

Mitsubishi pomeni v japonsčini »trije dragulji« in četudi je res, da so pri tej hiši dragulji samo trije, je pajero zagotovo eden izmed njih. Ta avtomobil se je po tokijski predstavitev leta 1981 povpel med najbolj prodajane terenke na svetu in še posebej v Evropi. Postal pa je tudi dirkaška zvezda, na primer na rallyjih med Parizom in Dakrom.

Pri Japoncih je zakoreninjena navada, da dajejo izvoznim avtomobilom nejaponska imena: pajero so krstili po južno-ameriški divi mački. Zakaj ravno po mački, ničisto jasno, saj tako oglate in čokane mačke niso v navadi. Je pa nadvse verjetno, da so jih pri izbiri imena – bolj kot mačje oblike – navduševali njihove kremljaste lastnosti, s trdoživostjo vred. In po teji plati zna biti pajero zares maček. Ampak o tem pozneje.

Mitsubishi pajero je terenec, ki je nastal ob pravem času, da je zapeljal v korak z avtomobilsko mode zadnjih let in se odzval tistim kupcem, za katere so suzukiji LJ premajhni, mercedesi G oziroma pucili G pa predragi.

Vseh pajerov je – glede na različne motorje, različne karoserijske dolžine in različne vrste streh – precej dolga vrsta. Zagrebški Unikomer, ki predstavlja to japonsko hišo na naših tleh, je za zdaj ponudil pajero turbodiesel intercooler s krajšo od dveh različno dolgih medosnih razdalj in za torej tudi s krajšo od dveh možnih karoserij, pa hkrati s čvrsto streho zano.

Pajero se vsa minula leta ni veliko spremenjal: kupcem so sproti prilagajali le nekatere njegove podrobnosti in opremo, še ne tako dolgo tega so vsem pajerom zravnali pločevinaste strehe, pomladiti letos pa so precej oplemenitili motorno ponudbo: dizelsko s pravkar omenjenim turbodizlom, ki je izboljšan na račun hladilnika polnilnega zraka (intercooler), bencinsko pa s trilitrskim šestvaljnikiem V-oblike, ki ga poznamo tudi iz ameriških chryslerjev.

Ampak v celem je pajero še vedno takšen kot prej: po puchovsko pravokotnih potez, z veliko ravne pločevine, z imenito oglatim nosom in s povsem strmim zadkom. Krajša karoserija pomeni le tri vrata in le štiri sedeže. Zadnja vrata z veliko, ogrevano in brisano šipo ter z rezervnim kolesom na zunanjih strani se odpirajo vstran, ne pa kvíšku kot je pri terencih velikokrat v navadi. Namenili so jim notranjo kljuko in ključavnici zatič, pa zunanjio ključavnico ter ročaj, ki je skrit v ohisu luči za registrsko tablico. Izrazita na pajeru sta robata odbijala: prednji je dodatno ojačan spet s prifilirano zaščitno poločevino, ki sega pod motor, zadnji pa je razširjen v aluminijasto »tlakovani« stopnici ter iz-

rezan v ojačitev, namenjeno dodatno nameščeni vlečni kljuki. Tudi vsa okna so pravokotna in ravna, le prednja šipa je komaj zaznavno upognjena. Malce starinski, a prezračevalno še vedno učinkoviti sta trikotni okni na bočnih vratih, toda zaradi njiju so morali sicer prijetno veliki, a le ročno premakljivi zunanjii ogledali namestiti pretirano nazaj.

Dostop do obeh prednjih sedežev je odličen: vrata se odpirajo dovolj široko, sedeža pa sta toliko ne višine, da človek preprosto sedi, ne da bi moral plezati k njima. Tudi sedeža sama po sebi, obeta v blago in z vzmetho-tristopenjsko nastavljivima zglavnikoma sta telesoma takoj po volji zaradi pravšnje kombinacije udobnega in čvrstega sedenja. Žal se bo voznik, ki ni japonsko nizkih mer, takoj pritožil nad premajhnim vzdušnim sedežnim pomikom, saj tudi s po višini nastavljivim volanom ni mogoče preprečiti, da ta ne bi silil v trebuš. Sta pa sedeža razkošno razmaknjena, morebiti celo preveč, saj postanejo zato vrata ob levici (voznik) ali ob desnici (so-potnik) tesno bližu. Med sedežema sta spodnji oprjemališči varnostnih pasov pritrjeni (žall) na pod, ostane pa dovolj prostora tudi za pokrito škatlo, namenjeno drobnarjam.

