

plakát A2 / SPECIÁL SPORT

Pavo Pohár Jezdecký pro mladé 2017: Tereza Svobodová, Sára Vingrálková a Anna Kellnerová v čele / Rozhovor s Broňou Chudýbou / Jezdci nejen na koni – Noc jazdcov, plesy a galavečery / Dobré tipy k Jezdeckému informačnímu systému / Co se děje v ČJF / To nej z mezinárodní scény / Marka Stromského trénování neláká

březen 2018

Jezdecký

LIDÉ, KONĚ, STYL

NEZBYTNÁ
příprava
jezdce
na SEZONU

PŘÍLOHA
**PLEMENNÍ
HŘEBCI** 2018

JAK SE
DRAŽILI
ZABAVENÍ
KONĚ?
TĚŽCE!

TRÉNINK
BEZ STRESU

Kdo získal CENY časopisu Jezdecký?

Kůň, kterého NĚMCI
NEDOKÁZALI ZABÍT

KULHÁNÍ
- veterinář v roli detektiva

+ časopis
pro děti
KONÍČEK



Cena 59,- Kč / 2,65 €
9 771210 540006
0 3 >
Barcode

48 hodin s ISUZU



Spotřeba 9,6 l na 100 km je přijatelná, navíc D-Max splňuje nejprůsnější normu Euro 6 a to bez použití AdBlue (močovina), a tak odpadá starost o další provozní náplně. Auto má pětiletou záruku.

Automobily Isuzu nepatří na našich silnicích k těm, jež potkáte na každém ujetém kilometru. Jinak je tomu na asijských silnicích, kde Isuzu patří k nejprodávanějším autům vůbec... Isuzu se v posledních letech specializuje především na výrobu užitkových aut a autobusů, avšak v nabídce této japonské automobilky jsou i osobní automobily. Jediným osobním vozem, který si lze na českém trhu pořídit, je model D-Max, robustní terénní pick-up. Pojdme zjistit, jestli je použitelné pro každodenní užití v našich podmínkách.

Seznámení

Na pár dní mám zapůjčený terénní pick-up ISUZU D-Max Double Cab v automatu. Na první pohled je to velké auto. Designér se vy rádil a přední maska je masivní a vypadá tak trochu jako z jiného světa, z boku a ze zadu už jsou linie naprostě klasické a odpovídající zvyklostem u těchto aut. Ono co také vymyslet, když za kabинou je korba. Je to auto na práci, těžkou práci. Pod kapotou klidně pobrkuje turbodieselový motor o objemu 1,9 litru. Auto je vybaveno automatickou šestistupňovou převodovkou.

První pocit je hodně těžký (ne těžkopádný) a robustní, auto váží malinko přes dvě tuny, na délku měří úctyhodných 5,25 m a má tuhý rám.

Praktické auto

ISUZU D-Max je pracovní auto, to uvidíte v interiéru na první pohled. Žádné zbytečné ozdoby nebo luxusní materiály, vše je praktické, účelné. Skoro chci vykřiknout plastové a omyvatelné! Palubka je moderní, je na ní vše potřebné včetně veleďloužitých držáků na kelímky, velkého displeje s couvací kamerou, palubního počítače

a USB konektorů. Vyhřívané kožené sedačky jsou měkké a velice pohodlné, skoro jako by do účelného interiéru ani nepatřily. Řidič má dobrý přehled po palubní desce i výhled z auta. Pohodlné je též posezení přímo v ose volantu, pedály jsou také dobře umístěné. Místa je v dvojkabině dostatek, vpředu více, vzadu je to snesitelné i pro dva vzrostlé chlapce. Autosedačka se na zadní sedadlo v pohodě vejde, přichytí se celkem snadno i za ISO fixy. Při troše trpělivosti se vejdu i tři sedačky vedle sebe, takže auto je vhodné i pro vícečlenné rodiny.

Běžný život

Motor o výkonu 120 kW, tedy 163 koní, dává dost síly na to, aby rozpohyboval i takto těžké auto. V zatačkách se chová přiměřeně velikosti a váze, výhodou je, že na okreskách se protijedoucí auta příkrčují u krajnice – D-Max budí zasloužený respekt. Pocit zřízení i ve vyšších rych-



Isuzu D-Max Reiter je speciálně připravená edice určená pro jezdce. Ložný prostor korby je upraven a vybaven modulárními výsuvnými prvky, které umožní bezpečný, přehledný a čistý převoz všech jezdeckých potřeb. Důležitou roli v zajištění dostupnosti nákladového prostoru hraje i výklopné okénka.

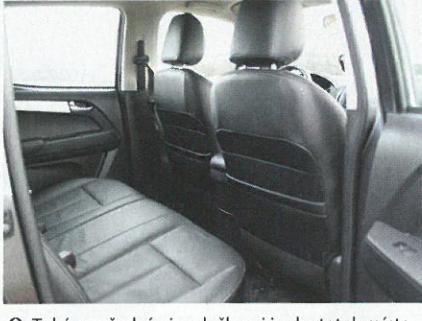




Na první pohled je Isuzu D-Max robustní auto. V Asii představuje ve svém segmentu nejprodávanější model, kdy celkovými prodeji předčí i své konkurenty jako je Toyota Hilux nebo Nissan Navara.



