

Pininbishi



Japonci imajo s terenskimi avtomobili številne izkušnje, Italijani pa le omembe vredne. Italijani imajo pri oblikovanju avtomobilov močno tradicijo in srečno roko, Japonci pa kljub trudu niso ravno prepričljivi. Kombinacija se ponuja sama od sebe.

Ko preberete »Pininfarina«, se pred očmi odpelje kak pregrešen, rdeč Ferrari, morda Alfa Romeo. Nekaj takšnega so imeli v mislih tudi pri Mitsubishiju, ko so skušali izdelati majhen, vsakdanje uporaben, prikupen polterenec. Sergio in njegova

kompanija so zavihali rokave in junija 1998 je na japonski trg zapeljal Pajero Pinin. Jeseni prihodnjega leta je ta avtomobil ugledal še Evropo in skoraj natanko čez leto dni so trgu ponudili še uporabnejšo petvratno različico.

Pinin, tudi petvratni, je res prikupen. Združuje značilne poteze Mitsubishija (kot blagovne znamke), Pajera (kot klenega terenca) in italijanske oblikovalske veščine, pa vendar ni (več?) tisto, kar povprečen poznavalec avtomobilizma pričakuje, če se pod

obliko podpiše Pininfarina. Ali pa so morda pričakovanja prevelika?

Na slaba dva metra in pol dolgem podvozju je zgrajena samonosna karoserija, ki to (samonosnost) na zunaj spretno skriva. Bežen pogled v podvozje vliva občutek čvrstosti in trd-



Platišča: serijsko ulita in lepega videza.

Merilniki: na modri podlagi nenavadnega videza.



Karoserijska dvobarvnost: za razbijanje monotoni.

nosti, vožnja po neravnih površinah pa to le še potrdi. Pinin je zasnovan in zgrajen tako, da daje zanesljiv terenski občutek, v vožnji in pri vzdrževanju pa je nezahteven. Sili med polterence, torej med tiste avtomobile, ki se dobro znajdejo na

Sredinska viskozna sklopka skrbi, da se pogon pametno razdeljuje med obe osi.

vseh bolj ali manj urejenih cestah, a jim tudi kak nadzorovan izlet po kolovozu ni v breme. Pinin skuša prepričati tiste kupce, ki so v bližnji preteklosti stavili predvsem na Vitare in Feroze, do nedavnega pa morda še na Honde CRV, Free-

landerje in podobne samohode.

Z videzom in imenom Pajero želi povedati še več: da je med vsemi morda najbolj pripravljen na blage terenske izlete in da se je tega naučil pri večjih, bolj terensko usmerjenih Pajerih, ki so

pri takšnem početju na dobrem glasu. Resnica ni daleč: Pinin ima sicer s tehničnega vidika ne ravno terenski stalen štirikolesni pogon, ki voznika navduši. Za fotografiranje se je moral spopasti z istim terenom kot vsi »pravi« terenci, in tega je kljub snegu

povsem suvereno obvladoval. Po drugi strani je stalen štirikolesni pogon veliko prijaznejši za bolj vsakdanje vožnje: za cesto, pokrito s svežim snegom, za blaten dovoz do vikenda ali le za premagovanje nekoliko višjega pločnika pred hišo v mestu. Kot takšen nima izrazitih terenskih teženj in dobro je, če jih nima tudi voznik. Vedeti je treba le, kje so fizikalne meje.

