



V rubrice Bazar

SM 07 Výše 11. 2. 2019	Volkswagen Touareg II
SM 08 Výše 18. 2. 2019	Mazda 3
SM 09	Nissan X-Trail
SM 10 Výše 4. 3. 2019	Citroën C4 Cactus

Jak šel čas

- 2014:** Start prodeje. Benzinový motor 1.6 DIG-T/120 kW (4x2 s 6M, na českém trhu od 2015), diesel 1.6 dCi/96 kW (4x2 s 6M i CVT, 4x4 s 6M).
- 2016:** V závěru roku 2.0 dCi/130 kW (4x2 s 6M, 4x4 s 6M nebo CVT).
- 2017:** V létě facelift, drobné změny v interiéru, přepracované rozhraní infotainmentu NissanConnect.
- 2019:** Ohlášen přechod na nové motory 1.3 DIG-T/117 kW a 1.7 dCi/110 kW (s AdBlue).

Přednosti a nedostatky

- +** Velmi bohatá výbava vyšších specifikací (Tekna)
S dieselem 1.6 dCi nízká spotřeba
Prostornost, příplatková možnost sedmi míst
Obratnost, pocit jízdy lehčím vozem
Výborné topení
Svitivost světlometů LED
- Mdlá odezva a omezená opravitelnost variátoru X-tronic
Vyšší spotřeba diesela 2.0 dCi
Benzinový motor pouze s předokolkou
Rázy na ostřejších nerovnostech (zvláště u verze s panoramatickou střechou)
Zvolna zastarávající infotainment

Euro NCAP (2014)

Ochrana posádky při nárazu

★★★★★ 86%, 33 bodů

Takový
větší
qashqai

Nissan X-Trail odhodil zálesáckou image a je úspěšný jak nikdy předtím. Technická vazba na menší qashqai mu dopomohla k dobré ceně a moderním technologiím, jimiž splácí úbytek chuti na terén.



Faceliftové modely (od 2017) poznáte podle shora vykoupeného nárazníku zvýrazňujícího masku chladiče a hranatých mlhovek



Venku populárnější než u nás

Jindřich Topol,
AAA Auto Praha

Zatímco oba předchůdci si zakládali na krabicovitých tvarech a [relativně oprávněném] dojmu robustnosti a terénní schopnosti, třetí generace X-Trailu už chtěla raději splýnout s hlavním proudem tolik populárních SUV a crossoverů.

Přinesla proto zásadní změnu v podobě módních oblín, nevyhnula se downsizingu motorů a mohla mít i sedm sedadel. Snaha zalíbit se celému světu se ovšem vyplatila. Stravitelnější design podobný bestselleru v podobě qashqai přitáhl k X-Trailu novou klientelu, nic zásadního mu nešlo vytknout a v Evropě šlo od začátku o populární model. V globálním měřítku byl v letech 2016–2017 dokonce nejprodávanějším SUV vůbec.

Na českém trhu ojetin to však zatím prodejní slágr tak úplně není, ostatně v nabídce mají převahu zánovní ojetiny s půlmilionovými cenovkami, takže se není co divit. Na západ od našich hranic ale čtyřletý X-Trail se stotisícovým nájedzem pořídíte zhruba od 350 000 Kč a výběr je tu pestrý. Škoda že populární kombinace čtyřkolky a automatu přišla až v roce 2017 a tyto zánovní kusy pod 600 000 Kč zatím k máni nebývají.

Interiér stylem připomíná qashqai, je ale prostornější. Zde starší provedení s větším volantem. Elektrická parkovací brzda je tu vždy, dvouzónová automatická klimatizace od původně střední výbavy Acenta, později u nás základní.

To jsou věci. Kdysi expedičně hranatý a minimálně dvoulitrový Nissan X-Trail se proměnil v líbivý prostorný crossover trhající ve světě prodejní rekordy. Nadšený pro rodinu, moderní jízdní asistenty a motorový downsizing. V prvních třech letech byl k máni jen s šestnáctistovkami, a když už po čase konečně znovu ožil vymodlený naftový dvoulitr, přichází další vlna: letošní přestup na agregáty 1.3 DIG-T a 1.7 dCi.

