

Stvar odločitve

Med tehničnimi podatki avtomobila je navedena moč motorja razmeroma skop podatek. Kajti do zapisane vrednosti lahko proizvajalci pridejo po različnih poteh, zanj pa se odločijo na začetku razvoja motorja.

Ze velikokrat smo jih našteali, a jih bomo še enkrat. Ena možnost je, da povečajo prostornina motorja, druga je, da povečajo vrtljaje, pri katerih motor doseže največjo moč, in tretja nadtlačno polnjenje.

Prvo možnost Američani uporabljajo že desetletja v svojih velikih, požrešnih osemvaljnikih. Druga pride najbolj do izraza pri motorjih formule ena in nekaterih najbolj športnih različicah Beemvejev M ter Hond Type-R. Tretjo pot pa uberejo tisti proizvajalci, ki jim prvi pristop ne ustreza predvsem zaradi konstrukcijskih omejitev (velikosti motorja in podobnega), drugi pa zaradi višjih stroškov, ki jih prinese zahtevnejša (beri: dražja) izdelava motorja (večja srednja hitrost batov pomeni večje obremenitve na motorno drobovino).

V skladu z navedenim je nadtlačno polnjenje, ki je tudi med bolj priljubljenimi v avtomobilski industriji, za proizvajalce ena od preprostejših in predvidoma tudi cenejših odločitev. Mednje se uvršča tudi Mitsubishi, ki je v novega Colta CZT vgradil 1,5-litrski turbobencinski štirivaljnik z nazivno močjo 110 kilovatov oziroma 150 'konjskih' moči.

Preračunano na enoto prostornine motorja pomeni to kar 102 'konjski' moči na liter. Dosežek, ki se ga ne sramujejo niti čistokrvni športniki. In res, tudi na cesti je Cezete lahko zelo poskočen avtomobilček, a žal le v za bencinske motorje razmeroma ozkem območju motornih vrtljajev.

Težavo povzroča pozno 'zbujanje' motorja pri približno 2500 vrtljajih glavne gredi na minuto, ko se pri približno 3000 vrtljajih na minuto do konca zbudi, potem pa 'buta'. Žal pa je pod to mejo zelo neprožen. Vzrok za to lastnost motorja lahko iščemo v odločitvi Mitsubishijevih mož, ki jim je bila pri razvoju očitno veliko pomembnejša čim večja moč motorja na papirju kot pa njegova uporabnost na cesti.



Kljub tej graji pa boste z malim Mitsubishijevim izstrelkom lahko nenehno v navzkrižju s cestno-prometnimi predpisi. Upoštevati morate samo, da so motorni vrtljaji vedno nad mejo 3000 vrt/min.

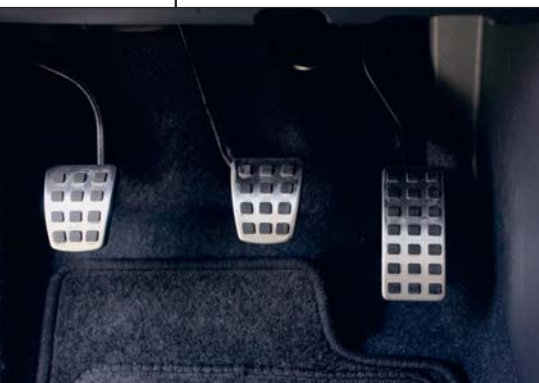
Ugodne motorne vrtljaje boste lahko vzdrževali z uporabo dobrega ročnega petstopenjskega menjalnika, ki pa ni popoln. Voznik hitro opazi, da so gibi ročice menjalnika dokaj trdi, a natančni in športno kratki. Enako je vseh pet prestav dobro preračunanih, a vendar ne moremo mimo pomisleka, da bi Cezeteju šesta prestava lahko le koristila. Z njo bi namreč lahko še prilagodili (beri: razdrobili) obstoječe območje prestavnih razmerij in tako še bolje izkoristili že omenjeno

ozko uporabno območje motornih vrtljajev. Lahko pa bi se odločili za drug pristop, pri katerem bi petstopenjski menjalnik le nadgradili z vgradnjo varčne šeste prestave, ki bi poleg ugodnejše porabe goriva zaradi manjšega števila motornih vrtljajev pri potovalnih hitrostih nedvomno povečala udobje vožnje recimo na avtomobilskih cestah. Zdaj se potniki v Coltu tudi zaradi slabo izolirane kabine pri večjem številu vrtljajev zaradi trušča ne morejo sproščeno pogovarjati.

