

Tisti drugi Lancer



Gre za pogojni refleks: ljubitelju avtomobilizma omeniš Mitsubishija Lancerja pa se mu pred očmi zavrti film s svetovnega prvenstva v rallyju. Tommi Mäkinen in prijatelji, Lancer WRC ali pa vsaj Evo 5, 6 ali 7 skupine N.

Besedilo Dušan Lukič Foto Aleš Pavletič

In če rečeš, da se voziš z Lancerjem, te marsikdo (ki je iz podobnega testa) pogleda rahlo postrani, po glavi pa se mu motajo misli. Ali (zdrava ali pa nezdrava) zavist ali pa ugibanje, od kod toliko denarja. Ampak v obeh primerih ponavadi sklepa, da gre za enega izmed »Evov«.

Ampak veste, da se lahko vozite z Lancerjem, ne potrebujete slabih desetih milijončkov, kolikor stane Evo (mimogrede, osmice še ni pri nas, ampak menda je tudi njen čas blizu). Vsak športnik v družini ima ponavadi tudi brata. Prav nič zvezdniskega, zanesljivega in nasploh bolj ali manj povprečnega.



V Lancerju boste našli dovolj kotičkov, v katere boste lahko odložili pijačo, mobilnik, ključe in še kaj.





Najslabše oblikovani del avta je sredinska konzola z gumbi gretja in zračenja. Oblikovalcem bi morali potrgati ušesa.

V Lancerju se sedi nekoliko previsoko, vse, kar je desno od volana in merilnikov (oboje si zasluži samo pohvale), pa je dolgočasno.



Dvolitrski štirivaljnik je živahen, dovolj zmogljiv in malce preveč požrešen. Lancer je v osnovi družinski kombi, ki pa se na ukaz spremeni tudi v športnika.



V ta razred lahko štejemo Lancerja z dvolitrskim motorjem brez turbinskega polnilnika pod motornim pokrovom, s kombijevskim zadkom in tokrat z oznako Sport. Slednja pomeni, da so pri Mitsubishiju tudi temu Lancerju poskušali (in jim je uspelo) vgraditi vsaj nekaj športnodirkaških genov, ki jih premore Evo.

Na zunaj jih sicer ne boste opazili - karoserija Lancerja SW je zelo klasična. Res je sicer, da je nos samosvoj, predvsem oblika luči, in da je zadek zelo športno razpotegnjen, z zatemnjenimi šipami deluje še nekoliko bolj športno, mini spojlerček nad prtljažnimi vrati in lahka platišča pa ta vtis še nekoliko podprejo, toda to je tudi vse. Nobenega paketa spojlerjev, ki bi na vsaki hitrostni oviri drsali po tleh, nobenih 18-palčnih platišč z gumami preseka 40 ali še manj. Ne, tale Lancer hoče biti civilist - vsaj navzven.

Oznako Sport si zasluži motor. Dvolitrski bencinski štirivaljnik vsaj na papirju ni nič posebnega, dobrih 130 »konjev« zmore vsak spodoben dvolitrski motor. Za papirnatost zmogljivosti pa se oddolži z velikim veseljem do vrtenja proti rdečemu polju, s pri-

kupnim športnim zvokom in z dovolj prožnosti, da poseganje po prestavni ročici ni vedno nujno potrebno. Nekoliko nadpovprečna pa je njegova poraba: če boste zmerni, se lahko po lokalnih cestah prevažate, ne da bi presegli 10 litrov na 100 kilometrov, če pa vas bo zgrabilo športno razpoloženje ali pa se vam bo mudilo po avtocesti, ne računajte na manj kot 12 litrov - ali pa še kak liter več.

Ampak veste, da se lahko vozite z Lancerjem, ne potrebujete slabih desetih milijončkov, kolikor stane Evo

Vsekakor je zelo pozitivna lastnost to, da je poraba neposredno odvisna od teže voznikove desne noge - kolikor težka je, toliko lažja bo denarnica.

Menjalnik je petstopenjski. Nekateri se bodo ob tem dejstvu v povezavi z oznako Sport sicer namrdnili, kje je šesta prestava, ampak takim je zelo lahko odgovoriti. Tudi Evo8 ima le pet prestav v menjalniku - in več jih niti ne potrebuje. Če je motor izdelan dobro, torej če je dovolj prožen in se rad vrti, hkrati pa je dovolj dobro zvočno izoliran, je šesta prestava bolj razvada kot potreba. Pri

Evu so Mitsubishijevi inženirji šli s šestih na pet. Potrebujete še kak dokaz?

