

NOVÝ NISSAN NAVARA

**přehled výstupů v médiích
10-11/2015**

Svět Motorů

+ Kvalitní interiér
+ Jízdní vlastnosti v terénu a mimo něj

- Jen výškově stavitelný volant
- Příliš dlouhý převod řízení



**SVĚT
MOTORŮ**

JÍZDNÍ DOJMY Nissan NP300 Navara

Text: Zbyšek Pechr, Gródek nad Dunajcem
zbysek.pechr@centert.cz



Dominátor

S novými pick-upy se v Česku doslova roztrhl pytel. Nejnovějším přírůstkem na trhu je Nissan NP300 Navara.

V prodeji sice bude nová navara až od začátku příštího roku, ale my jsme už měli možnost okusit na vlastní kůži, co všechno umí. Vyrazili jsme za prvními dojmy do polského podhůří Vysokých Tater. Nechtuté podzimní počasí plné vody náročně ochutnávky jen potrhlo.

Jak je v poslední době obvyklé, třetí generace navary se snaží skloubit robustnost dřívě a pohodlí velkého SUV. A docela se jí to daří. Zvenku vypadá novinka jako uhlazený mastodont. Přehlédnout ji nelze. Pod kapotou najdeme jediný motor: z Renaultu dobře známý vznětový čtyřválec 2.3 dCi. Buď s jedním turbem a 120 kW, nebo se dvěma a výkonem o 20 kW vyšším. Výhradně k silnější verzi je možné objednat místo šestistupňové manuální převodovky i sedmistupňový automat. Z osmičlenné

testovací flotily saháme po silákově s autem a karosérii Double Cab.

První kilometry na klikatých asfaltových cestách nás ubezpečují, že jízdní vlastnosti navary jsou v normálním provozu srovnatelné s kvalitním SUV. Vůbec není neohrabaná, jak by člověk od hory železa s poctivým žebřinovým rámem podvozku očekával. Za hladký a přesný průjezd zatáčkami může i pětivrčkové uchycení zadní nápravy, které u silnějších verzí nahrazuje tuhou klasiku. Uvnitř vozu oceňujeme dokonalé odhlučnění. Motor jen tiše ševlí. Možná i kvůli tomu, že ho automat udržuje programově v co nejnižších otáčkách. Interiér je pohodlný, zároveň však bytelný. Vzdáleně připomíná útroby qashqae, ale zcela určitě bude možné jej mnohem lépe ošetřovat a udržovat při pracovní zátěži v lesích nebo dolech.

Chvilíme zbrusu nová sedadla, v nichž bychom zřejmě bez obtíží přežili i prodlouženou směnu.

Na terénní vložce nám navara ukázala svoji sílu. Projede snad vše. Jen musíte při řízení dobře přemýšlet, jak točit. Auto je fakt velké a odhadnout, kde začíná a kde končí, chce trochu cviku. Se zapnutým pohonem všech kol a redukcí se nemusíte bát ničeho. Pomáhá tomu klidný motor, který táhne odspodu. Zatímco kolegové v autech s manuální převodovkou v rozbahněném terénu občas zastavují a hledají správný režim, náš automat nemá žádný problém a jen potvrzuje známou radu: svěťte drínu strojům. Pokud jde o spotřebu, musíme konstatovat, že výrobcem uváděným hodnotám se kvůli vysokému podílu

terénních kilometrů nepřiblížíme ani na dohled.

Ceny nové navary odtajní dovozce až v listopadu. Moc se od dosavadních zřejmých liší nebudou. Vybírat se bude ze čtyř druhů vřav. Novinkou je záruka na 5 let nebo 160 000 km, která platí i na příslušenství – pokud je ovšem objednáno hned, tedy zároveň s vozem.

Hodnocení

- + Kvalitní interiér
- + Jízdní vlastnosti v terénu i mimo něj
- Jen výškově stavitelný volant
- Příliš dlouhý převod řízení

Nissan Navara NP300 Double Cab

TECHNICKÁ DATA

Motor	YS23 Turbo	YS23 Twin-Turbo
Zdvihový objem [cm ³]	2298	2298
Největší výkon [kW/min]	120/3750	140/3750
Tokový moment [N.m/min]	403/1500-2500	450/1500-2500
Převodovka	6M	6M(7A)
Maximální rychlost [km/h]	172	184 (180)
Kombinovaná spotřeba [l/100 km]	7,0	6,4 (7,0)
Pohotovostní hmotnost [kg]	1948	1963 (1958)
Hmotnost brzděného přívěsu [kg]	3500	3500
Přední nájezdový úhel [°]	30,4	30,4
Zadní nájezdový úhel [°]	25,6	25,6
Brodivost [mm]	600	600

ROZMĚROVÉ SROVNÁNÍ S PŘEDCHŮDCEM

	Nová Navara	Stará Navara
Délka [mm]	5330	5396
Šířka [mm]	1850	1848
Výška [mm]	1810-1840	1802
Rozvor [mm]	3150	3200
Rozchod vpředu [mm]	1570	1570
Rozchod vzadu [mm]	1570	1570
Světla výška [mm]	223	228



Řidič má za volantem pohodlí jak v běžném velkém terénním automobilu. Nové sedáčky jsou komfortní, a přitom pevné. Místa na zadních sedadlech tradičně není na rozdávání a třem dospělým vyztuží jen na kratší cesty.



Střed palubní desky zabírá velký displej, který působí na danou kategorii vozu až luxusně. Přepínání pohonu je klasické a přehledné.

+ Komfort, výbava, průchodnost terénem
+ Dynamika jízdy, nízká spotřeba

- Počet nabízených verzí, zadní sedadla King cab
- Parkovací kamera pouze do 20 km/h

ZA VOLANTEM

Nissan NP300 Navara

Více prvků více umí



Zadní tuhá náprava dostala vlnovce a přesné pětiprvkové zavěšení



Ložná plocha: 1537 x 1578 x 474 mm



King Cab: pouze manuál se 120 kW

Nová navara, dvanáctá generace za osmdesát let vývoje pick-upů Nissan, díky zadní nápravě multilink na silnici připomíná osobní vůz. Průchodnost terénem se přitom znatelně zlepšila.



Interiér odpovídá kategorii SUV



Zadní sedadla double cabu mají příjemný tvar, ta sklopná v king cabu jsou jen nouzová

Rodina NP300 se člení podle stylu karoserie na třídvéřový king cab s dvojicí nouzových sklopných sedátek ve druhé řadě a plně přetvárný čtyřdvéřový double cab. Shodnou se na pohonném jednotce, čtyřválcovém biturbo 2.3 dCi, které v provedení s jedním turbodmychadlem známe z Renaultu Master. King cab lze objednat jen v provedení 120 kW + 403 N.m (od 679 800 Kč). Double cab nabízí obě naladění motoru, ovšem pouze se šestistupňovým manuálem. Základ tak přijde na 761 500 korun, za třicet koní a tři stupně výbavy navíc se připlácí 147 100 Kč. Sedmistupňový automat je spojen pouze se silnějším 2.3 dCi 190 (140 kW a 450 N.m, od 951 400 Kč). Subjektivně jsme ale bez přivěsu výkonostní odstup skoro nezaznamenali, oba motory ochotně táhnou už od 1500/min a spotřebují mezi 8-9 litry nafty.

K citelnému zlepšení komfortu jízdy ve srovnání s konstrukcí o 10 let starším a mimochodem o 66 milimetrů delším předchůdcem patří účinná eliminace hluku i vibrací, pronikajících od rámového podvozku do k němu přišroubované karoserie. Nejsilnější dojem ale zanechává opravdu plavné překonávání nerovností, jaké jsme u ortodoxního pick-upu s prázdnou korbou ještě nezažili. Pětiprvkové zavěšení (multilink) v tomto případě znamená zachování tuhé nápravy, ovšem mnohem přesněji vedené a lépe odpružené, než bývá zvykem. I přes vysokou polohu sedáku jsme se tak v zatáčkách cítili bezpečně. Náhrada půlelptických svazků listových pružin vlnovci přináší i lepší průchodnost terénem, protože její kola přesněji kopírují. Zatím jsme nemohli ověřit, jestli se nová navara opravdu zdátnější prohrabává hlubokým písek a bahnem. Stále lze zavřít diferenciál zadní nápravy

a snad všechna rádo by terénní SUV strčí do kapsy kombinace světél výšky 228 mm (stupačky „visí“ ještě o něco výše), brodivosti 600 mm a nájezdových úhlů 30,4, respektive 25,6 stupně. Navzdory dlouhému rozvoru 3150 mm se podařilo vytvořit přechodový úhel 22°.

V off-roadové vložce se serpentínami přišel vhod panoramatický kamerový parkovací systém (pouze ve vrcholné výbavě Tekna). Sleduje okolí vozidla a nabízí i pohled na jeho pravé přední kolo. Škoda že se systém vypíná po dosažení 20 km/h – v terénu je potřeba více než na parkovišti.

Pohodlná sedadla, vybavení i přesnost slícování přístrojové desky si nezadají s vozy SUV, odstup sedáku od stropu plně vyhovuje a opěradla double cabu už nejsou tak strmá jako dřívě. Zato ta v king cabu poslouží jen nouzově, na kratší vzdálenost. „KC“ je přece jen primárně pracovní nástroj.

