

Rallye Monte Pikouš

Jak se řídí nejnovější pick-up od Mitsubishi na rychlostní zkoušce portugalské rallye.

JAROSLAV MAŠEK



Na snímcích nejvyšší výbava Intense s kabinou pro pět cestujících, kterou Mitsubishi nazývá Double Cab.

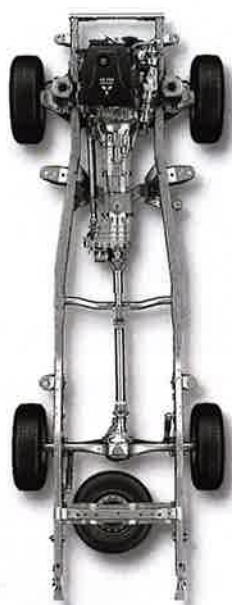
Kdy dostanete chuť koupit si žebříňák s korbou, který utáhne tři tuny, naložíte na něj europaletu a projedete půlmetrovou vodou? Když máte za a) v kapse průkaz zaměstnance Lesů ČR, za b) potřebujete každý zimní víkend ve Špindlu koukat na Audi A8L Andreje Babiše svrchu nebo za c) pokud si s ním zajedíte rallye. Modří už vědí, cé je správně. Mitsubishi to ví také, proto udělalo představení své páté generace pick-upu L200 v portugalském Amarante. To je takové ospalé městečko 50 kilometrů od Porta, kde si můžete dát skvělé vepřové na pečených kaštanech, kde vás místní nebudou stále přesvědčovat, že sladké víno smíchané s vinnou kořalkou je ten nejlepší nápad, jaký můžete vypít (na rozdíl od Porta), a kde jednou za rok šílenci do motorsportu obsypou okolní kopce. Ty totiž hostí Rally de Portugal v jeho nejtvrdší a nejkrásnější podobě. Šotolinové

vlásenky lemované obřími balvany, které rády ulamují nápravy, točíte výjezdy k větrným elektrárnám, hluboké díry i strže.

„Čtyřkolku zapněte až mimo silnici, jinak se vám bude auto na asfaltu krotit,“ dává poslední instrukce před startem Robin Babický, technický šéf M Motors CZ, jež je v Česku importérem Mitsubishi, když nasedáme do jednoho z vozů. Přistavil je místní dealer a na nás vyšel bílý kus, jehož výbavu by každý zkušený bazarista charakterizoval jako „žebřák, švihadla, fofrklacek“: tedy nejchudší úroveň vybavení Invite, stahování okének na klíčky a manuální převodovka. Co víc byste ale měli potřebovat v autě, které v základní konfiguraci v Česku nejčastěji zamíří do lesů, na stavby nebo pod dráty vysokého napětí? V krátké kabině, kterou výrobce charakterizuje jako Club Cab, najdou vepředu přehřelá místa dva dospělí a za nimi jsou ještě dvě menší sedadla nebo jedno malé sedátko pro třetího do party

a místo pro hordu náradí (v Portugalsku je vůz trojmístný kvůli daním). Nikoho z takové posádky jistě nebude trápit, že okolní plasty jsou tvrdé, volant nechalouněný a vnitřní cirkulace vzduchu se ovládá vodorovnou retro páčkou ve stylu 90. let „šup sem, šup tam“, skoro jako ve favoritě.

Jenže právě teď o nějakou „utility“, tedy užitečnost, vůbec nejde. Když, tak jen ve zkratce SUT, tedy Sport Utility Truck, jak Mitsubishi model L200 představuje. Přeloženo do češtiny to má být pick-up (pikouš) se sportovní DNA. Prostě něco speciálního pro zákazníky, kteří jsou už znuždění vyměklými SUV, do nichž pořádně nic nenaložíte a zapadnou v první větší louži. Něco v rámci možností rychlého. A zábavného. A s korbou navíc. Japonskému diamantu se to povedlo – tohle auto totiž umí kromě převážení nákladu také jezdit plavně bokem (lehká korba a náhon na zadek, pokud nezapnete čtyřkolku), umí si poskočit přes horizont



MITSUBISHI L200 CLUB CAB INVITE

MOTOR: 2,4 DIESEL (154 KONÍ)
 PŘEVODOVKA: 6 STUPŇŮ, MANUÁLNÍ
 ROZMĚRY KORBY V MM: 1850 X 1470 X 475
 SPOTŘEBA: 6,4 L / 100 KM
 MAX. RYCHLOST: 169 KM/H
 CENA: 559 793 Kč BEZ DPH

(a při dopadu vám nepoprská zubní sklovina) a umí se také skládat do zatáček bez toho, abyste si při tom ukroutili ruce (v rámci své třídy má nejmenší poloměr otáčení – 5,9 metru). OK, smart to není, ale v rámci možností se s ním dobře manévruje.

