

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 požvižga.

Tole seveda še zdaleč niso prvi pickupi na testu pri Avto magazinu; so pa prvič postavljeni vstrie 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, lažje ga uporabimo kot delovni stroj. Tudi če na primer





velikost kesona ali klenost podvozja to omogočata, je čednega in ne prav počeni (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: posiljavajoča 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 terenecv.

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: priklonljiv štirikolesni pogon, reduktor in vsaj ena diferencial-

na zapora. Kakršnakoli je bolje od nič. Vseh pet ima s tega zornega kota enako zasnovu in od preizkušenih je izstopal le Mitsubishi, ki ima diferencialno zaporo na zadnji premi 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 odbijaj. Načelno zelo malenkostne težave, ki so zlahka rešljive.

Ne bi ponovno nasevali 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 - nit eden od njih ni spominjal na 'tovornjak vlačilec'. Pa naj birokrati rečejo, kar hočejo. ■

Primerjalni test | Pickupi



1 Nissan Navara 2.5 dCi SE

Naj bo jasno že na začetku: Navara je daleč najbolj avtomobilska med primerjanimi terenci. In ker smo pickupe tokrat ocenjevali bolj kot stroje za užitek kot delovne stroje, je jasno, da je bila ta njegova avtomobilska tista, ki mu je prinesla največji naskok pred konkurenco (in če pogledate v tabelo, boste ugotovili, da je bil ta naskok res velik). A da ne bo pomote: to seveda ne pomeni, da je Navara hkrati tudi najslabši ali bog ne daj najmanj vzdržljiv terenec. Prav nasprotno: če smo natančni, sta le dva tekmeča povratek z zahtevnega preizkusa v Ljubljano prenesla povsem brez (bolj ali manj trajnih) težav. In Navara je bila eden izmed dvojice. Sicer pa: če se komu zdi na pogled 'premekha', naj si še enkrat prebere test (v drugi letošnji številki). Avto, ki zna leteti tako kot Navara in vse skupaj prenesti povsem brez posledic za mehaniko, je dovolj klen, da ga je mogoče brez težav pognati po še tako razritem terenu.

Navarin štirikolesni pogon sicer ni vrhunski (saj ne premore prednje in zadnje diferencialne zapore), se pa pohvali s podobnimi lastnostmi



kot večina sodobnih tekmecev: priklopljivost s pritiskom (oziroma v tem primeru z vrtenjem) na gumb, v osnovi gnana zadnja kolesa in reduktor. Dovolj za večino terenov, ki bi jih Navara lahko vsaj teoretično videla v rokah povprečnega uporabnika. In ker so s tekmeči (razen z Mitsubishijem) primerljive terenske lastnosti, je jasno, da je Navara kot terenec povprečna. To bi bilo slabo, če bi bila (le) povprečna tudi na cesti, a ker se zna na asfaltu obnašati skoraj kot malo bolj neroden osebni avto, je skupni seštevek uporabnosti daleč pred tekmeči.

Tam, kjer sta Mazda in Toyota že krepko zadihani, se Navara šele komaj razživi. Še ko sape zmanjka tudi Mitsubishiju, Navara še kar nabira hitrost. Razlika v končni hitrosti med njima sicer ni velika, je pa očitna razlika, kako prideta do tja. Sicer pa, le kaj bi drugega pričakovali: konec koncev ima Navara najzmogljivejši (pa čeprav ne tudi prostorninsko največji) motor, ki se hkrati izkaže tudi za najbolj ugaženega. In skupaj s Hiluxovim se je izkazal tudi za najvarčnejšega (pa čeprav bi kaj takega takole na pamet prej pričakovali od Mitsubishija). Kombinacija teh motornih zmogljivosti in šeststopenjskega ročnega menjalnika (ki se, mimogrede, izkaže tudi z



najboljšim občutkom med tekmeci) je pač nepremagljiva. Poleg tega se je Nissan izkazal tudi z najnatančnejšim volanom in podvozjem, ki na terenu zmore veliko, dobro blaži neravnine (pa čeprav lahek zadek tudi pri zmagovalcu tega primerjalnega testa pomeni kak poskok zadnje osi), in se hkrati tudi med ovinki znajde dobro - še posebej če so ti makadamski, voznik pa športno razpoložen.