Nissan NP300 Navara Double Cab
Přepřítovaný vznětový čtyřválec DOHC • Zdvihový objem 2298 cm³ • Výkon 140 kW při 3750/min • Točivý moment 450 N.m při 1500-2500/min • Pohon všech kol • Převodovka sedmistupňová samočinná • Vnější rozměry 5330 x 1850 x 1840 mm • Pohotovostní hmotnost 1958 kg • Největší rychlost 184 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 10,8 s • Nádrž 80 l • Normovaná spotřeba 7,0 l/100 km
Základní cena 761 500 Kč

ZÁVĚR

Redaktor
ZDENEK VACEK

Novinku, krytou zárukou na 5 let nebo 160 000 km, by si rozhodně měli vyzkoušet všichni majitelé předchůdců i luxurien SUV. Nabízí nečekaně velký kus fortelného a komfortního auta za zcela přiměřenou cenu.



Komfort a vybavení
Průchodnost terénem
Dynamika jízdy
Nízká spotřeba



Počet nabízených verzí
Zadní sedadla King Cab
Parkovací kamera jen do 20 km/h

HODNOCENÍ

★★★★☆

http://www.auto.cz/nissan-np300-navara-je-pohodlny-jako-suv-a-nezastavitelny-v-terenu-video-89876?utm_source=auto.cz&utm_medium=copy

- + Zlepšené jízdní vlastnosti - podvozek s novou pětivrzkovou zadní nápravou.
- + Kvalitní interiér zaměřený hlavně na maximální účelnost a snadné udržování.
- Jen výškově stavitelný volant
- Řízení s příliš dlouhým převodem

22.10. 2015

Jan Mička



Nissan NP300 Navara je pohodlný jako SUV a nezastavitelný v terénu (+video)

14 komentářů [Přidat názor](#)

[To se mi líbí](#) 27



[Zobrazit fotogalerii \(48\)](#)

27

[Tweet](#)

Nová generace Nissanu Navara je nekompromisním pick-upem vytvořeným pro těžkou práci, s novou víceprvkovou zadní nápravou ale výborně funguje i na silnici.

[Doporučit](#)

AUTO.CZ
facebook
Vše o autech
na jednom místě

0

[Sdílet](#)

Více než osmdesát let zkušeností a dvanáct generací drsných pick-upů – to je dosavadní bilance automobilky Nissan, která letos ve Frankfurtu nad Mohanem představila evropskou specifikaci jednoho ze stěžejních modelů vytvořených pro tvrdou dřinu. Třetí generace Navary,

[SLEDUJTE
AUTO.CZ NA](#)

Auto.cz – oznámení cen

<http://www.auto.cz/nissan-np300-navara-ma-cesky-cenik-stoji-nejmene-679-800-kc-90700>



Nissan Navara

Vyhledat

☐ Zůstat přihl.

Moje.auto News Testy Bazar Video Tapety

VŠE

NOVINKY

ČESKÝ TRH

TECHNIKA

DESIGN

BEZPEČNOST

PROFI

AUTOSALONY

Titulní strana > News > Český trh > Nissan NP300 Navara má český ceník, stojí...

24.11. 2015

Jan Mička



Nissan NP300 Navara má český ceník, stojí nejméně 679.800 Kč

3 komentáře + Přidat názor

To se mi líbí 29



Představení nové Navary a Mitsubishi L200

- + Interiér jako v SUV
- + Chová se na silnici jako SUV

HOSPODÁŘSKÉ NOVINY

www.ihned.cz

MENU

Auto

Auto Report

Testy

Novinky

Retro

Motorcky

Žebří

První svezení

[Nissan](#)

[Mitsubishi](#)

Šikovné pick-upy překonají bez potíží i extrémní terén



Jan Markovič - redaktor

4. 11. 2015 00:00 (aktualizováno 10:56)

auta

0

- Na český trh se dostaly dva nové modely pick-upů. Nissan NP300 Navara a Mitsubishi L200 zvládnout na své korbě uvést těžký náklad.
- jízdy v terénu se rozhodně díky pohonu všech kol nebojí.



Nissan Navara umí překonávat těžký terén díky systému pohonu všech kol a bytelné konstrukci. Někomu ale může posloužit i k osobní reprezentaci, čemuž napomáhá sebevědomý design.
autor: NISSAN

Trh s velkými pick-upy není v Evropě, potažmo v Česku, příliš velký. Na výběr je zhruba šest modelů. Jenže pokud potřebujete auto, které bude převážet větší náklad, utáhne těžký přívěs a ještě k tomu schopně překoná většinu nástrah tvrdého terénu, není lepší volby. Na konci letošního roku vstupují do Česka dva vozy v nových generacích – Nissan NP300 Navara a Mitsubishi L200. HN oba vyzkoušely na mezinárodních prezentacích.

Obě japonské automobilky vyrábějí své pick-upy desítky let a mají proto s touto kategorií velké zkušenosti. I proto mají jejich novinky prakticky shodnou stavbu šasi. Základem je tradiční žebřinový rám doplněný o zadní nápravu s listovými pery. Díky tomuto řešení se brání kroucení karoserie, auto je bytelné a lze ho pořádně zatížit těžkým nákladem. Nissan se ovšem poprvé v historii rozhodl k nevšednímu kroku. Budoucí majitel si může Navaru pořídit

reklama

Spořte s výhodou
Založte si ING

Chci ING Konto zde

ING

ŽEBŘÍ

1

2

3

Ekonom

- + Prakticky nezastavitelný vůz
- + Zadní náprava s víceprvkovým zavěšením

Design klasického pick-upu nelze příliš měnit. Alespoň přidej se ale Navara podobá běžným SUV.



Nissan Navara: Auto pro práci i pro parádu

Pracovní pick-up nemusí sloužit jen zemědělcům. S novou zadní nápravou se neztratí ani na silnici.

Jan Markovič

Velké pick-upy jsou fenoménem v USA, kde je dokonce nejprodávanějším vozem na trhu jeden z nich – Ford F-150. Velký zájem je o ně také v Asii, kde se tamní řidiči potýkají s nekvalitními cestami často bez asfaltového povrchu. V Evropě jich je málo, ale teď by mohly zažít menší znovuzrození. Pomocť by v tom měl třeba nový Nissan NP300 Navara, který se maximálně snaží přiblížit běžným vozům, zejména pak crossoverům a SUV.

Je to patrné už z designu. Ačkoliv s tradiční karoserií užitkového pick-upu nelze mnoho vymyslet, designéři se alespoň soustředili na příď. Robustní tvary a moderní střih z Nissanu udělají dominantní vůz na silnici. Stále existuje možnost vybírat si – buď při pořízení vozu budoucí majitel upřednostní prostor pro náklad, nebo pro posádku. Model King Cab má proto méně prostoru v kabině, ale delší korbou, naopak testovaný Double Cab svezde pohodlně pět lidí, na korbou však naloží o něco méně věcí. Vždy ale platí, že lze naložit více než tunu.

Zejména uvnitř je cítit chuť Nissanu přiblížit kabinu osobním modelům. Rozměrná pohodlná sedadla mohou být potažena kůží. Palubní deska se silně podobá té, kterou používá městský crossover Qashqai. Zpracování je na slušné úrovni a do výbavy lze zahrnout prvky známé z běžných vozů.



Palubní deska
je velmi podobná
té, kterou používá
crossover Qashqai.

Ekonom

- + Prakticky nezastavitelný vůz
- + Zadní náprava s víceprvkovým zavěšením

Ovládání velkého vozu velmi zjednodušuje sada parkovacích kamer.



Kromě navigace s dotykovou obrazovkou je to třeba automatická klimatizace nebo sada asistentů pro bezpečnější pohyb po silnici. Obrazovka uprostřed má ještě jednu výhodu – promítá se na ni obraz ze sady parkovacích kamer, které velmi zjednoduší manipulaci s velkým vozem.

K pohonu Nissanu slouží vznětový čtyřválec, který je k dostání s výkony 160 a 190 koní, přičemž Ekonom testoval ten silnější. Disponuje točivým momentem 450 Nm, což je důležité k tomu, aby se Navara neztratil v terénu a dokázal se slušně pohybovat v zatížení nebo s přívěsem. Utáhne až 3,5 tuny. Tabulky slibují kombinovanou spotřebu 6,4 litru nafty na 100 kilometrů. Podle zkušeností Ekonomu lze s prázdným vozem jezdit pohodlně za osm litrů, v terénu nebo pod zatížením se dá očekávat nárůst žíznivosti. Motor spolupracoval s manuální šestistupňovou převodovkou, která je nastavena na velmi dlouhé převody. Je to i proto, že Navara má kromě přípojitélného pohonu všech kol k dispozici ještě redukční převodovku. Do nejtěžšího terénu je pak připravena i uzávěra diferenciálu. Přidejme k tomu světlou výšku 223 milimetrů, velmi slušné nájezdové úhly a je jasné, že Navara se neztratí ani v těžších terénních podmínkách. To ocení zemědělci, lesníci nebo třeba pracovníci energetických společností. Jde totiž prakticky o nezastavitelný vůz. A to mu ještě občas může pomoci elektronika, třeba s vyjížděním a sjížděním kopců.