Prostorná kabina je strohá, ale účelná a praktická



Také za předními sedačkami je dostatek místa pro dospělé pasažéry. Nastupování do auta je pohodlné, i když je trochu do výšky.



Korba zakrytá hard topem. Oddělený ložný prostor je praktický – vůně, pachy, prach a chlupy zůstávají na korbě a neprolínají do kabiny auta, která může zůstat čistá a vořavá. Zadní dvoudílné víko je těžké, manipulovat s ním jednou rukou jsem nezvládla.

lostech je dobrý, brzdy jsou silné a brzdí dobře. Při akceleraci chvíličku trvá, než turbo zabere, pak auto jede slušně. Ale je praktické? Vyzkouším ho. Takže hurá naložit dítka a můžeme ke škole, na kroužky, na nákup, do stáje, zkrátka test obratnosti může začít! Čeká mě otočka na malinkatém parkovišti plném aut u školy, taková zkouška ohněm. Dozadu, dopředu, dozadu, dopředu, posilovač volantu funguje, rejdi je velký (poloměr otáčení je 6,1 m), takže je to ok. Na parkovišti u ob-

chodu je to horší, jedno stání je skoro úzké, takže hledám místo, kam se vejdu. Samozřejmě volné místo je až vzadu, ale na to jsem tak nějak zvyklá, prostě velké auto je velké auto. Oou, trochu vychuhuji z rady, příště bude lepší najít dvě volná stání za sebou. Auto je to obratné, do města jako dělané – rozbité silnice nevnímáte a obrubník ho nezastaví. Večer mě čeká výlet za kulturou, parkování v úzkých a stísněných podzemních garážích Národního divadla si nechám s radostí ujít... Do prostorné podzemní garáže v moderním nákupním centru dojedu D-Maxem bez problémů i v lodičkách na vysokém podpatku (a řídí se mi dobře), dvě místa na zaparkování hravě najdu a dále pokračuji metrem.

Kolem koní

Kolem koní je moc věcí, co je potřeba udělat. Korbička, která je pro pick-up typická, se hodí. Jenže vše na ní ložené je volné k odnesení... takže D-Max je nejčastěji dodáván s úpravou hard top – uzamykatelnou nástavbou. Nástaveb je více typů, od šik městských po ryze užitkové.

V nabídce je i provedení s otevíracími okénky, takže můžete pohodlně vytáhnout z ložného prostoru to, co zrovna potřebujete. Vyrábí se přímo speciální D-Max pro jezdce, který je vybaven spoustou příhrádek, držáky na sedla a uzdečky, dále výsuvným prostorem. Auto je homologováno na 3,5 t brzděný přívěs (až pro 4 koně) a díky točivému momentu 360 Nm s takovou vahou nebude zápasit, ale pojede.

Zábava začíná

Poučený řidič ví, že každé auto může zapadnout. Zkušený řidič ví, že teréňák zapadne daleko od silnice! A k vytažení těžkého auta je potřeba traktor... Vybavena telefonním číslem na místního traktorišta vyrázím do terénu. Tady v terénu je cítit, že auto je tu doma! Nedělá mu potíže polní ani lesní rozbahněná cesta. Zdolává výmoly, terénní nerovnosti, brody, to vše

díky opravdu velké světlé výšce, kterou předčí řadu svých konkurentů. Jízda v terénu je pohodlná a pocitově velmi bezpečná. Nezapadla jsem do výmolu, auto neposadila na břicho, ani bláto mě nechytilo za kola, auto si trochu zacákalo boky blátem, ale to u pracovního auta nevadí, k tomu to prostě patří.

Srovnání

Ač jsem si na začátku předsevzala, že nebudu srovnávat nebo dávat spotřebitelské rady, musím. 48 hodin s ISUZU D-Max mě nadchlo. Velké auto je dobře vybavené a je vhodné pro každodenní užití, i přes své rozměry je obratné, dobré se řídí, navíc si nemusíte dělat starosti, jestli se vám to či ono do auta vejde nebo jestli to uvezete. Závěr? D-Max je bezva auto, když si chcete jet svou vlastní cestou, a je jedno, jestli s koňmi, nebo bez.



Jde o jeden z nejlevnějších pick-upů na trhu. Základní verzi Double Cab pořídíte pod 600 000 Kč bez DPH, a dealeři Isuzu, kterých je po ČR 23, poskytují další výrazné slevy z ceníkových cen.

V terénu se D-Max neztratí – nerovnosti, kameny, brody a výmoly polních a lesních cest zdolává hladce a plynule, takže si ani nevšimnete, že nejste na silnici.