



Blato. delo. zabava!

Blatna voda je špricnila visoko v zrak, nos avtomobila pa je potonil skoraj do vrha v brozgo. Za običajen avto ali šminkerski mestni terenec bi bilo to usodno. Za Mitsubishi L200 pa je to le še en dan v službi.

► Poplava križancev oziroma večjih in manjših športnih terencev je dokaz, da pravih terenskih avtomobilov sploh ne potrebujemo tako veliko. Ampak ko gre zares, izbira ostane omejena na tiste klene terence s šasijo. In novi pick-up z znakom treh diamantov na nosu je pravi primer tega mačo avtomobila, ki vas pripelje dlje, kot si upate pomisliti.

Vedno, ko se v družbi pogovarjamo o poltovornjakih, se razdelimo v dva tabora. Eni pravijo, da so to najbolj neu-

porabni, drugi, da ga ni bolj zabavnega avtomobila, ki je hkrati še pravi delavec. Kdo ima bolj prav, je nekako tako kot vprašanje, kaj je bilo prej: kura ali jajce? Zato če so vam pick-upi všeč in če veste, za kaj porabiti ogromen prtljažnik, potem se z drugačnim mnenjem sploh ne obremenjujte. Nam je namreč všeč. Zaradi toge preme zadaj in listnatih vzmeti je seveda težko govoriti o udobju limuzine ali športnega terenca srednjega razreda. Prek ležečega policaja boste zato malce



bolj poskočili kot v osebнем avtu. Vedeli boste tudi, ko boste na avtocesti zapeljali prek neravnine ali stika na mostu.

Se pa odzove na plin kot velik športni terenec. Nov štirivaljni turbodizel z Mitsubishijevo MIVEC-tehnologijo krmljenja ventilov (Mitsubishi inovative valve timing electronic control system) namreč odločno pospeši. Moči mu ne zmanjka, saj se pod pokrovom skriva 178 'konjev', ki razrezgatajo pri 3.500 vrtljajih na minuto. Navor, ki znaša kar 430 njutonmetrov pri 2.500 vrtljajih na minuto, pa poskrbi, da s samodejnim petstopenjskim menjalnikom pospešite zvezno, brez obotavljanja. Glede na to, da gre pravzaprav tudi za dostavno vozilo, je menjalnik odličen, če pa ga primerjamo s primerno velikimi špor-



tnimi terenci, pa se znajde neke v povprečju. Vsekakor nam je všeč možnost izbire pretikanja z obvolanskima ročicama, ki počutju v L200 vdihneta nekaj luksuza, modernosti in seveda športni pečat. A ker v osnovnem položaju za vožnjo deluje povsem zgledno, smo ga večino časa puščali kar v položaju D. Dvojna kabina je v kombinaciji s solidno velikim prtljažnikom vsaj po naši izbiri najbolj uporabna. Prostora za volanom in tudi na zadnjih sedežih je zelo veliko, pri Mitsubishiju celo pravijo, da največ v svojem razredu. No, dejstvo je, da se v njem sedi presenetljivo udobno in tudi za visokorastle potnike ne bo težav, kam z nogami ali glavo. Usnje in bogata oprema naredita dober vtis. Malo ga pokvari le zapleten sistem za sprehajanje skozi vse, kar zasloni ponujajo. A sčasoma oziroma s priročnikom v roki se tudi tega navadimo.

Da gre za nekoliko bolj robat avto, se je začutilo ali bolje zaslislalo ob vsakem odločnem pospeševanju, ko smo motor priganjali v zgornje območje vrtljajev, saj se ta takrat precej glasno odzove. Zato je potovanje po avtocesti prijetno tja do 150 kilometrov na uro, nato pa postane glasnost malce moteča, če smo na