Avtomatski pasovi v avtu so štirje, z glavnikoma pa je opremljena tudi zadnja klop. Ta je nameščena natanko med blatnikoma zadnjih kol, zato je temu primerno ozka in namenjena kvečjemu dvema odralsim potnikoma. Prostorske vrzelji na obeh straneh so uporabili za komolčna opornika oziroma za vnovični drobnarjam namenjeni in pokriti škatli. A sedenje tam zadrža zna biti celo ob odločno pretesnemu kolenskemu prostoru pravcato udobje v primerjavi s tem, kako ste prišli v zadnji del vozila le z modricami na telesnih štrlinah – brez njih pa zagotovite. Tako zna biti zadnja klop še najpripravnješa kot dodatno odlagališče prtljage, a jo je tudi v tem primeru pametnejše povsem zganiti in tako povečati zelo pičel prtljažni do povprečno uporabnih mer.

Če gre za vožnjo kar tako, potem je najpametnejše ostati na enem od obeh prednjih sedežev. Kajti vozniku, na primer, je na voljo dosti prijetnih reči: temeljito oprjemljiv in mehko obložen volanski obroč s tremi prečkami (ki je morebiti za hitro vožnjo po občajnih cestah celo pritrjano servovojačen), pregledna in zanimivo sestavljena armatura plošča (merilnik hitrosti z dvema kilometrskimi števcema, goriva, temperature

Mitsubishi pajero

MAČKA Z VROČO PLOČE

Dodatna oznaka: turbodiesel intercooler



Kokpit: čvrsta notranjost čvrstega vozila





VINASTO STREHO



Prtljaznik: kratek, ampak zaradi zložljive klopi dovolj povečljiv

hladilne tekočine, motornih vrtljajev, pa še kontrolne luči, vključno s tisto za odprtva vrata) ter pravilno razporejene ročice in pedala. Slaubo dosegljiva in nepregledna so le stikala, nameščena pod armaturno ploščo, pedala kazi pa opora za levo nogo; te opore pravzapravni, zato je potrebno nogo, kadar počiva, stegniti do poda, neugodno daleč pod pedalom sklopke.

Prestavna ročica je lahko za zglede: lahkotno natančna je in s pravšnjo dolžino gibov, tudi za hitra pretikanja. Zamotanejsa in predvsem občutljivejsa je ročica za izbiro prenosa moči. Ta zahteva – za vključitev štirikolesnega

pogona prečni gib, ki skoraj ne mine brez škrtanja. Z njenima ostalima položajema (prosti tek in terenski prenos) pa ni težav.

Sovozniku so namenili dovolj prostora za noge in prikladen ročaj tik pred njim. Tako je laže kos sunkom, če je vožnja terenska. Oba prednja sedeža sta prirejena za »visoko« sedenje. To pomeni malce kombijevsko počutje in zagotavlja dobro vidljivost na vse strani. Voznik sedi tako pokonč-



no, da vidi motorni pokrov (ta je zaradi intercoolerja dodatno izbočen in odprt v hladilno režo) precej zviška. To mu omogoča natančno vodenje vozila skozi terenske ožine, ga pa moti, če je avto bel, ker ta belina ob močnem soncu zoporno ščermi v oči.

Natančno vožnjo in milimetrsko menevri pa ne omogoča le do vogalov pregleden nos pajera; tudi vse druge površine in oba zadnja vogala so s pomočjo ogledal in malce pridobljenega občutka povsem zlahka nadzirljivi. In ker je pajero zaresen terenec, je njegova karoserija temu primerno od tak. To pomeni, da glede izbranih poti sploh ni zahteven.

Motor v nosu je pri tem v veliko pomoč. To je vzdolžno nameščeni štirivaljnik z lahko glavo, z odmično gredjo v njej in z veliko veselja do dela. Rad vžiga, rad teče in se dovolj rad vrti. Pri tem ne zganja pretiranega hrupa, pa tudi če bi ga, je zvočna izolacija karoserijskega trebuha tako temeljita, da se to ne bi slišalo (kot se ne sliši preostali trušč, na primer izpod koles, tudi če cesta ni uglašena). Ta motor je torej kultiviran agregat, ki so mu prepovedano polje na merilniku začrtali od 4600 vrtljajev v minutu dalje. K moči mu pomaga polnilnik na izpušne pliene, ki sodeluje brez sunkov in v dovolj ugodnem območju, da prispeva tudi k prožnosti motorja, oziroma k njegovemu navoru. Delovanje polnilnika so optimizirali s hladilnikom polnilnega zraka. Hlajenje omogoča ugodnejši izkoristek in zato večjo moč motorja. Ne gre pa prezreti, da je ta turbodizel opremljen z dvema dodatnima gredema zoper tresljaje in z Mitsubishijevim patentom – posebej vležajenimi odmiknimi ventili. Mirost, spontanost in dobre zmogljivosti so torej skrbno načrtovane lastnosti tega motorja.