Pick-upy jsou praktické, v terénu schopné vozy, ale na silnici mají obvykle problém s jízdními vlastnostmi. Žebřinový rám a listové odpružení na zadní nápravě obvykle znamenají, že při jízdě bez zatížení je jejich chování v zatáčkách toporné. Je tedy potřeba s nimi jezdit pomalu a připravit se na nepříjemné houpání nebo odskakování od nerovností. Nissan jako první nabízí pro svůj pick-up možnost volby změny zadní nápravy. Lze si totiž pořídit model i s víceprvkovým zavěšením, které svým nastavením víc odpovídá běžným SUV. Při jízdě je to znát, takže se řidič cítí víc jako v běžném osobním autě. Stále je ale potřeba počítat s velkými rozměry vozu a vyšší hmotností. Díky novému zavěšení kol je ale už možné takové auto používat nejen k práci, ale i k běžnému cestování. Mimochoodem, úspěchu v Evropě by mohl pomoci i fakt, že Navara se jako jediný pick-up vyrábí právě na starém kontinentu, konkrétně nedaleko Barcelony. V lednu přijde i na český trh.



Sada parkovacích kamer usnadní manipulaci s velkým vozem.



Pohon všech kol se připojuje manuálně pomocí otočného voliče.



V případě verze Double Cab najde uvnitř místo pět lidí.



Navara dokáže uvést přes tunu. Na korbu lze tedy naložit hodně nákladu.

Tabulka technických parametrů

Nissan NP300 Navara

Motor: vznětový čtyřválec

Objem: 2298 ccm

Výkon: 140 kW (190 k)

Toč. moment: 450 Nm

Zrychlení 0-100 km/h: výrobce neudává

Max. rychlost: 184 km/h

Komb. spotřeba: 6,4 l / 100 km

Rozměry: 5300 × 1850 × 1840 mm

Cena: dosud nebyla stanovena

- + Pohledný a kvalitně zpracovaný interiér
- + Terénní schopnosti, komfortní jízdní projev

BRZY KE KOUPI **NISSAN NP300 NAVARA** V PRODEJI OD LEDNA / CENA OD 679 800 Kč

POSEL LUXUSU

Nissan posouvá svět pracovních strojů na dohled osobních aut. Navara má především **BOHATOU VÝBAVU, ÚTULNĚJŠÍ INTERIÉR A TAKÉ ATRAKTIVNĚJŠÍ DESIGN**, ale také úspornější motor a revoluční zadní nápravu.



Přes všechny inovace stále platí: navara je i nadále plnohodnotným pick-upem. Má rámový podvozek, uveze tunu nákladu a může táhnout 3,5tunový přívěs. V čtyřdvéřové verzi Double Cab ale dostala novou, o 20 kg lehčí zadní nápravu, která místo listových per spoléhá na vinuté pružiny, tlumiče a celkem pětici ramen. Toto řešení výrazně zlepšuje směrovou stabilitu na silnici a v terénu se zase blískyne lepší zkrfžitelnosti náprav.

Tato kostrukční změna je nejzásadnější, ale zdaleka ne jediná. Další novinky se nesou v podobném duchu: o metr se zmenšil průměr otáčení, dále má nová navara o něco přímější řízení a silnější motor. Maximum točivého momentu 450 Nm je u nového dvojitě přeplňovaného čtyřválcového 2.3 dCi sice shodné s předchozím 2.5 dCi, motor jej ale dosahuje v podstatně širším spektru otáček.

Na přání dodávána sedmistupňová automatická převodovka (původem z vozů Infiniti) umí se silou motoru dobře hospodařit – při nízké zátěži se drží okolo dvou tisíc otáček, v případě výraznější akcelerace se ale nebojí

Navara uveze tunu nákladu a utáhne až 3,5t přívěs.

využít celé spektrum až do maxima výkonu. Příjemným faktem je i nízká spotřeba, deklarovaných 7,3 l/100 km sice v praxi nedosahuje, výsledných devět litrů je ale na pick-up s autem příjemnou hodnotou.

Jvnitř se sedí vysoko jako v terénním voze, kabina se však vyznačuje designem i kvalitou materiálů na úrovni osobních aut.

Mezi pick-upy nevidanou novinkou je systém čtyř kamer, které usnadňují parkování i manévry v terénu. Jejich obraz se ukazuje na displeji systému Nissan Connect, který je shodný s ostatními modely japonské značky.

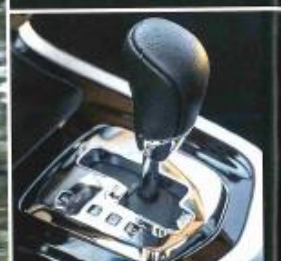
Verze Double Cab se těší mimořádné oblibě – celoevropsky tvoří 80 % prodeje, u nás je její podíl ještě vyšší. Její výhodou je plnohodnotné čtyřmístný interiér. Zadní sedáky jsou sice relativně nízko nad podlahou, právě tato vlastnost ale vyhovuje dětem.

Zavazadla na korbě lze schovat pod laminátový kryt z nabídky originálního příslušenství. Pak z navary vznikne něco na způsob klasického pětidveřového off-roadu. A to je důležité, protože příbuzného modelu s karoserií kombi, jakým byl dříve model Pathfinder, se už bohužel kvůli nízké poptávce nedočkáme.

Lukáš Vavřka



PALUBNÍ DESKA sází na maximální možnou podobnost s běžnými modely značky Nissan.



SEDMISTUPŇOVÝ automat se nabízí k silnějšímu motoru. Je o 42 800 Kč dražší než manuál.



ČTYŘICE KAMER zobrazují celé okolí vozu. Konkurenti mají kameru nanejvýš vzadu.

ODPOVĚDI CO VÁS ZAJÍMÁ

Jak vypadá nové zadní zavěšení?

Stále se jedná o tuhou nápravu, zmizela z ní ale listová pera a spolu s nimi většina neduhů off-roadových podvozků. Čtyřice podélných ramen a příčná panhardská tyč zajišťují přesnější vedení kol, konvenční tlumiče a vinuté pružiny zase lépe odfiltrují nerovnosti.



2.3 dCi Twin-Turbo

MOTOR & PŘEVODOVKA

Typ	naftový, 84 vředu podélné, 2× turbo
Zdvihový objem	2298 cm ³
Největší výkon	190 k (140 kW) při 3750/min
Točivý moment	450 Nm při 1500–2500/min

7A převodovka, pohon všech kol

ROZMĚRY & HMOTNOSTI

Délka/šířka/výška	5300/1850/1840 mm
Rozvor	3150 mm
Ložná plocha	1578 × 1560 mm
Pohotovostní/užitková hmotnost	1958/1052 kg
Objem nádrže	80 l

DYNAMIKA & SPOTŘEBA

Zrychlení 0–100 km/h	10,8 s
Nejvyšší rychlost	180 km/h
Spotřeba/udávaná	7,0 l/100 km
Cena	951 400 Kč

NÁŠ NÁZOR

Nová navara neztratila nic ze svých schopností a zároveň přidala hodně na komfortu. Lépe se řídí, ladněji překonává nerovnosti, uvnitř je nečekaně tichá a také má pohledný a kvalitně zpracovaný interiér.

SPOTŘEBA CO₂ DOKOŘO VÝNKAŘO



MÍSTA VZADU je nad hlavou i před koleny pozeňnané. Sedí se ale nízko nad podlahou.



DELKA KORBY 1578 mm je bezkonkurenční, překonává i dosud suverénní amaro.

Auto Motor a Sport

- + Jistá v terénu, kultivovanější na silnici
- + Moderní technologie, nižší spotřeba
- + Záruka na 5 let nebo 160 000km

JÍZDNÍ DOJMY / Nissan NP300 Navara



PRÁCE ŠLECHTÍ

Nejnovější pick-up NP300 Navara sice pokračuje v osmdesátileté tradici pracovních strojů od Nissanu, kráčí však s dobou a přibírá přitom množství vlastností z moderních osobních automobilů.

Takzvané jednotunové pick-upy (podle jejich užitečného zatížení) už dávno nejsou jen pracovní stroje na vození nákladu, do kterých si nesedne nikdo jiný než chlapi v montérkách. Znáte je to i po nastoupení do nové navary. Díky bezklíčovému systému stačí k odemčení i startování stisknout tlačítko. V rukou nechráníme velké kormidlo, ale příjemně tvarovaný volant z oshgase, další moderní prvky zastupuje dvouzónová automatická klimatizace, vyhřívání sedadel či infotainment systém Nissan Connect s navigací a možností 360° zobrazení okolí vozu díky čtyřem kamerám. Navzdory blízkosti s osobními vozy ale interiér působí při prvních jízdách robustně a odolně.

Pro první seznámení s NP300 na jihu Polska přivezl Nissan prvních osm exemplářů. My jsme si vybrali verzi Double Cab s výkonnější, 140kW verzí motoru 2.3 dCi se dvěma turbodmychadly, kombinovanou se šestistupňovou manuální převodovkou. Ta nám připadala jako nejvíce „dělánický“ prvek celého auta. Manuální skříní má dlouhé a ne zrovna přesné dráhy řazení, při jízdě se navíc do řadící páky přenášejí

vibrace od motoru a hlavice se viditelně třese. Vibrace a hluk samotného motoru však posádka příliš nepocítuje, po zahrnutí je pohon poměrně kultivovaný. Dvojitě přepínování se navíc stará o rovnoměrný průběh tahu napříč širokým spektrem otáček. Začíná na hranici 1500/min, odkud má již motor dost síly i na svižnější akceleraci. K silnějšímu motoru si je možné připlatit sedmistupňový automat, slabší, 120kW verze s jedním turbodmychadlem má výhradně manuální řazení.

