

Udobje



Udobja se ne da izmeriti, zato je določanje stopnje le-tega povsem subjektivnega značaja. Tu pa se zatakne. Vsak posameznik namreč drugače zaznava udobje. Ko se prvemu neka stvar zdi povsem udobna, je drugemu lahko pretrda, premehka ali kakorkoli drugače neudobna. Pregovor »sto ljudi, sto čudi« torej še kako drži.



Pa vendar, ali lahko vsaj okvirno postavimo merila ali oporne točke, da bi bile ocene različnih posameznikov vsaj približno primerljive? Seveda bomo poskusili postaviti merila v svetu avtomobilov - navsezadnje smo le avtomobilistična revija.

In kje bolje začeti kot pri avtomobilu, ki udobje nosi že v svojem imenu: Mitsubishi Carisma 1.6 Comfort (comfort po angleško pomeni udobje).

O udobju vožnje v prvi vrsti govori sposobnost požiranja cestnih grbin, valov in podobnih neravnin, ki so jih slovenske ceste prepolne. Podvozje mora namreč ne glede na obremenitev vozila vedno učinkovito prestopiti vse vrste udarcev izpod koles. Carisma se pri tem že v osnovi (tudi brez paketa opreme

Comfort) zelo dobro odreže. Sicer bo udobno podvozje nekoliko manj zadovoljilo zahtevnejše voznike, ki od svojega vozila pričakujejo tudi, da bo pripravljeno na preganjanje po podeželskih cestah in njenih ovinkih, a tokrat je dinamičnost avtomobila v službi udobja.

K udobju šteje tudi splošno počutje potnikov in voznika. Na slednje vplivajo predvsem udobni sedeži, količina prostora v avtomobilu, zvočno tesnjenje potniške kabine in število ter velikost odlagalnih mest. Sedeži so spredaj in zadaj dovolj mehko oblazinjeni, toda po drugi strani še vedno čvrsti v bočnem predelu, da dobro zadržijo telesi prednjih potnikov na mestu, hkrati pa si lahko voznik za še bolj sproščeno vožnjo prilagodi tudi ledveno oporo. Toda voznika bo zelo verjetno motila pre-

mehka stopalka za plin, zaradi katere bo pri mestni vožnji in ob splošnem upoštevanju predpisov njegova desna noga v predelu gležnja še posebej utrujena (za vzdrževanje hitrosti morate držati stopalo dvignjeno). Zaradi dokaj visoko nameščenih sedežev bodo predvsem višerasli (nad 180 cm) posamezniki pogrešali nekaj več višinskega prostora. Prostora pa je zagotovo dovolj v prtljažniku. Tam boste poleg osnovne prostornine 430 litrov lahko urejenega prtljažnega prostora lahko izrabili tudi tretjinsko zložljivo zadnjo sedežno klop, ki vam bo ob poklopljeni celotni klopi ponudila 1150 litrov prtljažnika s povsem ravnim dnom. Je pa zaradi dokaj položne šipe pokrova prtljažnika nizko postavljen njegov strop. Sorazmerno dobra uporabnost prtljažnika se





nadaljuje tudi v kabini, kjer najdemo dovolj (pokritih in odkritih) odlagalnih prostorov, med katerimi še najbolj razočarata odlagalna žepa v prednjih vratih. V slednja lahko namreč kljub povečljivosti odložimo kvečjemu kakšen zemljevid ali podobne »papirnate« stvari, ki so predvsem ozke oblike.

Zelo podobno velja tudi za sicer dobro zvočno tesnjenje potniškega prostora, ki pa ni vsemogočno. Nezapolnjeno luknjo predstavlja namreč nekoliko slabše zadrževanje motornega trušča nad 4250 vrt/min. Toda ne ustrašite se; stopnja trušča je sicer res opaznejša, a še vseeno v sprejemljivem območju decibelov.

No, če se bodo potniki in njihova prtljaga dokaj dobro počutili na poti, pa to ne velja tudi za živahnejše voznike. Med ovinki se namreč Carisma opazneje nagiba, h končnemu vtisu pa svoje prispevata tudi nekoliko slabši vodljivost in lega. Nekaj teh lastnosti lahko sicer pripišemo »gospodarni« obutvi (glej tehnične podatke), toda zaradi mehkega (in udobnega) podvozja se karoserija v ovinkih še vedno opazno nagiba. Lahko bi rekli tudi: nekaj dobiš, nekaj izgubiš.

Podobno velja tudi za 1,6-litrski motor, ki je bil vprežen v testni Carismi. Ta je sicer ne poganja prav poskočno, toda enakomerno in vztrajno pospeševanje v vsem območju motornih vrtljajev je med vsakodnevnim spopadanjem s prometom veliko vredno. V modernih avtomobilih je zelo pomembna tudi varč-

nost motorja. Mitsubishi je bil prvi avtomobilski proizvajalec, ki je v modernem velikoserijskem avtomobilu (Carismi) predstavil bencinski motor s sistemom neposrednega vbrizga v zgorevalno komoro in ga označil s kratico GDI (Gasoline Direct Injection). Ta seveda predvsem zmanjšuje porabo goriva, toda slednja je pri testni Carismi z bencinskim 1,6-litrskim motorjem brez sistema GDI (!!) v povprečju znašala povsem sprejemljivih 8,5 litra neosvinčenega bencina na sto kilometrov. Ob izdatno varčni vožnji je bila lahko celo liter nižja, ob priganjanju pa ni narasla prek 10 litrov na 100 prevoženih kilometrov. Zelo spodbudne številke, ki prikazujejo Mitsubishijeve motorne inženirje v izključno svetli luči. Kar nekaj sivih las pa nam je povzročil merilnik količine goriva, ki je v spodnjem območju (v bližini rezervne količine goriva) premalo natančen. Tako se nam je dogajalo, da je kazalec merilnika goriva pri še ne prižgani lučki za rezervno količino goriva, ki je delovala zanesljivo, kazal popolnoma prazno posodo, medtem ko je tudi potovalni računalnik pri prikazu dosega kazal številko, ki je bila še krepko večja od 100 kilometrov.

