

**Test:**

## MITSUBISHI PAJERO 2500 TD GL

Japonci (ki ga delajo) mu pravijo – po angleško – »padžero«. Pri nas preberemo največkrat tako kot piše: »pajero«. Bolj svetovljanski hočejo, da je »pahero«. In v Ameriki piše na njem montero. Pa vendar vsi vedo, za kaj gre. Ta Mitsubishiv terenec je na svetu že enajst let in pol, januarja lani pa so ga temeljito prenovili.



# FLYING S

**M**itsubishi pajero je med terenci evropska uspešnica, o tem ni nikakršnega dvoma. Bil je med prvimi avtomobili tiste sorte, ki so bili na pogled dovolj robato oglati, pri kolesih dovolj terensko čvrsti, z motorji dovolj vsakodnevno zmogljivi in v notranjosti dovolj uporabno udobni, da so načeli ledino tako imenovanih salonskih »off road cars«, ki gredo že drugo desetletje zapored prav dobro v denar. Pa tudi, z denarjem je bil ta avtomobil vedno vsaj toliko dosegljiv, da je kupce zamikal in premamil.

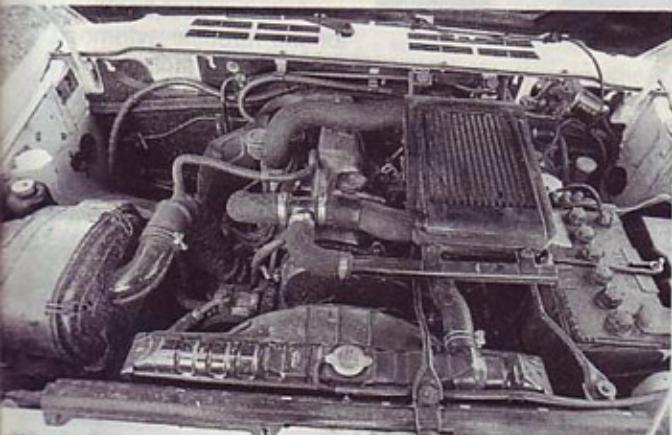
No, mitsubishi, tudi pajero, prodajajo v paketih (glede na opremo in izvedbo), nekako tako



Terenec – limuzina: s popolno armaturno ploščo in z ročajem za sovozni



# SENIOR



Turbodizel: z izboljšanim polnjenjem, s hitrim vžigom in z veliko lepimi navadami

kot ople in forde, zato so cene zanje pač različne. Pajero je na voljo z dvema bencinskim motorjem in enim turbo-dizlom, z opremo GL, GLS in GLX, pa še z dvema različno dolgima medosnima razdaljama in hkrati celotnima dolžinama vozila, z dvema različno visokima strehama (običajna in »kickup roof«) in za povrh še kot cabrio, torej s platom namesto s pločevino nad potniškim prostorom.

Testni pajero je bil – v celoti gledano – najskromnejša različica: kratka medosna razdalja, samo tri vrata, oprema GL in turbodizel v nosu.

Na poldrugo leto staro, sicer pa še vedno svežo obliko vozila to seveda ni vplivalo. Pajero je oblejši, kot je bil nekoč, oblost izboljšuje tudi aerodynamiko, njegov še vedno čvrst značaj pa so v isti sapi podprtali z zelo zajetnima odbijačema. V primerjavi z nekdanjimi pajeri so vse zdajšnje razlike daljše, širše in nižje, daljše so tudi medosne razdalje in hkrati s tem je daljša še notranjost potniškega prostora. To pomeni, da se na prednjih sedežih sedi enako visoko, pokončno in

sproščeno kot nekoč, da pa je dostopnost zadnje klopi tudi ob samo dveh bočnih vratih opazno boljša, prostor pred njo, torej predvsem za kolena, pa precej izdatnejši. Ker je zadnja klop obenem tudi po polovici deljiva in zložljiva, je to v prid razmeroma kratkemu prtljažniku, ki ga je moč postopoma podaljševati. Je pa klop najbolj primerna za sedenje le dveh odraslih potnikov hkrati, čeprav tovarna oznanja pajero za petsedežnik. Širino klopi (pri pajerovi krajsi različici) omejujeta blatnika zadnjih koles, pri čemer so praznino nad njima – to je treba poudariti – vseeno spremno izkoristili: zapolnili so jo z ozkima dodatnima naslonjaloma, ki ju je moč prevrnuti v polici z vrtinama za pločevinke s pičajo.

