



Vojna volov

VEČNÍ RIVALI Z KRAJINY VYCHÁDZAJÚCEHO SLNKA SA DNES MUSIA ZAČAŤ OBZERAŤ I ZA SVOJE NEPÍSANÉ ŠTANDARDY. TATA SÍCE ICH DOMINANCIU OHROZIŤ NEMÔŽE, O ABSOLÚTNEJ NOVINKE V PODOBE VOLKSWAGEN AMAROK TO VŠAK ROZHODNE NEPLATÍ. AKÉ SÚ TEDA ŠANCE EUROAMERIČANA V PRESÝTENEJ PONUKE NÁŠHO DROBNÉHO ÚŽITKOVO-TERÉNNÉHO TRHU?



➤ **O** nadnárodnom porovnávacom, alebo ak chcete multiteste, už v našom československom vydavateľstve hovoríme dlho. Až teraz však prišla výzva, ktorej sme neodolali a stálo za to dať dokopy množstvo ľudí a techniky. Tú inicioval príchod Amaroka, od v tejto triede nezvyklej značky Volkswagen úžitkové vozidlá.

Spomedzi veľkých hráčov nám síce chýbala Toyota Hilux a Mazda BT-50, resp. jej dvojča Ford Ranger, no okorenili sme to pre zmenu najlacnejšou alternatívou na trhu v podobe Tata Xenon a ďalšieho, i keď u nás menej známeho a ťažšie dostupného Isuzu D-Max. Táto Japonská značka u nás totiž momentálne zastúpenie nemá.

Na prvý pohľad si predovšetkým nezainteresovaný laik povie, že je to vlastne jedno. Všetky terénne pick-upy sú na jedno kopyto. Neohrabané päťmetrové obludy, ktoré sú v meste takmer nepoužiteľné, na ceste nepohodlné a pre menej skúseného vodiča možno aj ťažko ovládateľné, v teréne zase prídlhé a neobratné. Plnohodnotná posádka sa navyše v štandardnom „jednotonovom“ doublecabe odvezie všetko len nie pohodlne.

Opačná strana bariéry v nich však vidí predovšetkým pracantov, ktorí odvezú čokoľvek, takmer kamkoľvek, bez nutnosti výraznej starostlivosti, či už po technickej, alebo estetickéj stránke. Povedzme si napokon, že i napriek tomu, že sa terénne pic-

k-upy dnes snažia súperiť aj na poli livenessu, v ich kabínach prevažne hovejú robotníci, či servisní technici veľkých firiem, ktorí sa potrebujú dostať čo najrýchlejšie a najbližšie k svojmu spravidla vysunutému pracovisku. Tu nároky na komfort ustupujú úžitkovej hodnote a odolnosti, ktorou nedisponuje žiadna iná trieda vozidiel.

Princíp konštrukcie je podľa všetkého jasne daný. Tuhý rebrinový rám, na ktorom je postavená karoséria a korba. Nezávislé predné zavesenie kolies, dnes spravidla odpružené vinutými pružinami, ktoré ustúpili torzným tyčiam len nedávno. Z našej päťtice nimi disponoval iba indický Xenon. Rovnako nemenná je i zadná tuhá náprava, zavesená na listových pružinách, ktoré ako jediné dokážu dlhodobo odolávať vysokému zaťaženiu.

Už tu sa však naši „gladiátori“ začínajú rozchádzať. Nie je totiž zavesenie ako zavesenie. Najmasívnejšie to vyzerá pod Amarokom, naopak najútlejšie pod Isuzu, trochu zastaralo pod Tatou. Kľúčové sú tu ešte dve informácie. Prvoradá je zrejme svetlá výška, kde opäť vedie novinka od VW a sto-percentná uzávierka zadného diferenciálu, ktorá je v štandarde k dispozícii aj u Navary a L200. Mitsubishi a Volkswagen však ponúka navyše stály pohon všetkých kolies, ktorý túto vymoženosť síce nemá, no využiteľný je za akýchkoľvek trakčných podmienok, teda i na suchom či mokrom asfalte, čo pri absencii medzinápravového diferenciálu nie je možné.

