega terena, pove tudi dejstvo, da mu ne škoduje voda, ki ne presega 72 cm globine. To pomeni, da lahko



Test



Posebna ocena za terence

Občutljivost karosije in njenih delov (10)	8	Robustnosti je dovolj tudi za resno terensko rabo.
Prenos moči (10)	6	Reduktor pomaga priklopilnemu štirikolesnemu pogonu, ki se na terenu dobro obnese.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	8	Opmješev so pravzaprav gume, vstopni in izstopni kot dovoljujeta resno terensko vožnjo.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	8	Zoprni je velik rajdnji krog, sicer pa na terenu navdušuje.
Cestna uporabnost (10)	9	Če ne upoštevamo lahkega zadnjega dela in toge preme (slabo blaženje neravnin), je to soliden cestni avtomobil.
Terenski videz (5)	3	Ni videti slab in že od daleč hakujete, da ne pozna kompromisov.
skupna ocena terena	42	Odličen motor, te izvedbi se želoo velik prtljažnik in pa dobra terenska zasnova so argumenti, ki prepicajo. Cena je solidna in lepo zaokrožuje celoten pozitiven vtis.

OCENA 1 2 3 **4** 5

prečkate manjšo reko ali potok z utrjeno podlagom.

Tudi na avtocesti z njim ne bo nikakršnih težav. Najraje se pelje nekje med 130 in 150 km/h, če pa se vam na poti mudi, zlahka potegne do 170 km/h. Pri tem glasnost sicer nekoliko naraste (žal tudi poraba goriva), a ne toliko, da si ne bi upali s takim avtomobilom kam daleč. Soliden avtoradio (tudi z MP3-predvajalkom) dovolj razločno igra najljubšo glasbo tudi pri običajnih potovalnih hitrostih.

A če je vozniku in sovozniku na daljši poti prizanešeno z udobjem, tega žal ne moremo reči za zadaj sedeče potnike. Klop v zadnjem vrsti je namreč precej neudobna in potovanja s štirimi ali petimi ljudmi in avtomobilu ne priporočamo. Vsaj ne kaj daljšega kot 500 ali 600 kilometrov, saj postanejo noge precej zaspane, postanki zaradi tega pa vedno pogosteješ. A podobno lahko rečemo za mnogo osebnih avtomobilov, za katere sicer velja mnenje, da so udobni tudi za sopotnike. Če pa zadaj nameravate redno prevažati otroke, ki še niso dosegli svoje 'končne' velikosti, ta težava odpade. Njih lahko zmoti omejeno udobje zadnje toge preme (spredaj sta kolesa obešeni posamič-

no s trikotnimi vodili), ki je naslonjena na listnate vzmeti. Prav zadnja klop in zadnje vzmetenje sta podrocji, pri katerih je treba sklepati kompromise, ko govorimo o vsakodnevni uporabi. In če ste na to pripravljeni, potem vse preostalo vodi samo še k zadovoljno prevoženemu kilometrom.

"Najraje se pelje nekje med 130 in 150 km/h, če pa se vam na poti mudi, zlahka potegne do 170 km/h"

Če pozabimo na prej omenjene omejitve, lahko rečemo, da je tale Mazda po udobju in opremi zelo blizu osebnemu avtomobilu nižjega srednjega razreda.

Materiali in notranjosti so namreč prijetni, potniki bodo našli dovolj predalčkov za drobnarje, telefon, denarnico in pičajo, lichen pa je tudi dizajn, ki sledi smernicam sodobnih trendov.

Volan vozniku dobro sede v roke, in ker so merilniki preprosti, okrogle ter z dovolj informacijami, voznik ves čas dobiva vse potrebne osnovne podatke. Če bi bili dlakoceski, bi si zeleli morda še kakšen podatek več na potovalnem računalniku, to pa je tudi vse. No, pa šesto prestav! Saj ne, da menjalnik ne bi bil dober, pretikanje je solidno, brez zgrešenih prestav in z dovolj kratkimi gibi, da ne dobiš občutka, da sediš v tovornjaku, toda s prestavo več bi se BT-50 še lahkotneje peljal po avtocesti. In tudi poraba bi verjetno padla še za kak liter.

Klub velikim gabaritom in neaerodinamični obliki karoserije ter seveda skoraj dvotonski masi vozila povprečna testna poraba 11 litrov na 100/km ni bila pretirana. Ob malce hitrejši vožnji po avtocesti poraba sicer hitro zrasteza liter, vendar se ob pazljivi nogi spusti tja do devetih litrov. Ker je posoda za gorivo 70-litrská, vam ni treba redno tedenško obiskovati bencinskih servisov, seveda pa je odvisno tudi od tega, koliko se vozite.

Z robustno in za povprečno uporabo predimenzioniranimi mehanskimi sklopi ter s triletnim jamstvom (ali do 100 tisoč km) in šestletnim jamstvom na prerjanje je tudi z računskega stališča BT-50 soliden nakup.



