

W połączeniu z oponami General Grabber AT² auto doskonale radzi sobie poza asfaltem



TEST DŁUGODYSTANSOWY

Dłuższa perspektywa

Czy pikap sprawdza się w codziennej jeździe po dużym mieście? Tak!

Drzewka do ogródka, drewno na zimę do kominka, transport materiałów reklamowych czy ogłędziny działki pod miastem – wydawałoby się, że w Warszawie pikap może być tylko autem służącym do... odpisów podatkowych. Tymczasem lista chętnych do skorzystania z jego możliwości przewozowych nie maleje. Chcieliśmy sprawdzić, czy auto tego rodzaju może być dla właścicieli firm ciekawą alternatywą dla SUV-a i czy jego codzienna eksploatacja w mieście nie jest zbyt uciążliwa. Efekt? Po kilku miesiącach testu długodystansowego (od lutego) w redakcji „Auto Świat 4x4” stwierdzamy, że pikap się sprawdził, choć prawdziwą radość z jazdy będą mieć kierowcy z przynajmniej lekko off-roadową duszą. Dobra opinia na temat niezawodności Isuzu również znalazła potwierdzenie – przez kilka-

naście tysięcy kilometrów nie wydarzyło się nic złego. Przed nami jeszcze pół roku z D-Maksem.

NADWOZIE/JAKOŚĆ. Kabina nie jest przykładem zbyt wyszukanych rozwiązań stylistycznych czy funkcjonalnych. Konstruktorzy postawili na proste kształty. Nie oznacza to oczywiście, że poczujemy się tu źle. W aucie mało jest elektronicznych gadżetów, a jakość – jak na robocze aspiracje samochodu – wypadła zadowalająco. Do testu wybraliśmy „płaską” zabudowę skrzyni – fantastycznie ułatwia manewrowanie i podkreśla sylwetkę pikapa, ale niestety, nie pozwalała na zabranie dużych ładunków (chyba że bez zamknięcia). Na skrzyni przydałby się bardziej rozwinięty system mocowania towarów.

UKŁAD NAPEŁDOWY/OŚIĄGI. Trzylitrowy diesel nie tryska mocą, swoich zalet szuka raczej w korzystnym ukształtowaniu

krzywej momentu obrotowego – podróż z prędkością obrotową silnika poniżej 2000 obr./min nie jest kłopotem. Prosty układ napędowy (stałe na tylną oś, w terenie można dołączyć też przednią) uzupełniono reduktorem.

UKŁAD JEZDNY/KOMFORT. Auto nie ma szansy dorównać w tej kategorii nowoczesnym SUV-om. Ale jest naprawdę dobrze jak na pikapa – na tylną kanapę możemy zaprosić 2 lub 3 osoby i pojechać nawet w długą trasę. Zawieszenie nie trzęsie nadmiernie, ale też nie buja jak na statku.

KOSZTY/BEZPIECZEŃSTWO. To nie tajemnica, że sukces pikapów wynika z korzystnych uregulowań podatkowych. Cena na tle konkurencji wypadła zachęcająco, godna pochwały jest ponadto 5-letnia gwarancja mechaniczna. Trochę ubogo wygląda wyposażenie: mamy tylko dwie poduszki i ABS.

DANE TECHNICZNE	
Silnik	t.diesel R4
Pojemność	2999 cm ³
Moc maksymalna	120 kW (163 KM)/3600 obr./min
Maks. mom. obrotowy	360 Nm/1800-2800 obr./min
Prędkość maksymalna	175 km/h
Skrzynia biegów	man. 5
Napęd	4x4
Hamulce: przód/tył	tw/b
Opony	245/70 R 16
Skrzynia dł./szer./gł.	1383/1460/480 mm
Zbiornik paliwa	76 l
Emisja CO ₂	222 g/km
Długość/szerokość/wysokość	5035/1800/1735 mm
Rozstaw osi	3050 mm
Rozstaw kół przód/tył	1520/1525 mm
WYNIKI TESTU	
0-100/0-130 km/h	12,6/21,2 s
80-120 km/h (5. bieg)	15,3 s
Hałas wewnątrz przy 130 km/h	74 dB (A)
Średnie zużycie paliwa	8,4 l/100 km
Masa własna/ładowność	2010/940 kg
WYPOSAŻENIE	
Airbagi czołowe/boczne/ESP	S/N/N
Światła przeciwmgielne/ksenony	S/N
Klimatyzacja man./aut./tempomat	S/N/S
Podgrzewane fotele/automatyczna skrzynia	N/5978 zł
KOSZTY/GWARANCJA	
Gwarancja mechaniczna	5 lat lub 150 tys. km
Możliwość przedłużenia	nie
Gwarancja perforacyjna/na lakier	6 lat/3 lata
Przeeglądy	co 20 tys. km lub co 2 lata
CENA	
	114 040 zł
<p>+ Atrakcyjne warunki gwarancyjne, przyjemnie dostrójone zawieszenie umożliwiająca jazdę na długich dystansach, korzystna charakterystyka silnika, zachęcająca cena zakupu.</p>	
<p>- Ograniczone możliwości uzupełniania raczej skromnego wyposażenia seryjnego (poduszki, elementy komfortowe), niezbyt duża skrzynia ładunkowa, nieduża lista serwisów autoryzowanych.</p>	
<p>AUTO ŚWIAT OCENA KOŃCOWA: 4+</p>	
<p>OPRAWA: Toyota Hilux 3.0 D-4D D/C, cena: 128 900 zł</p>	

TU BYLIŚMY



■ Test rozpoczęliśmy zimą i niemal od razu auto wyjechało w dłuższą podróż do krainy narciarzy – w polskie góry. Bez kłopotu zabrało 4-osobową rodzinę wraz z bagażem. Okazało się, że walizki są na „pace” doskonale chronione przed deszczem oraz śniegiem („płaska” zabudowa).

W SERWISIE



PRZEGLĄD: pierwsza inspekcja przypadła po 10 tys. km (kolejne co 20 tys.) – koszt 1336 zł.
OPONY: zimówki zmieniliśmy na opony typu A/T. Za przekładkę zapłacić trzeba 150 zł, opony General Grabber AT² kosztują po 430 zł.
HAK HOLOWNICZY: montaż to wydatek 500 zł, zaś hak Thule – 1200 zł.



ROLLER PACK to m.in. wykładzina i zabudowa



STYLISTYKA MAŁO EFEKTOWNĄ, ale wszystko jest na swoim miejscu. Sterowanie napędem za pomocą przycisków nad radiem