Nový diesel již bude potřebovat močovinu AdBlue (což dosavadní 1.6 dCi a 2.0 dCi nepotřebovaly), na rozdíl od benzinové varianty se však překvapivě nezbaví alternativního variátoru Xtronic.

Nadále pak bude platit, že čtyřkolka All-Mode 4x4-i s elektromagneticky ovládanou mezinápravovou spojkou

půjde kombinovat jedině s naftou. Podíl verzí 4x4 na prodejkách je takřka dvoutřetinový, ale je to spíše volba „pro jistotu“.

Do větších terénních akcí se navzdory slušné světlé výšce 21 cm a dostatečné trakci málokdo pustí. Autu překáží hlavně dlouhý přední převis, jehož vlnou klesl nájezdový úhel z předchozích 29° u generace T31 na současných slabých 18°. Jinými slovy je to fešák, nad obrubník nárazník spolehlivě strčí, ale do opravdového terénu si kupte navaru.

Větší, místy zesílený

Na rozdíl od qashqai má X-Trail vždy japonský původ, pokud se bavíme o verzích pro Evropu. Některé komponenty zavěšení kol jsou v porovnání s menším bratrem lépe dimenzované (vyztužená spodní přední ramena,

robustnější víceprvek vzadu), kvalitnější jsou zjevně i ložiska kol. Slabší místo představuje jen horní uložení předních tlumičů u prvních ročníků, které se většinou opravovalo ještě v záruce.

Jízdní vlastnosti jsou na kvalitním povrchu bezproblémové, na horším by měl jízdu kultivovat důvtipný systém omezující nadměrné pohyby karoserie cíleným přibrzdováním kol. I ten qashqai má. Detailisté si přesto všimnou, že větší model přece jen o něco víc doplácí na odlehčený skelet, který neposkytuje tlumičům takovou oporu jako někdejší masivní krabicovitě karoserie předchůdců s kolmými boky i zádi.

Rázy z ostřejších nerovností jsou nejcitelnější při kombinaci prosklené panoramatické střechy s největšími, 19" koly. To je přesně případ výbavy Tekna.

Pár slov o motorech

▶ 1.6 DIG-T (1,62 R4 16V, 120 kW, 240 Nm, 2014–2019):

Přeplňovaná benzinová šestnáctka z kooperace Nissan/Renault se pořádně nadechne až nad hranici 3000 min⁻¹, takže s ekonomicky dlouhými převody (při 130 km/h 2700 min⁻¹) nepředvede žádné velké divadlo. Dobře to demonstruje pružnost z 80 na 120 km/h na 5/6° za 13,2/17,6 s [s nelehčími, 17" koly]. Druhou stranou mince je tichá dálniční jízda a rozumná, osmilitrová spotřeba. Pokud vám stačí předokolka a umíte řadit, jde o solidní volbu.

▶ 1.6 dCi (1,6 R4 16V, 96 kW, 320 Nm, 2013–2019):

Menší z Renaultových dieselů je nejčastější motorizací X-Trailu, pětimístnému provedení bude stačit. Pohodářům se i v takto velkém voze odmění šestilitrovou spotřebou, přitom má převody jen nepatrně těžší (při 130 km/h 2600 min⁻¹) než benzin DIG-T. Charakteristika s bezdechým pásmem nad volnoběhem a následným prudším nástupem tu není tak výrazná jako u lehkých renaultů, sbírá se plynuleji a ani u čtyřkolky s většími odpory nežádají rozjezdy velké soustředění. Pružnost z 80 na 120 km/h na 5/6° za 11/14,2 s [verze 4x4], u stejné zpřevodované předokolky ještě o 1 s méně.