Sredinska viskozna sklopka skrbi, da se pogon pametno razdeljuje med obe osi v različnih razmerah na cesti, motor pa je pri tem delu v veliko pomoč. Na našem trgu ima 1,8-litrski stroj klasične »prehranjevalne navede«; to pomeni, da je vbrizg gori-

va posreden - pred sesalnim ventilom. Če bi podobno motoriziran Pinin kupovali kje drugje v Evropi, bi se ta ponašal z napisom GDI, se pravi z neposrednim vbrizgom. A ne zamahujte z roko! Sliši se lepo in res je modno, toda Pinin je tudi s takšnim motorjem odličen, saj je motor poskočen in dobro odziven, ponuja pa veliko navora in rezerve moči pri nižjih in srednjih motornih vrtljajih. Vrta se ne posebej rad, ampak pri (pol)terencu to ni zamera. Motor z omenjenimi lastnostmi se zdi v tej karoseriji idealen; spe-ljevanje je lahko, mestna vožnja je (lahko) živahna in tudi primestne poti opravlja, čeprav



Terenskost: videz in uporabnost kljub ne povsem terenski mehaniki.

ob zahtevnejšem vozniku, z lah-koto. Navsezadnje je tudi na avtomobilskih cestah povsem zadovoljiv in njegova edina slaba stran je poraba goriva. Ta se ves čas giblje okrog 15 litrov na 100 kilometrov in tudi z zelo nežno desno nogo ne omogoča bistvenega prihranka. Ob dokaj majhni posodi za gorivo je vse skupaj še toliko bolj moteče.

Če Pininu uspe prepričati zoprnega Evropejca s svojo zunanostjo, bo zaradi tradicije države, iz katere izvira, to težje dosegel z notranostjo. Pretežno črna plastika pred voznikom in sovoznikom deluje kompaktno in zaupljivo - v kakovost in trdnost, ampak videz je še vedno

prepoznavno japonski. Kot takšen ima tudi po nekem starem, a nelogičnem pravilu postavljena stikala in nekaj jih ni osvetljenih. Toda - za Japonca presenet-

Sili med polterence, torej med tiste avtomobile, ki se dobro znajdejo na vseh bolj ali manj urejenih cestah, pa tudi kak nadzorovan izlet po kolovozu jim ni v breme.

ljivo - reže za zrak na armaturni plošči je možno posamično zapirati (in odpirati), kar dodatno pripomore k dobremu in učinkovitemu gretju. V mrzlih dneh se odlično izkaže tudi dvostopenjsko gretje prednjih sedežev (ob strešnem oknu in še nekatere

rih drugih dodatkih v paketu opreme Elegance) in le skromnejša notranja širina (tako sedeža kot celotna širina) utegne motiti potnike z zahtevami po

večjem prostoru. Ampak pri dokaj skromnih zunanjih merah (širina znaša manj kot 1,7 metra) bi bilo več utopično pričakovati.

Pri vsem udobju Pininu morda manjka le daljinsko upravljanje z osrednjo ključavni-

co. Dejstvo, da se volanskega obroča ne da nastaviti po višini, ni moteče, saj je ta spretno postavljen pred voznika; bolj utegne motiti dokaj položna lega samega obroča. Je pa v višino nastavljen voznikov sedež. Celostno podoba prijetnosti upravljanja zaokrožujejo osrednji zaslon za avdiosistem in digitalno uro, prikazovalnik zunanje temperature in skromen (le trije podatki) potovalni računalnik. Sicer pa je notranost v celoti takšna, kot smo je navajeni pri osebnih avtomobilih, le dodatni ročici na prednjih stebričkih namiguje, da se vozite v vozilu, ki si upa spopasti z ne povsem ravno podlago.



Strešno okno: za doplačilo, a razkošnih mer!



Armaturna plošča: evropskemu okusu prirejeno japonsko okolje.



Prtljažnik: z dodatnimi predali pod ravnim dnom ...



... polovična deljivost, večstopenjski nagib naslonjala klopi.



Meni je sicer mali Pinin mnogo bolj všeč na slikah kot na cesti, toda to ni pomembno. Mnogo bolj pomembno je, da je Mitsubishijev, kar med ljubitelji terenskih avtomobilov zagotovo veliko šteje, pa tudi, da se v njem dobro sedi in da se motorček precej vrti.