TOHLE VŠECHNO nás ale teprve čeká. Když zabublá nový diesellový motor 2,4 litru od Mitsubishi s výkonem 154 koní (v lépe vybavené verzi je naladěn na 181 koní), díky němuž je L200 prvním pick-upem na světě, který si může užívat technologii variabilního časování ventilů, je nutné opatrně vyklíčkovat provozem odpoledního Amarante do kopců. Na silnici je znát, že oproti předchozí generaci se zlepšil hlavně komfort. Spojka nejde ztuhla jak v nákladáku, řazení má kratší dráhy (byť nějakou chirurgickou přesnost také nečekejte),

vlastně vás při jízdě po silnici nic oproti běžnému osobáku nepřekvapí. A to je přesně to, co chtěla japonská automobilka dokázat – posunout pick-up od strohé užitekosti k moderním standardům a navrch přidat co nejvíce třpytek.

V nejvyšší výbavě Intense tak dostanete všechny bezpečnostní asistenty včetně hlídání opuštění pruhu, senzorů na světla či déšť, tempomatu na volant, páček řazení pod volant, parkovací kamery, chromových bočních stupaček a pochopitelně duální automatické klimatizace. Zvenku pak auto vyšperkujete litými sedmnáctipalcovými koly, chromovanými zrcátky a svalnatými lemy blatníků. V takové výbavě a s prodlouženou plnohodnotnou kabinou pro pět lidí (má čtvery dveře a je nejdělsí ve třídě), která má označení double cab, se pick-up bez problémů vyrovná

velkému SUV. Jenže za sebou budete mít ještě metr a půl korby navíc. Na ni lze pochopitelně dokoupit různé kryty nebo celou střechu hard-top.

Za volantem vás potěší výhled až na přední hranu mohutné kapoty, který si dnes už v mnoha autech neužijete, obrovská zpětná zrcátka a nadbytek místa na šířku. Poprvé si také bez problémů seřídíte v obou směrech volant. A to je přesně to, co potřebujete udělat, než sjedete z asfaltové silnice na první šotolinu. Cesta vede nejprve kolem osamocených kamenných domů nahoru a dolů, a čím

méně je okolo civilizace, tím více se zakusuje do okolních strání. Na šířku má asi tolik, že by se na ní dva pick-upy opatrně vyhnuly, ale provoz je tady nulový. V okolí Amarante je přitom takových silniček spousta, v průběhu roku nejsou nijak uzavírané a my na ně dostali papírový itinerář.

Začínáme, rovinka tři sta metrů, horizont kope, plná. Tedy, tak nějak bychom to mohli popisovat. Také bychom mohli napsat, že se rozpoutalo peklo, štěrka lítal a prašilo se za kočárem (což je fakt). Ale po pravdě jsme si tu rychlostní rallyovou zkoušku spíše tak s respektem vyzkoušeli. Nejdříve jen s náhonem na zadní kola, takže při šplhání do šotolinových zatáček byla korba trochu rozevlátá, později hlavně při sjezdech se zapnutým pohonem všech kol. Zde se musíme vrátit k tomu, proč by se námi testované auto mělo na asfaltu kroutit, jak jsme byli upozorněni před startem. Chudší výbava Invite má totiž běžný přípojitelny pohon 4x4 určený pro jízdu v terénu a nezpevněných cestách. Ten lze připojit až do rychlosti 100 km/hod., ale chybí mu mezinápravový diferenciál. Takže se nehodí na pevné povrchy. Naproti tomu vyšší výbava Intense už disponuje pohonem Super Select 4WD II, který pochází ze slavného Mitsubishi Pajero, a jeho součástí mezinápravový diferenciál je.



S vyšší verzí tak můžete bez problémů jezdit se zapnutým pohonem 4x4 kdekoli včetně asfaltu, přičemž ho lze připojovat také až do rychlosti 100 km/hod. (případně si můžete diferenciál v nejtěžším terénu zamknout).

Co dalšího k jízdě? Když se kloužete po šotolině, co to dá (a vy umíte), snažte se přitom vyhýbat díram, kamenům a nespádnout ze strže, obvykle vystačíte s dvojkou a trojkou. Úplně to na tu srandu stačí, obzvlášť proto, že v místech, kde rallyeové speciály létají 180 km/h, vy máte plné ruce práce s rychlostí o 100 kilometrů nižší. Motor se navíc probouzí už v 1500 otáčkách, pořádně zatáhne a moc nepolevuje ani výš. Podvozek se nekrouťí, nájezdové úhly jsou opravdu velké a dopady tak měkké, jak to jen světlá výška (225 mm) a čalouněná sedadla dovolí.

Recept Mitsubishi na tuto radost je přitom jednoduchý: pevný podvozkový rám (automobilka deklaruje mezigenerační zvýšení tuhosti o 7 procent), propracovaný pohon všech kol a pro nejtěžší situace uzávěrka diferenciálu. S tím bohatě vystačíte jak při kácení lesa, tak před špindlerovským Hotelem Savoy. Jak prohlásil jeden z účastníků výpravy: jestli ještě chvíli takhle pojedeme, asi z toho auta opadají všechny zbytečnosti. Ale to železo zůstane. 🏆

