

# Ena velika

Zabava? Absolutno! Če le spadate med tiste, za katere nevoščljivo rečejo, da še vedno živi otrok v njih, in vam blato, kamenje in luže prikličejo na obraz nasmešek.

**P**ajero je še eno tistih japonskih imen, za katero je treba prav posebej pogledati v 'anale', od kdaj obstaja, saj se zdi, da je tu od nekdaj. Vzporedno z njim, sploh s takšnim, trivratnim, jih ni veliko; le morda Land Cruiser in Patrol na našem trgu in v širši okolici do večjih morij. Trivratni Range, če se ga slučajno še spominjate, že desetletja ne obstaja več.

Tudi če se ozrete samo znotraj te blagovne znamke, se zazdi, da vlada 'zmeda'; Pajerov, takšnih in drugačnih, je cela vrsta. Ampak to pomeni le, da pri Mitsubishiju znajo ponuditi različnim trgov različne terence in da so zaradi vse te ponudbe štirikolesne tehnike vešči.

V kolikšni meri jo obvladajo, lahko preverite na primer v športu; v relijih ali še bolje – na puščavskih dirkah terencev. Letošnji Dakar se je ravno dobro končal. In? Je pa seveda res, da so zahteve na dirkah nekaj povsem drugega kot pri osebni rabi, in verjetno si lahko mislite, da si z dirkalnim Pajerom v vsakdanjem prometu ne bi mogli pomagati. Ampak občutek je pa velika, a ne?

In zato je zdaj tu takšen Pajero za evropske kupce. Ena velika silhueta, če ponoči pogledate na parkirišče, čeprav je trivratni in zatorej s krajšo od obeh možnih medosnih razdalj. Kar pomeni tudi okrog pol metra manj zunanje dolžine.

Čeprav podoba, razmerje glavnih mer (vključno s kolesi) in videz detajlov objublajo njegovo klenost, je obenem spretno usmerjen v razkošje in udobje. O zunanosti največ povedo fotografije, udobje in luksuz pa se pravzaprav začeta šele znotraj. Zadosti je že, da sedete na na pogled in otip kakovostno usnje, da ugotovite, da je voznikov sedež izdatno električno nastavljiv (pri tem je sovoznikov nastavljiv le ročno in le v osnovnih smereh, kar pa ne zmanjšuje udobja na poti), če pa slučajno obrnete ključ ponoči, se pokažejo merilniki, ki z velikostjo, barvami in osvetlitvijo spominjajo prej na dražje limuzine višjega razreda kot na terenca. Pravzaprav to velja kar za celotno armaturno ploščo.

Pa vseeno izta volana ne morete zgrešiti, da je Pajero terenec; na prednjih stebričkih (na notranji strani, seveda) sta čvrsto vpeti ročici, za primer, če se karoserija na terenu nerodno zaziblje, med velikima merilnikoma je zaslon z logično



barvno shemo pogona (ki med drugim pokaže tudi, katero kolo se zavrti v prazno) in ob tipično dolgi prestavni ročici je še krajša, ki služi vklopu štirikolesnega pogona ter reduktorja.

Ena velika višina pri vstopanju je prvo, kjer se utegne dvigniti glas boljše polovice, najprej že med vstopanjem, še bolj pa po njenem izstopu, če je med vožnjo Pajero pohodil kaj blatnega. Ampak prav nič drugače ni pri drugih terencah – na nonšalanco bo pač morala tudi tu pozabiti. Nerodno je tudi lezjenje na zadnje klopi, ki ga je seveda v tem primeru treba opraviti skozi edina bočna vrata. Najbolje je to početi skozi desna, kjer se sedež hitro umakne (in njegovo naslonjalo podre), še vedno pa ostane neljubo stopanje na veliko višino. Na levi strani je precej bolj zapleteno, saj električno vodljiv sedež nima gumba za odmik, kar pomeni, da odmik traja dlje pa še umakne se ne toliko kot levi. Veliko bolj je seveda vmes. Khm, se pravi med vstopom in izsto-



## Test | Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Intense

## Iz oči v oči



Zakaj bi si kdo (in ta kdo je pri nakupu terenca ponavadi moški) želel imeti s tega, mi ni jasno. Ni da bi se s tem hvalil okoli. Pa čeprav je tale Pajero okoli 'tehničar'. Štirikolesni pogon je odlični, podvozje tudi, celo sedim (kar je pri teren- cih resnično redkost) dobro. In ko je vklopljen le pogon zadaj, sistem proti zdrsu pogonskih koles pa izključen (ESP je vedno vključen, a dovoljuje precej), Pajero tudi lepo opleta. A vseeno, raje imam dolgega ...