In, ker so tudi prtljažnik natancno obdelali in ga opremili s kavli za privezovanje tovora v njem (rezervno kolo pa obesili na zunanj stran zadnjih vrat), ostaja pajerova notranjost skoraj limuzinsko lična in prostorsko spremno izkorisrena. Zadnja vrata je moč odpreti tudi od zunaj, odmikajo se v stran, vanje pa so vtišnili predal z vsem največkrat potrebnim orodjem.

**T**oda, da je pajero po opremi le GL, je moč opaziti že na zunaj: pločevina na bokih je gola, brez prestižnih in odbičajčem podobnih zajetnih plastičnih oblog. Tudi kolesne gume so ožje kot pri dražjih različicah. In na dnu sredinske konzole je – poleg vžigalka – resda tudi posebna električna vtičnica, ampak njej namenjena prenosna svetilka sodi k dražjim pajerovim paketom.

Vseeno: sedeži so odeti v trpežno blago, na tleh so preprege, zglavniki so štirje, varnostni pasovi prav tako, preveč kvadratni zunanj ogledali sta električno pomični, čistoči žarometov služita brizgalci, svetlobna snopa je moč sproti nastavljati, pokrov posode za gorivo se sproži iz notranosti, zadnja šipa je ogrevana in opremljena z brizgalnikom, vžigalni ključ ima (japonsko značilno) varnostno zaporo, v nosilec zadnjega odbijača so vtišnili vlečno zanko in drobnarskih prostorov v avtu (tudi v prtljažniku) je, kolikor jih poželi srce.

Motor je temeljiti agregat: dizel s turbinskim polnilnikom in s hladilnikom polnilnega zraka, z vrtinimi komorami in z eno odmično gredjo v glavi. Lani so ga na novo obdelali, mu čisto naračno privzidigli krivulji moči in navora ter ga opremili z »ultra



Mitsubishi je v napredku – vsaj glede testa – šlo po gober.

Je pa vseeno res: Mitsubishi pajero je, najs bi na mestni ulici, na kolovozu, ali tam, kjer tudi tega zmanjka, zmogljivejši kot nekoč, udobnejši za potnike, okretnejši in lahkotnejši za voznika, tišji in bolj uglajen za okolico. Meritev smo seveda opravili tam, kot z vsemi drugimi avtomobili: na ravneh in gladkem asfaltu. In tudi v takšnih razmerah se turbodizelski pajero dobro izkaže: s prožnostjo motorja, z njegovim veseljem do vrtljajev in z ugodnimi izmerjenimi časi ter potmi. Tudi prestavna razmerja v menjalniku, diferencialu in reduktoru se med celotno preskušnjo izkažejo za zelo spretne.

super hitrim\* predgretjem, tako da ga je moč zaganjati brez čakanja – kot bi vžigali bencinski motor. Tudi steče ta turbodizel z vso dobro voljo, skoraj povsem brez odvečnega trušča, brez saj v izpuhu in s polno mero lepega obnašanja – kot bi bil namenjen prevažanju japonskega cesarja, ne pa tavanju po brezpotjih.