V našom prípade však celú päťicu hnali prioritne zadné kolesá, ku ktorým sa pripájali predné bez medzinápravových diferenciálov a teda so stálym rozdelením hnacej sily medzi prednú a zadnú nápravu. Rovnako nechýbala prídavná redukovaná prevodovka pre tie najťažšie podmienky. Klasiku v podobe starej dobrej mechanickej druhej páky však hľadajte už iba u troch diamantov (Toyota, Ford a Mazda má rovnako páku). Všetci ostatní sa ubrali cestou otočných ovládačov, či tlačidiel. Doba si to síce vyžaduje, ale mechanika je mechanika. Staré časy, keď sa tam páka redukcia jednoducho vrazila a bola zaradená, budú zrejme čoskoro definitívne minulosťou.

Vráťme sa však ešte na moment k podvozkom. Stále tu ostávajú drobné, no nezanedbateľné rozdiely. Tie sú dané dĺžkou rázvoru, ktorá sa síce stále motá okolo troch metrov, no i niekoľko desiatok milimetrov dokáže ovplyvniť prejazdový uhol a predovšetkým priemer otáčania, ktorý hovorí o celkovej (ne)obratnosti. Tu je na tom rozhodne najlepšie Tata, opačnú stranu mince reprezentuje Nissan s najväčším rázvorom a citelnejšou neohrabanosťou. Na otočenie potrebuje takmer o 2,5 metra viac miesta.

Nie je to však náhoda. Podobne, i keď v opačnom garde, je to s celkovou veľkosťou pracovnej päťky. Tata vy-



zerá rozhodne najkompaktnejšie. V tomto smere jej sekunduje Isuzu. Rovnako podobne sú na tom obe autá z hľadiska priestoru a komfortu v interiéri. Ide o vyložene pracovné záležitosti, kde hrajú akékoľvek prvky lu-

xusu doslova posledné husle. V D-Maxe navyše nechýbajú dosť nevkusné, no mimoriadne dobre udržiavateľné a odolné koženkové, či dokonca gumené poťahy sedadiel. Tu sa dizajnéri so stvárnením pracoviska vodi-

ča príliš netrápili. I keď použitými materiálmi a spracovaním má Isuzu oproti Tate predsa o poznanie navrch. Limitujúcim prvkom je tu rozhodne obstarávací náklad, ktorým Tatu v tomto prípade nemôže nikto ohroziť ani z diaľky.

Dvojicu lacnejších alternatív nasleduje z hľadiska komfortu Mitsubishi. Podobne nízky posed za volantom nie je príliš komfortný predovšetkým na dlhších trasách. S bočným vedením sedadiel to rovnako neprehnali, i keď stvárnenie interiéru ponúka rozhodne najšportovejší strih. Vypracovaniu tu už niet čo vytknúť, rozloženie ovládacích prvkov sa blíži k dokonalosti. Napriek jemnému faceliftu, ktorý prišiel zároveň s predĺženou verziou ložného priestoru, tu už však cítiť nejaký ten rôčik existencie, ktorý má táto generácia L200 za sebou.

Podobným dojmom bude pôsobiť i Navara. Tu je však nutné podotknúť, že ako jediná disponovala plnou výbavou, s koženým čalúnením či veľkým displejom navigácie, čo si za príplatok môžete dovoliť aj v prípade L200 a Amaroka. Nissan hral dodnes rozhodne prvé husle aj z hľadiska ponuky priestoru. Sedí sa vyššie a teda i komfortnejšie. Sedadlá sú masívne a pohodlné. Lepšie sa budú cítiť i pasažieri vzadu. Súčasná generácia Navary navyše otvorene poškulovala i po silno pick-upovom americkom trhu, čoho dôkazom je hranaté masívne stvárnenie interiéru i exteriéru.

Z pomyšlného trónu priestrannosti však

dnes Nissan zosadil Volkswagen. Amarok v tejto konkurencii už na prvý pohľad vyťfča. Zrejme to bolo už pri prvom stretnutí s ním, no keď dnes stoja vedľa seba, je rozdiel ešte markantnejší. Nemecký experiment v tejto triede navyše ponúka plnohodnotný komfort značke príznačný. Prvky výbavy i stvárnenie sú koncernu VW vlastné a nezaprie ich ani plnohodnotný pracant. Kabína je veľká, miesta na nohy vzadu síce oproti Navare nie je omnoho viac, no operadlo má šikmejší sklon, sedadlá sú dlhšie a cestovanie vzadu tak nie je vôbec utrpením, ako to v tejto kategórii áut bývalo akosi normálne. Amarok je oproti Navare navyše takmer o 10 centimetrov širší. To sa prejavilo i na korbe, ktorá síce nie je najdlhšia z päťice, no ako jediná pojme medzi oblúkmi blatníkov štandardnú europaletu na šírku.