Dve ročici za eno roko: daljsa prestavna in krajsa, za izbiro vrste prenosa moči



Informacija: kaj je v nosu, piše ob strani

Motor pajera, ki smo ga preskušali, še ni bil utečen, saj je avtomobil prevozil komaj petsto kilometrov. Mu pa nismo prizanašali, še posebej med meritvami ne. Z mesta do posamičnih resničnih hitrosti je turbo-dizelski pajero z največjo motorno močjo 70 kW oziroma 95 KM pospeševal takole: do hitrosti 60 km na uro v 6,2 sekunde, do hitrosti 80 km na uro v 10,6 sekunde, do hitrosti 100 km na uro v 16,1 sekunde in do hitrosti 120 km na uro v 28,3 sekunde. To so za več kot poldruge tono težki terenec ugodne številke, enako ugodna in večja od tovarniško objubljene pa je bila tudi največja hitrost: 145 kilometrov na uro; v peti prestavi in pri 4300 motornih vrtljajih v minutah.

Naša preskušnja je obsegala naprejanja na brezpotnih, vzpenjanja



AVTOMOBILSKA GUMIJASTA PREPROGA

GLEDRING

Naročite že danes!

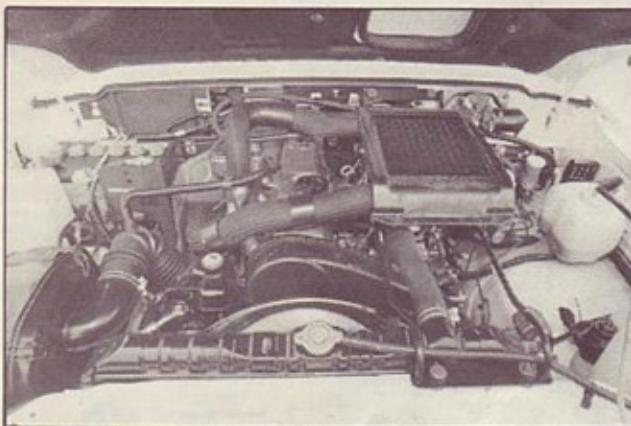
Po meri notranjosti za skoraj vse osebne avtomobile, po želji tudi za poltovorna in tovorna vozila.

ALFA ROMEO – AUDI – AUSTIN – BMW – CHRYSLER – CITROËN – DAIHATSU – FIAT – FORD – LADA – LANCIA – MAZDA – MERCEDES BENZ – MITSUBISHI – NISSAN – OPEL – PEUGEOT – PORSCHE – RENAULT – ROVER – SAAB – SUBARU – SUZUKI – ŠKODA – TOYOTA – VOLKSWAGEN – VOLVO – ZASTAVA, vsi tipi, vključno florida

Cena 4 kosov za osebni avto je 720.000 din. Skupni znesek, povečan za stroške poštnine, bom plačal(a) po povzetju ob prejemu pošiljke.

GLEDRING, 61000 Ljubljana, Kamnogoriška 26, tel: (061) 579-467 do 14. ure.

◀ avtomobilska gumijasta preproga, ki ohranja originalno talno obloga kot novo – tudi pod pedali!



Motor: zmogljiv turbo-dizel z intercoolerjem

in spuste na proggi za motokros, hitre vožnje po avtomobilskih cestah in zahtevna priganjanja po običajnih cestah; skladno z vsem tem pa uporabo samo zadnjega ali štirikolesnega pogona, pa tudi uporabo terenskega prenosa moči (reduktor), pri katerem se končno prestavno razmerje praktično razpolovi. Izračunano povprečje motorne žage vseeno ni preseglo 13,6 litra plinskega olja na 100 prevoženih kilometrov, kar je ob prej zapisanih rezultatih še en dovolj razveseljiv zmogljivostni podatek o tem vozilu.

V primerjavi z nekaterimi novejšimi avtomobili iste ali podobne sorte pajero noče biti kompromis, uporaben za vsakdanjo vožnjo po vsakdanjih cestah ter v isti sapi dvoživka, ki zmore največje napore. Takšni kompromisi so tveganja, ki so doslej le nekajkrat uspeila. Pajero je seveda čisto mogoče voziti tudi po asfaltu in avtomobilskih cestah, ampak tisto, kar zares zmore, pokaže, ko je ceste konec.

Če bi bil v nosu bencinski motor V 6, potem bi bili zadnji pajerovi

opremljeni tudi s samodejno zaporo zadnjega diferenciala, kar pomeni dodatno pomoč na spolzki kolesni podlagi.

