

Nie sme z cukru!

Mitsubishi L200 vs Volkswagen Amarok vs Isuzu D-Max. Veľa ľudí si myslí, že terénne pick-upy sú len na prácu, v skutočnosti však ponúkajú oveľa viac. Tu nejde len o robotu, ale aj o životný štýl. Text: Juraj Hrivnák, foto: autor



Terénne pick-upy sú v našich končinách trochu ojedinelé. Pritom sú, ako sme sa s kolegami presvedčili v našom porovnávacom teste, fantastické. Už dávno nie sú tými rachotiacimi, škripajúcimi tereniakmi, ktorých najväčším luxusom boli svetlá a ventilácia. Majú tendenciu sa čím ďalej, tým viac približovať osobným autám. Zisťovali sme, ako si so zabehnutým Volkswagenom Amarok poradia novinky na našom trhu – Mitsubishi L200 a Isuzu D-Max. Na jednej strane sú si tieto tri autá také podobné, aké si len autá s pohonom 4 x 4, vysokým podvozkom

a ložným priestorom vzadu môžu byť. A predsa – stačí sa na nich previezť a každé odhalí inú osobnosť.

PRVÝ POHĽAD

Keď postavíme všetky tri autá vedľa seba, hneď sa nám núkajú škatulky, do ktorých by sme ich umiestnili. Volkswagen Amarok pôsobí najhodnotnejšie. Možno je to iba ilúzia kvôli xenónovým svetlometom a LED dennému svieteniu či štýlovému čiernemu rámu nad korbou. Dizajn však patrí skôr k tým menej nápaditým. Na druhej strane je Isuzu D-Max, ktoré si s dizajnom veľmi hlavu nelámalo – vy-

zerá skôr účelovo než pekne. To mu však v tejto triede vôbec nemožno zazlievať. Mitsubishi L200 je z trojice jediné auto, ktoré vyzerá, že sa niekto hlbšie zamýšľal nad jeho tvárnou a krivkami. Hneď dopredu môžeme prezradiť, že to malo aj skrytý účel – dosiahnuť čo najlepšiu aerodynamiku. Ale o tom neskôr.

NADSTAVBY

Tieto autá sa často využívajú aj ako imidžovky. Naše testované autá mali teda aj nadstavby, ktoré nebudeme navzájom porovnávať, pretože každé auto má viac dostupných verzií, len ich opíšeme. Isuzu ma-

lo presklenú nadstavbu s otvárateľným zadným oknom a bočnými vetračkami. Aj jeho zadné (v tomto prípade stredné) okno sa dalo posúvaním otvárať, čo môžete využiť trebárs pri preprave zvierat na korbe. Táto konkrétna nadstavba však mala jednu nevýhodu – pri prejedaní výraznejšej nerovnosti sa asi v dôsledku krútenia karosérie občas otvorilo zadné okno. To je však možno chyba nášho konkrétneho modelu. Isuzu s touto nadstavbou vyzerá najmenej lákavo, na druhej strane mu nemožno uprieť praktickosť. Dajú sa v ňom totiž prevážať aj vyššie predmety. Človek



nie je limitovaný výškou bočných stien korby. Mitsubishi L200 malo dizajnovovo oveľa zaujímavejšie, aj keď menej praktické riešenie. Bol tu otvárateľný aerodynamický kryt so zaujímavými bočnými náduchmi. Vyzeral parádne. Po jeho otvorení sme v ňom našli dokonca aj LED svetlo osvetľujúce nákladný priestor. Super. Jeho nevýhodou však je, že sa na korbu nezmestia predmety presahujúce jej bočné steny. Ešte raz zdôrazňujem, že to nie je výtka voči danému modelu. Nadstavba sa dá bez problémov odmontovať alebo hneď na začiatku objednať inú verziu. Volkswagen prišiel na test s korbou prekrytou klasickým výklopným „deklom“. Nad korbou sa však týčil elegantný rúrkový rám.