▶ 2.0 dCi (2,0 R4 16V, 130 kW, 380 Nm, od 2016):

Po dlouhé pauze vzkrísil dvoulitr doplněný zásobníkovým katalyzátorem a navýšeným podílem objemu EGR přišel těsně před faceliftem. Páru má, ale kvůli stresovitějšímu podání je ve městě hůře osedlatelný než menší 1.6 dCi, je i hlučnější a žravější – obvyklé průměry jsou mezi 7,5 až 8 l/100 km. Preferujte kombinaci s manuálem [vždy s 4x4], který při 130 km/h točí 2400 min⁻¹ a lze s ním lépe využít pružnosti motoru. Akcelerace z 80 na 120 km/h na 5/6° za 9,3/12,5 s. Nissan si zde zkusil systém monitoringu kvality oleje, který zpočátku nastavil krutopřísně – některé uživatele nahnal k výměně i po 10 000 km, což je při zdejší 7,5litrové náplni docela marnotratnost. Na druhou stranu má tento agregát teoreticky největší naději zůstat dlouho ve výborném stavu.

▲ Skvělá volba ▶ Záleží na prioritách ▼ Nebrat



Panoramatický 360° kamerový systém AVM u lépe vybavených variant usnadňuje parkování i orientaci v terénu, kvalita obrazu ale nepatří k silným stránkám



Spodní přední ramena jsou proti qashqaiům zesílená výztuhou. Problém zde byl zatím jen s vůlemi a hlučností horního uložení tlumičů, převážně u prvních ročníků.



Servopohon výfukové klapy pomáhající recirkulaci výfukových plynů je tu na rozdíl od qashqai o něco lépe chráněn před poškozením terénními jízdami



Příplatková třetí řada sedadel je samozřejmě nouzová, už kvůli krkolomnému přístupu vhodná jen pro děti. Ale o přidanou hodnotu jde.

Posuvná zadní sedadla jsou uložena výš než přední, strop je blíž hlavě, ale výhled lepší. Široké dveře s velkým úhlem otevření zaručují velmi pohodlné nastupování.

Závady a problémy

Vůle v horním uložení předních tlumičů (první ročníky). Vrzání nebo klepání se začalo ozývat už kolem 80 000 km. Řešilo se instalací nového typu krycí manžety s nadstavenou oporou pro vinutou pružinu (pro vytěsnění vůle a pevnější sevření horního uložení).

Vrzání při otáčení volantem.

Zvláště v zimním období. Řeší se promazáním, nebo instalací modifikované gumové průchodky volantové tyče.

Závady turbodmychadel u 1.6 dCi

(velmi vzácně). Hlučnost, spotřeba oleje. **Klepání brzdových destiček.**

Sondy lambda (1.6 dCi). Obvykle odejde zadní [za katalyzátorem], motor jede normálně, ale svítí kontrolka.

Šotky komfortní elektroniky a infotainmentu. Většinou komunikační chyby, pomáhá restart nebo aktualizace softwaru.

Průsaky oleje přes „prsa“ motoru (1.6 dCi).

Šikovné servisy zvládnou bez doporučené demontáže motoru.

Netěsný chladič klimatizace (první ročníky).

Obvykle přistiženo ještě v záruce, pozdější výměna zhruba za 15 000 Kč.

Nížší životnost akumulátorů [série s akumulátory FIAMM].

Novou baterii kapacity 70 Ah aktuálně v servisech Nissanu pořídíte za 3284 Kč.

Servisní rady

Motor má řetězové rozvody, mění se jen v případě natažení (vzácně u 1.6 dCi). Motorový olej měňte po roce nebo nejpozději po 20 000 km [byť u dCi výrobce povoluje až 30 000 km], doporučená viskozita 5W-30 [dCi] nebo 0W-20 [1.6 DIG-T]. U variátoru Xtronic není výměna náplně předepsána a ani nemá klasický vypouštěcí otvor (pouze kontrolní), případnou výměnu oleje tedy svěřte specializovaným servisům provádějícím přímo strojní proplach skříně. Výměnu oleje v rozvodovkách dělejte ideálně každých 60 000 km.