daljši poti. Žal je precej podobno tudi s porabo goriva. Priganjanje motorja ne prinese nič dobrega in vse, kar je na avtocesti hitreje kot 130 kilometrov na uro, bo pomenilo bistveno hitrejšo odtekanje evrov iz denarnice. Najvišjo testno porabo smo mu namerili pri dinamični vožnji po mestu in avtocesti in je znašala 12,9 litra dizla na 100 kilometrov. Testno povprečje je znašalo 11,4 litra, poraba na normnem krogu pa 11 litrov goriva. Veliko ali malo? Hja, neke vmes. Vemo, da obstajajo podobni avtomobili z manjšo porabo goriva, in so tudi taki, ki so tudi bolj žejne sorte. Vse meritve smo izvajali s praznim tovornim prostorom, ki je zaradi dodatne opreme (pokrova, ki se odpre kot prtljažna vrata) ostal bolj ali manj neizkoriščen. To je žal omejitev lepega videza in uporabno le, če običajno tovorite tovor, ki ne presega višine stranic prtljažnika. V dolžino keson meri 1.520 milimetrov, v višino 475, širina med zadnjima kolotekoma pa je 1.515 milimetrov. Te mere se da nekoliko povečati, če odpremo vrata kesona. Tako gresta nanj na primer dva kros motorja. Če ste bolj kolesarske vrste, pa lahko nanj spravite koles za petčlansko družino ali



torej za vsakega potnika svoje kolo. Tisti kolesarji, ki se radi spuščate po hribu navzdol, pa boste imeli odličen taksi na vrh strmine, saj Mitsubishi L200 z vklopljenim štirikolesnim pogonom spleza skoraj povsod, kjer je dovolj široko (če smo natančni: 1.815 milimetrov). Glede na zahtevnost terena in kakovost oprijema pod kolesi pa lahko voznik hitro in preprosto izbira med različnimi vrstami pogona. Iz dvokolesnega pogona se samo z zasukom gumba na sredinski konzoli preklopi na vsa štiri kolesa, če je potrebno še več, pa se vklopi reduktor. Ker je imel najvišjo stopnjo opreme in sistem 4WD Super select (4WD II), je za izhod v sili vedno poskrbljeno, saj se v najslabšem oprijemu lahko zanesete še na zaporo zadnjega diferenciala. Če nas vprašate, ali smo ga uporabili, moramo žal razočarati. Povsod, kjer se nam je zdelo smiselno, da ga še preizkusimo na terenu, je bilo povsem dovolj preklopiti na reduktor. Elektronika, samodejni menjalnik, dobre gume in 205 milimetrov oddaljenosti od tal je pomenilo, da smo premagali tudi vzpone na vojaškem tankovskem poligonu. Torej pri tem, koliko terena je v resnici, lahko mirno obkljukamo vsa polja!

Morda je še za vse, ki se spogledujete s takim avtomobilom, aktualno tudi to, koliko nanj v resnici lahko naložite ali vlečete? Prikolico (z zavoro) s 3.100 kilogrami ali 750 kilogrami brez zavore boste lahko vozili varno, saj poleg ESP



KOLIKO STANE V EUR	
DODATNA OPREMA TESTNEGA VOZILA:	
kovinska barva	550
zaščitni/sportni lok	719
pokrov kesona, dvodelni, trden	1.850

premore tudi stabilizacijo vleke (TSA), na strmini pa se lepo izkaže tudi sistem za pomoč pri speljevanju v klanec. Od varnostnih pripomočkov se je lahko pohvalil še s sistemom za opozarjanje pred zapuščanjem voznega pasu brez uporabe smernikov. Se pa ta sistem lahko tudi ročno izklopi. Za pasivno varnost skrbi kar sedem zračnih blazin in zaves, pri novem L200 pa so se Mitsubishijevi inženirji potrudili tudi pri sami togosti in lahki ter trdni gradnji šasije.

