

# 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.

**T**ole 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 zaokrožitnotranjost 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 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 odbijajac. 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



## 5 Toyota Hilux 2.5 D-4D Double Cab City (75 kW)

Toyotin Hilux je živa legenda. Na svetu je že več kot 40 let, prodali so ga v več kot 12 milijonov primerkih. V Afriki, Aziji in v severnih državah (Kanada, skandinavske dežele), kjer so vremenske razmere najtežje, je najpomembnejša zanesljivost. Zaupanje. In ti številni ljudje sedijo prav v Hiluxih.

Zato ima Toyota verjetno daleč najboljši imidž, čeprav mu za ovratnik diha Mitsubishi in v nekaterih državah celo Mazda. A občutek imamo, da so pri največjem japonskem izdelovalcu avtomobilov malce zaspali na lovorikah. Saj ne da bi bil Hilux grd pa tudi počasen ali nezanesljiv ne. Še vedno je razmeroma dober, a kaj, ko je konkurenca naredila skok naprej, oni



pa le manjši korak. Tekmeci ponujajo zmogljive motorje, Toyota pa najšibkejšega med našimi poltovornjački, konkurenca že šeststopenjske menjalnike in odlično voznost, Toyota pa le pet prestav in tovarnjaški občutek za volanom. In poleg tega Hilux ni najcenejši!

Če primerjamo položaj za volanom pri Navari in Hiluxu, takoj spoznamo, da ima japonski tekmeec boljše sedeže, več prostora in zagotavlja



boljšo ergonomijo (Hilux ima le po višini nastavljen volan, ne pa tudi po dolžini). Armaturna plošča je sodobna, mogoče s pre malo predali za drobnarije, pri različici Double Cab pa lahko preklpite zadnje sedeže in tako dobite veliko prostora za prtljago že v potniški kabini. Obračalni krog je tovarnjaško velik, a zaradi servovolana delo voznika ni pretežno. Menjalnik je dober: zanesljiv, sicer počasen, a edina večja zamera je število zobnikov. Morda bi s prestavo več lažje prebrodili tehnično sicer

napredno motorno tehnologijo (skupni vod, turbopuhalo), vendar pa z majhno močjo in s skromnejšim navorom. Po drugi strani moramo poudariti, da je na primerjalnem testu (ko smo z vsemi avtomobili naredili isto pot pod enakimi pogoji!) porabil najmanj plinskega olja.

Vklop štirikolesnega pogona in reduktorja je klasičen. Ob preklopu ni treba premišljevati, ali je elektronika zatajila in ali je opozorilna lučka na instrumentni plošči pregorela. Le desnica poišče manjšo ročico in takoj boste vedeli, s kakšnim pogonom se vozite. Med terensko vožnjo smo Hiluxu, ki sicer omogoča 30-stopinjski vstopni, 26-stopinjski izstopni in 25-stopinjski prehodni kot, ki lahko pleza na hrib pod kotom 45 stopinj in omogoča 700 milimetrov največje globine ugreza, zamerili le občutljivost plastičnih odbijačev pri vožnji skozi lužo. Edini izmed družine je skoraj izgubil registrsko tablico (mesto namestitve!) in pri edinem nosilniku prednjega odbijača niso opravili svojega dela. Za delovno živinčje je taka občutljivost zoprna zadeva.

Največ minusov med vozniki na primerjalnem testu pa je dobil zaradi manj udobnega podvozja, predvsem zaradi zadnjih listnatih vzmeti. Zadek je bil nemiren, predvsem na kratkih grbinah, a po drugi strani verjamemo, da bi bili občutki (in s tem rezultati) ob polni obtežitvi zelo verjetno drugačni.

Toyota ima izvrsten imidž, zna delati dobre (tudi zmogljivejše) motorje, izdeluje kakovostne avtomobile, ki sčasoma postajajo vse lepši. Le vse te stvari morajo združiti v naslednjem Hiluxu pa bodo zopet strah in trepet vseh tekmecev.

### Toyota Hilux 2.5 D-4D Double Cab City (75 kW)



**Hvalimo:** imidž, (najmanjša) poraba goriva, videz, brezhiben preklp na štirikolesni pogon in reduktor

**Grajamo:** ima najšibkejši motor, neudobno podvozje na kratkih grbinah, malo prostora za volanom, občutljiv prednji odbijač (vožnja skozi lužo)

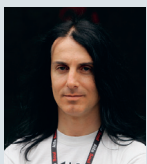
**Končna ocena:** Razmeroma lep, trpežen, z zelo dobrim imidžem, s skromno porabo goriva in terensko dovolj prepričljiv, da si bo zagotovil svoj del prodajne pogače. Ni najboljši terenec med tekmeci, je pa občutek za volanom najbolj tovarnjaški.

**Užitek v vožnji:** 😊 😊 😊 😊 😊

Prešibak motor, počasen petstopenjski menjalnik, slabši položaj za volanom in preveč terensko naravnano podvozje. V Hiluxu ne boste preveč uživali niti na terenu (boljši Mitsubishi) niti na asfaltnih površinah (veliko boljši Nissan).

## 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 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**

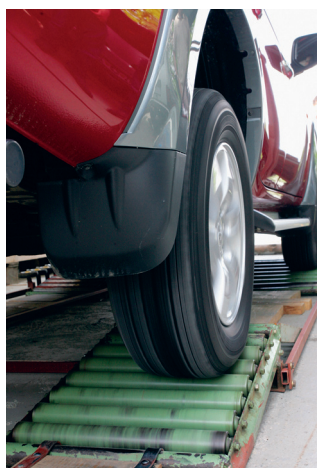


## Terenski preizkus

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 odličan 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 (odbijalci, 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<br>2999                                                    | 4-valjni - vrstni<br>2500                                           | 4-valjni - vrstni<br>2477                                             | 4-valjni - vrstni<br>2488                                                    | 4-valjni - vrstni<br>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<br>trikotni prečni vodili, stabilizator | posamični obes, vzmetni nogi, po dve<br>prečni vodili, stabilizator | posamični obes, vzmetni nogi,<br>trikotni prečni vodili, stabilizator | posamični obes, vzmetni nogi, po dve<br>trikotni prečni vodili, stabilizator | posamični obes, vzmetni nogi, po dve<br>trikotni prečni vodili, stabilizator |
| toga prema, listnati vzmeti,<br>teleskopska blažilnika                       | toga prema, listnati vzmeti,<br>teleskopska blažilnika              | toga prema, listnati vzmeti,<br>teleskopska blažilnika                | toga prema, listnati vzmeti, teleskopska<br>blažilnika                       | toga prema, listnati vzmeti,<br>teleskopska blažilnika                       |
| 245/70 R 16 S<br>(Bridgestone Dueller H/T 840)                               | 225/70 R 15<br>(Bridgestone Dueller H/T 689)                        | 245/65 R 17<br>(Bridgestone Dueller H/T 840)                          | 255/70 R 16 T<br>(Continental ContiTrac)                                     | 225/70 R 15 C<br>(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.                                                                         |
| <b>7.174.000</b>                                                             | <b>5.872.000</b>                                                    | <b>7.390.000</b>                                                      | <b>7.572.000</b>                                                             | <b>6.680.000</b>                                                             |
| <b>7.716.000</b>                                                             | <b>5.984.000</b>                                                    | <b>8.297.000</b>                                                      | <b>7.704.000</b>                                                             | <b>6.993.000</b>                                                             |

|      |      |      |      |      |
|------|------|------|------|------|
| 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 pomočnice šipe  
N.P. - ni podatka  
S - serijsko