Ceny – příklady z českých bazarů

Nejlevnější:	369 000 Kč, 1.6 dCi 4x4, 2015, 162 900 km
Nejdražší:	849 900 Kč, 2.0 dCi 4x4 Aut., 2018, 500 km
Náš tip:	420 000 Kč, 1.6 dCi 4x4, 2016, 88 531 km

K držákům nápojů vede výdech ventilace, v létě si je můžete chladit, v zimě ohřívát. Ovladač systému 4x4 nabízí tradičně tři polohy, umožňuje i plně uzamčení mezinápravové spojky v nízkých rychlostech. Systém má i grafický výstup na displeji v přístrojovém štítu.

Škoda, s nadupaným balíkem asistenčních systémů Safety Shield by byla jinak velmi přitažlivá.

I přes několik příplatkových paketů zůstávají skladby výbav asijsky neohebné, je tedy nutné smířit se s tím, že třeba pěkně svítící světlomety LED nepořídíte bez 19“ kol či aktivní parkovací asistent bez koženého čalounění. Zmíněné adaptivní světlomety LED jsou jednoduššího typu s automatickým přepínáním tlumených a dálkových světel a natáčecí funkcí jen u pravého světlometu. Výšku ale upravují tak jemně a plynule, až mívají někteří uživatelé pocit, že to nefunguje, a zbytečně míří do servisu.

Berte s manuálem

K tomu variátoru. Zejména u dvoulitru s točivým momentem 380 Nm je použití třetího převodu na hraně, a to tu stejně jako u příbuzného Renaultu Koleos najdete i bizarní kombinaci se

čtyřkolkou. Většina kupujících instinktivně sáhla po manuálu, který kromě schopnosti tahat těžší vlek (2000 proti 1500 až 1650 kg u xtroniku) slibuje levnější dožití.

Byť servisy zatím nevidují žádné těžší závady plynulých převodovek, nemělo by to při dosud nevelkém stáří a nájezdu těchto vozů ukolébat. Nadále platí, že až řetěz jednou vydře dosedací plochy neopravitelných kuželů, nezbude než koupit celou novou skříň. A třeba ta pro dvoulitry vychází na 242 000 Kč.

V kontextu s ovládací mechatronikou za až 47 000 Kč a „celoživotní“ olejovou náplní vyznívá doporučení manuálu jasně. Pokud už kus s xtronikem doma máte, zatěžujte jej s rozvahou a zůstávejte co nejdéle v péči značkového servisu, který kontroluje aktuálnost softwaru – některým typům může výrazně zlepšit projev i životnost.

Celkově dobrá bilance

Ceny servisních prohlídek s výměnou oleje oscilují kolem příznivých 7500 Kč. Navigační mapy mívají první tři aktualizace zdarma (za následné zaplátíte zhruba 2700 Kč), zabudované navigace však už nepatří k nejsvižnějším. Funkce zrcadlení smartphonu dosud chyběla, spárováním telefonem však šlo obsluhovat alespoň vybrané aplikace multimediálního systému NissanConnect.

Karoserie nerezavějí (spíše jen povrchově výfuk), nutnosti občasných restartování či aktualizace softwaru komfortní elektroniky dnes neutečete ani u konkurence. U menšího dieselu 1.6 dCi se zaměřte na úniky oleje přes netěsná „prsa“ (kryt rozvodů). Přetěsnění není snadné, ale šikovnější servisy (například brněnský J.P.N. Cars) to zvládají i bez doporučené demontáže motoru, tedy za kratší čas a bez rozpojování klimatizace.