Jako správný off-road si navara zachová podvozek se zebřinovým rámem, vzadu však má v silnější verzi pětiprvkové zavěšení kol. Ani s ním nejde stranou pracovní zaměření, NP300 odveze na korbě 1080 kg nákladu a utáhne 3,5tunový přívěs. Ostatní verze mají listovou pera, která jsou standardem i v konkurenčních modelech. Víceprvková náprava se stará o lepší komfort i kontakt kol s povrchem vozovky. Na nerovné silnici v zatáčce, kde auta s nezátčenou korbou a listovými perami poskakují, navara i bez nákladu jede s jistotou. A neztrácí ji ani mimo silnici.

Miloš
Remenář
o továrním
tuningu pro
mistry



„Každý řemeslník má jiné potřeby, Nissan proto nabízí v rámci příslušenství pro navaru 125 různých položek.“

Naše testovací trať má za sebou čtyři dny vydatných dešťů, o husté bláto, řídké bahno ani množství vody není rozhodně nouze. Značně rozmnoženou polní cestu však navara zvládla, jako by se nechumelilo, i s pohonem pouze zadní nápravy, do těžkého terénu však ra-

Auto Motor a Sport

- + Jistá v terénu, kultivovanější na silnici
- + Moderní technologie, nižší spotřeba
- + Záruka na 5 let nebo 160 000 km



Moderní přístroje s velkým informačním displejem připomínají ty v crossovech značky Nissan.



Pohled na okolí vozidla výrazně usnadňuje manévrování v těsnějších prostorech i v terénu.



Na silnici stačí zadní pohon, v terénu již přijde vhod 4x4, redukce a závěr zadního diferenciálu.



Řazení má dlouhé dráhy a není zcela přesné, do řadicí páky se přenášejí vibrace od motoru.

dějí zapnámé pohon 4x4 a pro jistotu i redukci převodovky. V nehorším může pomoci závěr zadního diferenciálu. S hmotností dvě tuny není manévrování v rozhabněných kopcích úplně jednoduché, a to hlavně kvůli dlouhému převodu řízení, který dá rukami zabrat. Navíc se však řítí vpřed s přehledem, jen my z ní máme horší výhled kvůli blátu. S předním nájezdovým úhlem 30,4°, výjezdovým 25,6° a přejezdovým 22,2° nemá ze světlou výškou 223 mm v terénu při správné volbě trasy příliš překážek.

Nová generace pick-upu z dílny Nissanu tak poskytuje jistotu v terénu i doberé jízdní vlastnosti na silnici. K tomu přidává moderní systémy, aby řidičům zvyklým na osobní auta nic nechybělo. Pracovní výkony podává stejně jako předchůdkyně, s novým motorem je však kultivovanější a spotřebuje méně paliva. A aby té jistoty nebylo málo, zavádí Nissan pro všechny užitkové automobily standardní záruku na pět let nebo 160 000 kilometrů. Na českém trhu se navara začne prodávat v lednu.

Text: Miloš Remenář



Na korbě odvoze více než tunu nákladu, tažený přívěs může mít až 3,5 tuny.



Zadní část může být i krytá, náklad je tak v bezpečí před zloději i počasím.

140KW VERZE SE DODÁVÁ S VÍCEPRVKOVOU ZADNÍ NÁPRAVOU

Model		2.3 dCi Single Turbo	2.3 dCi Twin Turbo
Uspořádání/ počet válců		R4	R4
Palivo		nafta	nafta
Převodovka/ počet stupňů		N/A	M6 (A7)
Zdvihový objem	cm³	2298	2298
Nejvyšší výkon	kW (hp) 1/min	120 (160)/3750	140 (190)/3750
Nejvyšší točivý moment	Nm při 1/min	400/1500-2500	450/1500-2500
Délka x šířka x výška/rozvor	mm	5300 x 1850 x 1910/3150	
Délka x šířka nákladového prostoru	mm	1578 x 1130	
Pohotovostní hmotnost	kg	1948	2063 (1958)
Nejvyšší rychlost	km/h	172	184 (180)
Zrychlení 0-100 km/h	s	6,4	5,4 (7,0)
Kombinovaná spotřeba	l/100 km	6,4	6,9 (10,3)
Emise CO ₂	g/km	159	169 (183)
Člunek	Kč	dobud. nestavěna	dobud. nestavěna

AUTO4x4

- + Možnost volby zavěšení podvozku
- + Schopnosti v terénu
- + Možnost volby délek a kabin

- Vzhled nástavby na korbu
- Vrklavá páka převodovky

HOT

první svezení

Nissan NP300 Navara

Pick me up!

Jsou země, kde se pick-upy prodávají mnohem lépe než v Česku. Jenže když už chcete pořádné auto s praktickou korbou a skvělými schopnostmi v terénu, zjistíte, že jsou pro tento účel ideální. Nový Nissan Navara chce navíc zážitek z jízdy přiblížit běžným crossoverům.

autor: Jan Markovič foto: Nissan

Japonci mají s výrobou pick-upů 80 let dlouhé zkušenosti. Nissan vyráběl praktické vozy samozřejmě už v dobách, kdy nesl jméno Datsun. Navara se poprvé objevila v roce 1997 a teď na světlo světa přichází její třetí generace. Ta si do jména vysloužila ještě označení NP300. Zkratka prý jednoduše znamená: Nissan pick-up. Přitom se ale zástupci automobilky na prvních jízdách, které se konaly na polské straně Tater, hned několikrát zmínili o tom, co je pro ně nejdůležitější: Chceme, aby se jízda v Navare co nejvíce přibližila běžným crossoverům. Je to logické. Lidé kupující si pick-upy totiž vždy museli tak trochu dělat kompromis mezi praktičností a pohodlím. To už by se teď, alespoň podle Nissanu, dít nemělo.

Navara na to upozorňuje už designem, který z ní dělá velmi robustní vůz s klasickými „chlubícími se“ prvky. Na karoserii tedy najdeme hodně chromu, ať už na masce chladiče, zpětných zrcátkách nebo nášlapných prazích. Podlaha nebo kryt korby můžou být vybaveny hliníkovou deskou s klasickým rýhováním. A bude záležet jen čistě na vás, jakou velikost zvolíte a jestli tím víc dáte přednost práci nebo běžnějšímu cestování. Existuje varianta s jednoduchou kabinou King Cab a dvojitou Double Cab. A pak tři délky 5120, 5225 a 5300 mm. A pozor, pokud zvolíte tu nejdelší v kombinaci s Double Cab, dostanete na zadní nápravu víceprvkové zavěšení, což změní chování auta na silnici, ale k tomu až za chvíli.

Sluší se totiž ještě zmínit fakt, že si Nissan dal velmi záležet na tom, aby se Navara tvářila luxusně. Na vůz si lze dokoupit originální kryt korby (moc se mi, ale ani kolegům nelibí). Interiér s palubní deskou, která silně připomíná tu v novém X-Trailu, pak může samozřejmě mít klimatizaci, navigaci a pohodlná kožená sedadla – prý jsou tak pohodlná, protože je pomáhala vyvíjet NASA. Na palubě je plejáda bezpečnostních asistentů a Nissan se rád vytahuje i s tím, že do auta zbudoval sadu kamer s výhledem 360 stupňů okolo vozu. Usnadní se tak parkování nebo couvání k přívěsu.

AUTO4x4

- + Možnost volby zavěšení podvozku
- + Schopnosti v terénu
- + Možnost volby délek a kabin

- Vzhled nástavby na korbu
- Vrklavá páka převodovky

Nissan NP300 Navara

Díky světlé výšce 223 milimetrů si Nissan Navara snadno poradí i s hlubším brodem. Projížďku mělkou řekou jsme si proto užívali



**Nalož, přivez, odvez,
zapoj a táhni. To vše
Navara snadno zvládne**

AUTO4x4

- + Možnost volby zavěšení podvozku
- + Schopnosti v terénu
- + Možnost volby délek a kabin

- Vzhled nástavby na korbu
- Vrklavá páka převodovky

HOT

první svezení

Díky za spolupráci

Pod kapotou je nasazen turbodiesel o objemu 2,3 litru. Motor s továrním označením rS23 se dodává ve dvou verzích jako turbo (160 koní) a Twin-Turbo (190 koní). Základčem pro něj spárování s manuální šestistupňovou převodovkou, u silnější varianty si ale lze do práce vybrat i sedmistupňový automat. Nissan samozřejmě využil svou koexistenci s francouzským Renaultem, takže pokud jste řídili třeba dodávku Master, měli byste poctou jednou jednotku dobře znát. Všechny verze mají přirozeně pohon všech kol. Na něm se z minulé generace nezměnilo zřetelně nic.

A je to dobře, protože Navara je v terénu opravdu schopným strojem, což nám ukázala off-roadová trať opeřená prudkými klesáními, stoupáními, náklony a hlavně neskutečně velkým množstvím bahna, které se nakupilo po vytrvalém dešti. Světla výška 223 milimetrů a nájezdové úhly vpředu 30,4 a vzadu 25,6 stupňů znamenají, že se Navara takového kurzu opravdu vůbec bát nemusí. Samozřejmě i díky skvělé čtyřkolce, která se zapojuje do

chodu pomocí otočného ovladače na středovém panelu. V základu je Navara zadokolka, přední kola se připojují otočením ovladače vpravo. Po stisku pojistky a pootočením dál se zapojuje redukce, která byla v těžkém terénu nutností. Naopak uzavěru diferenciálu ani nebylo potřeba použít. Ale byla tam pro případ největší nouze.