Akýmsi nepísaným minimom pod kapotou terénneho pick-upa bol dodnes minimálne 2,5 litrový motor. V Hannoveri sa však rozhodli, že ide o prežitok. Amarok poháňa dvojlitrový štvorvalec preplňovaný dvojicou turbodúchadiel. Ten disponuje viac než porovnateľnými údajmi, ktoré v našom teste pokorila iba Navara. Ťah jej dva a pol litra je však citeľnejší než by ste pri rozdiel 50 Nm a 20 kW čakali. Chýba jej akurát o čosi viac kultúry chodu, ktorým sa rozhodne chváliť nemôže. Prvé husle tu na počudovanie hrá Isuzu, ktorého agregát sa pozdáva veľmi vydarený dokonca aj pri diaľničnom tempe a to i napriek tomu, že mu chýba šiesty prevodový stupeň.

Objem sa v prípade tejto triedy priliš

oklamať nedá. Mitsubishi rovnako ponúka v prípade plnej výbavy agregát s parametrami porovnateľnými s dvojicou Navara a Amarok. Dlhoroční znalci kategórie týchto fahúňov majú navyše v ponuke povedzme i trojliter. Asi vedia prečo.

V prospech nižších objemov však hovorí rozhodne stále prísnejšie emisné limity

a spotreba paliva. Tu hrali prvé husle práve menšie motory Taty a Volkswagena. Otázkou je, ako budú reagovať na nominálne hodnoty plného zaťaženia, či už korby, alebo i brzdeného privesu, ktorý ak tu je, pod dve tony jednoducho neklesá. Najsmelším údajom prítom disponuje Navara, nasledovaná práve Amarokom. >>>





navyššie nepýšil žiadnym chromovaným zadným nárazníkom, ktorého by mohla byť škoda. Svetlou výškou takmer 25 centimetrov však opäť oslňuje nemecká novinka.

Na limity offroadových možností áut by sme mohli dôjsť a reálne ich porovnať iba s identickým, najlepšie plnohodnotne terénnym obutím, čo logisticky nebolo v tomto prípade zvládnuteľné. Najväčším množstvom podporných elektronických prvkov v tomto prípade samozrejme disponuje ten najmodernejší zástupca, dokáže sa však reálne zaobísť i bez nich. S aktiváciou uzávierky zadného diferenciálu sa totiž všetky automaticky vypnú a je všetko na vodičovi. Podobne plnohodnotne je vybavené i Mitsubishi a Nissan. I keď 100% uzávierku diferenciálu mnohí trochu podceňujú, v kľúčových situáciách je nenahraditeľná.

Terénne pick-upy sú vlastne poslednou triedou, kde skutočné terénne vlastnosti neustupujú na úkor jazdných vlastností na ceste,



V teréne to pick-upom jednoducho svedčí. Masívne konštrukcie bez problémov zvládajú i ostrú jazdu na nespevnenom povrchu. Tá môže byť dokonca i zábavou. Silné redukované prevodovky posielajú veľké úžitkové autá i do veľmi zložitých podmienok. Limitujúcimi prvkami sú tu hodnoty svetlej výšky, od ktorých sa odvíja prejazdnosť nerovnosťami. Kameňom úrazu tejto triedy je spravidla dlhý rázvor a zadný previs. V tomto prípade bol na tom najlepšie D-Max, ktorý sa





ako je to u mnohých áut, ktoré sa ešte pred niekoľkými rokmi chválili, že sú offroadmi. Našťastie! Na ceste tak nikto trochu skúsený od terénnych pick-upov nebude čakať zázraky. I tu sa však nájdu rozdiely. Volkswagen tu jednoducho ťaží z rozdielu niekoľkých rokov, o ktoré je oproti konkurencii mladší.

Rozdiel je citeľný, no obaja najväčší konkurenti už dnes avizujú plnohodnotné generáčné obmeny svojich pracantov. Táto medzera tak bude z najväčšou pravdepodobnosťou čoskoro zmazaná.