PRAKTICKOSŤ

Keď sme pri korbách, pozrime sa, čo unesú. Podľa údajov v tabuľke je VW Amarok o 10 cm širší než Isuzu D-Max a takmer o 15 (!) cm širší než Mitsubishi L200. To sa samozrejme prejavilo aj na rozmeroch korby. Korba VW je výrazne širšia. Navyše je najdlhšia (aj keď len o pár nevýznamných milimetrov) a čuduj sa svete, aj s najvyššími bočnicami spomedzi trojice porovnávaných áut. Hneď za Volkswagenom nasleduje Isuzu. Mitsubishi má síce najmenšiu korbu, ale má tu okrem kotevných ôk aj šikovné tvarovanie, ktoré umožňuje korbu rozdeliť priehradkou, aby v nej náklad nelietal. Mimochodom, po novom aj na korbu Mitsubishi môžete uložiť štandardizovanú europaletu. A kým ostatní dvaja unesú síce veľký objem, Mitsubishi má zo všetkých najväčšiu nosnosť. Najviac poráža paradoxne práve Amarok, ktorý má síce najväčšiu korbu, no najnižšie užitočné zaťaženie. Kar-

ty ohľadom rozmerov sa však premešajú, keď nasadneme dovnútra. Na predných sedadlách si dovoľujem vyhlásiť remízu, pretože ani v jednom aute mi priestor nechýbal. Avšak na zadných sedadlách je to celkom iný príbeh. Tu je víťazom Mitsubishi, a to hneď z niekoľkých dôvodov. V prvom rade je tu veľa miesta – vďaka kolmým oknám a dobre tvarovanej streche som sa dozadu zmestil aj ja so svojimi 186 centimetrami. Rovnako však treba spomenúť príjemný posed na zadných sedadlách. Ich operadlá sú naklonené viac dozadu a človek sa tak necíti ako na trestaneckej lavici. Isuzu je v posede vzhľadom na tesnom druhom mieste a Volkswagen tu prehráva na plnej čiare. Je v ňom málo miesta (či už na nohy, alebo na hlavu) a aj dosť nepríjemný, vzpriamený posed.

KAŽDODENNÉ POHODLIE

Veľmi zaujímavé je porovnanie áut z pohľadu každodenného komfortu. Z kabíny Volkswagenu vyžaruje najväčší pocit kvality a dôveryhodnosti. Môže to byť spojené aj s tým, že Volkswageny majú všeobecne podobnú architektúru a ergonómiu, pričom človek, ktorý často strieda autá, sa tu skôr cíti ako doma. Zarazilo ma však, že tu nebol ani jeden USB port. L200 v skutočnosti za kvalitou VW vôbec nezaostáva. Taktiež pôsobí skôr ako mestský crossover než pracovný pick-up. Napríklad jeho predné sedadlá sú výraznejšie tvarované ako v Amaroku. Na ich tvare a bočnom vedení si dali ergonómia v Mitsubishi záležať. Pokojne by sadli aj do luxusnejšieho auta. Spracovanie palubnej dosky je na rovnako vysokej úrovni. Odkladacích priestorov tu síce nie je veľa, ale zato sú veľké a dobre využitelné. Pri

Plusy a mínusy



Mitsubishi L200

- + agilita
- + všestranne využiteľný pohon 4 x 4
- + komfort a spotreba
- najmenšia korba
- tvrdší podvozok



Volkswagen Amarok

- + vnímaná kvalita
- + široká korba
- + 8-stupňový automat
- nemá redukciu
- najmenší motor
- cena



Isuzu D-Max

- + robustnosť
- + cena
- + veľa odkladacích priestorov
- jednoduchý pohon 4 x 4
- hlučnosť



Isuzu je jasné, aké mali tvorcovia priority. Jeho interiér pôsobí už na pohľad najlacnejšie a dotyk odhalí samé tvrdé plasty a lacné detaily. Odkladacích schránok a držiakov na poháre je tu síce dostatok, ale sú relatívne malé. Pozícia za volantom nie je zlá, ale chýba mi tu pozdĺž-

ne nastavenie volantu, ako má VW a Mitsubishi. Najmä v poslednom menovanom som si vedel nájsť veľmi dobrú pozíciu za volantom. Isuzu sa za svoju jednoduchosť nehanebí a myslím si, že robí dobre. Ak by som chcel auto na ťažkú prácu, asi by som zbytočne nehladal luxus,

aby mi auta nebolo ľúto. Chýbala mi aspoň kvalitnejšia audiosústava.