V režimu 4x4 Navara vypíná stabilizaci, je tu ale stále ABS a v dnešní době i samozřejmý asistent pro sjíždění i vyjíždění kopců. „Je to tu hlavně proto, aby s autem mohl jezdit každý. Pravověrný off-roadář se elektronice spíš vysměje, ale někdy za volant pick-upů usednou lidé, pro které je jen nutností se někým dostat za prací. Třeba když staví elektrické vedení a podobně. A ti si pak nechtějí užívat. Jen potřebují jet, což jim Navara umožní,“ řekl mi polský instruktor poté, co jsem se bez jediného zaváhání s pick-upem vyšplhal na blátivý kopec a z druhé strany ho zase sjel. Byla to hračka.

Na silnici skoro jako doma

Schopnosti Navary v terénu jsou skvělé. Ale ať už je to jakkoliv, i takové stroje tráví nejvíce času na silnici. Vyzkoušel jsem polské rozbité okresky i nové silnice první třídy a byl jsem poměrně příjemně překvapen. Hlavní roli hrálo už zmíněné ukotvení zadní pera, která jsou ideální pro velké zatížení korby. Jakmile ale jedete s prázdnou, umí auto občas pěkně rozhodit a nevyhnete se s nimi ani nepřijemnému poskakování. Navara má pera taky, tedy pro ty, kteří to s prací myslí vážně. Jestli ale sháníte auto víc na parádu, víceprvek se umí postarat o komfortní jízdu.

Považoval jsem story o přiblížení se více cross verům spíš za marketingový blábol. Po zhruba stovce kilometrů za volantem Navary si ale myslím, že na tomto prohlášení něco bude.



Navara na sebe upozorňuje designem. Robustní karoserie zdobí chromové prvky na přední nebo na zpětných zrcátkách



AUTO4x4

- + Možnost volby zavěšení podvozku
- + Schopnosti v terénu
- + Možnost volby délek a kabin

- Vzhled nástavby na korbu
- Vrklavá páka převodovky

Nissan NP300 Navara

Interiér Navary se hodně přibližuje běžným crossoverům. Podobnost s Nissanem Qashqai není čistě náhodná

NISSAN NP300 NAVARA

> CENA

dosud nebyla stanovena

> MOTOR

přepínaný vznětový čtyřválec

> PŘEVODOVKA

šestistupňová manuální

> VÝKON

140 kW (190 k) / 3750 ot./min.

> MAX. RYCHLOST

180 km/h

> ZRYCHLENÍ

neudává



Pohon všech kol a redukce se připojují pomocí otočného ovladače. Tlačítka se ovládá uzávěra diferenciálu a asistent pro jízdu v kopci

Samozřejmě, že od ní nemůžete očekávat chování jako od standardního SUV, ale jízdu přece jen obstojně zvládá. Po dírách neposkakovala a dokázala je pěkně maskovat. A i když se objevily roletky na silnici, tedy úhlavní nepřítel

pick-upů, dokázala udržet v pohodě směr. Tlumiče byly nastaveny na komfort. V zatáčkách je ale přesto záhodno jet pomaleji. Přece jen jde pořád o pěkně velké auto. Při vyšších rychlostech na větších silnicích byla Navara zase pěkně stabilní.

Jediné, co by mohlo škarohlídům vadit, je vyšší hluk od kol a od motoru. Pořád ale přece hovoříme o pick-upu. Další drobnosti je manuální převodovka, která má dlouhé převody, což si může dovolit, když je navíc doplněna o redukci. Ale dlouhý je i její chod v kulise. Navíc je hodně volná a všelijak se vrklá a vlní. Zařadit zpátečku vpravo vzad pak znamená požádat spolujezdce, aby uhnul

Svět pick-upů

Navara není jediným vozem v kategorii užitkových pick-upů. Přesto je tento segment poměrně malý a má stále „obyvatele“. Pokud se vám Nissan z nějakého důvodu nelíbí, můžete si vybrat z těchto pěti konkurentů.

FORD RANGER

Ranger má u Fordu dlouhou tradici. Aktuální generace využívá solidní dieselové motory Duratorq



ISUZU D-MAX

V USA ho potkáte jako Chevrolet Colorado. V Evropě se prodává s 2,5 litrovým naftovým motorem

TOYOTA HILUX

Právě se na silnice vydává nová generace. Jako první bude vybavena přednázovým systémem



VOLKSWAGEN AMAROK

Přišel na svět teprve v roce 2010, ale stal se rychle hitem. Díky svým schopnostem i designu

AUTO4x4

- + Možnost volby zavěšení podvozku
- + Schopnosti v terénu
- + Možnost volby délek a kabin

- Vzhled nástavby na korbu
- Vrklavá páka převodovky



Nissan bude nyní k Navare dodávat i originální zastřešení korby. Jeho design se nám ale příliš nelíbí



Nová generace Navary dostala do jména označení NP300. Znamená jednoduše "Nissan pick-up"

se svým kolenem. Je fakt, že by v tomto směru mohla být Navara trochu víc kultivovanější, když už se chce přibližovat crossoverům.

Jak bývá zvykem, s Navarou jsem na prezentaci ujel opravdu jen málo kilometrů k tomu, abych si mohl vše pečlivěji srovnat nebo posoudit. Líbilo se mi ale, že ačkoliv jsem jí dal zabrat, palubní počítač hlásil kombinovanou spotřebu 8,5 litru nafty na 100 km. A to jsem řídil silnější motorovou variantu. Je pravda, že jakmile vjedete do terénu, nebo auto naložíte po strop bude výsledek diametrálně odlišný. Nissan tvrdí, že oproti minulé generaci klesla spotřeba až o 24 procent, hmm.

Kdy a za kolik?

Nalož, přivez, odvez, zapoj a táhni. To vše Nissan Navara zvládne na výbornou a i přes sadu vylepšení a její „polidštění“ stále umí slušně zabrat za práci. Poctivý rám nechybí a možnost mít listová pera na zadní nápravě také nezmizela. Je fakt, že v Evropě pick-upy nemají tradici. Navara je globální model, ale vyrábí se na více místech. Proto se Japonci mohou pochlubit tím, že Navara pro Evropu se také v Evropě vyrábí. Vůbec jako první pick-up. Montují ji nedaleko Barcelony. Vývoj třetí generace přitom plynule pokračuje dál. Možná se dokonce objeví i čistě jako předokolka, to aby zřejmě zaujala nízkou cenou i spotřebou.

Ale neptejte se mě, kolik bude tohle auto stát. Netuším, ceníky ještě pro český trh neexistují. Nissan Navara se dostane do prodeje v lednu 2016, ceny budou známe snad ještě do konce roku. A i když to nebude u nás nějaký velký prodejní trhák, zachoval se dovozce čestně a nabídne i pro ni pětiletou záruku. Všem je jasné, že v tomto segmentu vede ten, komu se podaří uzavřít nějaký zajímavý obchod s velkou firmou, která podobné vozy potřebuje. I proto se třeba letos dařilo Fordu Ranger, kterého se prodalo už

396 kusů, přičemž během září to bylo 125 kusů. Ostatní na konci léta prodali jen několik, maximálně pár desítek. Navara je povedený model a má šanci všechny ty lesníky, telekomunikační a energetické firmy zaujmout. Takže do práce!



AUTO4x4

- + Možnost volby zavěšení podvozku
- + Schopnosti v terénu
- + Možnost volby délek a kabin

- Vzhled nástavby na korbu
- Vrklavá páka převodovky

Nissan NP300 Navara

**V této kategorii vyhraje
ten, komu se podaří
uzavřít zajímavý obchod**

CO SI O NĚM MYSLÍME?

» LÍBILLO
Možnost volby
zavěšení podvozku
schopnosti v terénu
více délek a kabin
výběr

» NELÍBILLO
Nehybná nástavba
na korbu, vrklavá
páka převodovky,
které příliš chybí
prvky

» VERDIKT
Chcete pick-up
na práci nebo na
parádu? Je to jistě
Navara umí oboje.
Stačí si totiž vybrat
tu správnou verzi.
Své místo tak
najde nejen v gar-
tele, ale i výtě-
řích bohatých
farmářů a dalších
individuál, kteří se
chtějí prezentovat

XXXXX
4/5

Auto4Drive

- + Velký pracovní výkon
- + Komfortnější jízdní projev

NISSAN NP300 NAVARA zvedá laťku



- + Velký pracovní výkon
- + Komfortnější jízdní projev



Rozměrné pick-upy jsou oblíbeny především na americkém trhu, kde mají také největší uplatnění. V našich podmínkách se využijí hlavně v profesích, které často zasahují v těžkém terénu, a to za každého počasí. Čím dál častěji si je ale pořizují i lidé, kteří nemají nic společného s lesnictvím, nejsou to hasiči, ani neopravují namrzlé elektrické vedení. Mají ale rádi auta s velkou muskulaturou, která si nehrají na slečinky. K oblíbeným patří Nissan Navara.

Po čase se do názvu dostává opět označení NP, takže správně se jmenuje Nissan NP300 Navara. Jedná se o zbrusu nový model, který ovšem profituje z osmdesátileté zkušenosti Nissanu s velkými pick-upy. Tentokrát se automobilka zaměřila na zvýšení jízdního komfortu, takže pro verzi Double Cab zvolila zadní pětiprvkovou nápravu namísto původních listových pružin, do výbavy se dostaly nové technologie a v interiéru přibyl pohodlí.