V prid mu štejemo tudi petletno tovarniško garancijo, ki pa je žal omejena samo do 100 tisoč prevoženih kilometrov. Tak stroj pa bi jih z lahkoto naredil toliko vsako leto. Zelo dober vtis varnosti malo pokvari zelo slaba luč, ki se vklopi ob vzvratni vožnji. Čeprav je vzvra-

HVALIMO IN GRAJAMO	
▲ videz	
▲ terenske zmogljivosti	
▲ prostornost in udobje v kabini	
▲ visoka raven opreme	
▲ cena	
▼ poraba goriva	
▼ slabotna razsvetljava pri vožnji nazaj	
▼ zapleteni meniji za multimedijske vsebine in podatke o avtomobilu	
▼ neudoben prek grbin na cesti	

OCENA		
Zunanost (15)	12	Pravi terenski videz z elegantnim pridihom.
Notranost (125)	82	V notranjosti je prostora nadpovprečno veliko za ta razred.
Motor, pogon, podvozje (65)	45	Močan in prožen motor prepiča s pospeški na cesti, pogonom na terenu.
Vozne lastnosti (70)	48	Šasija in toga prema zadaj imata svoje omejitve.
Zmogljivosti (35)	26	Močan motor in veliko navora zagotavljata dinamiko v vožnji.
Varnost (45)	35	Štirikolesni pogon, sistemi za stabilizacijo in sedem zračnih blazin ga postavljajo visoko v razredu.
Gospodarnost (65)	45	Cena ni pretirana, žal pa ni med najbolj varčnimi, ko govorimo o porabi goriva.
Skupaj	293	Zelo resen terenec z odličnim motorjem. V njem je tudi nekaj mestnega šminkerja, ki se postavlja ob bok dražjim in manj zmogljivim športnim terencem. Pri udobju ga omejuje zadnja toga prema.
OCENA 1 2 3 4 5		

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

TEHNIČNI PODATKI

CENA	[AC-Mobil d.o.o., Ljubljana]
CENA OSNOVNEGA MODELA S POPUSTI*	31.900 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA BREZ POPUSTOV:	37.019 EUR
CENA TESTNEGA VOZILA S POPUSTI*	35.019 EUR

Moč:	133 kW (178 KM)
Pospešek:	10,6 s
Največja hitrost:	177 km/h
Normna poraba:	11,0 l/100 km

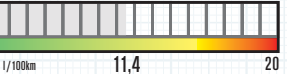
Garancija:	5 let ali 100.000 km splošne garancije, 12 let garancije za prerjavljenje.
Predvideni redni servisi:	Na 20.000 km.

NAŠE MERITVE	
(Uklošne meritve: T = 1°C / p = 1028 mbar / rel. vl. = 77 % / Gume: Continental CrossContact 245/65 R 17 T / stanje kilometrskega števca: 5.030 km	

Vozne lastnosti	
Pospeški	s
0-100 km/h:	10,6
402 m z mesta:	17,3 (129 km/h)

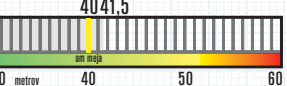
Prožnost	
-Meritev s tovrstnim menjalnikom ni možna.	

Poraba goriva	l/100 km
skupno testno povprečje	11,4/100 km
povprečje normnega kroga	11,0/100 km



Truš v notranjosti	dB
hitrost	Prestava VI.
90 km/h	62
130 km/h	66

Zavorna pot	m
od 130 km/h	68,5
od 100 km/h:	41,5 (AM meja 40 m)



*Popusti in akcije po uradnem ceniku na dan zaključka redakcije.

tna kamera v pomoč pri parkiranju, pa ni najbolj posrečeno, kako kaže omejitve. Na terenu pa je tako ali tako treba dobro videti, kaj je za avtomobilom, ko peljemo vzvratno, zato bi si sami vgradili dodatno

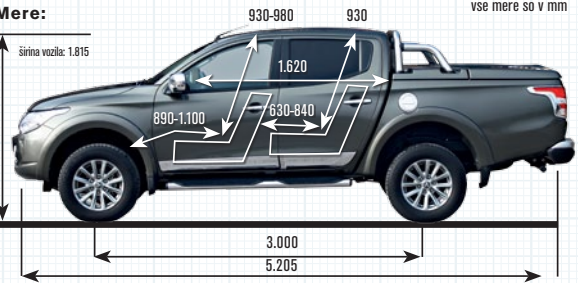
* - upoštevali smo 1 komplet letnih gum in 1 komplet zimskih gum