JAZDA NA CESTE

Ak je tu jedno auto, ktoré vytýčalo ponad ostatné, je to Isuzu. Je na ňom totiž cítiť, že asfalt nie je jeho najlepší kamarát, a tak sa aj

správa. Síce výborne tlmí veľké nerovnosti a poskytuje plavnú a hoj-davú jazdu, vo vyšších rýchlostiach sa však trochu roztrasie. Do zákrut treba navyše riadne pribrzdiť, pretože nemá prilnavosť. Skrátka, s Isuzu treba jazdiť ako s náklad-diakom. Aj jeho motor je drsnejší – vydáva klepotavý zvuk podobný traktor. Výkonu má dostatok, ale rozhodne nie prebytok. Päťst-ňový automat radí ako z minulého storočia a až do rýchlosti 100 km/h využíva voľnobežku. Lenže ono sa to celé k sebe akosi sympaticky hodí. V jazde na Isuzu som si rýchlo našiel zaľúbenie, pretože je to úprimné auto, ktoré sa na nič nehrá a nerobí zbytočné kompromisy. Má však jednu výraznú nevýhodu oproti ostatným: nemá medzi-nápravový diferenciál. V praxi to znamená, že za bežných podmienok môžete jazdiť len v režime ná-honu zadných kolies, inak sa výraz-ne zhorší ovládateľnosť auta a hrozí aj poškodenie hnacej sústavy. Je to spôsobené tým, že pri priradení po-honu predných kolies sú obe nápra-

Základné technické údaje

MODEL	Mitsubishi L200 DC 2,4 DI-D 5AT 4WD Intense	Volkswagen Amarok DC 2,0 BITDI 4Motion 8AT Atacama	Isuzu D-Max DC 2,5 D Twin Turbo 4WD 5AT Premium
CENA			
Základ/verzie od/test [€]	26 500/33 500/40 136	26 190/41 040/49 184	30 200/37 400/37 400
Záruka	3 roky alebo 100 000 km	2 roky bez obmedzenia km	3 roky alebo 100 000 km
TECHNIKA			
Valce/ventily/palivo	R4/16V/nafta	R4/16V/nafta	R4/16V/nafta
Prevodovka	A5	A8	A5
Zdvihový objem [cm ³]	2 442	1 968	2 499
Maximálny výkon [kW (k)/min ⁻¹]	133 (181)/3 500	132 (180)/4 000	120 (163)/3 600
Maximálny krútiaci moment [Nm/min ⁻¹]	430/2 500	400/1 500 – 2 250	400/1 400 – 2 000
Maximálna rýchlosť [km/h]	189	179	180
Zrýchlenie 0 – 100 km/h [s]	11,8	10,9	n. u.
Priemerná spotreba výrobcu/test [l/100 km]	7,2/7,5	8,0/8,0	8,4/8,2
Emisie CO ₂ [g/km]	189	211	220
PARAMETRE			
Vonkajšie rozmery dĺžka/šírka/výška [mm]	5 285/1 815/1 775	5 254/1 954/1 834	5 295/1 860/1 795
Rázvor osí náprav [mm]	3 000	3 095	3 095
Rozmer ložnej plochy [dm ²]	1 520/1 470 (n. u.)/475	1 555/1 620 (1 222)/508	1 552/1 530 (1 120)/465
Prevádzková hmotnosť/užitocné zaťaženie [kg]	1 950/960	1 975/845	2 067/933
Maximálny bočný náklon [°]	45	50	49
Brodivosť [mm]	600	500	600
Svetlá výška minimálna/medzi nápravami [mm]	205/235	203/250	235/275
Predný/zadný nájazdový uhol/prejazdový [°]	30/22/24	28/23,6/23	30/22/22
Objem palivovej nádrže [l]	75	80	69

Mitsubishi L200



5-stupňový automat radi hladko a rýchlo.

Piktogram znázorňuje režim pohonu.



Na zadných sedadlách L200 je najviac miesta a zároveň najpohodlnejší posed.



Sofistikovaný pohon 4 x 4 funguje nielen v teréne, ale je použiteľný aj na bežných cestách.