Na český trh se dostane až začátkem příštího roku, naše redakce ale dostala příležitost vyzkoušet ji nejen na silnici, ale také na off-roadové trati již nyní. Terénní schopnosti, k nimž se samozřejmě ještě dostaneme, u vozu tohoto kalibru nějak zásadně nepřekvapí, protože už jeho vzhled vám signalizuje, že se bahna ani vody nebojí. Větší novinkou je ovšem jeho komfortnější podvozek, s nímž může být na silnici dostatečně pohodlný i pro delší cestování.

Podle informací od výrobce bude nová NP300 Navara vyjíždět z bran závodu ve španělské Barceloně. Vyrábí se zde pro Evropu a Nissan je tak jediným výrobcem pick-upů, který je dodává z evropské továrny. Kvalitě vozů výrobce mimořádně důvěřuje, což dosvědčuje i záruka na dobu pěti let nebo do ujetí 160 000 kilometrů.

V exteriéru si tento obr ponechává své charakteristické rysy, včetně mířky chladiče s listami ve tvaru písmene V. Světlomety mají pro denní svícení

- + Velký pracovní výkon
- + Komfortnější jízdní projev

REPORTÁŽ



LED diody, robustní přední nárazník zvýrazňují mlhovky lemované opět chromovými lištami. Verze karoserie je buď King Cab nebo Double Cab, za sebou můžete mít ložnou plochu otevřenou nebo krytou. Až na jednu výjimku byly všechny testovací vozy s odkrytou korbou, takže jsme měli možnost vyzkoušet i jízdu po silnici s odlehčenou zádlí. Pokaždé totiž nemáte ložnou plochu plnou pytlů s cementem a potom pick-upy na silnici vydatně poskakují. Jak se s tím vyrovnala Navara, se dozvíte, předtím se ale podíváme do interiéru.

Tady Nissan klade velký důraz na požadavky evropských zákazníků a nabízí větší komfort než dosud. Palubní deska vychází ze současných crossoverů značky, najdete tu i stříbřité dekory na středovém panelu a konzole, displej pro ovládání infotainmentu je slušně velký a sedadla poskytují velmi pohodlné sezení. Přístrojový štít je složen ze dvou tradičních kruhových ukazatelů a mezi nimi je umístěn infodisplej s údaji o jízdě a nastavení pohonu kol.

Ten je řešen jako pohon zadní nápravy s ručně připojitelnou přední nápravou v poměru 50 : 50. Pro překonání těžkého terénu slouží režim 4LO, který je určen pro jízdu v písku, sněhu nebo bahně, pro jízdu do prudkého kopce nebo při sjíždění strmých svahů. Režimy se přepínají otočným ovladačem na středové konzole. Tam je umístěn rovněž kolébkový přepínač, který uzamyká zadní diferenciál. V terénu vůz opravdu problémy nemá. Off-roadová trať se nám

po předchozím vydatném dešti změnila v opravdovou bažinu a ven bys nevyhnal nejen psa, ale ani motoristického novináře, který toho opravdu dost snese. Nebylo ale nutné opouštět příjemně vyhřátou kabinu, protože Navara se prohrabala i tím nejhorším bahnem a vyjela všechny kopce skutečně s přehledem. Ovládání tak rozměrného vozu (na délku 5,3 metru) vás sice může zpočátku trochu znejistit, ale stačí správně dávkovat plyn a tohle auto vás dostane z každé bryndy. Světla výška až 223 mm, přední a zadní nájezdové úhly podle typu karoserie v rozmezí od 25 do 30 stupňů a pevný žebřinový rám jsou zárukou, že se nějakým pádem nebo jámou nemusíte vzrušovat. Můžete si také zaplavat, a to až do hloubky brodu 600 mm.

Velkou změnu provedl Nissan na podvozků. Pro komfortnější jízdní projev na silnici a lepší ovladatelnost má verze Double Cab úplně novou zadní nápravu,



- + Velký pracovní výkon
- + Komfortnější jízdní projev



a to nezávislé pětivrčkové zavěšení, díky němuž se mimo jiné také snížila hmotnost o 20 kg. U verze King Cab zůstal systém listových pružin, který byl použit u předchozí generace, je ale výrazně přepracovaný a odlehčený o 7 kg. Při testovacích jízdách na silnici byl projev podvozku o poznání lepší, rovněž nenaložená zadní plocha o sobě dávala méně vědět při přejezdech příčných nerovností. Dobré bylo i chování v zatáčkách, s ovládáním nebyly výraznější problémy, a to i přes deštivé počasí, při němž byly jinak kvalitní silnice pořádně kluzké.

Nissan vybavil svůj velký pick-up rovněž řadou moderních technologií, které nejsou v této kategorii vozů úplně obvyklé. Patří sem panoramatický kamerový parkovací systém, nouzové brzdění před překážkou, tempomat, asistent pro sjíždění svahů a rozjezd do kopce nebo zadní parkovací kamera. Jediné, co ještě zbývá zveřejnit, je cena, kterou se dozvíme až v průběhu listopadu.



Pod kapotou má nová Navara pro Evropu výhradně čtyřválcový dieselový motor 2,3 dCi, který je k dispozici ve dvou výkonových verzích 118 kW (160 k) a 140 kW (190 k). Jedná se o přeplňovanou jednotku, která v silnější variantě používá dvě turbodmychadla a může být řazena sedmistupňovým automatem. Jinak je v základu vždy šestistupňový manuál, jehož řadící kulisa pravděpodobně počítá s hrubším zacházením a použitím v extrémních podmínkách. S vozem velikosti Navary, který váží bez nákladu skoro dvě tuny a ještě uveze další tunu nákladu navrch, musíte vždycky počítat s určitou váhovitostí po sešlápnutí plynu, ale jakmile se dostanete na cestovní rychlost, běží motor celkem lehce a kultivovaně. Tabulkové údaje slibují spotřebu 6,4 resp. 7,6 l/100 km, během našeho testu byly ovšem výsledky značně kolkavé a ovlivněné extrémním testováním na off-roadové trati, takže je nelze jako průměrné uvádět.

Od velkého pick-upu přirozeně očekáváte i velký pracovní výkon. V této disciplíně je nová generace ještě lepší než předchůdce, protože nabízí nákladový prostor o 67 mm delší. Ve výsledku tak délka ložné plochy činí 1578 mm a u verze King Cab



1788 mm. Můžete tu přepravovat od 1047 do 1203 kg nákladu a zbývá ještě dodat, že Navara utáhne až 3500 kg. I v těchto parametrech předčí svého předchůdce.



Auto pro každého farmáře

Zkontrolovat vzházivost polních plodin či účinnost postřiků, zajet se podívat na pastviny či zhlédnout práci členů silážní linky na pozemku či v jámě, to jsou jen některé z příkladů, při kterých se může farmář kromě obligátního traktoru hodit i automobil typu pick-up s až 5 místy a prostornou korbou. S takovou, na které se bez problémů odveze i balík slámy. Pojďme si představit nový Nissan NP300 Navara.

Jak řekl na tiskové konferenci v Grodu nad Dunajcem zástupce společnosti Nissan Petr Kolář, nová Navara v sobě spojuje to nejlepší ze světa crossoverů a lehkých užitkových vozů. „Funkčnost, pohon 4 x 4, design a tažná síla – to jsou vlastnosti, které uživateli ocení při práci i ve svém volném čase“, uvedl Petr Kolář.

Pro Evropu v Evropě

Nová Navara se vyrábí ve Španělsku a v nabídce bude ve čtyřech stupních výbavy – Tekna, N-Connecta, Acenta a Visia. „Rozměry současně verze zůstávají u nové Navary prakticky zachovány. Nový pick-up se může pochlubit těmito parametry: celková délka vozu 5330 mm, rozvor náprav 3150 mm, výška 1795 mm, světlá výška 223 mm a šířka 1850 mm. Zákazník si navíc může vybrat z devíti barev karoserie“, konstatoval zástupce firmy a dodal, že bohatá je také nabídka příslušenství. Obsahuje účtyhodných 125 položek, mezi nimiž nechybí například tažné zařízení, plastová a hliníková vložka ložné plochy či posuvné plato ložné plochy, případně inovovaný design nástavby.

Zpracování a komfort

Vnitřní prostory si nová Navara tak trochu vypůjčila od crossoverů. Na zákazníka čeká například inovovaná palubní

deska včetně palubního počítače, ovládání motoru pomocí tlačítka Start-stop či zadní parkovací kamera situovaná ve zpětném zrcátku. Petr Kolář upozornil i na ergonomická sedadla s oporou zad. Za zmínku stojí podle jeho slov také unikátní pětibodový systém zavěšení zadní nápravy pomáhající komfortní jízdě.

Bohatá je v nové NP300 Navare také nabídka bezpečnostních prvků. Uživateli má k dispozici například systémy ABS, EBD, Vehicle Dynamic Control (VDC), dále tempomat (ASC) s omezovačem rychlosti (ASL), parkovací senzory či panoramatický kamerový parkovací systém (AVM). Nový vůz dále nabízí elektronický diferenciál s omezeným prokluzem (eLSD), asistent rozjezdu do kopce (HSA), asistent pro sjíždění svahů (HDC), automatické nouzové brzdění (FEB) či signalizaci nezapnutých bezpečnostních pásů, a to i na zadních sedacích.

