



Veľké a pohodlné predné sedadlá s dobrým rozsahom nastavovania polohy. Lakťová opierka je len naznačená.



Dvojitá kabína má veľa miesta na hlavu, na kolená je to pri výške nad 185 centimetrov už tesné. Posed je dosť kolmý, sedáky kratšie.



Nákladný priestor s príplatkovým krytom Full Box má plynové vzpery, vnútorné LED osvetlenie a, samozrejme, je uzamykateľný.

Mitsubishi L200 so silnejším motorom a automatom

Terénny suverén je dobrý aj na cesty

S dvojitou kabínou, so silnejším dieselom, s vyspelým pohonom 4 x 4, aerodynamickým krytom korby a automatickou prevodovkou. Jednoducho špičkové L200.

DO RÚK SA NÁM DOSTAL PICK-UP L200 s výkonnejšou verzou motora (181 koní) a s pohonom všetkých kolies typu Super Select 4WD-II. Jeho výhodou je pohon 4 x 4, ktorý môže byť aktivovaný na akomkoľvek povrchu – teda nielen na klzkom. Prepínať medzi pohonom 2WD a 4WD možno až do rýchlosti 100 km/h. Na samotné prepínanie slúži klasický kruhový ovládač na stredovom tuneli.

Vodič si môže počas jazdy preraďovať do režimu 4H, pri ktorom zaistuje samosvorný diferenciál Torsen

spoľahlivý záber všetkých kolies. Ak dôjde k zásadnému zhoršeniu podmienok, je k dispozícii ešte uzávierka medzinápravového diferenciálu. V tomto prípade bude na každú nápravu prenášaný plný moment bez ohľadu na prekážky. Aby ste ich prekonali čo najplynulejšie, je tu režim 4LLc so zapnutou redukciou rýchlosti. Mimo terénu využijete hlavne polohu 2H pre pohon len zadnej nápravy. Ponechať stále zapnutý pohon 4WD je v tejto kategórii výnimočné a výrazne to zľahčuje prácu vodiča a v konečnom dôsledku aj zlepšuje

PIATA GENERÁCIA

L200

sa prvýkrát objavilo v roku 1978 ako Forte, druhá generácia sa volala Strada, potom prišla Strada II a neskôr Triton. Označenie L200 (pre Európu) sa používa od tretej generácie.



Disky kolies z ľahkých zliatin vo verzii Intense sú obuté do pneumatík s rozmermi 245/65 R17.



Motor 2.4 DI-D MIVEC má výkon 181 koní a extra nízky kompresný pomer, ktorý mu pomáha v lepšej kultúre chodu aj životnosti.



Listové pružiny vzadu boli predĺžené. Korba znesie zaťaženie hmotnosťou 960 kilogramov.

prejazdne vlastnosti auta. O pripojenie prednej nápravy sa postará zubová spojka ovládaná elektricky.

Toto je terénne auto do skutočne ťažkých podmienok s tuhou rámovou konštrukciou a vyspelým pohonom, žiadne módne SUV, preto nás prekvapovalo, ako dobre jazdí po asfaltových cestách. Vzadu pod korbou sú stále listové pružiny (medzigeneračne narástli), ktoré dovoľujú naložiť 960 kilogramov nákladu. Ak nie je korba zaťažovaná, má zadanú tendenciu poskakovať. V tomto prípade je však utlmenie nerovností asi najlepšie zo všetkých pracovných pick-upov na trhu, ktoré jazdia s listovými pružinami. Dlhé pohádzanie po každom prejazde priečnej nerovnosti známe z minulosti je preč.

Vďaka malému polomeru otáčania (5,9 metra) sme nemali problém ani na stiesnených mestských parkoviskách, hoci s dĺžkou 5 285 milimetrov to nie je teda žiadny drobný. Tu sa celkom dobre hodila parkovacia kamera, ktorá je súčasťou verzie Intense.

Pri jazde po diaľnici sa naplno prejavilo medzigeneračné vylepšenie aerodynamiky v nízkej hlučnosti



Skoro ako v osobnom aute. Pracovný pick-up už nemusí vyzerat' spart'anský, výbavu interiéru možno bohato doplnit'.



Päťstupňová automatická prevodovka a volič jazdných režimov.

(0,40 proti 0,47), čo ešte podporil nastaviteľný nadstavce nad korbou Full Box s neobvykle aerodynamickým tvarovaním a doplnujúcimi okienkami. Trochu nekomfortné je jeho zamýkanie kľúčikom, pričom treba, aby zapadli dve západky, každá na jednej strane súčasne, čo sa nie vždy podarí na prvýkrát. No takto vytvorený kufr má aj vlastné LED osvetlenie či plynové vzpery, čo je veľmi praktické.

Nový motor má celohliníkovú konštrukciu a veľmi nízky kompresný pomer (15,5 : 1), ktorým sa už

takmer podobá benzínovému motoru. To umožnilo zníženie hlučnosti, vibrácií a chvenia, zníženie emisií a zvýšenie dlhodobej životnosti. Sily pôsobiace na pohyblivé časti sú menšie než v prípade motorov s vyšším kompresným pomerom a vyšším pomerom výkonu k zdvihovému objemu. K dobrej hospodárnosti mu pomáha systém variabilného zdvihu a časovania nasávacích ventilov MIVEC, ako aj variabilná geometria lopatiek turbodúchadla.

Podľa papierov by malo auto žrať



Mitsubishi L200 DoubleCab 2.4 DI-D 5AT

motor: štvorvalcový naftový • objem: 2 442 cm³ • výkon: 133 kW (181 k) pri 3 500 ot./min. • krútiaci moment: 430 Nm pri 2 500 ot./min. • prevodovka: päťstupňová automatická • max. rýchlosť: 177 km/h • zrýchlenie: 10,4 s • spotreba mesto/mimo mesta/kombinovaná: 8,4/6,5/7,2 l/100 km • emisie CO₂: 189 g/km • objem nádrže: 75 l • rozmery (d/š/v): 5 285/1 815/1 775 mm • rázvor: 3 000 mm • nákladný priestor: 1 520 x 1 470 x 475 mm • pohotovostná hmotnosť: 1 950 kg • cena: od 33 500 eur



VERDIKT

Redaktor MILAN ADÁMEK

Nové „Mitsu“ L200 má veľa predností. Určite si treba vybrať dvojitú kabínu a pokročilejší pohon Super Select 4WD-II, vtedy jeho prednosti vystúpia najlepšie do popredia. Dobrý je však aj slabší motor s manuálom za 26 500 eur.

HODNOTENIE

★★★★☆

v priemere 7,2 litra nafty, nám to vychádzalo na 8,9 a v meste na 10 litrov. Na dve tony „živej“ hmotnosti to nie je vôbec zlé.

Atmosféra v kabíne celkovo pripomína osobné auto. Nechýba dotykový displej, automatická klimatizácia či tempomat. K pohode prispieva aj dobré odhlučnenie, komfortné odpruženie a pohodlné sedadlá vpredu.

Na terénne auto má L200 (181 k) úžasnú dynamiku, na stovku zrýchli za 10,4 sekundy, čo je hodnota bežná skôr pre oveľa ľahšie autá, ktoré jazdia bližšie pri zemi.



S aerodynamickou nadstavbou na korbe vyzerá takmer športovo. Zadná časť je slušne chránená, nechýba kamera či ťažné zariadenie.