

Mogoče ste čakali PRAV TO

Mitsubishi Lancer Sportback 1.8 MIVEC Intense



besedilo: Matevž Korošec • foto: Aleš Pavletić

Ko steče beseda o Lancerju, je zgodba znana; obstajata limuzina (1974) in 'super' limuzina ali Lancer Evo, ki je luči sveta prvič ugledal 18 let pozneje (1992). V vmesnem obdobju je ponudbo širila še kombilimuzina, narejena na enaki osnovi, ki pa ni imela enakega poslanstva in tudi ne imena. Rekli so ji Colt.

▶ Malčka s tem imenom moramo danes iskati drugje. V nižjem razredu. Pod njegovo pločevino se skriva povsem druga osnova (v prvih letih sta si jo delila z že zdaj pokojnim Smartom Fourfor), predvsem pa Colt nima nobenih dirkaških ambicij. In tako je pri Lancerju ves čas zevala luknja. Za umirjene družinske očete je bilo poskrbljeno, za neizživete prav tako, vsi drugi pa so morali svoje želje tešiti drugje, pri drugih znamkah.

Se zlasti pri nas, v Evropi, velja, da limuzine v tem segmentu ne najdejo pravih kupcev. Večina raje kupuje kombilimuzine. Delno zaradi videza, predvsem pa zaradi uporabnejšega prtljažnega prostora. In Lancer Sportback v sebi skriva prav to. Da želi biti bolj športen od limuzine, povesta že

njegovo ime in oblika. Zadek je brez dvoma dinamičnejši od limuzinskega. Veliko zaslug za to ima ogromen strešni spojler na prtljažnih vratih, ki je na voljo že v osnovnem paketu (Inform) opreme. Dinamičnost mu ubijata kvečjemu oblika zadnjih luči in nekoliko preveč umirjen odbijač, zaradi česar se zdi, da prednji del (ta je bližje Evovemu kot limuzinskemu) in zadek nista povsem skladna. Toda hej, to so opazke iz ust redakcijskih kolegov, na cesti so bili odzivi drugačni.

V notranjosti je razlik precej manj. Armaturna plošča ostaja do potankosti enaka tisti v limuzini. Linije so čiste, za kupce, vajene evropskih avtomobilov, morda celo preveč čiste, komande so logične, samodejna klimatska naprava je analogna, meril-

niki vsečni in dobro pregledni, informacijski zaslon med njima prav tako – grajo si zaslužita gumb za ukazovanje, ki je svoje mesto našel ob levem zračniku, in zgolj enosmerno sprehajanje po podatkih – se pa po drugi strani odkupi večopravilni volanski obroč s komandami za ukazovanje avdiosistemu (ta je s paketom Intense nadgrajen z ozvočenjem Rockford Fosgate) in tempomatu ter z gumbi za govorno ukazovanje.

Večina voznikov bo v Lancerju našla primeren položaj za volanskim obročem, za resnično idealnega pa bodo pogrešali še nastavev obroča po globini. Sedeži so dovolj natančno nastavljeni, udobni in oprijemljivi, da si zaslužijo mesto v Mitsubishiju z imenom Sportback. Inženirjem so mislili

tudi na potnike zadaj; prostora tam res ne bi smelo primanjkovati, prej jih bo, zaradi skromne opreme, začela dolgočasiti vožnja. Če bo ta daljša ali celo večdnevna, pa se bo nekaj prostora za prtljago našlo tudi v zadku. Ta ni rekordno velik; zanimivo je, da o njegovi velikosti v prodajnih katalogih ne boste zasledili uporabnega podatka, je pa podobno velik kot pri limuzini (344 l), vendar z ogromno odprtino za nalaganje,



“Ogromen strešni spojler zadaj je na voljo že v osnovnem paketu (Inform) opreme.”



Kratek test

I Mitsubishi Lancer Sportback 1.8 MIVEC Intense



“Agregat v nosu je tipičen ‘šestnajstventilec’, ki resnično zaživi šele v zgornjem delovnem območju.”