Záverčné hodnotenie bude asi čiastočne znehodnoteným tým, že Isuzu sa na

Slovensko momentálne nevozí a Amarok sa začne reálne predávať až v prvej polovici budúceho roka. Približná cenová politika však už naznačená je. A Amarok sa podľa očakávania zaradí skôr medzi top triedu pick-upov a nebude hrať na najekonomickejšiu nótu. A vlastne má prečo. Podľa nášho názoru totiž rozhodne posúva pomyselnú latku technológie i ponímania terénnych pick-upov minimálne o stupienok vyššie. Dokazuje, že ani v týchto úžitkových autách nemusí robiť budúci majiteľ veľké kompromisy v prípade jazdných vlastností a komfortu na ceste a dokonca to v žiadnom prípade nie je na úkor možností v teréne. V tomto ohľade môže dnes Amaroku konkurovať iba modernizovaná Navara, i to nie vo všetkom. Navrch má však rozhodne výkonom motora, samozrejme na úkor spotreby.

Pokiaľ však potrebujete auto do firmy zamestnancom, do úvahy musia rozhodne prichádzať i lacnejšie alternatívy. Tu hovoria predovšetkým čísla v prospech Mitsubishi a Isuzu, ktoré si však musíte doviest' individuálne. Keď sa pozrieme iba na stránku ekonomickú, tak je veľkým hráčom i Tata Xenon. Za cenu Amaroka či Navary môžete mať hádam aj dve. Otázka je teda postavená predovšetkým na vašej náročnosti.

Isuzu je síce nenápadná myška, no v porovnaní so známejšími hráčmi až tak nezaostáva a dokáže ponúknuť minimálne porovnateľné vlastnosti ako úžitkové, tak i terénne. Nad športovejšie a esteticejšie stvárnenou L200 nebudú ohŕňať





nosom ani vaše zamestnankyne. Zmieriť sa tu treba s menej kultúrnym motorom, v prospech hovorí 100% uzávierka zadného diferenciálu a možnosť zvýšiť si za príplatok výkon motora na úroveň tých najsilnejších hráčov na trhu.