Dušan Lukič



Pajero tudi v novi različici ostaja tam, kjer je bil v preteklosti – med pravimi terenci, pa čeprav bi mu zaradi manj klenega vide- za lahko že rekli 'metrosek- sualec'. Sam sem ga imel prilož- nost preizkusiti na pravem off-road terenu in moram priznati, da zmore priplezati na najbolj odročne kraje, kamor zmore le peščica. Če ne uporabljate naprednega štirikolesnega pogona, si raje kupite mehkega. Tale pravi ni poceni.

Mitja Reven



Pajero zmore tudi več, a nekako ni namenjen tovrstnim avanturam. Boj bo torej izgubljen, boste pa presenečeni nad mirnim in tihim tekom vose do največje hitrosti.

Izhajajoč iz istih, zgoraj navedenih strojniških vzrokov se motorju veselje konča pri okrog 3.500 vrtljajih v minuti, čeprav se zavrti vse do rdečega polja na merilniku vrtljajev. In kar je morda še najbolj zanimivo in presenetljivo: izza volana se zdi, da mu visoki vrtljaji še najbolj prija – v peti prestavi! Ampak vseeno, po vseh pohvalah še ena misel, ki ima vzrok v strojništvu: pri porabi goriva bi se gotovo poznalo, če bi imel menjalnik šest

prestav. Seveda v primeru, če bi bile vožnje v več- ini po avtomobilskih cestah.

Veste, ves tale luksuz (in udobje) utegne zavesti. Pajero je namreč ena velika terenska mrcina – v dobrem pomenu besede. Navadnemu smrtniku morajo biti – kot vselej, ko govorimo o terencih – omejitve znane: gumej (oprjem) in višina trebuha od tal. Takšne gume, kot so bile na testnem Pajeru, se niso posebej izkazale v najhujšem blatu in snegu, so pa odlično držale na vseh cestah (asfalt in makadam), pa tudi na kolovozih, ki bi se jih še peš ustrašil – zaradi strmine in zaradi robatega kamenja na njih. Tisti motorni navor se



Ja, prav predvidevate, ni treba pretakniti nav- zdol. Če ne izjemno, tesno. Potem vas zanimajo vzponi; peljete po avtomobilski cesti mimo Vrhnike proti Primorski s 160 kilometri na uro in se zaletite v nekoč tako neprijetni klanec (ne, ni Cankarjev, je pa še vedno kost v grlu marsi- katerega današnjega avtomobila) in želite nada- ljevati z enako hitrostjo – potreben je le nezna- ten dodatek na stopalki plina.

Motor je, vam povem, zares čudovit. Povsem zadovoljen je s petimi prestavami in ni ceste, kjer bi mu našli 'luknjo', razen morda v primeru, če želite nesmotrno tekmovati z osebnimi avtomobi- li pri hitrostih nad 160 kilometrov na uro. O ja,

»Prav nič drugače ni pri drugih terencih – na nonšalanco bo gospa pač morala tudi tu pozabiti.«



## Test | Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Intense

prek reduktorja še poveča, kar je izvrstno za strme vzpone (in spuste!), ki jih pogosto zmore kar v prostem teku. Ročica za izbiro pogona je, kot kaže praksa, še vedno krepko zanesljivejša od gumbar v elektrike za njim, pri Pajeru je le sem ter tja malce trajala, da se je vsaj vklopljeni pogon izklopil.

Skrb za varnost je vselej pohvalna gesta, tudi pri terencu, kot je Pajero, ampak v našem primeru se je izkazalo, da se stabilizacijska elektronika in vsa 'staromodna' pogonska mehanika v skrajnih primerih (najslabše razmere pod kolesi: blato, sneg) ne razumeta najbolje. Pogonski ASC je sicer izklopljiv, ampak kdor bi se želel tudi malce poigrati z drsenjem karoserije, bo pač moral to misel opustiti.

Kdo pa šje to počne, porečete, in verjetno je res tako. Kljub temu je takšen Pajero odlična igrača za odkrivanje predelov, ki si jih sicer z osebnim avtomobilom ne upate, ali pa se premislite, še preden si takšno reč zaželite. Sobotni izlet si lahko s Pajerom privoščite tudi po notranjskem hribovju, kjer pogosteje kot asfalt najdete kamnit gozdni kolovoz, kjer tabla opozarja na medveda. Tule se odpira široko poglavje, kjer je Pajero kot ena velika igrača. Naj bo cilj le 'neodraslo' kroženje po blatnih poteh ali pa popoldni umirivost, ki zaradi odmaknjenosti niso na turističnih prostopkih.