Udobno in zato mehkeje naravnano podvozje se ne znajde najboljše med ovinki, toda morebitnih kupcev karizmatičnega Mitsubishija to ne bo pretirano zmotilo. Slednji bodo zagotovo veliko več stavili na varčnost 1,6-litrskega motorja, udobnost vožnje in splošno počutje med potjo. Za te postavke je Mitsubishi z izjemo rahlo previsoko nameščenih prednjih sedežev in premehke stopalke za plin dobro poskrbel. Dobro pa je poskrbel tudi za ugodno ceno, v katero so poleg udobnosti varčne vožnje všteti še polsamodejna klimatska naprava, radijski sprejemnik, 4 varnostne blazine spredaj, zavorni ABS in dovolj dobra kakovost izdelave. Paket avtomobila, ki je sicer v obstoječi obliki v zaključnem delu svojega življenja, je zaradi številnih dobrih in nekaternih slabih lastnosti hkrati tudi dober nakup novega avtomobila.

Peter Humar

Tehnični podatki

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtina in glib 81,0 × 77,5 mm - gibna prostomina 1597 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 76 kW (103 KM) pri 6000/min - največji navor 141 Nm pri 4500/min - rolična gred v 5 ležajih - 1 odmična gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 3,8 l - uravnavani katalizator

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,363; II. 1,863; III. 1,321; IV. 0,966; V. 0,794; vzvratna 3,545 - diferencial 4,066 - gume 195/60 R 15 H

Voz in obese: vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamični obesi, vzmetni nogi, dvojna prečna vodila, vzdolžna vodila, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, EBD - volan z zobato letvijo, servo

Mere, zunanje: dolžina 4475 mm - širina 1710 mm - višina 1405 mm - medosna razdalja 2550 mm - kolotek spredaj 1475 mm - zadaj 1470 mm - rajdni krog 10,4 m **notranje:** : dolžina 1600 mm - širina 1430/1420 mm - višina 950-970/910 mm - vzdolžnica 880-1100/920-660 mm - prtljažnik (normno) 430-1150 l - posoda za gorivo 60 l

Mase: prazno vozilo 1200 kg - dovoljena skupna masa 1705 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavore 500 kg - dovoljena obremenitev strehe 80 kg

Zmogljivosti (tovarna): največja hitrost 185 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,4 s - poraba goriva (ECE) 10,0/5,8/7,3 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

NAŠE MERITVE			
Pospeški:		Natančnost	merilnika
0-60 km/h:	5,0 s	hitrosti:	
0-80 km/h:	7,9 s	kazalec na:	resnično:
0-100 km/h:	11,9 s	30	30,5 km/h
0-120 km/h:	17,2 s	50	49,0 km/h
0-140 km/h:	24,7 s	70	67,9 km/h
1000 m z mesta:	33,5 s	90	86,1 km/h
	(154 km/h)	100	98,9 km/h
Največja hitrost:		130	123,3 km/h
188 km/h (V. prestava)			
Prožnost:			
50-90 km/h (IV.):		14,2 s	
80-120 km/h (V.):		20,0 s	
Zavorna pot:			
od 130 km/h:		75,8 m	
od 100 km/h:		43,9 m	
Poraba goriva:			
Testno povprečje		8,5 l/100 km	
Najmanjše povprečje		7,9 l/100 km	

Trušč v notranjosti	(dB):	Okoliščine meritev		
Prestava	III.	IV.	V.	T = 10 °C
50 km/h	59	59	58	p = 1018 mbar
90 km/h	64	63	63	rel. vl. = 86 %
130 km/h	69	68		Stanje kilometrskega
Prosti tek	36			števca: 9684 km
				Gume: Continental
				ContiEcoContact

Napake med testom:

- nenatančen merilnik količine goriva

KONČNA OCENA

Mitsubishijeva Carisma predstavlja v povezavi z 1,6-litrskim bencinskim štirivaljnikom dober in glede na stopnjo serijske opreme ugoden nakup. Je že res, da ima tudi nekatere pomanjkljivosti, a jih zasenčijo dobre lastnosti, ki jih bodo karizmatični kupci Carism znali ceniti.

➤ udobnost podvozja	➡ lega in vodljivost
➤ dobra prednja sedeža	➡ visoko nameščena
➤ zvočna izolacija	➡ prednja sedeža
➤ številni odlagalni prostori	➡ premehka stopalka za plin
➤ prilagodljiv in velik prtljažnik	➡ ozka žepa v prednjih vratih
➤ poraba goriva	➡ nenatančnost merilnika količine goriva
➤ cena	

CENE (Japan Motors International)	SIT
OSNOVNI MODEL:	3.533.838
TESTNO VOZILO:	3.533.838