

TEST - MITSUBISHI PAJERO SPORT 3.0 V6 GLS



Pajero Sport je terenec z osnovnim pogonom na zadnja kolesa in priključljivim štirikolesnim pogonom, kadar je pod kolesi gnetljiva podlaga.

Smoking za robavsa

Evolucija terencev je očitno v polnem teku. Ameriški Jeep iz druge vojne je nepozabno skrojil imidž delovnega terenca z osebnostjo, japonski Pajero pa za to skrbi danes.

Pajero predvčerajšnjim. To-varna, ki je med vojno delala okretna lovška letala Zero in po njej licenčni zmagovalčev Jeep Willys, je do leta 1982 nabrala dovolj izkušenj za predstavitev svojega terenca - Pajero. Bil je načrtovan tudi za avanturiste in je temeljil na robatosti. Vendar je bil kljub terenski robustnosti za rabo dovolj prijazen, da ga je marsikdo ohranil v lepem spominu.

Vmes se je Pajero levil tudi za potrebe vztrajnostnih dirkačev, ki drvijo skozi afriška prostranstva, denimo na dirki Pariz-Dakar. Tam je še vedno uspešen tudi v ženskih rokah, čeprav je dirkalni avtomobil tako preklemsko daleč od serijskega. Vendar hej, znanje in izkušnje se prelivajo v obeh smereh in tako je Pajero zagotovo bogatejši, kot bi bil brez športa.

Proti koncu tisočletja se

nam družina Pajero razodene tudi v podobi manikiranega meščana, ki pa ne skriva hribovskega izvora - Pajero Sport. Pajero je z leti izgubil zelo veliko oglatosti, ki je bila sinonim za klene terence. V času, ki je avtomobile 4x4 preusmerjal iz brezpotij v pretežno urbanizirano okolje, se je bolj in bolj okrogлил. Tako kot lenobno mestno življenje zaznamuje premalo gibajočega se možaka. V nadaljevanju zgodbe prihaja najnovejši Pajero tretje generacije, ki nima več šasije, temveč samonosno karoserijo. Ja, saj pravim, evolucija.

Pajero Sport. Vsak nov pogled na ta avtomobil odkrije vpliv

oblikovalskega baroka ameriške provenience. Ta je dodal uglajeno lakirane plastične obrobe, zavije, krom in podobno okrasje, tako tipično za ameriške poglede na lepoto, kot je javorov sirup obvezni posledek tamkajšnjih zajtrkov. Je lep? Od zunaj je Pajero Sport zanimiv, opazen, velik kos avtomobila, kar kaže tudi z maso 1900 kilogramov. Torej ne recite, da je to »plastičen« avtomobil. Prometna okolica ga absolutno upošteva, kar mi kot vozniku godi. Zaznavam učinek, kot je v divjini, kjer se manjši ukloni večjemu. Doma pa ugotavljam, da mi streha seže vrh glave, zato moram pri umivanju strehe uporabiti pruč-

ko. In vodo pod pritiskom, da sežem pod vse robeve k pločevini privijačene plastike. V mestnem središču pa zahteva na parkirišču prostora za ... no ja, dva. Očitno to ni avtomobil za plebs, pač pa za tiste iz menedžmenta ali iz parlamenta, ki imajo rezerviran parkirni prostor 24 ur na dan. No, tudi to človeku godi.

V višino merim 185 centimetrov, imam 43 let in temu primerno trd vrat: vsakič, ko se zavalim v Pajerov sedež, treščim z glavo v strešni rob in hip za tem na stopnici pod pragom zasvinjam hlače od notranje strani kolena do gležnja. Pajero je od zunaj res kot sumo borec, toda višina vrat je popolnoma mimo.