če je ozvočenje kakovostno, je užitek toliko večji. Žal so pri Mitsubishiju pozabili na zelo pomembno stvar – zvočno izolacijo. 1,8-litrski stroj, ki je pri Sportbacku trenutno vrh v ponudbi bencinskih motorjev in srednja izbira, če upoštevamo še dizla (2.0 DI-D), je v prostem teku prav neverjetno tih. Ko se povsem umiri, se celo zazdi, da je nehal delovati. Zato pa z naraščanjem vrtilja-jev postaja vse glasnejši, kar je slišati tudi v potniški kabini. In ker je agregat tipični ‘šestnajstventilec’, ki zaživi šele v zgornjem delovnem območju, povrh vsega pa povezan še z ročnim petstopenjskim menjalnikom, bo večino svojih delovnih ur – sklepamo, da bodo po Sportbackih posegali predvsem živahnejši vozniki – preživel v območju nad 4.000 vrtljajih v minuti. Tam pa lahko avdiosistem preprosto ugasnete in se raje prepustite zvoku motorja. Čeprav ta še zdaleč ne spominja na kakšno Bachovo simfonijo, ki bi jo želeli poslušati v nedogled. Za dobro mero športnih užitkov vas prikrajša tudi sicer tehnično izpopolnjen menjalnik z natančnimi in dovolj kratkimi gibi, ki pa zaradi predolgh prestavnih razmerij ne more kljubovati želenim živahnostim. Še posebej med prehitevanji in pospeševanji iz daljših, bolj odprti ovinkov. Slaba stran petstopenjskega menjalnika pa je tudi, da na koncu vpliva na precej veliko porabo. Nam je pod deset litrov na 100 prevoženih kilometrov ni uspelo spustiti (najmanjše povprečje je znašalo 10,2), v povprečju se je vrtela okoli 11, ob živahnejši vožnji pa je zlahka poskočila na 12 litrov in pol.

Toda ker govorimo o Mitsubishiju Lancerju z imenom Sportback in cenah goriva, ki vztrajno padajo, to ne bi smel biti razlog za zaskrbljenost. ❧

zlahka ga je mogoče povečati (60 : 40) in v vseh primerih ima povsem ravno dno. To je inženirjem uspelo z dvonivojsko zasnovo, torej se v njegovem dnu skriva še en prostor, opremljen s prekati za shranjevanje drobnarij, slabši strani zadka pa sta, da je dokaj plitek in da prostor ob levem boku zaseda velik nizkotonski zvočnik, ki spada v sklop ozvočenja Rockford Fosgate.

Ja, tudi japonski proizvajalci so že ugotovili, da je med vožnjo v avtomobilih ena redkih stvari, ki te lahko zabava, glasba. In

Mitsubishi Lancer Sportback 1.8 MIVEC Intense

Cena osnovnega modela:	21.790 EUR
Cena testnega vozila:	22.240 EUR

NAŠE MERITVE

T = 7 °C / p = 959 mbar / rel. vl. = 66 % / Stanje kilometrskega števca: 2.791 km

POSPEŠKI

0-100 km/h:	10,6 s
402 m z mesta:	17,6 s (133 km/h)

PROŽNOST

50-90 km/h (IV.):	10,6 s
80-120 km/h (V.):	19,8 s

NAJVEČJA HITROST

	196 km/h (V. prestava)
--	------------------------

ZAVORNA POT

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

PORABA GORIVA

skupno testno povprečje	11,1 l/100 km
-------------------------	---------------

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - gibna prostornina 1.798 cm³

- največja moč: 105 kW (143 KM) pri 6.000/min - največji navor: 178 Nm pri 4.250/min.

Prenos moči: motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - gume 215/45 R 18 W (Yokohama Advan A10).

Mase: prazno vozilo 1.355 kg - dovoljena skupna masa 1.900 kg.

Mere: dolžina 4.585 mm - širina 1.760 mm - višina 1.515 mm - prtijažnik 344-1.349 l - posoda za gorivo 59 l.

Zmogljivosti: največja hitrost 196 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,4 s - poraba goriva (ECE) 10,5/6,4/7,9 l/100 km.

HVALIMO IN GRAJAMO

▲ vsečna oblika

▲ dobri geni

▲ prostorna kabina

▲ bogata oprema

▲ večopravilni volanski obroč

▲ število predalov

▲ tehnično izpopolnjen menjalnik

▲ zlaganje zadnjih naslonjal

▼ zvočna izolacija

▼ le petstopenjski menjalnik

▼ dolga prestavna razmerja

▼ visoko postavljeno območje največjega navora

▼ mesto gumba potovalnega računalnika in enosmerno sprehajanje po podatkih

▼ oprema za potnike zadaj

▼ plitek prtijažnik

▼ prostornina posoda za gorivo (52 l)

Končna ocena

Če pogledate Sportbacka, se boste morali strinjati, da je trenden in všečen avtomobil. Agresiven nos, dobri geni, kombilimuzinska oblika, za povrh pa še velik strešni spojler na zadku in 18-palčna platišča, ki so od opreme Intense dalje serijska. Med dobre stvari moramo prišteti tudi prostorno potniško kabino in bogato opremo. Manj posrečena pa se zdi kombinacija motorja in menjalnika, ki povzroča preveč trušča v kabini in dinamičnejšim voznikom ponuja premalo živahnosti.

50 | avto magazin | 1 • 2009