Poleg menjalnika so športnemu značaju Cezeteja prilagodili tudi vzmetenje, podvozje, volanski mehanizem in celo konstrukcijo karoserije.



▲ Prestave ročnega petstopenjskega menjalnika so dobro preračunane, gibi ročice so natančni in kratki.



- ▲ Obljubljaja več, kot dejansko omogoča med ovinki.
- ▼ Volanski obroč je nastavljen samo po višini. Splošna ergonomija v notranjosti je dobra.



Vzmetenju so namenili večjo togost in hkrati zmanjšali oddaljenost Coltovega trebuha od tal. Volan je dinamiki vožnje na ljubo dokaj malo servo podprt, s čimer sicer pridobi pri odzivnosti in povratni povednosti, a izgubi pri lahkotnosti sukanja obroča med potepanjem po mestu. Inženirji so pri snovanju CZT-eja šli celo tako daleč, da so karoserijo dodatno okrepili na kritičnih delih s prečnimi in poševnimi ojačitvami in s tem preprečili njeno čezmerno vzvojno zvijanje med ovinki. Rezultat je na eni strani seveda manj udobna vožnja zaradi številnih neudobnih nihanj in stresanja karoserije na slabših cestah, na drugi pa veliko užitek na ovinkasti cesti. Je pa res, da mora biti voznik zelo

odločen pri priganjanju Cezeteja, saj obstaja možnost, da vam poplava pogonskih 'njutnov' pri vožnji skozi ovinke s spremenljivo ali razdrapano podlago iztrga volanski obroč iz rok. Voznikova pozornost in hkrati tudi odločnost torej med preganjanjem nikakor ni odveč.

»Uporaba nadtlačnega polnjenja motorjev za povečanje zmogljivosti sodi med bolj priljubljene ukrepe v avtomobilski industriji.«

Pri prvem spoznavanju s Coltom CZT bo vsakdo gotovo takoj opazil športno oblikovane sedeže, ki pri vijuganju obljublajo veliko bočno oprijemljivost. Naj vas kar takoj pomirimo in prikujemo na trdna tla s podatkom, da to ne drži. Žal tokrat oblika sedežev obljublja več, kot dejansko ponuja. Niti sedalni del niti naslon sedeža namreč telesa dovolj zanesljivo in trdno ne oprimetja, da bi bilo med ovinki manj dela z opiranjem telesa v vse možne opore. Ko smo že pri prednjih sedežih, se ustavimo za trenutek še pri mehanizmu za njun preklap, da lahko potniki dostopijo do klopi v Coltovem zadku. Mehanizem si namreč niti na voznikovi starani ne zapomni nastavljenega položaja sedeža, kar pomeni, da si boste zelo verjetno vsakič znova nastaviti položaj za volanom.

Da postajajo avtomobili iz generacije v generaciji večji, je vidno tudi v Coltovi kabini. V njej je dovolj prostora za potnike na prednjih sedežih in tudi na zadnji klopi. In tudi če bo ta pomaknjena povsem naprej (zadnja klop omogoča približno 160 milimetrov vzdolžnega pomika), bo še vedno dovolj vzdolžnega prostora za noge nekoliko manjših potnikov (do 1,6 metra telesne višine). Ker pa se ne pogovarjamo o kakšen Rolls-Royce, je seveda pogoj za to še, da spredaj ne sedita recimo dvometraša.

Na vzniku mestu smo pogrešali tudi bolj-
šo ergonomijo sedenja, saj je velika možnost, da
predvsem večjim voznikom zaradi samo po viši-
ni nastavljivega volanskega obroča ne bo uspelo
najti najbolj ustreznega položaja za volanskim
obročem.

Ničkolikokrat smo že ugotovili, da ima vsaka stvar vedno dobro in slabo stran. Dobra stran turbomotorjev je nedvomno povečana moč iz merko nespremenjenega motorja. Slaba stran tovrstnega pristopa pa se običajno odraža v slabši prožnosti v spodnjem območju vrtiljavev. Na srečo ali na žalost pa sta ti dve posebnosti turbomotorjev v Coltu CZT zelo poudarjeni.