Matevž Korošec



Pariz-Dakar. Krilce na zadnjem delu strehe Pinina je vsekakor vredno asociacije na sloviti rally, saj je najbolj opazen del avtomobila. Škoda, da je notranjost tako sivo plastična in nezanimiva. Avtu, ki je sicer kar dober primerek cestnega terenca, vzame ves šarm. Na asfaltu se znajde dobro, tudi na terenu, če le ne potrebujete reduktorja - klasika na tem področju torej.

Dušan Lukič



Zadek: z vrati, odpirajočimi se v napačno stran, z rezervnim kolesom na njih in z zajetnim spojlerjem na vrhu.

CENE	SIT
Dodatna oprema	
Kovinska barva	79.100
Radijski sprejemnik	
s CD-predvajalnikom	serijsko
Klimatska naprava	serijsko
Ogrevanje prednjih sedežev	serijsko
Nekateri nadomestni deli	
Prednji žaromet	74.800
Prednja utripalka	2.910
Prednja meglenka	ni podatka
Prednji odbijač	ni podatka
Prednja maska	ni podatka
Vetrobransko steklo	61.300
Znak	1.660
Prednji blatnik	ni podatka
Zadnji odbijač	ni podatka
Zunanje ogledalo	ni podatka
Lahko platišče	27.151

Iz oči v oči

je sicer hitro rešljivo, bolj nerodno je, da se odpirajo za naš režim vožnje (po desni) nepravilno - od leve proti desni.

Na slaba dva metra in pol dolgem podvozju je zgrajena samonosna karoserija, ki to (samonosnost) na zunan spretno skriva.

Ampak na vožnjo to ne vpliva. Kdor ga bo pognal do skrajnih meja, bo spoznal pojem nevtralne lege in v redkih trenutkih (odvisno od razmer) le rahlega oddrsavanja zadka, ki se ga da zlahka nadzorovati, sicer pa ena-

komernega oddrsavanja vozila. Dobre motorne zmogljivosti (predvsem navor) bodo delno izničile dolgost menjalnika, ki dopušča vrtenje do prekinjevalnika le prvim trem prestavam, lahkotnost volana pa bo krepko pripomogla k prijetnosti vožnje v mestu in navsezadnje tudi k parkiranju dobre štiri metre dolgega Pinina. Pri vožnji bosta tako moteča le v višjih vrtljajih glasen motor in slaba izoliranost kolotekov.

Mitsubishijeva tehnika in celostna podoba, ukrojena po predlogu mojstra Pininfarine, se tako lepo zlijeta v Pininbishi - majhen, a uporaben polterenec. Kombinacija, ki v zdaj že nekaj časa trdno ustoličenem razredu mešanice osebnega avtomobila in terenca ponuja nekaj svežega.

Vinko Kernc

Primerjalna tabela konkurence				
Model	Mitsubishi Pajero Pinin 1.8 Base	Toyota RAV4 1.8	Land Rover Freelander 1.8	Suzuki Grand Vitara 2.0
motor (zasnova)	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni	4-valjni - vrstni
gibna prostornina (cm³)	1834	1794	1795	1995
največja moč (kW/KM pri 1/min)	84/114 pri 5500	92/125 pri 6000	86/117 pri 5500	94/128 pri 6000
največji navor (Nm pri 1/min)	160 pri 4000	161 pri 4200	160 pri 2750	174 pri 2900
dolžina × širina × višina (mm)	4035 × 1680 × 1700	4245 × 1785 × 1670	4380 × 1805 × 1710	4200 × 1780 × 1680
največja hitrost (km/h)	155	175	160	160
pospešek 0-100 km/h (s)	12,6	12,2	12,8	ni podatka
poraba goriva po ECE (l/100 km)	11,8/8,7/9,7	12,0/8,0/9,5	13,6/8,5/10,4	12,0/7,8/9,3
cena osnovnega modela (SIT)	5.387.840	4.835.000	5.383.628	4.990.080