»Zaradi zelo dobre krmilne mehanike je vožnja lahkotna in Pajero obvladljiv. Precej bolj, kot bi si morda mislili.«

Posebej lepa stvar takšnega Pajera je to, da se do izhodiščne točke, sami ali z družino, divje ali umirjeno, lahko pripeljete povsem dostojno hitro in udobno. Udobneje spredaj, nekaj manj udobno zadaj, ampak dovolj natančen volan in krmiljena kolesa in gume na njih. Dizelski zvok motorja je

prepoznaven, a lepo zadušen in nemoteč. Gibi ročice menjalnika so daljši kot pri osebnih avtomobilih, menjalnik je tudi nekoliko trd, a še nemoteče, so pa vklopi jasni (dovolj povratni občutek z ročice), gibi ročice pa dovolj natančni. Če je pot vseeno (pre)dolga, se lahko zamotite tudi s potencialnim računalnikom, ki ponuja nekatere zanimive podatke (recimo višino, zunanjo temperaturo, povprečno porabo in zračni tlak za zadnje štiri ure vožnje), če pa vas slučajno ta reč moti, jo lahko tudi povsem ugasnete. Če se ne peljete ravno iz Münchna v Hamburg, vam verjetno ne bo dolgčas.

Če ne bi bilo povpraševanja, skoraj zagotovo ne bi bilo ponudbe. V mislih imam seveda trivratno karoserijo, ampak kakorkoli obrnemo, smo v naši redakciji enotni: ena velika napaka je prav tu, da ta Pajero nima potovanja. Mi ga priporočamo s petimi! ■



### Posebna ocena za terence

občutljivost karoserije in njenih delov (10)	10	Če izvzamemo lak (veje!), je karoserija odlično zaščitena.
prenos moči (10)	10	Pogon je vrhunski - klasičen mehanski. Dve zapori diferenciala!
terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	9	Majhna previsa in medosje pomenita dobro teoretično izhodišče.
terenske zmogljivosti (praktično) (15)	13	Spet so se kot najšibkejši člen na terenu izkazale gume.
cestna uporabnost (10)	9	Edino hitra potovanja niso mogoča, drugje je odličen.
terenski videz (5)	4	Ni dvoma: tudi ta Pajero je videti čvrst in klen terenec.

### skupna ocena terenca

55

Redka konkurenca sicer ne ponuja česa bistveno boljšega ali vsaj drugačnega, a je Pajero kljub temu stalnica, ki se jo s terenskega zornega kota splača dobro preučiti - če sta seveda želja in denar.

OCENA 

1 2 3 4 **5**



### Koliko stane evri

#### DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:

Kovinska barva	570
Usnjeni sedeži	2.300

### Tabela konkurence



Model	Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D	Toyota Land Cruiser D-4D	Nissan Patrol 3.0 DI
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm <sup>3</sup> )	3200	2982	2953
največja moč (kW/KM pri 1/min)	116/160 pri 3800	122/166 pri 3400	118/160 pri 3600
največji navor (Nm pri 1/min)	381 pri 2000	410 pri 1600	380 pri 2000
dolžina × širina × višina (mm)	4385 × 1875 × 1850	4340 × 1875 × 1870	4475 × 1840 × 1855
največja hitrost (km/h)	177	175	160
pospešek 0-100 km/h (s)	13,1	11,2	14,8
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,4/7,9/9,2	8,9/7,5/11,4	10,8/9,1/14,3
cena osnovnega modela (evri)	37.900 evrov	38.000 evrov	41.700 evrov

## Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Intense (3-vratni)

<b>CENA:</b>	(AC-KONIM, d.o.o.)
<b>3.2 DI-D INVITE:</b>	37.900 evrov
<b>3.2 DI-D INTENSE:</b>	40.700 evrov
<b>Testno vozilo:</b>	43.570 evrov
<b>Moč:</b>	118 kW (160 KM)
<b>Pospešek:</b>	13,0 s
<b>Povprečna hitrost:</b>	177 km/h
<b>Povpr. poraba:</b>	13,5 l/100 km