STROŠKI VOZILA (5 let, 100.000 km, v evrih):

redni servisi, delo, material:	1.621	 kasko zavarovanje (+B,KJ, AO, AO+): 5.162	
gorivo	10.758		
gume*:	1.144		
izguba vrednosti po 5 letih:	13.015	Skupaj:	34.349
obvezno zavarovanje AO:	2.649	Strošek za prevoženi km:	0,34 EUR/km

TEHNIČNI PODATKI

Motor: 4-valjni - 4-taktni - vrstni - turbodizelski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 86,0 × 105,1 mm - gibna prostornina 2.442 cm³ - kompresija 15,5 : 1 - največja moč 133 kW (178 KM) pri 3.500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,3 m/s - specifična moč 54,5 kW/l (74,1 KM/l) - največji navor 430 Nm pri 2.500/min - 2 odmični gredi v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - vbrizg goriva po sistemu skupnega voda - turbopuhalo na izpušne pline - hladilnik polnilnega zraka.
Prenos moči: motor poganja vsa štiri kolesa - 5-stopenjski samodejni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,520; II. 2,042; III. 1,400; IV. 1,000; V. 0,716 - diferencial 3,917 - platišča 7,5 J × 17 - 245/65 R 17 T, kotalni obseg 2,26 m.
Voz in obese: poltovornjak - 4 vrata, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikraka prečna vodila, stabilizator - zadaj toga prema, listnati vzmeti - zavore spredaj kolturne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, ABS, mehanska ročna zavora na zadnji kolesi (ročica med sedežema) - volan z zobato letvijo, električni servo, 3,6 zasuka med skrajnima točkama.
Mase: prazno vozilo 1.875 kg - dovoljena skupna masa 2.910 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro: 3.100 kg, brez zavore: 750 kg - dovoljena obremenitev strehe: n.p.
Zmogljivosti: največja hitrost 177 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,8 s - povprečna poraba goriva (ECE) 7,2 l/100 km, izpust CO₂ 182 g/km.



Zunanje mere: dolžina 5.205 mm - širina 1.815 mm, z ogledali 2.180 mm - višina 1.780 mm - medosna razdalja 3.000 mm - kolotek spredaj 1.520 mm - zadaj 1.515 mm - rajdni krog 11,8 m. **Notranje mere:** vzdolžnica spredaj 890-1.100 mm, zadaj 630-840 mm - širina spredaj 1.440 mm, zadaj 1.430 mm - višina nad glavo spredaj 930-980 mm, zadaj 930 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 510 mm, zadnji sedež 470 mm - keson n.p. - premer volanskega obroča 370 mm - posoda za gorivo 75 l.

UŽITEK V VOŽNJI:

Dinamičnosti mu ne manjka, pogrešamo pa več udobja v vožnji.

razsvetljava. Žal pa tudi svetilnost naprej ni ravno vrhunska in bi si želeli več. Na cesti je svetlobe še nekako dovolj, na terenu pa snop žarometov zagotovo sveti premalo daleč.

Vse to pa nas ne moti tako močno, da novemu Mitsubishiju ne bi pritisnili enega velikega smeška. Ob pogledu na zanimivo ceno, ki za dobrih 30 tisoč evrov prinaša zelo dober pogon, motor in soliden menjalnik ter predvsem zares veliko prostora tako v kabini kot v prtljažnem prostoru. Pa še videz ni napačen, zanimiva mešanica med eleganco in agresivno, drzno obliko, ki ga lahko postavi ob bok tudi dražjim športnim terencem, ki pa vas niti v sanjah ne morejo prepeljati tako daleč na terenu kot L200.

Zato se le vprašajte, kaj bo prej, blato, delo ali zabava. Morda pa kar vse hkrati?