Hodnocení

Komfort:	1,50
Prostornost:	1,25
Dynamika:	2,00
Pohonná jednotka:	1,75
Spolehlivost:	1,50
Servisní náročnost:	2,25
Ceny a nabídka dílů:	2,75
Výsledná známka	1,79

Známka se uděluje od 1 do 5 ve vztahu ke konkurentům

*Plynulá převodovka Xtronic si překvapivě lépe rozumí s diesely než s benzinovou jednotkou 1.6 DIG-T, přesto zůstaňte opatrní. Některé závažnější mechanické závady variátoru jde řešit jen výměnou **celé drahé skříně**.*

Konkurenti ojetého Nissanu X-Trail III

Hyundai Santa Fe III



Výroba: Od 2012 [po roce 2018 jako Santa Fe Classic]
Popis: Velmi komfortní SUV, obzvláště dobře prodejné v delší, sedmimístné verzi Grand. I u té kratší zůstává dominantní čtyřválec 2.2 CRDi, pokud však netrváte na čtyřkolce [která už někdy ani všemi čtyřmi nehrabe], můžete občas najít i kultivovanější a jen o chlup pomalejší 2.0 CRDi. U většího dieselu dejte pozor

na prasklý filtr DPF, pozáruční výměna by vyšla na téměř 120 000 Kč.

Mitsubishi Outlander III



Výroba: Od 2012
Popis: Zajímavostí outlanderu je hybridní verze PHEV, cenově nepřilíš vzdálená dieselům 2.2 DI-D. Ty sice dobře táhnou, ale mívají vyšší praktické náklady kvůli pracné kontrole ventilových vůlí a někdy i nutnosti výměny modulu vyvažovacích hřídelí [první ročníky]. Potěší dobré jízdní vlastnosti, nečekaně úsporný benzin 2.0 MIVEC,

či u lépe vybavených mladších verzí lepší čtyřkolka S-AWC.



Když přezouvají mistři

Nissan X-Trail 1.6 dCi 4x4 Acenta, 2016, 79 900 km, 450 000 Kč

Základní technické údaje

Motor:	přepíňovaný vznětový 16V čtyřválec
Zdvihový objem:	1598 cm ³
Největší výkon:	96 kW při 4000 min ⁻¹
Největší točivý moment:	320 Nm při 1750 min ⁻¹
Převodovka:	6° manuální
Zavazadlový prostor:	550 l
Rozvor náprav:	2705 mm
Vnější rozměry:	4640 x 1820 x 1710 mm
Maximální rychlost:	186 km/h
Zrychlení z 0 na 100 km/h:	11,0 s
Kombinovaná spotřeba paliva:	5,3 l/100 km
Cena zkoušeného vozu:	450 000 Kč

Ceny náhradních dílů

Přední příčné rameno s čepem	7019 Kč
Tyčka předního stabilizátoru	1282 Kč
Náboj předního kola	10 188 Kč
Přední brzdový kotouč	3129 Kč
Přední brzdové destičky	2796 Kč
Zadní brzdový třmen*	15 461 Kč
Čelní sklo	15 884 Kč
Bauset čelního skla	1191 Kč
Přední kapota	10 527 Kč
Přední blatník	6766 Kč
Přední světlomet (halogeny)	9895 Kč
Přední světlomet (LED)	12 084 Kč
Spojková sada	11 031 Kč
Turbodmychadlo	36 980 Kč
DPF filtr**	35 975 Kč/26 071 Kč
Vstříkovač**	12 904 Kč/9032 Kč
Rozdělovací spojka 4x4	45 379 Kč
olejový filtr	589 Kč
Filtr sání	606 Kč
Kabinový filtr	752 Kč

Ceny včetně DPH na X-Trail 1.6 dCi 4x4. * Včetně motoru parkovací brzdy. ** Nový/průmyslové repasovaný díl.



Foto Marek Oborník

Bývalý italský vlastník pojal údržbu vozu opravdu z gruntu. S prvními pneumatikami sjetými na plátno vyměnil rovnou celé auto. Motorový olej ale přinejmenším dvakrát dostalo...

Teorie vypadá dobře. Nájezd 80 000 kilometrů za 2,5 roku znamená lehké „rychlé kilometry“, kombinace renaultského 1.6 dCi s pohonem 4x4 jednu z nejúspornějších čtyřkolek třídy. Někdejší nižší střední výbava Acenta obohacená příplatkovým balíčkem navigace a 360° kamerového systému by taky vyhovovala – slušně vybavený, ale nepřetechizovaný vůz. Hlavně však s pevnou střechou a rozumnými, 17“ koly.