Podľa interiéru by ste vôbec nepovedali, že sedíte v poctivom tereniaku.



Mitsubishi L200 má síce najmenšiu korbú, ale zároveň má najvyššiu nosnosť.

Volkswagen Amarok



Amaroku v náročných podmienkach výrazne pomáhala uzávierka zadného diferenciálu.



Zadní cestujúci si v Amaroku užijú najmenej komfortu.



Volkswagen ťahá najmä zo svojej šírky. Zmestí sa sem rozmerný náklad, avšak nosnosť má najnižšiu.



Interiér neprekvapil a ponúka klasickú overenú kvalitu Volkswagenu.

Uzávierka aj režim Off-road sa aktivujú tlačidlami.

Ani by ste neverili, aký svet sa vám otvára, keď máte autá, ktoré zvládnu poriadny terén.

vy spojené „napevno“ a sú nútené otáčať sa rovnakou rýchlosťou. V zákrutách tak medzi nimi vzniká pnutie, ktoré vyústi do preklzovania jednotlivých kolies. Výsledkom je vyššie opotrebenie pneumatík, horšia ovládateľnosť a väčší polomer otáčania. Tento pohon 4WD je teda vhodný len do terénu. Dokonca aj na snehu by bol dobrý len na rozbiehanie – auto by s ním bolo príliš nedotáčavé. Mitsubishi je na tom oveľa lepšie. Jeho motor je až zázračne tichý, úsporný a zároveň silný. Poháňa najľahšie auto a L200 je s ním naozaj rýchle. Jeho automat radi pohotovejšie a „modernejšie“, pričom voľnoběžku využíva iba do 70 km/h. Na rozdiel od Isuzu je L200 s aktivovaným pohonom všetkých štyroch kolies použiteľné aj na ceste. Jeho pohon je totiž odlišný ako v Isuzu. K dispozícii máte režimy 2H (pohon zadných kolies), 4H (pohon 4 x 4), 4HLc (pohon 4 x 4 s uzavretým medzinápravovým diferenciálom) a 4LLc (pohon 4 x 4 s uzavretým medzinápravovým diferen-

ciálom a redukciou). Keďže medzi nápravami je diferenciál Torsen so základným rozdelením krútiaceho momentu 40:60 v prospech zadných kolies, tak sa môžu kompenzovať rozdiely otáčok medzi jednotlivými nápravami. Preto môžete s Mitsubishi jazdiť s pohonom

všetkých štyroch kolies (kým nemáte zaradenú uzávierku) aj na asfalte. Navyše, Mitsubishi sa na ňom správa oveľa suverénnejšie. Vďaka za to tvrdsiemu podvozku, ktorý vás síce trochu viac vytrasie, ale aspoň sa nemusíte pred každou zákrutou prežehnávať. Vo výsledku

však stále ide o pohodlné auto. Najmä akustický komfort je vynikajúci. Vďaka šikovnému baleniu karosérie má L200 najmenší rázvor osí náprav, a preto sa s ním najlepšie manévruje. Aj riadenie má najrýchlejší prevod. Je to auto, ktoré po chvíli prestanete vnímať ako

Isuzu D-Max



D-Max má vzadu takmer toľko miesta ako L200.



Odkladacích priestorov je tu neúrekom.



Isuzu má spomedzi trojice najväčšiu svetlú výšku. Namiesto diferenciálov pomáha trakcii elektronika.



Sklenená priečka medzi kabínou a korbou je otvárateľná.



Interiér Isuzu vyzera celkom pekne, aj keď sú tu lacnejšie materiály.