Pracovní nástroj

Jak již bylo řečeno, nová Navara je jako stvořená pro využívání na polích, loukách či pastvinách, zkrátka všude tam, kde je farmář potřebuje odolného a spolehlivého spolupracovníka.

„Kvalitní a prověřený motor, robustní a odolný rám a především možnost využívání pohonu všech čtyř kol je to, co činí z NP300 Navara auto i do nepohody.“



► Specialitou nové Navary jsou zápsy v bahně



► Novinka si poradí i s rozbahněnou pastvinou



► Novou Navaru jsme měli možnost v Polsku vyzkoušet na vlastní kůži

Nissan NP300 Navara:

- Objem motoru: 2298 cm³
- Max. výkon: 120 kW (160 k) při 3 750 ot./min
nebo 140 kW (190 k) při 3750 ot./min
- Max. točivý moment: 403 Nm nebo 450 Nm při 1 500 – 2 500 ot./min
- Typ paliva: diesel
- Kombinovaná spotřeba paliva: od 6,4 l/100 km
- Emise CO₂: od 169 g/km
- Převodovka: 6MT nebo 7AT
- Typ pohonu: 4WD
- Užitečné zatížení: 1000 kg
- Tažná síla: 3500 kg



► Nástavba nového modelu může mít inovovaný design



► Pro mě, jako pro řidičku zvyklou na osobní vozy, předváděl pick-up od Nissanu dechberoucí kousky



► Mezi ně patřilo například vyjetí kopce o úhlu 45 stupňů



► Libivé auto se ovšem neztratilo ani na silnici, kde se s ním velmi lehce a překvapivě snadno manipulovalo i přes jeho účtyhodné rozměry

komentoval Petr Kolář. Jak dodal, vůz je k dispozici s šestistupňovou manuální i nebyvale plynulou sedmistupňovou automatickou převodovkou.

Samostatnou kapitolou je pak podle zástupce firmy tažná síla: „Na základě provedených výzkumů disponuje nová NP300 Navara nejvyšší tažnou silou ve své třídě 3,5 tuny, vynikající jsou i hodnoty užitečného zatížení,” zminil Kolář.

točivého momentu v širším rozsahu otáček. Výrobce u něj deklaruje nejnižší spotřebu paliva v dané třídě. „Spotřeba je až o 24 procent nižší než v předchozí generaci Navary. Uživatel tak může ušetřit více než 60 000 korun při nájedzu sto tisíc kilometrů. Bonusem je pak snížené množství emisí,” komentoval Petr Kolář a dodal, že novým autem s tovární pětiletou zárukou si mohou zájemci udělat radost už v lednu příštího roku. ■

Inovativní motor

Navara je vybavena motorem 2.3dCi, který umožňuje dosáhnout ploché křivky

Jana Velechovská
Foto autorka a archiv společnosti Nissan



► Pro Navaru je tato situace bezvýhodná jen zdánlivě



► Terénní podmínky zanechaly na vozidle stopy

Navara se zkřížila s osobákem, ale pořád je to terénní pracant

11. listopadu 2015    

Konzervativní milovníci bahnitých speciálů se asi na nový model navary budou nejdříve dívat podezíravě, i přesto by si měli zamluvit zkušební jízdu. Vyladěný nissan sice nabízí více komfortu, než kdy předtím, ale s náročným terénem si hravě poradí a náročné živnostníky by mohl v mnohém překvapit.



Dalších 25 fotografií v galerii



Reklama



10.079
KČ S DPH

Rych

OFFROAD 4x4 magazín

- + Komfortní chování podvozku s novou nápravou
- + Terénní schopnosti
- + Luxusní interiér

PRVNÍ JÍZDA

Nissan NP300 Navara

Text: Jiří Švamberský, foto: archiv



Mimořádně kultivovaný náklad'ák

Pick-upy jsou dnes tak trochu poslední mohykány v kategorii terénních vozidel. Stále se chlubí poctivým žebřinovým rámem, redukcí převodovky a uzávěry diferenciálu. Jeden takový, zbrusu nový, jsme byli projet v okolí města Gródek nad Dunajcem na jihu Polska.

Nissan NP300 Navara, jak se nový pick-up oficiálně jmenuje, není pro mimoevropské automobilové příznivce žádnou velkou novinkou. Starý kontinent si prostě musel zase nějakou dobu počkat a novou generaci mohli jako vůbec první obdivovat návštěvníci podzimního frankfurtského autosalonu. První dojmy byly více než potěšující, především zpracování kabiny a mimořádně dobře tvarovaná sedadla se vymykala standardům kategorie.

Na první jízdy nás české zastoupení Nissanu pozvalo koncem října a velkým příslibem byla offroadová vložka nedaleko říčního koryta. V den příjezdu bylo Polsko vlčné asi jako Island a provazy deště slibovaly zajímavý test.

Na slavnostním večeru jsme se seznámili s oficiálními čísly a přednostmi nového nákladního pick-upu. Zástupci potvrdili, že první dojmy z Frankfurtu nebyly žádným přeludem s některé ovládací prvky, například volant, pochází z crossoveru Qashqai, panel klimatizace jakoby z oka X-Trailu vypadl. Nissan se ani netajil tím, že u nové Navary (zkratka NP znamená Nissan Pick-up) byl primární cíl zvýšení jízdního komfortu. Nemohl jsem se ubránit mírné skepsi. Pick-upy mám najetě, a i když projev většiny z nich je velmi kultivovaný, vyložené pohodlný není ani jeden z nich.

To se ale mělo změnit.

ZCELA NOVÝ MOTOR

Nová Navara je od počátku nabízena pouze s jediným motorem, a to zbrusu novým 2,3 dCi o výkonu 140 kW a točivém momentu 450 Nm (v nabídce je i slabší verze se 120 kW a 403 Nm). Jeho klikový hřídel standardně roztáčí soukoli šestistupňové manuální převodovky, za příplatek ale můžete dostat také sedmistupňový automat známý už z minulé generace Navary, který se nabízí výhradně pro silnější verzi. Se šestiválcem z minulé generace se nepočítá.

Na testování byly připraveny pouze nejlépe vybavené verze (v nabídce jsou čtyři úrovně Visia, Acenta, Tekna a nová N-Connecta) s manuály i automaty. Motorizace byla předem daná – výkonnější varianta. Nikoliv proto, že by 20 kW a 47 Nm představovaly rozdílový faktor, ale proto, že silnější motorizace je vybavena novou pětiprvkovou zadní nápravou a tohle řešení rozdílovou věcí je. Alespoň co se komfortu týče...

Nový motor je na první nastartování poměrně hlučný, ale téměř ihned se ohlává a zklidňuje. Manuální převodovka (díky za ni) velmi dobře reaguje na vaše pokyny a má příjemně krátký chod. První kilometry se nesou ve znamení vyváženého řízení, ačkoliv nutno uznat, že i na offroading má možná až příliš dlouhý převod. Ve zlomech jste měli natočeno volantem tolik, že bylo jasné, že jsou kola v rejdu. No, nebyla a přišla ke slovu potupná zpátečka. Několikrát.



OFFROAD 4x4 magazín

- + Komfortní chování podvozku s novou nápravou
- + Terénní schopnosti
- + Luxusní interiér

OFFROAD

Zadní nová náprava je snad kouzlo. Auto neposkakuje, neotřásá a ochotně reaguje na všechny impulzy od řidiče. Pokud si Mitsubishi nepřipravilo s L200 naprostou bombu, Navara rozhodně aspiruje na titul momentálně nepohodlnějšího a neklidnějšího pick-upu. Na druhou stranu si musíte uvědomit, že se pořád bavíme o nákladním voze.

Spotřeba nového čtyřválce byla velkým překvapením, nějakých 7,5 litru v průměru je naprosto parádní výsledek, třebaže na definitivní verdikt ohledně hospodárnosti musíme počkat do doby, než nám Nissan Navaru půjčí na test. To by mělo být po Novém roce, kdy se také objeví na prodejních plochách.

NP300 Navara je standardně vybavena mezinápravovým diferenciálem a uzamykatelným diferenciálem na zadní nápravě a samozřejmě neabsentuje ani redukce převodovky.

CO TA STABILIZACE?

Nissan si hodně věří, co se terénních schopností Navary týče, a na test připravil jednu z nejzajímavějších terénních tras, jakou jsem měl možnost při prezentacích vyzkoušet. Její stavbu si vzali na starost kluci z polského Patrol klubu, takže je vám asi jasné, že tady to nebylo o poľní cestě. Prudký déšť podložil navíc upravený tak, že po prvních průjezdech se vytvořily dvacet centimetrové koleje bahna – prostě R.A.J. Přestože se světla výška Navary mezigeneračně snížila na 223 milimetrů (předchůdce má 228 mm), terénní schopnosti zůstaly velmi dobré. Zařazením čtyřkolky (normálně jsou hnaná pouze zadní kola) a redukce se vypne ABS a stabilizace a vy se s ohledem na pneumatiky můžete vrhnout „do práce“.

Jaké zjištění, když při manévrování v terénu slyšíte od předních kol nezaměnitelné pazvuky stabilizace. Cože? Vždyť je vypnutá! No, patrně ne... Nissan můj poněkud překvapený dotaz promptně hasil odpovědí, že jde o předprodukční vozy a některé věci se budou ještě ladit. No, jasné. Jsem v branži dost dlouho, abych ihned netušil, odkud vítr vane.