Možnost nastavljanja sedeža in volanskega obroča pri vstopanju v kabino ne pomaga veliko. Na desnem sedežu pa se moja spremljevalka topi v ugodju prostora in udobja. Torej, vsaka mera ima vsaj dve resnici. Zadaž pa je, mislim na vrata in klop, res veliko prostora, kot sem skušal pod vaško cerkvijo, kjer sem spodnji sosed ponudil prevoz do doma. In prtljažnik, ki ima lično obdelane stene in dno, je raven kot miza (pod preprogo je pokrov z orodjem), prostoren, pred pogledi jastrebov zavaro-

Dokler je mo ak trezen in ne pretirano bahav, traktorja ne bo potreboval.

van z rolojem. Če podrete (deljeno v razmerju 60 : 40) zadnjo klop in sedeže, nastane iz avtomobila spalnica, ali tovarnjak. Zadaž do vrha težko naložen se Pajero sploh ne posede. Kaj šele, da bi obremenjen izgubil harmonijo voznih lastnosti. Te so na asfaltu ugodne, avtomobil ne utruja ali obremenjuje voznika in končna hitrost je omejena na 175 kilometrov na uro, ker se tako tovarni zdi prav. Čutiti pa je ni, ker je mehanika do 140 kilometrov na uro dovolj tiha, da pogovor z damo ne zastane. Vpetja podvozja so dobro dušena, tako da je tudi na slabem asfaltu pod karoserijo tišina, in dokler

prenosa moči na kolesa. Pajero Sport ima ročnemu petstopenjskemu menjalniku pridružen reduktor, ki omogoča nekako na polovico skrajšan prenos moči na kolesa. In prva prestava je izjemno kratka, kar je precej ugodno za zanesljivo premaganje strmin. V tretji je mogoče gladko speljevanje, če vas že zanima. Štirikolesni vklop prenosa moči so poimenovali »Easy Select«, temelji pa na sinhroniziranem sredinskem razdelilniku moči, ki omogoča prehajanje v štirikolesni način 4H in nazaj v dvokolesni kar med vožnjo: iz 2H v 4H pri hitrostih do 100 kilometrov na uro, nazaj pa ne gle-



Siva plastika armaturne plošče je prijazna za čiščenje. Na sredini pa so uokvirjeni dodatni merilniki, z leve: ampermeter, digitalni kompas in merilnik pritiska olja. Uporabno.



voznik ne nasprotuje fiziki, je avtomobil na asfaltu predvidljiv.

Sedi se razmeroma dobro, zaradi visokega in ravnega poda s precej izravnanimi nogami. Nikakor utesnjeno. Kljub baročni okroglosti karoserije je tudi med drevesi mogoče natančno slutiti vogale avtomobila, vejevju pa se le izogibajte. Seveda k dobremu počutju med ovirami in okretnosti precej pomaga mehnik tek mehanike, od lahkotnega in natančnega volana do ročice menjalnika in tiste manjše poleg za vklop enega od načinov

de na hitrost; reducirani prenos moči 4L pa lahko vklopimo le, kadar avtomobil miruje. Sicer sledi račun. Vklapljanje je tekoče in logično. Kdor še nima veliko izkušenj s terenci, pa naj prisluhne razmišljanju, ki je seveda le ena od resnic. Pri tem avtomobilu motor v običajni shemi pogona in za asfaltno podlago tudi edini priporočljivi shemi prenosa poganja le zadnji kolesi! To je z vidika porabe goriva, hrupa v vozilu in obrabe mehanike z gumami vred ugodna rešitev. Toda ker kupci avtomobilov 4x4 menda kupujejo predvsem obljubo predvidljivega in zanesljivega stalnega stikanja vseh štirih koles s cesto,



prinaša le zadnji pogon s seboj tveganje, da zadek avtomobila pri pospeševanju na sumljivi podlagi kdaj zdrsne po svoje. Dovolj je že bolj odločno vključevanje v promet s stranske ceste. Kdor je tega več, bo cvilil od ugodja in avtomobil lovil z odvzemanjem volana. Tistim, ki si želijo od avtomobila le predvidljivo poslušnost, pa tovrstne reakcije vsakič skrežijo trebušne



