



Če ne bi bilo zimske olimpiade v Sarajevu in snega na Trebeviću, kdo ve, kdaj bi se поблиže spoznali z Mitsubishijem, japonskim proizvajalcem avtomobilov. Univerziada v Zagrebu je bila za Mitsubishi ponovno priložnost, da nastopi kot pokrovitelj, tokrat športnega tekmovanja študentov z vsega sveta. Organizatorju je dal na voljo 70 vozil, ki naj bi mu pomagala čimbolje organizirati to veliko prireditev. To je bil tudi dober razlog za Unikomerc, predstavništvo v Beogradu, ki zastopa japonskega izdelovalca avtomobilov, da nam za kratko vožnjo odstopi svoje službeno vozilo lancia 1500 GLX.

Mitsubishi je firma, ki ima korenine že v minulem stoletju. Znak s tremi diamanti, postavljenimi v elipso, obstaja od leta 1914, prvi avtomobil pa so

Mitsubishi lancer 1500 GLX

Diamanti v zaščitnem znaku

Japonski avtomobil za evropske kupce – Boljši motor in nov petstopenjski menjalnik

nauredili leta 1917. Iz zgodovine tovarne lahko zveemo, da je bila po vojni še posebej pomembna proizvodnja malolitrskih avtomobilov (tip 500), sledila sta colt 800 in 1000, pa lancer in drugi modeli. Kupci po svetu so dobro sprejeli tudi terence te tovarne. Po obsegu proizvodnje je Mitsubishi sredi seznama japonskih izdelovalcev z letno proizvodnjo približno 650.000 vozil.

Limuzina lancer GLS je nastala iz modela colt, od katerega je pobrala mehaniko, podvozje, armaturno ploščo in drugo. Zasnova se drži načela »vse spredaj«, motor in menjalnik sta namreč postavljena nad prednjo premo in poganjata prednji kolesi. Gibna prostornina motorja je 1.468 kubikov, moč 55 kW (75 KM) pri 5.500/min. Letošnji model so nekoliko spremenili, to za-

deva predvsem karoserijo (dolžina prej 4,125, sedaj 4,210 m), izboljšali pa so tudi motor in vstavili nov menjalnik.

Sprememb na motorju so se lotili zato, da bi predvsem izboljšali zgorevanje zmesi goriva in zraka. Zato so ga za 10 stopinj nagnili naprej in tako omogočili daljši sesalni kolektor, izpušnega so izboljšali zaradi odstranjevanja produktov zgorevanja. V zgorevalnem prostoru je nov razpored ventilov in svečke, kar poveča hitrost vrtnčenja zmesi in boljše zgorevanje.

Evropski model (izvažajo ga tudi v ZDA in Avstralijo) ima dvojni uplinjač. Motor sloni na presenetljivih gumastih blazinicah, ki zmanjšujejo tresljaje, tako kot večina sodobnih motorjev pa je tudi neodvisno povezan z menjalnikom, kar prispeva k enostavnejšemu servisiranju.

Menjalnik je povsem nov in ima pet prestav. Prejšnji je imel zelo zapleten sistem z vakuumskim in drugimi dodatki,

čigar naloga je bila »podaljševanje« prestav. Sinhronizacija v tem menjalniku je naravnost idealna. Človek dobi vtis, da celoten mehanizem na prvi dotik sledi voznikovu namenu. Prenosna razmerja so takšna, da voznik nima potrebe po daljši ali krajši tretji prestavi ali po uporabnejši peti prestavi. S tem pravzaprav želimo le poudariti nekaj, kar se v resnici razume samo po sebi, kadar avtomobil prihaja iz dežele robotov in računalnikov: izredno natančnost menjalnika in dobro usklajenost z močjo motorja in težo vozila. Z novo konstrukcijo so se izognili potrebi, da se zobniki vrtijo, kadar niso v uporabi, zmanjšali so maso zobnikov, zmanjšal se je tudi hrup menjalnika. Prestave se spreminjajo s pomočjo debelih pletenic, ki zagotavljajo mehko in natančno prestavljanje.

HARMONIJA PO JAPONSKO

Lancer s svojim zunanjim in notranjim videzom sodi med limuzine, ki jih preveča harmonija oblik in barv in posrečena izbira materialov. Pri japonskih avtomobilih je že tako, da vas silijo v iskanje »dlake iz jajcu«. To je zato, ker je japonski trg zaščiten z najrazličnejšimi predpisi in ker se mora vsak japonski proizvajalec avtomobilov soočiti s precej ostro selekcijo. Če lancer pogledate od spredaj, se vam ne bo zdel kdo ve kako atraktiven, toda če ga primerjate z renaultom 25, boste opazili, da razlika ni velika. Zadek se končuje na klasičen način, zato ga morda na cesti ne boste takoj prepoznali kot na primer citroen BX ali fiat ritmo. Šipe na vratih so velike in sežejo pod linijo prednjega in zadnjega dela.