Posebna ocena za terence:		
Občutljivost karoserije ali njenih delov (10)	9	Ker je zasnovan kot terenec, nima bistvenih občutljivih delov, z izjemo antene.
Štirikolesni pogon in reduktor (10)	3	Ni namenjen terenu, zato nima »togega« pogona in nima reduktorja.
Terenske zmogljivosti (tovarna) (10)	5	Za terenca povprečno, za polterenca zelo dobro.
Terenske zmogljivosti (praktično) (15)	10	Za terenca dobro, za polterenca odlično.
Cestna uporabnost (10)	8	Na cesti se obnaša skoraj kot osebni avtomobil.
Terenski videz (5)	4	Daje videz pravega terenca.
Skupaj (60)	39	Tudi tu tik pred štirico. Prava ocena glede na to, da pravzaprav ni pravi terenec, a se vseeno presenetljivo dobro izkaže v zahtevnejših pogojih.
avto magazin OCENA	1 2 3 4 5	

Kriterij ocenjevanja terencev (Št. točk = ocena): 0-20 = 1, 20-30 = 2, 30-40 = 3, 40-50 = 4, 50-60 = 5

MITSUBISHI PAJERO PININ 1.8 ELEGANCE

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0-60 km/h:	5,3
0-80 km/h:	8,3
0-100 km/h:	12,9
0-120 km/h:	20,2
0-140 km/h:	33,7
1000 m z mesta:	35,4

(140 km/h)

Prožnost	s
50-90 km/h (IV.):	12,6
80-120 km/h (V.):	23,4

Največja hitrost	159 km/h
(IV. prestava)	

Poraba goriva	l/100 km
najmanjše povprečje	12,8
največje povprečje	16,2
skupno testno povprečje	14,8

Truč v notranjosti	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	59 58 57
900 km/h	68 66 65
130 km/h	71 70
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti	
kazalec na	resnično km/h
50	46,3
70	67,4
90	84,9
100	96,2
130	124,3

Zavorna pot	m
od 100 km/h:	70,9

Okoliščine meritev

T = -1 °C

p = 1021 mbar

rel. vl. = 43 %

stanje števca: 2951 km

gume: Bridgestone Dueler H/T

Napake med testom

- brez napak

HVALIMO IN GRAJAMO

- motorni navor, uporabnost, odzivnost
- lahkotnost vožnje
- učinkovito gretje (tudi sedežev)
- pogonske zmogljivosti v slabih voznih pogojih
- videz zunanjosti
- pretikanje menjalnika

- poraba goriva, domet
- majhna potovalna hitrost na avtomobilski cesti
- namestitve antene v prednjem stebričku (teren!)
- predolgo izračunan menjalnik
- slaba zvočna izoliranost kolotekov
- prenizki zunanji ogledali
- cena
- le dve varnostni blazini in le štirje (slabi) vzglavniki

84 kW (114 KM) ● 12,9 s ● 159 km/h ● 14,8 l/100 km

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

4-valjni - 4-taktni - vrstni - bencinski - nameščen spredaj vzdolžno - vrtina in gib 81,0 × 89,0 mm - gibna prostornina 1834 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 84 kW (114 KM) pri 5500/min - srednja hitrost bata pri največji moči 16,3 m/s - specifična moč 45,8 kW/l (62,3 KM/l) - največji navor 160 Nm pri 4000/min - ročična gred v 5 ležajih - 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg - tekočinsko hlajenje 6,0 l - motorno olje 3,5 l - akumulator 12V, 65 Ah - alternator 100 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