Karoserijo in mehaniko nosi Jeklena šasija, sestavljena iz dveh vzdolžnih nosilcev s prečnimi ojačitvami. Kljub plastičnim obrobam sta vstopni in izstopni kot vozila ugodna za prečenje terena, mehanika - trebuh motorja - pa je zaščiten.

mišice. S krajšo ročico poleg prestavne seveda vklapljam o pogon prednjih koles v visokem (4H) ali pa skrajšanem (4L) režimu. Pri tem je dobro vedeti,

da ima na asfaltu ali podobni podlagi s solidnim oprijemom štirikolesni pogon pomembne omejitve. Ker prednji par koles pri zavijanju oriše drugačno krožnico kot zadnji par, vez naprej usmerjenega pogonskega kardana pa ne temelji na podpori klasičnih diferencialov, se v mehničnem delu pojavljajo občutne obremenitve, ki jih izravnavajo le gume z lastnim gne-



Prtljažnik: ravno dno z zankami za prtljažno mrežo; ob podrti klopi in enem sedežu je mogoče v avtomobil spraviti 2,9 metra dolg predmet!

tenjem ali zdrsavanjem. No, ko voznik zapusti makadam, ga pred drago poškodbo pri ostrem zavijanju na kakšno gostilniško parkirišče opozorijo vse trši volan in zaviranje koles. Voznik, ki nima občutka za oprijem koles in kakovost podlage, pa tvega, da pod avtomobilom drago

poči. Torej mora biti takšen avtomobil na asfaltu gnan le dvo-kolesno na zadnji par koles.

V brezpotju je seveda pesem povsem drugačna. Dno avtomobila je od tal odmaknjeno 215 milimetrov, kot od koles do dna vozila pa je tako spredaj kot zadaj dovolj ugoden, da Pajero Sport prav hitro ne zarije v teren. Štirikolesni pogon pokaže, kako je mogoče z lahkoto in za-



Pod pokrovom: Mitsubishi-jev šestvaljni z vbrizgom goriva je poudarjeno živahno se vrteč motor, ki zahteva delo z menjalnikom.

nesljivostjo premagovati naravne pasti. Kljub zelo mestnemu videzu in temu primerno civilizirani mehaniki gre Pajero Sport tudi skozi ovire, kjer se mestni človek ne počuti več sproščeno. In to je dober signal, da pretiravati nima smisla. Pajero Sport je najbolj namenjen

mestnemu človeku, ki ga obveznosti ženejo iz ulice v ulico, na avtocesti tudi rad stopi na plin in se ne ustavi pred makadamom, če je treba pogledati parcelo na deželi. Ali peljati družino na piknik k vodi. Dokler je možak trezen in ne pretira no bahav, traktorja ne bo potreboval.

Hja, motor? Med nosilce je-klene šasije, ki nosijo karoserijo, je vpet bencinski V6. Ta diha s 24 ventili pod eno odmično gredjo v glavi in se z neosvinčeniimi hlapi napaja z večtočkovnim vbrizgom goriva. 2972-ku-bični stroj razvije moč 177 KM pri 5000 vrtljajih v minuti, kar kaže na iskro športnost, čezmerno vrtenje pa prepreči elektroni-ka vžiga z odklopom pri 6200 vrtljajih v minuti. Moč je čutiti pri vsakem stisku stopalke plina. Vendar pa je karakteristika navora dokaj neugodna za sprošče-no križarjenje ali ostrejšje teren-ske avanture. Daljši klanec na avtocesti zaduši hitrost in treba si je pomagati s pretikanjem navzdol: motor pridela navor 255 Nm pri visokih 4500 vrtlja-jih v minuti. Dizelski motor raz-vije podoben navor pri, za teren-ca ugodnejših, 2000 vrtljajih v minuti. Zdaj pa izberite!