Realita už je horší. Servisní knížka prázdná, o pneumatikách už byla řeč, kapota létající s dvoucentimetrovou vůlí v zámku. Její plácnutí do čelního skla za jízdy nemíníme riskovat, při první příležitosti si zámeček seřizujeme. A jsme možná třetí, co tu kapotu zvedli. Jindy ušmudlaná měrka oleje vypadá až moc čistě, naopak vzduchový filtr je černý a na vypadlé hadičce z čerpadla ostříkovačů přinejmenším roční prach.

Provedení ojetiny svěřujeme brněnským specialistům v J.P.N. Cars. Vedoucí servisní Milan Fryčka nejdříve pátrá v interní databázi, k vozu se ale váže jen jediný záznam ze „značky“ v 30 000 km, jinak nic. Brzdové destičky však byly zjevně vyměněny později, což spolu s druhovýrobním olejovým filtrem naznačuje přinejmenším jednu zastávku v nějakém rychloservisu. Překvapuje dobrý stav prvovýrobních brzdových kotoučů, které jiným průměrně vydrží asi 60 000 km.

Mechanik kontroluje stav horního uložení tlumičů a případnou netěsnost krytu rozvodů, obojí je tu ale v pořádku. Také o kondici motoru se obáváme zbytečně: běží stejně měkce jako nový, v hadici intercooleru není žádný olej, který by ukazoval na netěsnosti turbodmychadla a regenerace DPF také probíhají bezproblémově. U dvou vstříkovačů

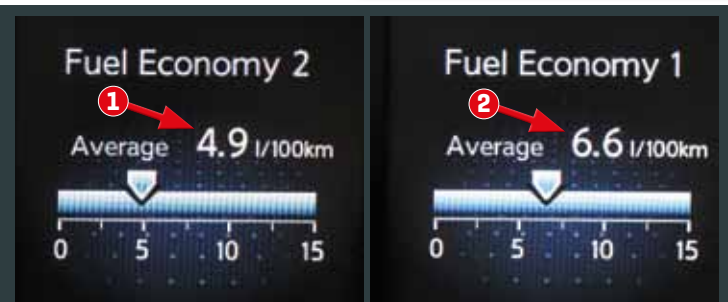
jsou už větší korekce, s kvalitní natou by ale mohly ještě 100 000 km vydržet.

Povrzávání při otáčení volantem pan Fryčka navrhuje vyléčit promazáním gumové průchodky řídicí tyče. Kdyby nepomohlo, je k dispozici i modifikovaný díl. Podobně jako u jiných ojetin „bez historie“ by se tu mělo udělat všechno: vyměnit filtry a náplně včetně preventivní výměny oleje v zadním diferenciálu. Nakonec to nebude tak špatná koupě, změna majitele ale přišla pět minut před dvanáctou.



Milan Fryčka z firmy J.P.N. Cars se s žádostmi o prověření bazarových vozů setkává často, erudovaný brněnský servis s rozumnými cenami má mezi zákazníky dobrou pověst

Zpřevodování by mohlo jít vzorem ostatním. V městských 50 km/h už můžete řadit oddechovou čtyřku (1500 min⁻¹), aniž by se motor propadl do lartargie. Stejně tak šestku při 90 km/h (1800 min⁻¹).



Motor 1.6 dCi je bez diskuse úsporný. Při defenzivnějším stylu jsme i se čtyřkolkou překročili hranici 5 l/100 km 1. Týdenní průměr bez odřádkání činil 6,6 l 2.

Nutné investice

Výměna oleje v motoru, v zadní rozvodovce, nový vzduchový i kabinový filtr:	12 000 Kč
Nové obutí rozměru 225/65 R17: ve střední kvalitě	zhruba 16 000 Kč
Celkem:	28 000 Kč