motor poganja vsa štiri kolesa - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski ročni menjalnik - prestavna razmerja I. 3,967; II. 2,136; III. 1,360; IV. 1,000; V. 0,856; vzvratna 3,578 - prestava v diferencialu 4,636 - platišča 6J × 16 - gume 215/65 R 16 S, kotalni obseg 2,07 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 31,3 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - samonosna karoserija - spredaj posamične obese, vzmetne noge, trikotna prečna vodila, pomožne opore, stabilizator - zadaj toga prema, vzdolžna vodila, pomožne opore, vijake vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvokrožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj bobnaste, servo, ABS, EBD, mehanska ročna zavora na zadnja (ročica med sedežma) - volan z zobato letvijo, servo, 3,2 zasuka med skrajnjima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4035 mm - širina 1680 mm - višina 1700 mm - medosna razdalja 2450 mm - kolotek spredaj 1435 mm - zadaj 1445 mm - najmanjša razdalja od tal 200 mm - rajdni krog 10,4 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1540 mm - širina (komolci) spredaj 1405 mm, zadaj 1390 mm - višina nad sedežem spredaj 870-930 mm, zadaj 900 mm - vzdolžnica prednji sedež 870-1070 mm, zadnja klop 790-560 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 470 mm, zadnja klop 430 mm - premer volanskega obroča 380 mm - prtijažnik (normno) 165-800 l - posoda za gorivo 53 l

Mase:

prazno vozilo 1340 kg - dovoljena skupna masa 1840 kg - dovoljena masa prikolice z zavoro 1500 kg, brez zavore 670 kg - dovoljena obremenitev strehe 100 kg

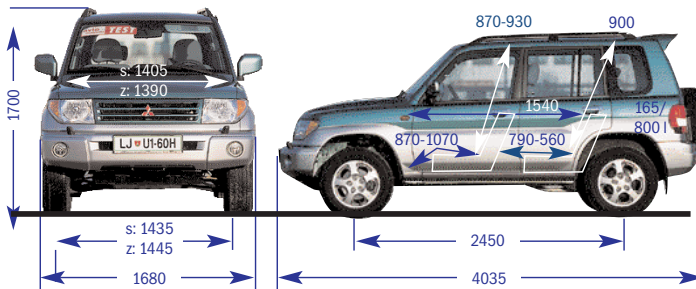
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 155 km/h - pospešek 0-100 km/h 12,6 s - poraba goriva (ECE) 11,8/8,7/9,7 l/100 km (neosvinčeni bencin, OŠ 95)

Terenske zmogljivosti (tovarna):

premagovanje vzpona 35° - dovoljen bočni nagib ni podatka - vstopni kot 33°, prehodni kot 21°, izstopni kot 38° - dovoljena globina vode 500 mm

MERE



GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

3 leta ali 100.000 kilometrov splošne garancije, 6 let garancije na pre-rjavenje

Obvezno zavarovanje:

132.000 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

163.000 SIT

Ocena		
Zunanost (15)	12	Tipičen terenec z nekaj svežine. Japonsko natančni spoji.
Notranjost (140)	100	Zelo povprečna notranjost z redkimi odstopanji. Za japonski izdelek dokaj prijetna. Udobno vzmetenje.
Motor, menjalnik (40)	27	Zelo uporaben motor s klasično tehniko, predolg menjalnik, dober pogon.
Vozne lastnosti (95)	75	Dober splošen vtis, prijetno upravljanje, dober menjalnik, zanesljiva lega na cesti.
Zmogljivosti (35)	26	Prijeten v mestu in izven mesta, malce počasen na avtomobilski cesti. Zelo prožen motor.
Varnost (45)	26	Le dve varnostni blazini, le štirje vzglavniki.
Gospodarnost (50)	33	Velika poraba, majhen domet, razmeroma ugodna cena.
Skupaj	299	Tik pred štirico. Pinin ima zelo dober motor, odlično tehniko pogona in prikupno terensko karoserijo, kljub temu pa ni pravi terenec. Odlikujejo ga zelo dobra lega na cesti, v tem razredu skoraj popolna oprema, lahkost upravljanja in vsestranska uporabnost. Na nekatere njegove pomanjkljivosti se voznik hitro navadi, njegova največja zamera pa je poraba goriva.
avto magazin OCENA	1 2 3 4 5	

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