Mitja Gustinčič

MITSUBISHI PAJERO SPORT 3.0 V6 GLS 130 kW (170 KM) 11,6 s 175 km/h 12,3 l/100km 8.312.910 SIT

NAŠE MERITVE

Vozne lastnosti

Pospeški	s
0 - 60 km/h:	4,7
0 - 80 km/h:	7,1
0 - 100 km/h:	11,1
0 - 120 km/h:	15,7
0 - 140 km/h:	24,9
1000 m z mesta:	33,1
	(153 km/h)
Prožnost	s
1000 m od 40 km/h (IV.):	36,6
	(147 km/h)
1000 m od 40 km/h (V.):	38,9
	(136 km/h)
Največja hitrost	176 km/h
	(V. prestava)

Poraba goriva

	l/100km
najmanjše povprečje	12,1
največje povprečje	14,9
skupno testno povprečje	13,9

Trušč v notranjosti

	dB
Prestava	III. IV. V.
50 km/h	55 55 54
100 km/h	66 64 64
150 km/h	71 71
Prosti tek	36

Natančnost merilnika hitrosti

kazalec na	resnično km/h
60	59,0
80	77,3
100	95,5
120	115,2
140	132,9
160	150,0

Zavorna pot

	m
od 150 km/h:	102,6
od 100 km/h:	46,4

Okoliščine meritev

T= 5 °C
p= 1015 mbar
rel. vl.= 55 %

GARANCIJA IN ZAVAROVANJE

Garancija:

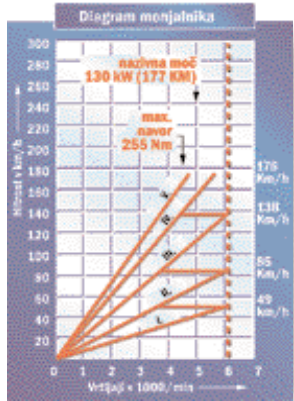
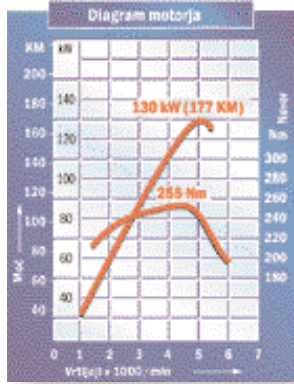
Splošna garancija 3 leta ali 100.000 km

Obvezno zavarovanje:

108.708 SIT

Polno kasko zavarovanje brez dodatkov (okvirna vrednost):

270.000 SIT



CENE

Testirani model 8.312.910
(Japan Motors International)

Cene dodatne opreme

Cena osnovnega modela	8.236.910
Vlečna kljuka	27.747
Kovinska barva	52.000
Radijski sprejemnik	60.000
Potovalni računalnik	600.000

Cene nekaterih nadomestnih delov

Prednji žaromet	92.773
Prednja utripalka	23.047
Prednja meglenka	68.659
Prednji odbijač	121.200
Prednja maska	64.264
Prednja šipa	174.932
Znak	4.523
Prednji blatnik	38.790
Zadnji odbijač	105.493
Zunanje ogledalo	79.212
Lahko platišče/kolesni pokrov	101.950

TEHNIČNI PODATKI

Motor:

6-valjni - 4-taktni - V-60°, nameščen spredaj vzdolžno - vrtna in gib 91,1 x 76,0 mm - gibna prostornina 2972 cm³ - kompresija 10,0 : 1 - največja moč 130 kW (177 KM) pri 5000/min - srednja hitrost bata pri največji moči 12,7 m/s - specifična moč 43,7 kW/l (59,6 KM/l) - največji navor 255 Nm pri 4500/min - ročnična gred v 4 ležajih - 2 x 1 odmična gred v glavi (zobati jermen) - po 4 ventili na valj - glava iz lahke kovine - elektronski večtočkovni vbrizg in elektronski vžig - tekočinsko hlajenje 8,0l - motorno olje 4,3 l - akumulator 12V, 52 Ah - alternator 75 A - uravnavani katalizator

Prenos moči:

priklopljivi štirikolesni pogon - enokolutna suha sklopka - 5-stopenjski sinhronizirani menjalnik - prestavna razmerja I. 3,918; II. 2,261; III. 1,395; IV. 1,000; V. 0,829; vzvratna 3,925 - reduktor, prestavi 1,000 in 1,925 - prestava v diferencialu 4,636 - platišča 7J x 16 gume 245/70 R 16 107 S (Bridgestone Dueler 684), kotalni obseg 2,26 m - hitrost v V. prestavi pri 1000/min 37,5 km/h