Da želi biti Navara 'vsakdanji' pickup, dokazuje tudi s svojo notranjostjo. Sedanje za volanom je med vsemi petimi še najbližje tistemu, kar lahko človek izkusi za volanom osebnega avtomobila - ali pa vsaj, recimo, limuzinskega kombija. Lepo bi bilo sicer, če bi Nissanovi oblikovalci potnikom naklonili kak odlagalni prostor več (in nekatere izmed njih naredili uporabne, saj nizki in zaobljeni robovi pomenijo, da stvari vse prerade potujejo po kabini). Sedeži so udobni, ergonomija (z upravljanjem samodejne klimatske naprave vred) sprejemljiva, občutje za volanom pa ne izdaja, da se za drugo sedežno vrsto skriva keson (ki sodi med večje v razredu), ki bi mu zaželeli le kako odporno gumijasto-plastično prevleko. Počutje



na zadnji klopi ni vrhunsko, je pa boljše kot v večini tekmecev. In ker bo pot do cilja zaradi mehanike trajala manj kot pri tekmecih, bodo potniki tam še toliko bolj zadovoljni.

Sicer pa: točke povedo svoje in dvoma ni: če

kupujete takšno vozilo za lastne potrebe in ne za to, da bi se z njim prevažali delavci, ki (recimo) v odročnih krajih popravljajo vodovod, (in če ste se zmožni sprijazniti s ceno), je Navara (daleč) najboljša izbira. Pika.



Nissan Navara 2.5 dCi SE



Hvalimo: motor, šeststopenjski menjalnik, zmogljivosti

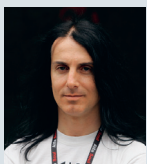
Grajam: odlagalne površine, keson brez zaščitne obloge, cena

Končna ocena: Če se ozrete v tabelo z ocenami, bo jasno, zakaj je Navara najboljša: zato ker je najboljša v večini ocenjevanih kategorij in ker je pri vrhu tudi pri preostalih - pa še nobenih resnih pomanjkljivosti, ki pestijo tekmece, nima.

Užitek v vožnji: 😊 😊 😊 😊 😊
'Konjev' je dovolj, volan je natančen, podvozje ni nagnjeno k neprijetnim presenečenjem. V Navari bodi tisti, ki iščejo tudi vozniške užitke (seveda v okviru tistega, kar tovrstni avtomobili zmorejo), vedno nasmejani.

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 zasleda 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 najljepši 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**

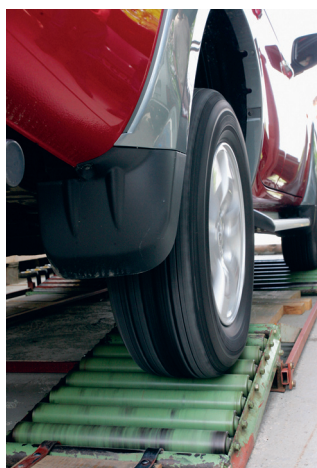


Terenski preizkus

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 odličen 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 (odbijaci, 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)
glbna 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 × s 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)

OCENA 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	80/109 pri 3500	100/136 pri 4000	128/174 pri 4000	75/102 pri 3600
280 pri 1600	266 pri 2000	314 pri 2000	403 pri 2000	260 pri 1600-2400
4900×1800×1735	5005×1695×1880	5075×1800×1780	5220×1850×1784	5255×1835×1810
3050	3000	3000	3200	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	8800-1100/880-630	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

Legenda: (1) - paket Comfort vsebuje osrednjo ključavnico z dalj upr., klimatsko napravo, 4 zvočnike in električno pomično šipo
N.P. - ni podatka
S - serijsko