Pri 102 'konjskih' močeh iz vsakega litra prostornine njegovega motorja morate pač vzeti v zakup dejstvo, da pod 2500 motornimi vrtljaji motor ne ponuja kaj dosti uporabne prožnosti. Če bi želeli oboje, je prava rešitev nedvomno motor z večjo gibno prostornino, ki moč in navor pridobiva iz prostornine in ne iz turbopuhala. A če smo čisto odkriti, med predstavniki tega avtomobilskega razreda ga boste zelo težko našli. Svetujemo vam, da se v tem primeru ozrete kak razred višje. ■

Mitsubishi Colt CZT

CENA: (AC Konim)

Osnovni model: 4.290.000 SIT

Testno vozilo: 4.290.000 SIT

Moč: 110 kW / (150 KM)

Pospšek: 8,0 s

Največja hitrost: 210 km/h

Povpr. poraba: 9,0 l/100 km

Mere:

vse mere so v mm

NAŠE MERITVE
(T=29 °C / p=1010 mbar / rel. vl.: 50 % / Gume: 205/45 ZR 16 W
(Goodyear Eagle F1) / Stanje km števca: 4803 km)

Vozne lastnosti

Pospški	s
0-100 km/h:	8,0
400 m z mesta:	16,0
1000 m z mesta:	29,0
	(143 km/h)
	(180 km/h)

Prožnost

	s
50-90 km/h (IV.):	10,2
80-120 km/h (V.):	10,1

Največja hitrost

210 km/h
(V prestava)

Poraba goriva

I/100 km	
najmanjše povprečje	7,7
največje povprečje	12,5
skupno testno povprečje	9,0

4 l/100km 9,0 20

Trušč v notranjosti

	III.	IV.	V.	dB
Prestava				
60 km/h	60	59	58	
90 km/h	66	64	63	
130 km/h	73	70	69	
Prosti tek				36

Zavorna pot

m	
od 100 km/h:	39,6
(AM meja 40 m)	

39,6 40 am meja 30 metrov 40 50 60

Napake med testom

- brez napak

DIAGRAM MENJALNIKA:

DIAGRAM MOTORJA:

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktčni - vrstni - turbobencinski - gibna prostornina 1468 cm³ - največja moč 110 kW (150 KM) pri 6000/min - največji navor 210 Nm pri 3500/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 205/45 ZR 16 W (Goodyear Eagle F1).

Voz in obese: kombilimuzina - 3 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamični obesi, vzmetni nogi, trikotni prečni vodili, stabilizator - zadaj poltoga prema, vijaki vzmeti, teleskopska blažilnika - zavore spredaj kolutni (prisilno hlajeni), zadaj kolutni - rajdni drog 10,8 m - posoda za gorivo 47 l.

Mase: prazno vozilo 1070 kg - dovoljena skupna masa 1520 kg.

Zmogljivosti: največja hitrost 210 km/h - pospešek 0-100 km/h 8,0 s - poraba goriva [ECE] 8,6/5,7/6,8 l/100 km.

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 (68,5 l).

UŽITEK V VOZNIJU:

150 konjskih moči zagotavlja izvrhano mero užitka, a moti neprožnost pod 2500 vrt/min. Če ne bi bilo te slabosti, bi mu z veseljem narisali še enega smeška.

Ocena		
Zunanost (15)	14	Colt CZT je v vseh eno dobro sestavljen. Piko ga je stalo le nekoliko slabše zapiranje težkih vrat.
Notranjost (140)	99	Zadovoljni boste s prostornostjo in uporabnostjo, nezadovoljni pa z ergonomijo sedenja in preglednostjo.
Motor, menjalnik (40)	35	Na papirju odlični motor se na cesti izkaže samo za dobrega. Prestave menjalnika so dobro preračunane.
Vozne lastnosti (95)	69	Na cesti je zelo trd in neudoben, a vožno zelo dinamičen malček, ki navdušuje med ovinki.
Zmogljivosti (35)	27	Nazivnih 210 Nm navora je zelo prožnih, a žal uporabljenih samo nad 3000 vrt/min.
Varnost (45)	29	Pri varnosti nima smisla izgubljati besed, saj so v Coltu CZT vgrajene vse varnostne kratice.
Gospodarnost (50)	25	150 'konjev' v avtu si ne kupite, da bi varčevali, je pa res, da je CZT lahko tudi spodobno varčen.
Skupaj	298	Žepna raketa je namenjena uživalcem, ki od svojega jeklenega konjčka pričakujejo surovo moč (četudi samo v ozkem območju vrtiljav) in dobre vozne lastnosti.

HVALIMO IN GRAJAMO

- prožnost nad 3000 vrt/min
- lega in vodljivost
- zavore

- prožnost pod 2500 vrt/min
- bočna opora prednjih sedežev
- preglednost nazaj in vstran (stebrček C)
- zvočna izolacija
- udobje vožnje
- neizklopljiv sistem MASC
- samo po višini nastavljeni volanski obroč
- mehanizem za preklop prednjega sedeža
- nasteljevalni stikal potovalnega računalnika

OCENA avto 1 2 3 4 5

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