

Doprava a silnice

10

Business Media CZ

MĚSÍČNÍK PRO PODNIKATELE A PROFESIONÁLY V SILNIČNÍ DOPRAVĚ

Rozhovor

Úloha celního brokerá

Reportáž

Nový Actros v Berlíně

Opel Combo Cargo

Renault Road Show

www.automobilrevue.cz

Cena výtisku 76 Kč

Technika

2x Renault Trucks

Bus Scania Touring

Zdvihací čela Brink

Testování autobusů ve Vysokém mýtě

Nové monitorovací služby Volvo

Hasičské speciály Tatra

Třinápravový autobus Crossway

Caravany se vrací



Vlastní testy redakce:

SCANIA R 520 MB SPRINTER/VW CADDY ISUZU D-MAX/MITSUBISHI L200



Pracanti do terénu

Na evropském trhu je stále méně modelů kategorie off-road. A tak opravdu „na práci“ zůstává, ba dokonce se rozšiřuje, segment terénních pick-upů.

Prvdou ale je, že všichni stávající výrobci (ISUZU, FORD (Mazda), Mitsubishi (Fiat), Nissan (Mercedes-Benz a Renault), Toyota, VW) nabízejí vedle čistě pracovních verzí také verze „lifestylové“, zaměřené spíše na využití volného času. Dnes se ale podíváme na dva klasické pick-upy japonské provenience. Ten první je ryzí pracovní nářadí, ten druhý se pohybuje na hraně mezi pracovní a volnočasovou verzí. Oba mají dlouhou tradici, vynikají robustností a značnou průchodností terénem.

ISUZU D-Max 2.0 D SC Basic 4WD

Ano, to je z mého pohledu pick-up jak má být, pokud počítáte s jeho pracovním využitím. A v tomto segmentu trhu nejde o nějakého „rychlokvašeného nováčka“, nýbrž o značku celosvětově velmi dobře zavedenou pokud jde o lehké užit-

kové, terénní a nákladní automobily. A na našich stránkách není poprvé, i když tentokrát je po modernizaci a hlavně s novým motorem.

Tak jako konkurenti, i ISUZU nabízí na českém trhu klasický off-road D-Max s rámovým podvozkem a karoserií pick-up ve třech rozměrech: dvoumístná kabina, prodloužená 2+2 místná a nejprodávanější je na našem trhu pětimístná čtyřdveřová Double Cab. Základní dvoumístná verze s karoserií Single Cab je navíc k dispozici i jako podvozek s kabinou určený k dostavbě a to s pohonem 4x2 nebo 4x4.

Pick-up ISUZU míří hlavně do segmentu pracovních vozidel a tak na našich silnicích a polních cestách jej nejčastěji „sedlají“ farmáři, lesáci, energetici, plynaři, stavbaři, servisní čety, ale najdete je také v barvách české armády apod. Prostě míří tam, kde všude najdou uplatnění robustní vozidla s pohonem 4x4 s možností aplikace (a to je velmi důležitý moment) různých nástaveb. A to je právě případ dnešního testu. Podařilo se nám

získat – prakticky přímo z výstavy z pražských Letňan – velmi praktický podvozek s dvoumístnou kabinou a se sklápěcí nástavbou. Na jednu stranu jsem byl nadšený, na druhou pohled na počítadlo ujetých kilometrů signalizoval, že motor je takříkajíc ještě „v záběhu“ a s neposkriveným, natož škrábnutým či odřeným lakem, dno korby doslova svítilo. Auto bylo zapůjčeno na výstavu od německého dealera a byl zde tedy zásadní předpoklad, že se musí vrátit nepoškozené a nepoškrábané. Na druhé straně základní výbava v úrovni Basic s manuálně řazenou šestistupňovou převodovkou, vylepšená pouze o sklápací nástavbu Henchel a nastavitelné p=pneumatické měchy Bilstein na zadní nápravě, slibovaly, že jde o vozidlo zcela nevhodné pro využití k cestě k moři. Zato pro malou stavební firmu či farmáře „jak vyšité“.