Če je zunanost uglajena, lahko enako trdimo tudi za notranjost. Le težko boste videli japonski avtomobil, ki bi imel slabo izdelane plastične elemente na vratih. Hladno in trdno plastiko vedno v pravšnji meri omehča dobro izbrano blago. Armaturna plošča je takšne velikosti, kolikor nam omogoča pogled skozi odprtino volana. Na armaturni plošči ima lancer GLX več kot drugi modeli le merilnik vrtljajev in quarzno uro. Zdi se nam, da so bili pri Mitsubishiju nekoliko skopi pri opremljanju lancer-



Tehnični podatki:

Motor: štirivaljni – štiritaktni – nameščen prečno – vrtina in gib 75,5 x 82 mm – gibna prostornina 1.468 kubikov – kompresija 9,5: 1 – največja moč 55 kW pri 5500/min – največji navor 118 Nm pri 4000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke litine – dvojni registrski uplinjač – vodno hlajenje – akumulator 12 V 45 Ah – alternator 55 A –

elektronski vžig.

Prenos moči: motor spredaj poganja prednji kolesi – suha enolamelna sklopka – sinhronizirani menjalnik s petimi prestavami – ročica na podu – platišča 1/2 J – gume 155 SR 13 87 S (semperit).

Voz in obese: limuzina za 5 oseb – 4 vrata – samonosna karoserija – vsa štiri kolesa posamično obešena – spredaj McPherson, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, prečni stabilizator, zadaj trikotna vodila, vijačne vzmeti – dvokrožni zavorni sistem, spredaj koluta, zadaj bobna, servo – mehanska ročna zavora na zadnji ko-

lesi, ročica med sedežema – volan z zobato letvijo.

Mere in teže: dolžina 4,210 m – širina 1,635 – višina 1,360 – medosna razdalja 2,380 m – kolotek spredaj 1,410, zadaj 1,340 m – najdaljši krog 9,6 m – teža praznega vozila 885 kg – dovoljena skupna teža 1340 kg – dovoljena teža prikolice z naletno zavoro 1450 kg, brez zavore 400 kg, dovoljena obremenitev strehe 75 kg – prtljažnik 410–929 litrov – posoda za gorivo 45 litrov.

Zmogljivosti: največja hitrost 160 km/h – poraba goriva (ECE): 5,2/1,8/4 litra na 100 km.

ja, saj avtu za ta razred manjka tako imenovani »check control« oziroma naprava, ki kaže stanje elementov, bistvenih za varno vožnjo. Ima pa kontrolo zapiranja vseh štirih vrat. Nima sicer električnega dvigovanja šip, zato pa ima električno nastavljanje zunanjih ogledal.

Deset usmerjevalnikov hladnega in toplega zraka je dovolj za doseganje primerne temperature v avtu. Tako kot lahko usmerimo zrak v vse smeri, je tudi sedež mogoče prilagajati voznikovim potrebam. Ko je vse na svojem mestu, predstavlja vožnja z lancerjem prvi užitek. Volan je mehak, kot bi imel servo napravo, ki jo je sicer mogoče dobiti za doplačilo, a se zdi nepotrebna.

Luči in brisalnik se aktivirajo s pomočjo vrtljivih ročic, ki sta ob ročici za smerokaz in svetlobno trobljo. Dodajmo še to, da varnostni pas (nastavljiv po višini) ne moti voznika s pritiskom na prsni koš.

K udobnosti prispeva tudi zadnja klop oziroma naslonjalo, ki ga je mogoče preklopiti.

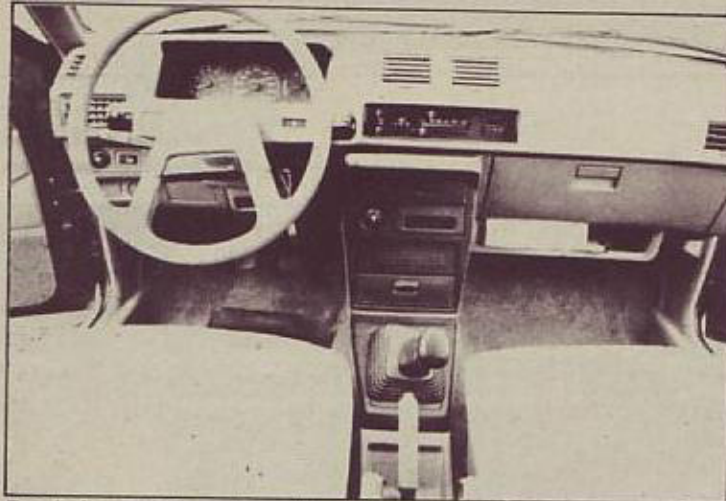
V lancerju se na zadnjih sedežih zares dobro sedi, tudi kadar sta prva dva sedeža do konca pomaknjena nazaj. Zvočna izolacija je odlična, motor je celo pri 4000 vrtljajih komaj slišati. Če bi seštelili točke, s katerimi smo ocenjevali lancerja kot limuzino za daljša potovanja, potem bi morali dati proizvajalcu vse priznanje za dobro opravljeno delo.