Na ravni podlagi običajne ceste je pajero do potnikov prijetno obziren. Ker zahteva takšne vožnje večidel samo zadnji pogon, mora voznik upoštevati le občutljivost zadka, ki na ovinkih, ostrih in hitrinah, rad zdriji navzven. Torej je potrebno naglo odvzemati volan.

Ce postane vozišče gubasto, se zgubajo tudi obrazci ljudi v avtu. Sunki od spodaj so robati, cutiti jih je moč na sedežih, pa tudi na volunu. Zadek je poskočnejši od nosu.

Ce ceste ni več, je na vrsti štirikolesni pogon. Razlika je očitna: pajero postane suvereno in odločno vozilo. Zlahka premaguje kucanje in vzpone, grape in spuste, kačenje ali zdrsal pod kolesi. Karoserija je še dovolj mehko vzmetena, da se sunki pretvarjajo v guganje, ne le v udarce. In tako je moč s pajerom prav lepo živeti. Tudi na vožnjah čez drn in strni, oziroma predvsem tam. Ce sta z njim na poti le dva človeka, ostane v vozilu dovolj prostora za popotne potrebuščine, vključno s takšnimi, ki se ne smejijo prevrniti (na primer rezervno gorivo), saj so v zadku zaanke za pripetje.

In tako ostane ena od večjih težav le njegova streha; resda je ravna in daleč od glav, je pa tudi slabo obložena in se zelo greje. Kot grelna plošča se zdi, če tolčke »skoznjajo« pravo poletno sonce.

Zato pravim, da je Mitsubishi pajero mačka z vročo pločevino - streho. A tudi mačka, ki ve, kje, kako in kdaj mora sprožiti krempile. In, ker ponuja tovarna tudi pajere z zložljivimi strelami, oziroma brez njih, težav sploh niso: mačke »zgoraj brez« so mnogim ljudem na tem svetu še posebej všeč. Predvsem dobre mačke! In to pajero vsekakor je.

MARTIN ČESENJ

foto: SRDJAN ŽIVULOVIĆ

Tehnični podatki

Motor: štirivaljni – štiritaktni – vrstni – dizel – nameščen spredaj vzdolžno – vrtina in gib 91,1 x 95,0 mm – gibna prostornina 2477 kubikov – kompresija 21,0:1 – največja moč 70 kW (95 KM) pri 4200/min – največji navor 235 Nm pri 2000/min – ročična gred v 5 ležajih – odmična gred v glavi (zobati jermen) – glava iz lahke Kovine – vrtinčne komore – visokotlačna črpalka – turbinski polnilnik na izpušne pline, s hladilnikom polnilnega zraka – vodno hlajenje – akumulator 12 V, 80 Ah – alternator 840 W

Prenos moči: motor spredaj poga- nja zadnji ali vsa štiri kolesa – eno-

kolutna suha sklopka – petstopenjski sinhronizirani menjalnik, prestavna ročica na tleh – prestavna razmerja: I. 3,967; II. 2,136; III. 1,360; IV. 1,000; V. 0,865; vzvratna 3,578; dife- rential 4,875 – terenski prenos moči (reduktor), prestava 1,944, ročica za izbiro prenosa moči na sredinskem grebenu – zapora zadnjega diferen- ciala – platišča 6JJ x 15 – gume 215 R 15 M+S (bridgestone)

Voz in obese: terenski kombi – 3 vrata – 4 sedeži – karoserija na šasiji – spredaj posamične obese, dvojna prečna vodila, vzvojne vzmeti, teleskopski blažilniki, stabilizator – zadaj toga prema, listnate vzmeti, teleskopski blažilniki – dvokrožne zavore, spredaj kolutne (posebej hla- jene), zadaj bobnaste, servo, omeje-

valnik moči zadaj – mehanska ročna zavora na zadnji kolesi, ročica med sedežema – volan s kroglicami, servo, 3,6 zavrtljaja od ene do druge skrajne točke.

Mere in teže: dolžina 3,995 m – ši- rina 1,680 m – višina 1,840 m – me- donosa razdalja 2,350 m – kolotek spredaj 1,400 m, zadaj 1,375 m – rajdni krog 11,1 m – najmanjša razdalja od tal 0,21 m – teža prazne- ga vozila 1555 kg – dovoljena skupna teža 2220 kg – dovoljena teža prikolice z zavoro 2200 kg, brez zavoro 750 kg – 260/600 litrov – posoda za gorivo 60 litrov

Zmogljivosti (tovarna): največja hi- trost 140 km na uro – poraba goriva (ECE): 8,8/13,8/10,2 litra plinskega olja na 100 km