

Těžká volba

Kategorie evropských terénních pick-upů během posledních dvou let přezbrojila a zákazník si konečně má z čeho vybírat. Současný Nissan Navara se určitě povedl, ale Mitsubishi L200 letos vrátil úder. Který z obou velkých soupeřů je lepší? Postavili jsme je vedle sebe.



Terénní pick-upy zrovna nepatří u nás a vůbec v celé Evropě mezi nejrozšířenější dopravní prostředky. S ohledem na to, jak se jim daří za oceánem, to je možná zarážející, na druhou stranu to přesně ukazuje, jak odlišný životní styl i z hlediska hodnotového Evropané mají. Ložná plocha prostě mnoho lidí odradí, ať už kvůli rozměrům počasí nebo kvůli nenechavým rukám některých spoluobčanů. A přitom právě ložná plocha je v mnohém velice praktická a nemusí se jednat pouze o pracovní povinnosti. Výrazně nepraktická je ovšem z hlediska velikosti měst respektive šíře jejich ulic velikost těchto automobilů a jejich manévrovací schopnosti. A v neposlední řadě také odrazoval od nákupu jejich malý komfort a chabé jízdní výkony na silnici.

Právě na poslední jmenovanou výtka začali japonští výrobci slyšet a během dvou let trochu posunuli úroveň těchto automobilů někam ke komfortním off-roadům druhé poloviny 90. let minulého století. Evropský trh je již léta doménou v podstatě dvou značek – Mitsubishi a Nissanu. I když pick-upy od Toyoty mají ve světě a hlavně v Asii a Africe skvělý zvuk, Evropané modelu Hilux i díky chabé podpoře výrobce nepřišli na chuť, druhé housle hrají i dvojčata Ford Ranger/Mazda B-fighter a Land Rover Defender CrewCab je díky své absolutní absenci komfortu a bezpečnostních prvků určen výhradně pro fajnšmekry (nebo pro masochisty...)



A tak se na evropském i českém trhu léta odehrává souboj Nissan Pick-up versus Mitsubishi L200 o pozici nekorunovaného krále terénních pick-upů, což jsme samozřejmě nemohli ignorovat ani my a během šesti let, kdy 4x4Automagazín vychází, oba automobily několikrát postavili proti sobě. Jenže dříve to byly pouze úpravy a kosmetické změny na karoseriích či motoru, nyní proti sobě stojí dva úplně nové modely, které v mnohém reagují na zvyšující se potřeby zákazníků z hlediska jízdních výkonů a komfortu.

Oba automobily jsou velmi nápadné. Navara působí díky své rozměrné přídi a jasně definovaným hranám mohutným dojmem. S délkou 5,22 m pak předčí i S třídu od Mercedesu. Bohužel z tohoto kolosu mají opravdový užitek pouze cestující v první řadě. Jen tam totiž najdete ve všech směrech dostatečné množství místa. V zadní části kabiny Navary se musí dospělý cestující trochu zmáčknot s nepřírozeně kolmým opěradlem a nízko ukotveným sedákem. Dá se zde vydržet dlouho, ale příliš pohodlné to není. Na zadních sedadlech L200 se budete mít určitě lépe, vpředu je však v mitsubishi oproti nissanu komfort trochu omezen méně pohodlnými sedadly. L200 je také o 14 cm kratší a o 5 cm užší. Na druhou stranu je design mitsubishi mimořádně povedený. Zaoblená přední část nejen, že připomíná úspěchy značky na dakarské rallye, ale může se pochlubit nejlepší aerodynamikou mezi pick-upy.

To mimochodem poznáte velmi rychle za volantem. Ačkoliv má pohonná jednotka mitsubishi papírově o 28 kW nižší výkon než nis-



Nissan Navara DoubleCab 2.5 dCi



HODNOCENÍ

✓	Jízdní výkony a spotřeba
✓	Jízdní vlastnosti a komfort
✓	Bohatá výbava a příslušenství
✗	Příliš dlouhý rozvor v terénu
✗	Nižší užitečná hmotnost
✗	Velký poloměr zatažení



HODNOCENÍ

✓	Vyspělý pohon všech kol Lepší průchodnost terénem Výhodnější cena
✗	Omezený komfort odpružení Horší dynamika Menší ložná plocha