DOBRO VOZI TUDI NA SLABEM ASFALTU

Današnji avtomobili srednjega razreda imajo tako rešeno podvozje, da ob dobrih gumah vožnja po ravni cesti ne predstavlja nobenih težav več.



Prevrnjena naslonjala zadnjih sedežev povečajo prtljažni prostor

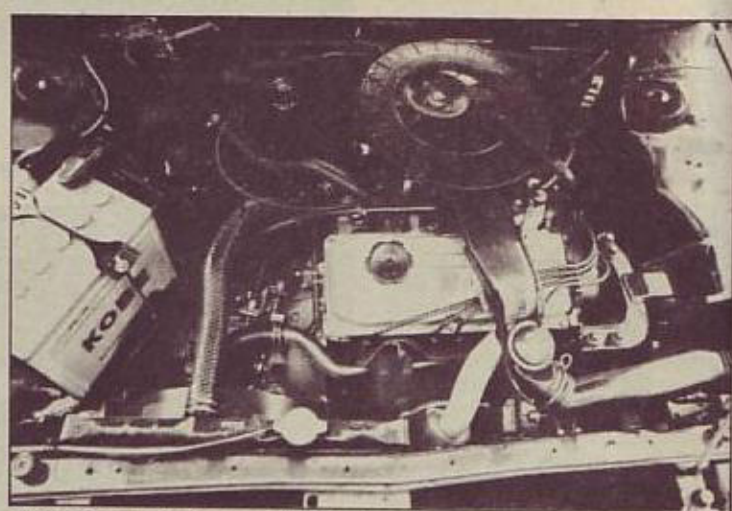


Pregleden prostor pred voznikom

Mnogi proizvajalci nekoliko zanemarjajo dejstvo, da je kdaj pa kdaj treba voziti tudi še po slabem cestišču. Lancerja smo vozili na avtocesti, na cesti s starim asfaltom in na dobri gorski cesti. Na vseh se je dobro izkazal, brez »staccato« prenašanja udarcev in brez resonance od udarjanja gum. Na gorski cesti z dolgimi in preglednimi ovinki je omogočal prijetno hitro vijuganje brez hrupnega odpora vrtljajem, ki so se sukali okrog številke 6000. Po klancih navzdol je dokazal, da ima dobre zavo-

re. Danes za veliko večino avtomobilov velja, da dvom v njihove zavore ni potreben, kajti materiali, iz katerih izdelujejo kolote, bobne in ploščice, so vse boljši. Razlike so le še pri tem, ali neko vozilo ima na primer ABS ali kakšen drug zavorni sistem, ki omogoča varnejše zaviranje na spolzki podlagi. Lancer z dizel motorjem ima spredaj kolote z dodatnim hlajenjem.

Na ravnem delu avtoceste smo lancerja pognali do 165 km na uro, v vozilu pa sva bila dva, kar pomeni, da je tovarni-



Motor pod novim kotom in boljšimi rešitvami

ški podatek (160 km/h) povsem realen. Ker ima ta model precej nagnjeno vetrobransko steklo (zračni upor znaša 0,38 Cx), vetra skorajda ni čutiti. Takšno vetrobransko steklo pa ima tudi slabo lastnost, ki se kaže v zrcaljenju armaturne plošče v šipi (zgornji del armature bi moral biti v mat črni barvi).

Imeti avtomobil, kot je lancer, pomeni servisiranje na pooblaščenem servisu, toda tisto, kar je vendarle prepuščeno samemu lastniku – zamenjava žarnic, kontrola olja

in hladilne tekočine, tekočine za pranje sprednje šipe itd – je izvedeno nadvse poenostavljeno in dostopno.

Mitsubishi lancer GLX stane 15.100 DM, kar s carino vred in vsemi davki (devize preračunane v juniju) znese 9.673.691 dinarjev, torej blizu stare milijarde, za takšno ceno pa je mogoče izbrati še marsikatero drugo vozilo iz tega razreda. Unikomerc je že uvozil prek 200 teh vozil, vsaj toliko pa naj bi jih še do konca leta.

MIROLJUB NIKOLIĆ