Sicer pa je prestavna ročica hitra in natančna, delo z njo pa je vozniku v užitek. Le zvočna izolacija malenkost šepa, še posebej pri večjih avtocestnih hitrostih.

Ostanimo še pri tehniki: Momov športni volan lepo sede v roke in je ravno prav velik in debel, s svojimi 2,75 zavrtljaja od ene do

druge skrajne točke pa tudi prijetno neposreden, tako da je vijuganje med ovinki vozniku v užitek. Povratnih informacij je (ravno še) dovolj, da je vodenje natančno in predvidljivo. Prednje obese s po dvema trikotnima vodiloma in zadnje z dvema prečnima in enim vzdolžnim vodilom skrbijo za varno, a dovolj športno lego na cesti. Lancer je v osnovi podkrmarjen, vendar ima v sebi ravno dovolj povezave s svojim športnim bratom, da je lahko vozniku v užitek. Zadek na ukaz rad zdrsne, drsi nadzorovano in voznika ne preseneča z nepredvidljivimi reakcijami - tudi ko je avto



Osnovnih 344 litrov prostornine prtljažnika sicer ni pretresljiva številka, 1079 litrov ob popolnoma zloženih zadnjih sedežih pa je več kot dovolj prostora.

Drugo mnenje

Aljoša Mrak Priznam, da če sem kdaj z navdušenjem razmišljal o znamki Mitsubishi, je bilo to zaradi legendarnega Lancerja EVO ali odličnega terenca Pajera. Testni Lancer je tehnično zanimiv avtomobil (natančen menjalnik, poskočen motor, še najbolj pa moram pohvaliti natančnost volanskega mehanizma), a me je oblikovno in s tem čustveno pustil čisto hladnega. Razlog? Siva miš ...

Matevž Korošec Zaradi prostornega prtljažnika si ga ne boste kupili. Na trgu obstajajo tudi prostornejši kombiji. Si pa ga boste zato, ker je Mitsubishi, ker boste v njem začutili celo nekaj tistega, kar čutijo Mitsubishijevi rally dirkači, in ker je ne nazadnje cenovno precej ugoden.

Peter Kavčič Pustil mi je vtis prave športne kombi-imuzine. Motor je super, zmogljivosti zadostne, ergonomija, menjalnik in zavore prav tako, zlasti pa me je navdušila zanesljiva lega na cesti. Tega, da ima v prtljažniku veliko prostora in da Mitsubishi sodi med najbolj trpežne avtomobile, pa ni treba posebej poudarjati.

naložen. Vzmetenje je sicer nekoliko premehko, da bi bila taka početja v resničen užitek (in notranje kolo se pri pospeševanju iz ovinka za kaj takega vse prerado zavrti v prazno), zato pa je udobja na neravni cesti dovolj.

Največje tehnično razočaranje smo doživeli ob meritvi zavorne poti. Res je sicer, da je bila temperatura okoli ledišča in da je bil testni Lancer obut v zimske gume, a skoraj 50 metrov, potrebnih za ustavljanje pri 100 kilometre-

Največje tehnično razočaranje smo doživeli ob meritvi zavorne poti.

trih na uro, je preveč. Del krivde gre pripisati samim gumam, del pa tudi ne prav nežnemu sistemu ABS, ki bi lahko deloval bližje meji idealnega zaviranja.

Slabe štiri metre in pol dolgi Lancer v notranjosti zagotavlja dovolj udobja in prostora za štiri potnike, vendar na tem področju ni nikakršen rekorder. Spredaj se sedi nekoliko previsoko, še bolj kot to pa moti dejstvo, da je pogled, kadar ni usmerjen na cesto ali merilnike, uprt v armaturno ploščo, ki bi sodila kvečjemu v generacijo ali dve starejši avto. Plastika sama po sebi je sicer še sprejemljiva, oblike (oglejte si »sredinsko konzolo« - in narekovaji so tu namenoma) pa zagotovo ne. Gumbi za upravljanje gretja in zračenja so prav neugledni, vse skupaj pa je predvsem z ergo-

nomskega (in varnostnega) vidika do konca skazil Kenwoodov avtoradio, ki nas je ponovno »navdušil« s svojo nepreglednostjo, z majhnimi gumbi in zaslonom, ki je počel vse, da bi odvrnil voznikovo pozornost s ceste. Tovrstne zadeve, ki so tako nenaklonjene varnosti voznika, potnikov in preostalih udeležencev v prometu, bi morali čim prej odstraniti s prodajnih polic. Ampak pustimo to, saj Lancer ni prav nič kriv, da so vanj vgradili ta »radio«.