obra a jednoducho splyniete s premávkou. Volkswagen Amarok je na ceste tiež vynikajúci. Ťaží najmä z moderného osemstupňového automatu. Jeho podvozok je dobrým kompromisom medzi jazdnými vlastnosťami na ceste a v teréne. Neseďi však tak dobre ako Mitsubishi. Napohľad využíva rovnakú koncepciu pohonu 4 x 4 ako Mitsubishi, v skutočnosti je však odlišná. Hoci aj on má medzi nápravami diferenciál Torsen, ten je zapojený permanentne, pričom hnaciu silu rozdeľuje rovnako ako Mitsubishi v režime 4H (40:60). Stály pohon 4 x 4 však pri bežnej jazde znamená vyššiu spotrebu paliva. Oproti Mitsubishi však Amaroku chýba uzávierka medzinápravového diferenciálu. Namiesto toho má uzá-

vierku zadného diferenciálu. Prevodovka zasa chýba redukcia, ktorú si však čiastočne kompenzuje kratším prvým prevodovým stupňom. Dvojlitrový diesel Amaroku s dvoma turbami dokáže riadne zatiahnuť, ale úprimne sa trochu obávam o jeho životnosť v porovnaní s robustnejšími pohonnými jednotkami konkurentov. Inak ide o skvelé auto. Oceňujem najmä možnosť objednať si xenónové svetlomety.

V TERÉNE

Najväčšia skúška nás však čakala na nespevnených cestách. Tu šlo o súboj techniky. Najprv sme si vyskúšali Isuzu. To má okrem režimu priraditeľného pohonu 4 x 4 už iba redukciu. Mysleli sme si, že sa komplikovaným kopcom s krížením ná-

prav nevyštverá, ale mýlili sme sa. V teréne bolo Isuzu D-Max skvelé a zvládlo oveľa viac, než by sme pre jeho jednoduchosť predpokladali. Elektronika vedela príbrzdovaním jednotlivých kolies účinne presúvať výkon na tie kolesá, kde to bolo najviac potrebné. Nasledovalo Mitsubishi. Napriek sofistikovanejšiemu pohonu 4 x 4 sa štveralo hore kopcom menej presvedčivo. Stačilo však, aby sme zahodili rukavičky a pristupovali k nemu chlapскеjšie. Viac plynu a testovací kopec sme pokorili aj s Mitsubishi. Prvotné zaváhanie však mohlo byť spôsobené aj užšími pneumatikami a iným dezénom. V teréne sa opäť prejavila výhoda tvrdšieho podvozka, ktorý skôr zabráni prerušeniu a stretu brucha auta s te-

rénom pri rýchlejšie jazde cez nerovnosti. Najväčším prekvapením bol Amarok. Ten nemal ani redukciu, ani uzávierku medzinápravového diferenciálu. Nakoniec sa skúšobným terénom predral s najväčšou suverenitou. Navyše, ako jedinému z trojice pomáhal Amaro-ku pri zjazde zo svahu aj asistent jazdy z kopca. Sami sme nechápali, ako to všetko zvládol, ale šikovná elektronika a dobrý automat spravili svoje. Pri zjazde z náročného kopca sa však ukázali pozitíva poctivej redukcie konkurentov. Do náročného terénu je to určite lepšie riešenie, pretože brzdí auto motorom, aj keď je niektoré z kolies vo vzduchu a netrpí reakčným časom elektroniky. Amaro-ku chýbala redukcia aj v náročnejšom stúpaní. Dodajme však, že si ho môžete objednať aj s pripojiteľným pohonom všetkých štyroch kolies a redukciou – vtedy však trpí pri zaradení pohonu 4 x 4 rovnakými problémami na ceste ako Isuzu.

A TERAZ KTORÝ?

Výbrať víťaza z tejto trojice nie je jednoduché. Isuzu D-Max je hrdina pracujúcej triedy. Má najvyššiu základnú cenu, napriek tomu je z testovanej trojice najlacnejší. Volkswagen si zas za každú drobnosť nechá riadne zaplatiť, takže v konečnom dôsledku je to veľmi dobré a univerzálne auto, ktoré však niečo stojí. Navyše spolu s D-Maxom trpia určitou ťažkopádnosťou na ceste a horšou manévrovateľnosťou. V tomto smere sa mi ako najlepšie kompromis javí Mitsubishi. Cenou zapadá niekam doprostred. Je použiteľné každý deň, ale zároveň robustné v teréne a znesie poriadnu záťaž. Najviac ma oslovilo svojou obratnosťou a posedom za volantom, vďaka ktorému som zabudol, v akom veľkom aute sa vlastne veziem. Hrdinom bol aj neúnavný a prekvapivo úsporný motor. ■