**Garancija:**  
[3 leta ali 100.000 km splošne in mobilne garancije, 12 let garancije za prerjavenje]

**Predvideni redni servisi:**  
Servisni interval na 15.000 km ali na 1 leto

<b>STROŠKI VOZILA DO PREVOŽENIH 100.000 km (v evrih):</b>			
redni servisi, delo:	642	obvezno zavarovanje [2]:	3.190
materiale:	1970	kasko zavarovanje [2]:	5.750
gorivo	11.974		
gume [1]:	816	<b>Skupaj:</b>	31.235
izguba vrednosti po 6 letih:	13.643	<b>Strošek za prevoženi km:</b>	0,31 evrov/km

[1] - upoštevati smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

[2] - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

### NAŠE MERITVE

[T=5 °C / p=1011 mbar / rel.vl.: 60 % / Gume: Bridgestone Dueler H/T 840 265/60 R18 H / Stanje km števec: 4470 km]

#### Vozne lastnosti

<b>Pospeški</b>	<b>s</b>
0-100 km/h:	13,1
402 m z mesta:	18,8
	(121 km/h)
1.000 m z mesta:	34,3
	(151 km/h)

#### Prožnost

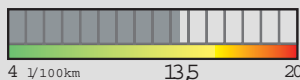
<b>50-90 km/h [IV.]:</b>	<b>s</b>
80-120 km/h [V.]:	8,9
	14,3

#### Največja hitrost

177 km/h (V in VI. prestava)

#### Poraba goriva

<b>najmanjše povprečje</b>	<b>l/100 km</b>
največje povprečje	10,1
skupno testno povprečje	17,1
	13,5

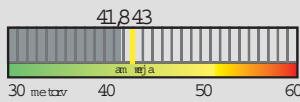


#### Trušev v notranjosti

	<b>III.</b>	<b>IV.</b>	<b>dB</b>
50 km/h	58	56	55
90 km/h	66	64	62
130 km/h		70	68
Prosti tek	38		

#### Zavorna pot

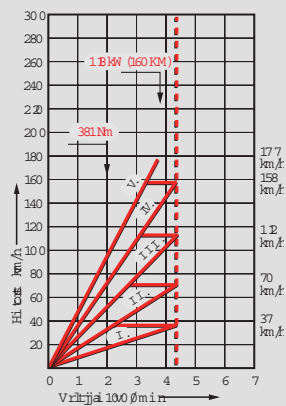
<b>od 130 km/h:</b>	<b>m</b>
od 100 km/h:	70,6
(AM meja 43 m)	41,8



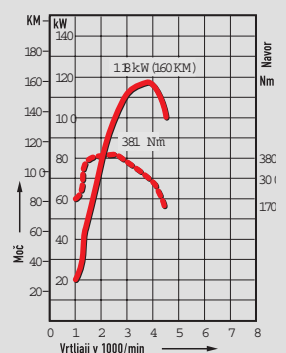
#### Napake med testom

- brez napak

### DIAGRAM MENJALNIKA:



### DIAGRAM MOTORJA:



### UŽITEK V VOŽNJI:

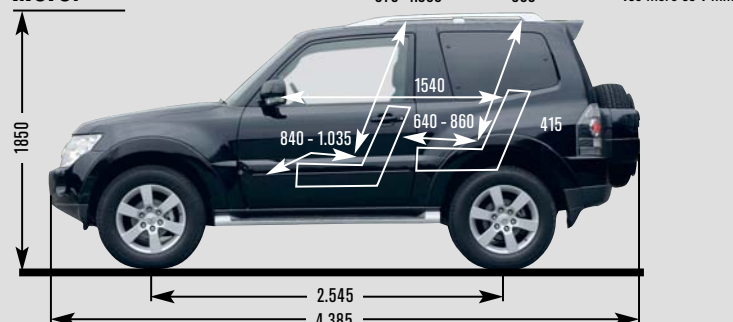


Razen na hitrih potovanjih je z njim vedno užitek. Še posebej seveda na terenu, za katerega prej izberete ustrezne gume. Igrača za velike.