Jen pro připomenutí, ISUZU D-MAX využívá řadu konstrukčních prvků ozkoušených v nákladních vozidlech ISUZU. Takže základem je pevný rám

ISUZU D-Max 2.0 Single Cab sklápěč





Korba je sklopna do tří stran a je doplněna o ochrannou přepážku zadního skla kabiny



Sklápací nástavbu dodala karosárna Henschel

a robustní karoserie. Srdcem je nově 2,0litrový vznětový přeplňovaný motor s mezichladičem plnicího vzduchu, se vstřikovacím systémem Common-Rail a výkonem 120 kW a největším točivým momentem 360 Nm. Ano, D-Max má k dispozici pro všechny verze a výbavy pouze jeden motor s jedním výkonom. Ovšem převodovku můžete mít jak přímo řazenou, tak samočinnou.

Samozřejmostí jsou i vysoké bezpečnostní standardy nového ISUZU D-MAX, které najdeme u moderních pick-upů. Zpevněná kabina, vylepšené ABS s ESC (elektronickou kontrolou stabilitu) a TCS (kontrolou trakce), celkově až 6 airbagů a inteligentní asistent brzdění patří ke standardní výbavě. Základní úroveň výbavy Basic standardní komfort, velmi solidní díleneské zpracování i interiéru a jednoduché, dobře umyvatelné materiály. Základem ale je dostatek prostoru pro řidiče i dobrá ergonomie. Volant šel seřídit ve dvou rovinách, sedadlo řidiče i výškově. Okna ovládaná elektricky, stejně tak lze elektricky nastavit zrcátka. Nechyběla manuální klimatizace. Výbava basic ale postrádá autorádio o navigaci nemluví. Řadicí páka je klasicky mezi sedadly na středovém tunelu a u ní je i otocný volič konfigurace pohonu. Na suchém, neklouzavém povrchu je samozřejmě k dispozici ekonomický pohon pouze zadní nápravy 2H, jak to začne klouzat, otočte na 4H a tak je distribuován točivý moment na všechna kola a v „záloze“ je ještě 4L, tedy redukce. S vhodnými pneumatikami tak D-Max zvládne opravdu i náročný terén. Ani v nabídce příplatkové výbavy jsem však nenašel možnost montáže uzávěrky zadního diferenciálu. Konkrétní vozidlo ale na středovém tunelu ještě mělo dva „ciferníky“ manometrů a tláčítkem ovládaný kompresor, kterým šlo měnit tuhost měchů odpružení na zadní nápravě. Za sedadla se v pohodě vešla předepsaná výbava i magnetem na zadní stěnu „přilepený“ ovladač sklápěcího mechanismu.



Výbava Basic má v základu manuálně řazenou šestistupňovou převodovku a ve verzi 4WD i volič konfigurace pohonu

Jízdní vlastnosti konkrétního vozidla ovlivnily za příplatek namontované efektní černé lité disky a pneumatiky BF Goodrich All-Terrain 245/70 R16 s hrubým vzorkem. Na asfaltu to nebylo „to pravé ořechové“, zato na polních cestách či v písečáku se ukázaly v tom nejlepším světle. Jinak tak jako u ostatních pick-upů jízdní vlastnosti na asfaltu plně odpovídají charakteru off-roadového podvozku, i když subjektivně jsem měl pocit, že u prázdného vozidla zadní náprava neodskakovávala tak, jak je to u téhoto pick-upu běžné. Ačkoliv šlo o sklápěč, měl šest rychlostních stupňů, což jsem využil i na dálnici.

Málem bych zapomněl na nástavbu. Elektrické čerpadlo hydrauliky zvedání se sice ovládalo na dostatečně dlouhém kabelu upevněným zcela jednoduchým tláčítkovým ovladačem, ale nejdříve bylo nutné na rámu pod vozidlem bezpečnostním klíčem zapojit elektrický okruh.

Korba sklopna do tří stran se sklápí docela svížně. Její součástí je ochranné čelo za zadním sklem kabiny, které je v horní části upraveno na upevnění třeba dlouhých přepravovaných předmětů, trubek, žebříků apod. Na podlaze korby je pak šest robustních jisticích ok. A vlastně ještě jednu část příplatkové výbavy jsem neměl možnost vyzkoušet. Na konec rámu bylo připevněno standardní tažné zařízení ISO 50 (koule), umožňující připojit brzděný přívěs o hmotnosti 2500 kg.

A jak to bylo v testu s průměrnou spotřebou paliva? Za celý týdenní test vesměs absolvovaném na zcela suchých vozovkách, se ustálila průměrná spotřeba na hodnotě 8,7 l/100 km. Až na pár kilometrů v terénu vždy s konfigurací 4x2. Motor není vybaven systémem Stop/Start a emisní normu plní se systémem EGR, takže není na rámu nádržka na AdBlue.