Voz in obese:

terenski kombi - 5 vrat, 5 sedežev - karoserija na šasiji - spredaj posamične obe-se, trikotna prečna vodila, vzmetne vzvojne palice, stabilizator, zadaj toga pre-ma, vzdolžna vodila, vijačne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator - dvo-krožne zavore, spredaj kolutne (prisilno hlajene), zadaj kolutne, servo, ABS, me-hanska ročna zavora na zadnja kolesa (ročica med sedežema) - volan s kroglica-mi, servo, 3,2 zasuka med skrajnima točkama

Mere:

zunanje: dolžina 4545 mm - širina 1775 mm - višina 1730 mm - medosna razdalja 2725 mm - kolotek spredaj 1465 mm - zadaj 1480 mm - najmanjša razdalja od tal 215 mm - rajdni krog 11,8 m

notranje: dolžina (od armaturne plošče do zadnjega naslonjala) 1680 mm - ši-ri-na (komolci) spredaj 1430 mm, zadaj 1430 mm - višina nad sedežem spredaj 930 mm, zadaj 910 mm - vzdolžnica prednji sedež 850-1070 mm, zadnja klop 930-690 mm - dolžina sedalnega dela prednji sedež 500 mm, zadnja klop 470 mm - premer volanskega obroča 385 mm - prtljažnik (normno) 500-1720 l - po-soda za gorivo

Mase:

prazno vozilo 1845 kg - dovoljena skupna masa 2510 kg - dovoljena masa pri-kolice z zavoro 2800 kg, brez zavore 750 kg - dovoljena obremenitev strehe ni podatka

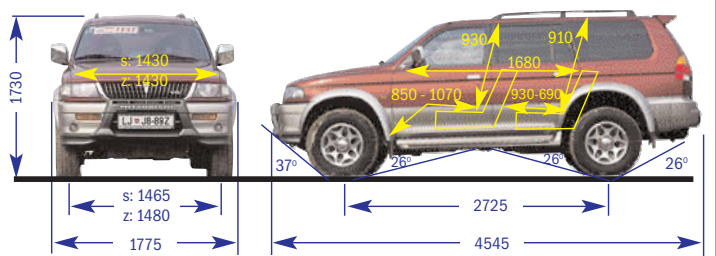
Zmogljivosti (tovarna):

največja hitrost 175 km/h - pospešek 0-100 km/h 11,6 s - poraba goriva (ECE) 16,2/10,0/12,3 l/100 km (neosvinčeni bencin 05 95)

Terenske zmogljivosti (tovarna):

premagovanje vzpona 35° - o dovoljenem bočnem nagibu ni podatka - vstopni kot 37°, prehodni kot 26°, izstopni kot 26° - dovoljena globina vode 500 mm

MERE



vse mere so v mm

KONČNA OCENA

Pajero Sport vidim kot meščanski avtomobil, ki bo le tu in tam zapeljal v brezpotje, morda na piknik. Če vzamete v zakup, da je štirikolesni pogon le priklopljiv, Sport kot tak nima opaznih omejitev. Pri umirjeni rabi še naj-bolj bode v oči premajhna prožnost motorja.

- | | |
|---|---|
| <ul style="list-style-type: none">ugodna poraba gorivavelik potniški in prtljažni prostornatančni gibi prestavne ročice in ročice vklopa štirikolesnega pogonavklop in izklop pogona 4x4 med vožnjoob podrtih sedežih veliko ravne površine za prevoz dolge prtljagedo 120 kilometrov na uro zanemarljiv hrup v kabini | <ul style="list-style-type: none">nizka višina vratpremalo elastičen motorsopotnica težko zadrži vrata med odpiranjemstopenica pod pragom lovi nesnago |
|---|---|