Mitsubishi L200 DoubleCab 2.5 DI-D



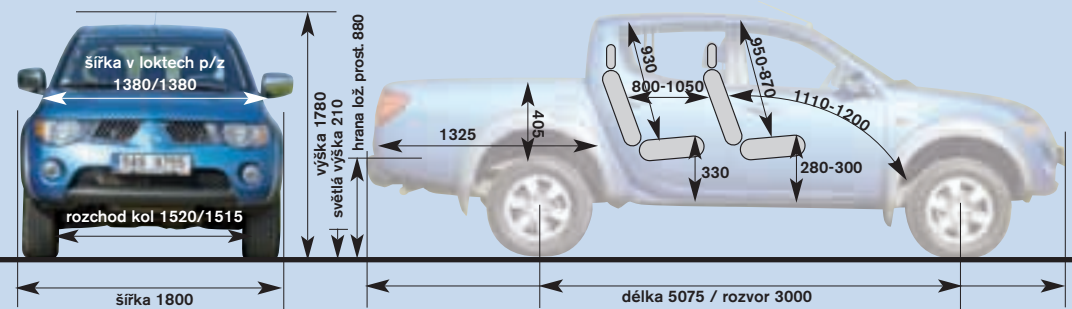
san, díky aerodynamické karoserii vyvine L200 téměř stejnou nejvyšší rychlost. Nissan si však svou největší přednost vynahradí při akceleraci a mitsubishi je schopný ujet za jakékoliv situace.

Technicky jsou si oba motory podobné, oba disponují čtyřventilovou technikou, oba mají moderní přímé vstřikování common-rail, oba chladič stlačeného vzduchu a také přibližně stejný zdvihový objem. Navara však disponuje větším plnicím tlakem turbodmychačla. Rozdíly najdete nejen ve výkonech, ale i v jejich projevu. Motor L200 běží poněkud drsněji, než v nissanu, což je slyšet zejména při studeném startu. Delší je také nicnedělání neboli klasická turbodíra po přidání plynu. I když ani motor Navary se neprojevuje v každé situaci úplně harmonicky a kultivovaně, má proti mitsubishi své přednosti. Nadbytek výkonu například umožňuje dosáhnout při stejném jízdním průměru nižší spotřeby.

Jestliže jsme kritizovali hlučnost a nekultivovanost pohonných jednotek, ruku v ruce s tím jdou podvozky obou automobilů. I tady se sice v posledních letech mnoho změnilo, přeci jenom však stále vítězí potřeba co největší užitečné hmotnosti proti komfortu. Právě srovnání těchto parametrů současně zodpovídá na otázku, který z obou konkurentů poskytuje větší jízdní komfort. Ano, je to samozřejmě Navara, do které můžete naložit pouze 700 kg, zatímco L200 uveze rovnou tunu. Oba však disponují podobně stavěným podvozkem se zadní tuhou nápravou odpruženou listovými péry, a tak v případě nenaloženého ložného prostoru na nerovnostech poskakují, což způsobuje zvláště

ROZMĚRY A HMOTNOSTI
Mitsubishi L200 2.5 DI-D DoubleCab Intense

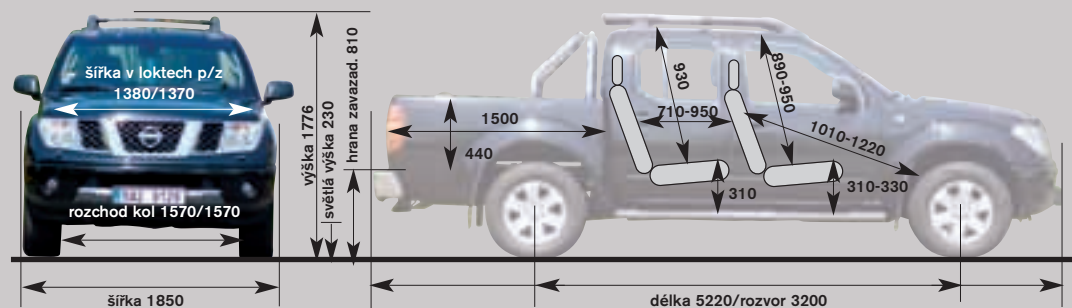
Žebřinový rám; počet dveří/sedadel: 4/5; pohotovostní/celková hmotnost: 1880/2850 kg; brzděný/nebrzděný přívěs: 2700/750 kg; šířka ložného prostoru 1085-1470 mm; rozložení zátěže (s řidičem): 58:42 %; zatížení tažného zařízení/střechy: 115/50 kg; průměr zatažení: 11,8 m



Poznámka: Jízdní testy proběhly s verzí Mitsubishi L200 ClubCab, která má pouze dvoje dveře, měří 5115 mm a je přibližně o 70 kg lehčí, pro statické srovnání byla použita verze Double Cab