V tomto terénu stabilizace řidiči uměla dost ulehčit ovládání vozu a ten měl pak pocit, že



Volant pochází z crossoveru Qashqai, ganai klimatizace jakoby z oka X-trailu vypadá.

si cestu bahnem rázi podobně sebejistě jako ledoborec a že je vlastně dobrý. Jenže když chci stabilizaci vypnout, tak s ní prostě nepočítám a podle toho se také za volantem chová. Ví, že nebylo žádoucí, aby nějaké auto zůstalo v terénu na břiše – ve vzduchu přece visela hrozba negativní recenze a také by se výrazně narušil časový harmonogram. Tohle jediné mě rozladilo a věřte, že to bude první věc, kterou si při oficiálním týdenním testu prověřím. Nissan, který se chlubí osmdesátiletou tradicí ve výrobě pick-upů, přece nemůže myslet vážně auto, jenž zvládá přejezdový úhel 30,4° (ty náslapy nejvybavenější verze prostě musíte odstranit, v terénu naprotá zbytečnost), zadní nájezdový úhel 25,5° a přední nájezdový úhel 22,2° který se pak kvůli aktivní stabilizaci nevyhrabe ze situace, již každý ofrouďák řeší sám za sebe, nikoliv elektronika...

Ke slovu přišlo i nějaké to brodění, což ale s maximální brodivostí Navary 600 mm nepředstavovalo nikterak náročnou výzvu.

S odstupem času si tak říkám, jaká je škoda, že testování nikdy neprobíhá s terénními



pneumatikami. Tohle auto by bylo úplné zvíře. Nehledě na fakt, že by bylo zajímavé sledovat, jak moc by se lišila spotřeba paliva v závislosti na zvoleném obutí. Jak je psáno výše, nový motor totiž vykazoval velice příjemnou průměrnou spotřebu. Po dvou kolech v terénu, mnohdy na redukovanci i a uzamčeným zadním difem, svítila na displeji hodnota 9,1 litru.

Po prvních kilometrech s novou Navarou si troufám tvrdit, že se posune z aktuálně čtvrtého místa v prodejích směrem nahoru, protože komfortní chování podvozku s novou nápravou, terénní schopnosti a mimořádně luxusní interiér jsou lákadla, která si zákazníci najdou. ■

DOJMY Z JÍZDY PICK UP

Nový model pick-upu Nissan NP300 Navara zažije na podzim svoji premiéru a vzápětí bude k dispozici prvním zájemcům ke koupi. I to je důvod k tomu, abych s novým přírůstkem do nabídky japonské automobilky prožil několik stovek kilometrů po cestách i necestách.

Text: Milan Olšanek
Foto: archiv

Nová generace



NOVÁ NAVARA vizuálně i technicky splňuje všechny legitimní nároky moderního zákazníka.

Díky českému dovozci značky Nissan a nově otevřenému prodejnímu zastoupení v Brně jsme měli na několik dní novou Navaru k dispozici ke zkušebnímu jízdám. A nutno dodat, že mi zástupci automobilky kladli na srdce, ať si s autem dělám, co chci. To je samozřejmě velmi příjemná možnost, nicméně i při takové benevolenci je třeba se chovat k vozidlu jako k nositeli poměrně vysoké hodnoty.

S díky jsem tedy nabídku přijal a vyrazil s Navarou především po okresních cestách směrem k lesům, vodám a stráním.

ZVENČÍ I ZE VNITŘÍ NOVÁ

První, co vám připomene, že jedete v modelu z nové generace dobře známého vozu,

jsou tváře míjících, které se za vámi obrací. Řeklo by se, že u vozidla segmentu pick-up není vnější design natolik důležitý, ale v dnešní době není možné podcenit ani tuto skutečnost. Zákazníci mají přeci i v tomto ohledu své legitimní požadavky.

Procházel hlavní světlomety, zhybně přední část vozidla, výrazně vytažené okraje kapoty, nově zasklené mlhovky a celkové robustnější předek vozu omladil jeho look. Nová Navara je rozhodně více moderní a má blíže k dnešnímu pojetí pick-upů.

Interiér si v ničem nezadá s běžnými osobními automobily. Avšak to nejdůležitější je stále to, jak se s ní jezdí po zpevněných a hlavně nezpevněných površích silnic, cest a cestiček. Přesto, že vše v automobilu

vím napovídl, že řídíte novou generaci, přece je zde něco stejné - řazení manuální převodovky. Relativně dlouhá řadicí páka a její tradiční chod - to je závan jistoty - jistoty, že řídíte ve své podstatě uživatelsky automobil.

Řazení převodu pro zpětný chod jde před perovou pojistkou doprava od sebe a dozadu. Snad právě proto, že pojistka funguje až při tahu páky dozadu, stane se, že místo šestého převodového stupně můžete mít tendenci skočit s pákou na dráhu zpátečky. Pochopitelně se nic nemůže stát. Jen v důsledku toho, že uděláte takovou zkušenost, můžete mít sklon být při řazení nahoru z pátého převodového stupně trochu pesimista a neoddlážit páku řádně od sebe a... padne vám tam „čtyřka“. Nemluvil bych o tom, kdyby se to stalo jen mě, ale viděl jsem, že i někteří jiní řidiči, s nimiž jsem měl možnost v novém Nissanu jet zařadili v rychlosti a jistě nepozornosti z „pětky čtyřku, a ne šestku“. Nakonec však o nic nejde. S každým autem se musí řidič naučit jezdit.

HNAČÍ TRAKT NA JEDNIČKU

Zdvihový objem motoru je o něco menší než dříve, ale to nemá prakticky žádný vliv na dynamiku jízdy. Podstatně důležitější je to, že motor musí vyhovět přísným emisním normám - a tady musí jít pružnost kousek stranou. Konkrétně se to projevuje



NOVÁ GENERACE pick-upu Nissan Navara nabízí vysokou míru komfortu, ať jde o jízdu po silnici nebo v terénu.



Robustnost, síla, výkon – to jsou slova, která vás napadnou při prvním pohledu na novou Navaru.

**SOLIDNÍ světla
výška a pohon
4x4 vás nenachájejí
ve „stychu“**



nutnosti motor točit o něco málo víc než vám sluch nalaďený na velkobojemové čtyřválcové doporučuje. Ale stačí tak 200 či 300 otáček a vše je v „cajku“. Anebo se musíte smířit s tím, že při přeřazení na těžší převodový stupeň je třeba chvíli posečkat, než se to sebere. Ale zase – je to jen o pocitu.

Opravdu důležité je to, že Navara jede perfektně. Nissan je známý dokonalým vývojem hnacího traktu plněpohonných vozidel. Při řazení pohonu kol přední nápravy, tedy zapnutí pohonu 4x4, se ovládá otočným spínačem po pravé ruce na přístrojové desce. A funguje to skvěle. Je možno řadit jak za klidu tak při jízdě, prakticky v jakékoliv rychlosti, jen si uvědomit, že by to nemuselo být zrovna za tahu motoru, to potom nemusí znít zrovna libě. Ale to jsou základy, které zná každý, kdo jezdí v terénu. Stejně je to se spojčným pedálem. Do terénních jízdy s řádně sepnutou spojkou – ne, aby vás napadlo snažit něco přetlačit prokluzem při polosešluplé spojkě – to by vám nemusela být lamela zrovna vděčná.

PŘÍJEMNÉ POCITY

Nová Navara jede v lehkém i těžkém terénu jako tank. Vysoká světla výška a do-

statečně dobré zpřevodování je zárukou, že se na poli, v lese nebo zcela mimo cesty a cestičky neztratíte, tedy že tam nezůstane.

A protože dnes je všechno pořádně dynamické, je dobře, když je možno s vozidlem jet i v terénu či při překonávání terénních nerovností relativně rychle. Nová konstrukce uložení a odpružení zadní tuhé nápravy řeší všechny možné výtky na míru komfortu jízdy.

Zkrátka jde o jednu z nejvyšších a nejlepších přidaných hodnot, kterou nová Navara nabízí. A že jich nenabízí právě málo. Neodolal jsem a několikrát jsem uložení zadní nápravy prověřil – nejlépe na polních cestách s lavory po kalužích. Žádné skákání, žádné kůzlečí divočení – příjemná jízda, i ve vyšších rychlostech.

Celkový dojem z nové generace pick-upu Nissan Navara je více než příznivý. Je třeba navíc ocenit fakt, že automobilka zapůjčila vůz ve standardním provedení modelové řady, u níž je předpoklad, že se bude nejvíce prodávat – s motorem o základním maximálním výkonu, manuálně řazenou šestistupňovou převodovkou a bez zbytečných příkras různými extrasy.



I V ZÁKLADNÍ verzi vám udělá mnoho radosti.



ZE PŘEDU zaujmou nové hlavní světlomety, maska, kapota a hlavně dojem ještě vyšší robustnosti.



ZADNÍ NAPRAVA je sice neustále pevná, ale uložení je zcela nové – a to se počítá.



DNEŠ snad ani není třeba „kér pod kapotu“, jediné snad, že by si chtěl člověk dát nějakou technickou kapalinu – nejspíše tak do ostřilovačů.



STÁLE je to však pick-up, který odvede dokonalou práci, nicméně ani ve volném čase vám neudělá ostudu.