### TEHNIČNI PODATKI

**Motor:** 4-valjni - 4-taktni - vrstni - dizelski z neposrednim vbrizgom - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 98,5 × 105,0 mm - gibna prostornost 3.200 cm<sup>3</sup> - kompresija 17,0 : 1 - največja moč 118 kW [160 KM] pri 3.800/min - srednja hitrost bata pri največji moči 13,3 m/s - specifična moč 36,8 kW/l (50 KM/l) - največji navor 381 Nm pri 2.000/min - 2 odmični gredi v glavi (veriga) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbinski polnilnik na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka. **Prenos moči:** motor poganja zadnji kolesi (priključljiv štirikolesni pogon) - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 4,23; II. 2,24; III. 1,40; IV. 1,00; V. 0,76; vzvratna 3,55 - diferencialni 4,10 - platišča 7,5J × 18 - gume 265/60 R 18 H, kotalni obseg 2,54 m - hitrost v V. prestavi pri 1.000/min 48,9 km/h. **Voz in obse:** terenski kombi - 3 vrata, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojni prečni stabilizator - zadaj večvodilna prema, vijaci navora, stabilizator - volane z spredaj kolutne (prisilno hlaenje), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - zavor za srebro letjivce (prisilno hlaenje), 3,75 zasuka med skrajnjima točkama. **Mase:** prazno vozilo 2160 kg - dovoljena skupna masa 2665 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 2.800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 13,1 s - poraba goriva (ECE) 11,4/7,9/9,2 l/100 km. **Terenske zmogljivosti:** premagovanje vzpona 35° - dovoljen bočni nagib 45° - vstopni kot 36,7°, prehodni kot 25,2°, izstopni kot 34,8° - dovoljena globina vode 700 mm - oddaljenost od tal 260 mm.

### Mere:



**Zunanje mere:** širina vozila 1.875 mm - kolotek spredaj 1.560 mm - zadaj 1.570 mm - rajdni krog 5,3 m.

**Notranje mere:** širina spredaj 1.490 mm, zadaj 1420 - dolžina sedalnega dela prednji sedeži 500 mm, zadnji sedeži 430 - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 69 l.



Prostornina prtljavnika izmerjena z AM standardnim kompletom 5 kovčkov Samsonite (skupno 278,5 l):  
1 × nahrbtnik (20 l); 1 × letalski kovček (36 l); 1 × kovček (85,5 l)

Pomembnejša serijska oprema: varnostna blazina za voznika in sopotnika - stranski varnostni blazini za voznika in sopotnika - varnostni zavese - ABS - električen servovoln - klimatska naprava - električni pomik šip spredaj - električno nastavljeni in ogrevani vzvratni ogledali - potovalni računalnik - radio CD in z obvolanskim upravljanjem - daljinsko upravljanje osrednje ključavnice - prednje meglenke - po višini in globini nastavljev volanski obroč - voznikov sedež nastavljev po višini - predal pred sopotnikovim sedežem

Ocena		
Zunanost (15)	13	Pajero je zelo posrečeno oblikovan terenc, saj vzbuja misel na terensko klenost, udobje in luksuz.
Notranost (140)	114	Največja pomanjkljivost je dostop k zadnji klopi, sicer pa se v preostalem uvršča visoko v zgornji del ocen.
Motor, menjalnik (40)	35	Najslabši del je upravljanje menjalnika, pa še tu je dobil oceno prav dobro.
Vozne lastnosti (95)	74	Kljub velikosti in masi se lahko pelje, kolesa so odlično vodena in za terenca zelo dobra.
Zmogljivosti (35)	24	Ker je 'šolski' turbodizel, se pozna več navora in manj moči: slabši pospeški in največja hitrost za vrhunska prožnost.
Varnost (45)	39	Kotira zelo visoko: vse varnostne blazine, ESP, ogromni zunanji ogledali, pregledna karoserija, zelo dober položaj za vožnjo ...
Gospodarnost (50)	37	S porabo se ne uvrsti med prijaznejše, ampak dvotonska mrcina drugače ne zmore. Zelo dobra garancija.

**Skupaj 336**

Pajero ostaja zvest svoji filozofiji: tudi z vse jasneje začrtano usmerjenostjo v udobje in prestiž se noče odpovedati klenosti pogona in podvožja. To je seveda njegov največji adut. Kupite petvratnega!

**OCENA** avto magazin 1 2 3 4 5

Kriterij ocenjevanja (Št. točk = ocena): 0-180 = 1; 181-240 = 2; 241-300 = 3; 301-360 = 4; 361-420 = 5

### HVALIMO IN GRAJAMO

- ▲ videz zunaj in znotraj
- ▲ lahkotnost upravljanja
- ▲ motor (navor!)
- ▲ pogon
- ▲ udobje in luksuz
- ▲ vidljivost
- ▲ vklop terenskega prenosa
- ▲ podatki potovalnega računalnika
- ▼ nerodnost trivratne karoserije
- ▼ le po višini nastavljev volanski obroč
- ▼ čas izklopa terenskega prenosa
- ▼ udobje na zadnji klopi
- ▼ poraba goriva na avtomobilski cesti