ROZMĚRY A HMOTNOSTI
Nissan Navara 2.5 dCi DoubleCab

Žebřinový rám; počet dveří/sedadel: 4/5; pohotovostní/celková hmotnost: 2105/2805 kg; brzděný/nebrzděný přívěs: 3000/750 kg; šířka ložného prostoru 1110-1490 mm; rozložení zátěže (s řidičem): 56:44 %; zatížení tažného zařízení/střechy: 120/100 kg; průměr zatažení: 13,3 m


TECHNICKÉ ÚDAJE

Model	Nissan Navara 2.5 dCi	Mitsubishi L200 2.5 DI-D
MOTOR		
Typ motoru/uložení	vznětový přeplňovaný/vpředu podélně	vznětový přeplňovaný/vpředu podélně
Počet válců/ventilů/zdvih. objem	4/16/2488 cm ³	4/16/2477 cm ³
Stupeň komprese/vrtání x zdvih	16,5:1/89,0 x 100,0 mm	17,5:1/91,1 x 95,0 mm
Největší výkon	128 kW/174 k při 4000 1/min	100 kW/136 k při 4000 1/min
Největší točivý moment	403 N.m při 2000 1/min	314 N.m při 2000 1/min
PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ		
Pohon	stálý zadních kol (p.z 0:100)	stálý všech kol (p.z 33:67)
Typ pohonného ústrojí	přední kola přířaditelná, volnob. náb.	mezinápravový diferenciál
Trakční pomůcky	-	MATC
Závěry diferenciálů p/m/z	N/-/S	N/S/N
Převodovka	šestistupňová ručně řazená	pětistupňová ručně řazená
Terénní redukce	rychlý: 1,000; pomalý: 2,625	rychlý: 1,000; pomalý: 1,900
PODVOZEK		
Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/tuhá náprava	nezávislé zavěšení/tuhá náprava
Odrúžení p/z	vinuté pružiny/listová péra	vinuté pružiny/listová péra
Brzdy p/z	kotoučové větrané/bubnové	kotoučové větrané/bubnové
Elektronické systémy	ABS+EBD	ABS+EBD, MASC
Řízení	posilové hřebenové	posilové hřebenové
Kola/pneumatiky	7x17 / 255/65 R17	7x17 / 245/65 R17

HODNOTY V TERÉNU

	Nissan	Mitsubishi
Světla výška	230 mm	210 mm
Křížení náprav	230 mm	220 mm
Index křížení	72 %	72 %
Brodivost	700 mm	500 mm
Nájezdové úhly p/z	29°/22°	33°/24°
Přechodový úhel	18°	25°
Celkový převod	45,47:1	33,57:1
Toč. moment na kolo	4581 N.m	2636 N.m

HODNOCENÍ

	Nissan	Mitsubishi
Pohonné ústrojí	★★★★☆	★★★★☆
Jízdní vlastnosti	★★★★☆	★★★★☆
V terénu	★★★★☆	★★★★☆
Karoserie	★★★★☆	★★★★☆
Zpracování	★★★★☆	★★★★☆
Cena a výbava	★★★★☆	★★★★☆
CELKEM	★★★★☆	★★★★☆

NAMĚŘENÉ HODNOTY

	Nissan	Mitsubishi
JÍZDNÍ VÝKONY		
Nejvyšší rychlost	175 km/h	167 km/h
při otáčkách	3800 1/min	3800 1/min
Zrychlení		
0-80 km/h	9,0 s	10,2 s
0-100 km/h	13,0 s	14,9 s
0-130 km/h	22,7 s	25,0 s
Pružnost		
60-100 km/h	8,9 s (V.)	9,6 s (IV.)
80-120 km/h	12,5 s (VI.)	13,6 s (V.)
Vnitřní hluk		
60 km/h	61 dB (A)	61 dB (A)
100 km/h	68 dB (A)	66 dB (A)
130 km/h	72 dB (A)	69 dB (A)
SPOTŘEBA		
EU 99/100		
Město	10,7 l/100 km	10,7 l/100 km
Mimo město	7,3 l/100 km	7,4 l/100 km
Kombinovaná	8,5 l/100 km	8,6 l/100 km
V testu		
Nejmenší	7,5 l/100 km	9,0 l/100 km
Největší	14,1 l/100 km	16,6 l/100 km
Průměr	9,7 l/100 km	10,1 l/100 km
Palivová nádrž	80 l	75 l
Dojezd cca	824 km	742 km

