MESTSKÝ A ŠTÁTNY POLICAJT POZNÁME ICH MOŽNOSTI A PRÁVOMOCI

auto motor a šport

5/2018 • 3,30 €

VSTUPENKA V HODNOTE 20 € ZADARMO

12.5.2018
MAJSTROVSTVÁ SVETA
VYTRVALOSTNÝCH PRETEKOV MOTOCYKLOV A SAJDKÁR

EUROSPORT EVENTS • SMF • slovakiaring

VIAC INFO NA STR. 3

...ý | kritický | fascinujúci

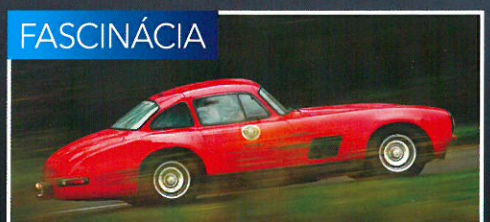
NEZMENENÚ CENU ★ 132 strán ★ ZA NEZMENENÚ CENU

BMW X2

+ EXTRA

FINANCOVANIE
Poradíme vám, ako si správne vybrať

FASCINÁCIA



MERCEDES 300 SL
Unikát od AMG pre boháča

JAZDY A TESTY

» VW TOUAREG
Legenda z Bratislavy

» FORD FIESTA
Plný top technológií

» SUZUKI VITARA
Bronz jej svedčí

JAZDA

OPEL INSIGNIA GSi
Zbožňuje zákruty

8 588001 372019 05

BEZ PRETVÁRKY

Je nápadný, fascinujúci a jeho charakter vyniká práve vtedy, keď je špinavý od blata a v maximálnej záťaži. D-Max od Isuzu je pravý úžitkový stroj.

Dostať na test D-Max znamená zmieriť sa s tým, že budete mať občas problém s parkovaním a všade budete centrom pozornosti. D-Max však nie je imidžovka, ale pracovný nástroj, čomu podlieha všetko od interiéru až po techniku podvozka. Vo vyhotovení s 5-miestnou kabínou a korbou s nadstavbovým hardtopom Alpha je o niečo civilnejší ako 2-miestny variant Single Cab a v interiéri nachádzame vyspelú techniku. D-Max v testovanej výbave PREMIUM+ obsahoval napríklad aj 7" dotykový displej, navigačný systém, sledovanie dopravných značiek, cúvaciu kameru, Bluetooth, vyhrievané predné sedadlá, elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča, tempomat a bezkľúčový vstup a štartovanie, avšak chýbalo mu automatické svietenie či parkovacie senzory.

Posed v D-Maxe je výborný, umožňuje výborný výhľad a sedadlo je prekvapivo pohodlné. Interiér je jednoduchý, plastové kryty sú tvrdé, kokpit pôsobí dojmom vysokej odolnosti. Páky a ovládače majú väčšiu tuhosť, ako je zvykom, navyše sú značne naddimenzované - stačí sa pozrieť na volant a ovládač klimatizácie. Ocenili sme množstvo odkladacích priestorov, naopak chýbala nám posuvná lakťová opierka a volant sa dal nastaviť iba vertikálne.

Užitočnosť D-Maxu je nespochybniteľná, korba s výškou 1 a so šírkou 1,5 metra je splneným snom stavbyvedúceho i domáceho majstra, dvojité protichodné otváranie zadných dverí sa ukazuje ako veľmi praktické. D-Max v tomto vyhotovení má však jeden zásadný nedostatok: akýkoľvek predmet dlhší ako 1,55 metra musí z korby vytŕčať, pretože do interiéru nevedie tunel.

Pod prednou kapotou pracuje nový 1,9-litrový naftový motor s výkonom 120 kW a 360 Nm krútiaceho momentu, vodič ho ovláda cez 6-stupňový automat. Nemá zmysel porovnávať ho s konkurenčnými naftovými motormi v esúvéčkach, pretože toto je iná liga, iné ihrisko, celkom iná hra. Agregát nie je úplne kultivovaný, je hlučný a automatika radí s výraznými odstupmi a oneskoreniami aj v manuálnom režime. Miestami vám to môže skutočne výrazne vadiť. Brzdy pracujú výborne aj napriek tomu že vzadu sú bez ohľadu na výbavu bubnové brzdy. Počas plynulej jazdy motor točí iba tesne nad tisíc otáčkami. Odmenou za trpezlivosť vám však bude výborná spotreba, ktorá počas testu dosahovala iba 9 l/100 km a schopnosť ťahať príves s hmotnosťou 3,5 tony. Nosnosť je nadštandardných 1 225 kg a schopnosť prechádzať terénom je priam fascinujúca.