In tudi na brezpotjih se ta pajero odlično znajde: prvič zato, ker je kratek in dovolj visoko nad tlemi; drugič zato, ker sta kratki tudi njegovi štrlini čez obe premi, pa sta »plezalna« kota za obe vz dolžne smeri vozila ugodna; in tretjič zato, ker je »civilno« podvozje ehako spretno uravnano za asfaltne poti in za skalovje. Sprejaj vzvojne, zadaj pa vijačne vzmeti imajo dolge gibe in temeljito blaženje, dvojna prečna volila za prednji kolesi in vz dolžna vodiča s Panhardovim drogom zadaj pa jamčijo za natančnost in tudi za lahkotnost voženja. In servojačani volan prav tako.

nih zavorah. Kdor vozi GL, se za vse to obrise pod nosom. Testni avtomobil je imel še klasično in že od prej znano pogonsko zasnov: z običajno priključljivim prednjim pogonom, pa seveda tudi s terensko prestavo, ki olajša zahtevne vzpone in spuste. Čampak na običajnih cestah smo vobili le »na zadnji kolesi« in nekaj

Trik: del naslonjala in polica obenem



izračune, ki so po volji dobrim cestnim pospeškom in hitrostim, pa tudi večini naporov, ki jih mora avtomobil premagovati na terenu.

• • •



Prtljažnik: dovolj velik, tudi povečljiv in natančno obdelan

Dolg in visok skok, z varnim pristankom vred, je le še dodatna večina, ki jo pajero z lahkoto zmore. To pa pomeni: Mitsubishi pajero TD ni zgolj zelo posrečen in vsestranski salonsko-terenski avtomobil. Zna biti tudi merilo in zgled za vse druge, še vedno prihajajoče avtomobile te vrste. Zato mu pravim »flying senior«. V najboljšem pomenu teh besed.

**T**oda: GL kot oznaka testnega pajera nas je prikrajšala za glavni dobitek tega avta od lanske prenovitve da-lje. Vse prestižnejše različice imajo zdaj namreč stalni štrinski pogon (z možnostjo izklopa prenosa moći k prednjima kolesoma), z viskozno sklopko v sredinskem diferencialu (osnovno razmerje delitve navora med prednja in zadnja kolesa znaša 50% : 50%), z ročno vključljivo zaporo tega diferenciala in – za doplačilo – s stootstveno (ročno vključljivo) zaporo zadnjega diferenciala ter z ABS ob štirih kolut-



Pri rokah: orodje v zadnjih vratih

Tekst: Martin Česen  
Foto: Marjan Zaplatil

**Tehnični podatki**

**Motor:** štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizelski – nameščen spredaj vzdolžno – vrtlina in gib 91,1 x 95,0 mm – gibna prostornina 2477 kubikov – komprezija 21,0:1 – največja moč 73 kW (99 KM) pri 4200/min – srednja hitrost bata pri največji moči 13,3 m/s – specifična moč 29,5 kW/liter (40,0 KM/liter) – največji navor 240 Nm pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – 2 dodatni gredi zoper tresljajo – 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) – 2 ventila za vsak valj – visokotlačna razdelilna črpalka za gorivo – vrtinčne komore – turbinski polnilnik na izpušne pline, hladilnik polnilnega zraka – vodno hlađenje, 9,5 litra – motorno ulje 5,7 litra – akumulator 12 V, 64 Ah – alternator 910 W

**Prenos moći:** motor spredaj poganja zadnjih ali vsa štiri kolesa – enokolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalniki – prestavna razmerja: I. 3,918; II. 2,261; III. 1,395; IV. 1,000; V. 0,892; vzvratna 3,925; diferencial 4,625 – terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,925 – ročica za izbiro prenosa moči s položaji: 2H-4H-N-4L – samodejni zapori kolesnih pest spredaj – plastična 6J x 15 – gume 235/75 R 15 (dunlop), katalni obseg 2,30 m – hitrost pri 1000/min v V. prestavi 33,5 km/h

**Voz in obese:** terenski kombi – 3 vrata, 4/5 sedežev – karoserija na šasiji – spredaj posamični obesi, trikolna prečna vodila, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, vzdolžna vodila, Panhardov drog, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutine (posebej hlađene), zadaj bobnaste, servo, omejevalnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnjih kolesih – volan s kroglicami, servo, 3,5 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke

**Mere, zunanje:** dolžina 4120 mm – širina 1695 mm – višina 1805 mm – medna razdalja 2420 mm – kolotek spredaj 1420 mm, zadaj 1435 mm – radijini krog 10,6 m – najmanjša razdalja od tal 200 mm – kot pred prednjima kolesoma 39,5°, za zadnjima kolesoma 34,5° – **notranje:** dolžina (od arm. plošče do zad. naslonjal) 1690 mm – širina (komoci) spredaj 1420 mm, zadaj 930 mm – vzdolžna prednja sedež 900-1050 mm, zadnja klop 870-720 mm – premer volanskega obroča 390 mm – prtljažnik 610/1100 litrov – posoda za gorivo 75 litrov

**Teže:** prazno vozilo 1680 kg – dovoljena skupna teža 2300 kg – dovoljena teža prtoklice z zavoro 2300 kg, brez zavor 750 kg – dovoljena obtežba strehe 100 kg

**Zmogljivosti (tovarna):** največja hitrost 147 km/h – pospešek 0-100 km/h: 16,2 s – poraba goriva (ECE): 8,8/13,5/10,4 litra plinskega olja na 100 km

**Naše meritve****Največja hitrost**

148 km/h (V. prestava)

**Pospeški**

0–60 km/h	6,9 s
0–80 km/h	11,5 s
0–100 km/h	18,8 s
0–120 km/h	28,5 s
0–140 km/h	48,1 s
1000 m z mesta	38,3 s (128 km/h)

**Prožnost**

1000 m od 40 km/h (IV.)	37,5 s (131 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.)	40,2 s (128 km/h)

**Zavorna pot**

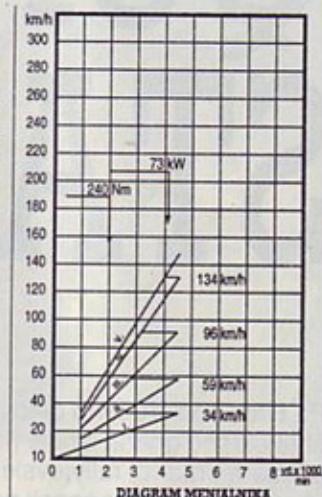
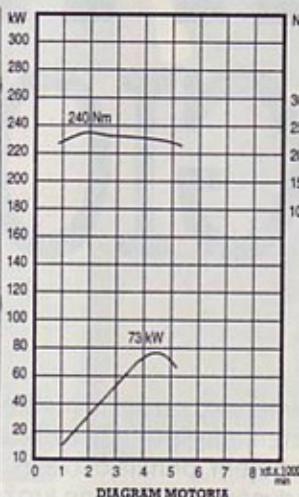
od 100 km/h 51,6 m

**Natančnost merilnika hitrosti**

kazalec 60	resnično 56,6
kazalec 80	resnično 76,3
kazalec 100	resnično 97,7
kazalec 120	resnično 115,7

**Poraba goriva**

testno povprečje 12,3 litra/100 km

**Hvalimo**

- prednja sedeža, počutje
- vsestransko podvozje
- motor, zmogljivosti
- terenske lastnosti, okretnost
- lega na (običajni) cesti
- vidljivost
- zastarel prenos moči (pajero GL)
- skromna oprema
- ozka zadnja klop
- ni diferencialne zapore (pajero GL)
- prenizki zunanjji ogledali

**Cena** DEM 32.900 + 58 odstotkov tolarskih dajatev  
(Impuls d.o.o., Koper)

**BEBOP**  
**OMNI**

**MERITVE OPRAVLJENE S KOMPLETOM OMNI**

BEBOP d. o. o.  
Tel. & Fax: 061/571-250

proizvaja prenosne računalniške sisteme OMNI in programsko opremo za računalnike PC razreda