NÁKLADY

	Nissan	Mitsubishi
VÝBAVA		
Airbagy čel./boč./hl.	2/2/4	2/N/N
ABS/Stabil. systém	S/N	S/S (ASTC)
Dálkové ovládání	S	S
Imobilizér	S	S
Aut. převodovka	P	P
El. ovládání oken p/z	S/S	S/S
Audio/CD/repro	S/S/6	S/S/6
Kola z lehkých slitin	S (17")	S (17")
Xenonová světla	N	N
El. nastavení sedadel	P	N
Klimatizace	S (aut. 2Z)	S (aut.)
Kožený volant	S	S
Multifunkční volant	S	N
Palubní počítač	S	S
Navigační systém/ČR	P/P	N/N
Tempomat	S	N
Kožené čalounění	P	N
Vyhřívání sedadel p	S	N
Ukazatel ext. teploty	S	S
Přední mlhovky	S	S
SERVIS		
Údržba	30 000 km	20 000 km
Záruka	3 roky nebo 100 000 km	3 roky nebo 100 000 km
CENA KČ	839 412	749 900

cestujícím na zadních sedadlech nemalé problémy.

Mitsubishi způsobilo v této kategorii svým pohonem Super Select 4WD malou revoluci. Dosud žádný užitkový terénní pick-up nedisponoval mezinápravovým diferenciálem a neumožňoval jezdit s trvalým pohonem všech kol za všech okolností. A tak řidič L200 se nemusí bát, že na mokré silnici bude muset korigovat vybočování

nezatížené zádi při nešetném přidání plynu, tak jako se to může stát řidiči Navary, která má samozřejmě klasicky pohon zadních kol s možností přiřazení pohonu kol předních. K tomu mají navíc všechny provedení vybavená systémem SS 4WD zároveň regulaci prokluzu kol a systém jízdní stability (MATSC), což by s ohledem na obrovský točivý moment pohonné jednotky nissanu (403 N.m), který

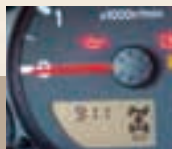
dokáže při nešetném přidání plynu protočit zadní kola i na třetí převodový stupeň, jistě uvítal i řidič Navary. Potěšitelné naopak je, jak se zlepšily brzdy obou konkurentů. Zejména nissan zasluží pochvalu, jak si jeho přední kotouče a zadní bubny dokáží i několikrát za sebou poradit s bezmála třemi tunami celkové hmotnosti.

Samozřejmě, že terénní pick-upy také patří především do teré-

nu. V tomto ohledu se u obou můžete spolehnout na účinné terénní redukce a dostatečnou světlou výšku. Na druhou stranu příliš velký poloměr otáčení a přečnivající zadní převis dělají těžký život hlavně dlouhému nissanu, kterým svým dlouhým břichem rovněž mnohem dříve dosedne na terénním zlomu. Tam, kde si L200 jenom hrábnul zůstala totiž Navara bezmocně viset, přestože disponu-



Ovládání pohonu všech kol, redukce (elektricky prostřednictvím otočného ovladače) a závěru zadního diferenciálu (tlačítkem Lock) je u nissanu soustředěno do spodní části středového panelu a indikuje se na displeji uprostřed otáčkoměru



Mitsubishi má klasickou přídatnou páku vedle řadicí páky pětistupňové převodovky systému SS4WD II s polohami (2Hi, 4Hi, N, 4HiL a 4 HiLLo) a indikuje se na kontrolce vedle ukazatele stavu paliva



je i 100procentním závěrem zadního diferenciálu, a dlouho trvalo, než se nám ji podařilo vyprostit.

Nová generace pick-upů nás chce přesvědčit svou univerzálnos-

tí, komfortem, dynamikou a v neposlední řadě i bezpečnostní výbavou, že nastává čas pick-upů.

I když moderní SUV a off-roady jsou stále ještě o kus dále, není se



Pro testovaný model je vhodná pneumatika
ContiTrac SUV



1 Mitsubishi
L200
22 bodů

1 Nissan
Navara
22 bodů

již třeba těchto automobilů bát. A který z obou soků vystoupal dle našeho mínění na stupeň nejvyšší? Díky revolučnímu trvalému pohonu všech kol SS4WD, systému jízdní stability a větší užitečné hmotnosti vítězí cenově výhodnější Mitsubishi doslova o prsa. Nissan však konstruje silnějším motorem komfortnějším interiérem, lepší výbavou, vyšším jízdním komfortem a větší ložnou plochou. Oba automobily jsou zároveň výraznými individualitami, takže si jen rače vybrat. Ani u jednoho totiž neuděláte chybu.

■ Text: Jiří Kaloc

■ Foto: autor