D-Max nemožno porovnávať s Amarokom alebo Rangerom, svojich majiteľov nachádza medzi pracantmi, ktorí sa neorientujú na vyleštené metalízy a estetické doplnky. Isuzu D-Max je pracovný stroj, ktorý si osvojil modernú techniku a primeranú mieru komfortu. Po týždni aktívneho jazdenia vieme prehliadať drobné nedostatky a oceniť charakter vozidla, ktoré je veľmi návykové.

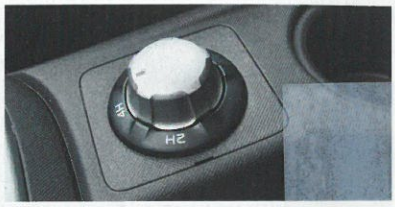
Text: Erik Stríž
Foto: PANER

Všetky naše fotografie z redakčného testu Isuzu D-Max nájdete na našom webe na adrese **bit.ly/foto-isuzu-dmax**

www.autoviny.sk

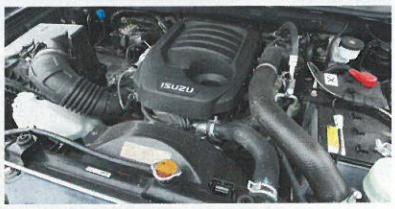
Interiér je priestranný a odolný, v rámci svojej kategórie ponúka solídny komfort. Oceňujeme početné odkladacie priestory

V tomto type áut tak skoro virtuálny kokpit neuvidíme, malý displej je iba čierno-biely

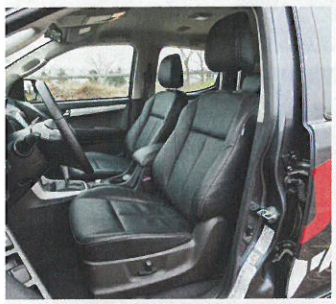


D-Max jazdí v režimoch 2H, 4H a 4L. 4 × 4 Lock je určený iba do najnáročnejšieho terénu

Páka prevodovky by mohla byť aj menšia, cieľovka však na takúto estetiku nedbá



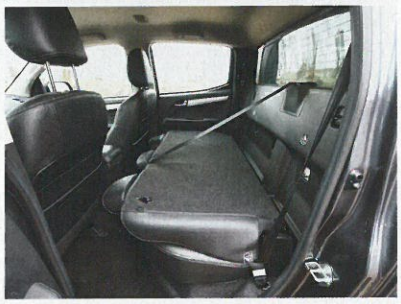
Motor prešiel downsizingom a má svoje muchy, odvďačí sa však dobrou spotrebou



Elektricky nastaviteľné sedadlo vodiča a vyhrievanie oboch sú príplatkovou výbavou

Korba má vnútorné rozmery 1 550 × 1 530 × 1 120 mm, možno na ňu uložiť niekoľko typov hardtopov

Zadní pasažieri majú menej miesta na nohy, ale bez problémov sa dozadu vojdu aj traja dospelí



Sklopené sedadlá slúžia ako doplnkový nákladný priestor, do interiéru tunel nevedie

TECHNICKÉ ÚDAJE

ISUZU D-MAX 1.9 DOUBLE CAB

Motor	preplň. naftový R4, 1 898 cm³
Výkon	120 kW (163 k) pri 3 600 ot./min.
Krútiaci moment	360 Nm pri 2 000 – 2 600 ot./min.

Pohon a podvozok: 6-st. automatická prev., pripojiteľný pohon všetkých kolies, vpredu dvojitá lichobežníková náprava, vzadu tuhá náprava s listovými pružinami. Brzdy vpredu kotúčové s vnútorným chladením, vzadu bubnové. Pneu 245/75 R16 vpredu aj vzadu.

Rozmery korby	1 550 × 1 530 × 1 120 mm

Rozmery: 5 295 × 1 860 × 1 795 mm, rázvor 3 095 mm, pohotovostná/celková hmotnosť 2 034/3 000 kg, objem nádrže 76 l.

Najvyššia rýchlosť	180 km/h
Zrýchlenie 0 – 100 km/h	-výr. neuadáva
Spotreba	9,3/ 6,9/ 7,8 l/100 km
Emisie CO_2	205 g/km
Cena/testované auto	27 880/34 812 €

Konkurenti: Ford Ranger, Volkswagen Amarok, Toyota Hilux

auto motor sport HODNOTENIE ★ ★ ★ ½ ☆

Pohon	8
Podvozok	7
Komfort	7
Interiér	7
Cena/výbava	8

\+ Ľahké riadenie, výhľad z kabíny, nízka spotreba, jazda v teréne.

– Hlučný chod motora, tvrdé plasty v interiéri, chýbajúce automatické svietenie.

Nájazdové uhly 30 a 23°, brodivosť do 70 cm a svetlá výška minimálne 235 mm. Čo viac by sme mohli chcieť?