Kliknite na sliko za več informacij o vozilu = [www.avto-magazin.si](#)



Tehnični podatki

I Mazda BT-50 2.5 TD Rap Cab GT 4x4

CENA: (Mazda MMS, d. o. o.)

24.995 EUR

Osnovni model: 24.995 EUR

Testno vozilo: 25.510 EUR

Moc: 105 kW (143 KM)

12,2 s

Posešek: 162 km/h

Največja hitrost: 11,0 l / 100 km

Povpr. poraba:

vse mere so v mm

Mere:

sirina vozila: 1.805

širina: 1.760

visina: 1.990 - 1.020

daljina: 3.000

daljina zadnjih koles: 1.753

daljina prednjih koles: 800 - 1.088

daljina zadnjih koles: 5.165

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-vajni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - gibna prostornina 2,499 cm³ - največja moč 105 kW (143 KM) pri 3.500/min - največji navor 330 Nm pri 1.800/min. **Prenos moči:** poganja zadnji kolesi z možnostjo ročnega vklapa štrikolesnega pogona - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 245/70/R 16 S (Bridgestone Dueler H/T). **Voz** in obese:

terenski pickup - 4 vrata, 4 sedeži - samonosa karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, po dve prečni vodili, stabilizator - zadaj toga prema, listnatvi vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutri (prisilno hlajene), zadaj kolutri - rajdnji krog 12,6 m - posoda za gorivo 70 l.

Mase: prazno vozilo 1.855 kg - dovoljena skupna masa 3.080 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 158 km/h - posešek 0-100 km/h 12,6 s - poraba goriva (ECE) 10,9/7,8/8,9 l/100 km. Prostornina prtljažnika, izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l): 5 sedežev: 1 × nahrbnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 2 × kovček (68,5 l); 1 × kovček (85,5 l).

DIAGRAM MENJALNIKA:

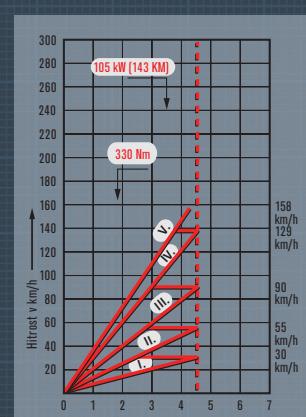
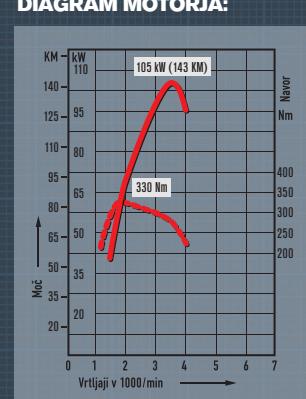


DIAGRAM MOTORJA:



UŽITEK V VOŽNJI:

Užitek se začne šele, ko zapeljete z asfalta na makadam ali še bolje – na kolovožno pot. BT-50 preseneti s terenskimi zmogljivostmi, ki je priklopljen samo zadnji pogon. Odlično za drift!

Napake med testom

brez napak

Ocena

Zunanost (15)	13	Napredek je v primerjavi s starim modelom ogromen, res pa je, da obstaja še kakšen bolj športen pickup.
Notranjost (140)	109	Počutje na sprednjih sedežih je odlično, materiali so solidni, malce šepa le udobje na zadnji klopi.
Motor, menjalnik (40)	35	To je odličen motor, ki ga podpira tudi dober menjalnik.
Vozne lastnosti (95)	71	Kratke neravnine in prazen keson preprosto ne grejo skupaj, a to se ne pomeni, da vožnja ne bi bila zadovoljivo prijetna.
Zmogljivosti (35)	26	Predvsem odličen motor je razlog, da smo bili navdušeni pri pospeševanju, ko hitrosti niso velike. Sicer pa so zmogljivosti v mejah pricakovane in običajne za ta razred.
Varnost (45)	30	Bojne očajitve, soliden ABS in varnostna blazina za voznika in sopotnika dandas niso niti posebenega.
Gospodarnost (50)	40	Dobra cena, dobra cena in še enkrat dobra cena. Nekaj malega k dobremu rezultatu priporočeta tudi počasna izguba vrednosti ter solidna poraba goriva.
Skupaj	324	BT-50 je odličen pickup, morda ni najbolj šminkerski, a je nedvomno med najuporabnejšimi in najcenejšimi.

OCENA 1 2 3 **4** 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk + ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

Hvalimo in grajamo

- ▲ cena
- ▲ motor
- ▲ menjalnik
- ▲ udobje spredaj
- ▲ nosilnost (ena tona)
- ▲ vsestranska uporabnost
- ▲ terenske zmogljivosti
- ▲ poraba ob zmerni vožnji
- ▼ velik rajdnji krog
- ▼ klavrnje sedenje na zadnji klopi