Text: Jiří Kaloč a Štefan Malák

Foto: Jiří Kaloč



ZÁKLADNÉ TECHNICKÉ ÚDAJE

	Isuzu D-Max	Mitsubishi L200	Nissan Navara	Tata Xenon	Volkswagen Amarok
MOTOR					
Typ	Naftový preplňovaný štvorvalec	Naftový preplňovaný štvorvalec	Naftový preplňovaný štvorvalec	Naftový preplňovaný štvorvalec	Naftový preplňovaný štvorvalec
Zdvihový objem	2499 cm ³	2477 cm ³	2488 cm ³	2179 cm ³	1968 cm ³
Vítanie x zdvih	95,4 x 87,4 mm	91,1 x 95,0 mm	89,0 x 100,0 mm	85,0 x 96,0 mm	81 x 95,5 mm
Kompresný pomer	18,3:1	17,5:1	15,0:1	17,2:1	16,5:1
Výkon	100 kW (136 k) pri 3600 ot./min.	100 kW (136 k) pri 4000 ot./min.	140 kW (190 k) pri 4000 ot./min.	103 kW (140 k) pri 4000 ot./min.	120 kW (163 k) pri 4000 ot./min.
Krútiaci moment	294 Nm pri 1800-3200 ot./min.	314 Nm pri 2000 ot./min.	450 Nm pri 2000 ot./min.	320 Nm pri 1700-2700 ot./min.	400 Nm pri 1750 ot./min.
PREVODOVÉ ÚSTROJENSTVO					
Prevodovka	päťstupňová manuálna	päťstupňová manuálna	šesťstupňová manuálna	päťstupňová manuálna	šesťstupňová manuálna
Pridávna redukovaná prevodovka	2,02:1	1,90:1	2,63:1	2,48:1	výrobca neuvádza
Systém pohonu	Stály pohon zadných kolies, pohon predných priraditeľný do rýchlosti 100 km/h	Stály pohon zadných kolies, pohon predných priraditeľný do rýchlosti 100 km/h, 100% uzávierka zadného diferenciálu	Stály pohon zadných kolies, pohon predných priraditeľný do rýchlosti 100 km/h, 100% uzávierka zadného diferenciálu	Stály pohon zadných kolies, pohon predných priraditeľný do rýchlosti 100 km/h, zad. diferenciál so zvýšenou svornosťou	Stály pohon zadných kolies, pohon predných priraditeľný, 100% uzávierka zadného diferenciálu
KAROSÉRIA					
Rázvor	3050 mm	3000 mm	3200 mm	3150 mm	3095 mm
Dĺžka x šírka x výška	4910 x 1800 x 1720 mm	5185 x 1750 x 1775 mm	5396 x 1848 x 1906 mm	5125 x 1765 x 1860 mm	5254 x 1944 x 1834 mm
Rozchod kolies p/z	1515/1520 mm	1505/1500 mm	1570/1570 mm	1560/1560 mm	1648/1644 mm
Priemer otáčania	12,8 m	11,8 m	13,2 m	10,8 m	12,95 m
Ložný priestor (d x š x v)	1380 x 1460 x 480 mm	1505 x 1470 x 460 mm	1511 x 1560 x 457 mm	1429 X 1414 X 405 mm	1555 x 1620 x 508 mm
Šírka ložného priestoru medzi blatníkmi	✗	1085 mm	1130 mm	✗	1222 mm
Palivová nádrž	67 l	75 l	80 l	65 l	80 l
HMOTNOSTI					
Pohotovosť	1975 kg	1955 kg	1960 kg	2025 kg	3040 kg
Celková	2950 kg	2850 kg	2805 kg	2950 kg	1993 kg
Hmotnosť brzdového príviesu	3000 kg	2700 kg	3000 kg	2000 kg	2800 kg
PODVOZOK					
Rozmer pneumatík	225/75 R15	✗	255/65 R17	215/75 R16	245/60 R17
Brzdy	Ventilované kotúčové vzadu bubnové	Ventilované kotúčové vzadu bubnové	Ventilované kotúčové vzadu bubnové	Ventilované kotúčové vzadu bubnové	Ventilované kotúčové vzadu bubnové
Zavesenie vpredu	Nezávislé, dvojité priečne ramená, vinuté pružiny	Nezávislé, dvojité priečne ramená, vinuté pružiny	Nezávislé, dvojité priečne ramená, vinuté pružiny	Nezávislé, dvojité priečne ramená, torzné tyče	Nezávislé, dvojité priečne ramená, vinuté pružiny
vzadu	tuhá náprava, listové perá	tuhá náprava, listové perá	tuhá náprava, listové perá	tuhá náprava, listové perá	tuhá náprava, listové perá
JAZDNÉ VÝKONY					
Max. rýchlosť	170 km/h	167 km/h	180 km/h	160 km/h	181 km/h
Zrýchlenie	✗	15,0 s	11,1 s	✗	11,1 s
SPOTREBA PALIVA					
Mesto	9,8 l/100 km	10,4 l/100 km	10,6 l/100 km	9,6 l/100 km	9,7 l/100 km
Mimo mesta	7,1 l/100 km	7,1 l/100 km	7,3 l/100 km	7,5 l/100 km	6,3 l/100 km
Kombinovaná	8,1 l/100 km	8,3 l/100 km	8,5 l/100 km	8,3 l/100 km	7,6 l/100 km
Emisie CO ₂	213 g/km	218 g/km	224 g/km	219 g/km	199 g/km
Priemer počas testu	9,7 l/100 km	10,0 l/100 km	9,9 l/100 km	8,8 l/100 km	8,7 l/100 km
OFFROAD PARAMETRE					
Nájazdový uhol p/z	33°/26°	32°/20°	32°/18°	24°/21°	30°/18°
Prechodový uhol	21°	26°	20°	15°	23°
Svetlá výška	215 mm	200 mm	228 mm	205 mm	249 mm
Brodivosť	✗	500 mm	500 mm	500 mm	500 mm
ZÁRUKA					
Technika	3 roky alebo 100 000 km	3 roky alebo 100 000 km	3 roky alebo 100 000 km	3 roky alebo 100 000 km	2 roky bez obmedzenia
SERVIS					
Prehliadky	20 000 km	20 000 km	30 000 km	15 000 km	variabilné
CENA (S DPH)					
Základná	22 260 €	23 600 €	29 000 €	16 400 Eur	od 26 180 Eur
Cena test. vozidla	22 260 €	25 600 €	39 800 €	18 213 Eur	od 33 320 Eur