Bolj voznika razveselijo beli merilniki, kopica odlagalnih površin (tudi na zadnji klopi) in seveda cena - štiri milijone 300 tisoč tolarjev za takšen avtomobil res ni veliko. Zlasti če upoštevate, da je na zadnji klopi (pogojno, kot je to v tem avtomobilskem razredu v navadi) dovolj prostora tudi za odrasle potnike in da prtljažnik v osnovi premore 590 litrov (kar zadostuje skoraj vse potrebe), s preprostim preklapljanjem zadnje klopi pa se ga da povečati na 1079 litrov, ob čemer je prtljažno dno ravno.

Se splača ali ne? Če gledate na centimetre, litre, konje in kilograme na tolar, se splača. Zelo. Treba pa je vedeti, da boste morali občasno tudi potrpeti. Razen seveda, če vas naštete pomanjkljivosti ne motijo. V tem primeru je Lancer SW odlična izbira. ■

Mitsubishi Lancer Station Wagon 2.0 Sport

CENA: [AC Konim]
OSNOVNI MODEL: 4.324.000 SIT
TESTNO VOZILO: 4.324.000 SIT
Moč: 99 kW (135 KM)
Pospešek: 9,5 s
Največja hitrost: 199 km/h
Povpr. poraba: 12,4 l/100 km

Garancija:

3 leta splošne garancije

Predvideni redni servisi:

menjava olja na 15.000 km
sistematični pregled na 15.000 km

Stroški vozila do prevoženih 100.000 km [v SIT]:

redni servisi, delo:	66.000	obvezno zavarovanje (2):	564.000
material:	155.000	kasko zavarovanje (2):	646.000
gorivo	2.388.240		
gume (1):	408.000	Skupaj:	7.347.240
izguba vrednosti po 5 letih:	3.120.000	Strošek za prevoženi km:	73,5 SIT/km

(1) - upoštevali smo 2 kompleta letnih gum in 2 kompleta zimskih gum
(2) - predvidoma voznik takšnega vozila prevozi 100.000 km v 5 letih

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

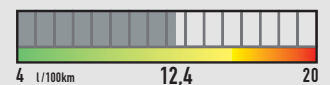
Pospeški s
0-100 km/h: 9,5
402 m z mesta: 16,9 (133 km/h)

1000 m z mesta: 30,9 (167 km/h)

Prožnost s
50-90 km/h (IV.): 10,8
80-120 km/h (V.): 16,1

Največja hitrost 199 km/h (V. prestava)

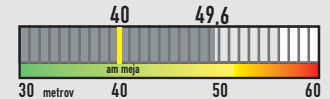
Poraba goriva l/100 km
najmanjše povprečje 8,7
največje povprečje 14,6
skupno testno povprečje 12,4



Trušč v notranjosti

dB
Prestava III. IV. V.
50 km/h 57 56 56
90 km/h 64 63 62
130 km/h 70 68 67
Prosti tek 39

Zavorna pot m
od 100 km/h: 49,6
(AM meja 40m)



Napake med testom

- brez napak

Diagram menjalnika:

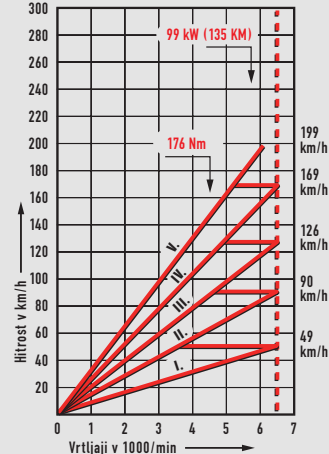
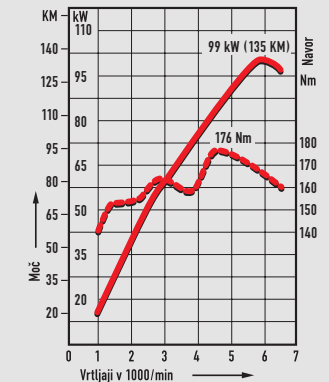


Diagram motorja:



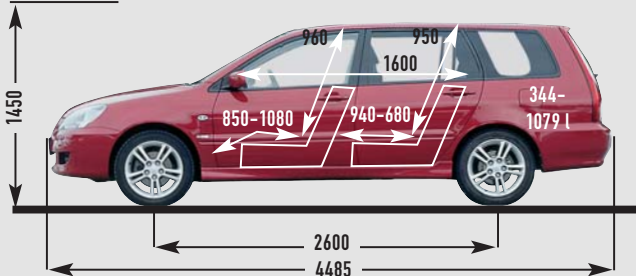
Užitek v vožnji:

Tale Lancer je s svojim napol dirkaškim bratom res le v sorodu, a je že to dovolj, da vozniku na ovinkasti cesti pričara nasmehe na ustnice. Dober motor in hiter menjalnik sta pika na i.

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj prečno - vrtna in gib 85,9 × 88,0 mm - gibna prostornina 1997 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 99 kW (135 KM) pri 5750/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,9 m/s - specifična moč 49,6 kW/l (67,4 KM/l) - največji navor 176 Nm pri 4500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - večtočkovni vbrizg. **Prenos moči:** motor poganja prednji kolesi - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,583; II. 1,947; III. 1,379; IV. 1,030; V. 0,820; vzvratna 3,363 - diferencial 4,058 - platišča 6J × 16 - gume 195/50 R 16 T, kotalni obseg 1,81 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 32,7 km/h. **Voz in obese:** kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, stabilizator - zadaj posamične obese, vzmetne noge, po dve prečni vodili, vzdolžna vodila, stabilizator - zavore spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, servo, 2,75 zasuka med skrajnima točkama. **Mase:** prazno vozilo 1320 kg - dovoljena skupna masa 1780 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1200 kg, brez zavoro 600 kg. **Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 199 km/h - pospešek 0-100 km/h 10,0 s - poraba goriva (ECE) 11,7/6,8/8,6 l/100 km

Mere:



Zunanje mere: širina vozila 1695 mm - kolotek spredaj 1470 mm - zadaj 1470 mm - rajdni krog 11,4 m. **Notranje mere:** širina spredaj 1410 mm, zadaj 1420 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 480 mm, zadnja klopi 420 mm - premer volanskega obroča 365 mm - posoda za gorivo 50 l. PRTLJAŽNIK: 590-1079



Prostornina prtljažnika 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)

Pomembnejša serijska oprema: prednji varnostni blazini - bočni varnostni blazini - ABS z EBD - servovolan - klimatska naprava - 4 × električni pomik šip - električno ogrevani in pomični zunanji vzvratni ogledali - osrednja ključavnica z daljinskim upravljanjem - deljiva zadnja klopi - lahka platišča - v usnje oblečena volanski obroč in prestavna ročica.

HVALIMO IN GRAJAMO

- volan
- menjalnik
- cena
- položaj za volanom
- izdelava
- zvok motorja

- poraba
- notranja oblika
- materiali
- ni ESP-ja

KOLIKO STANE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	100.000
Radjski sprejemnik s CD-jem	117.000
Vlečna kljuka	98.900
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet s smernikom	71.400
Prednji bočni smernik	3.700
Prednja meglenka	51.800
Prednji odbijač	65.200
Okrasna maska	22.200
Prednja šipa	123.200
Znak	6.700
Prednji blatnik	108.200
Zadnji odbijač	102.900
Zunanje ogledalo	41.300
Lahko platišče	82.800

Tabela konkurence

Model	Mitsubishi Lancer Station Wagon 2.0	Ford Focus Karavan 2.0 16V	Fiat Stilo Multi Wagon 1.8 16V	Renault Megane Grandtour 2.0 16V
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1997	1988	1747	1998
največja moč (kW/KM pri 1/min)	99/135 pri 5750	96/131 pri 5500	98/133 pri 6400	98,5/134 pri 5500
največji navor (Nm pri 1/min)	176 pri 4500	178 pri 4500	162 pri 3500	191 pri 3750
dolžina × širina × višina (mm)	4485 × 1695 × 1450	4438 × 1699 × 1447	4516 × 1756 × 1570	4500 × 1777 × 1467
največja hitrost (km/h)	199	201	200	198
pospešek 0-100 km/h (s)	10,0	9,3	10,8	9,7
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,7/6,8/8,6	11,7/6,9/8,7	11,7/6,3/8,3	10,9/6,4/8,0
cena osnovnega modela (SIT)	4.324.000	4.222.000	3.830.000	4.280.000