

Ten samochód, jak mało który, kojarzy się ze sportem rajdowym, przy czym nawet w ocenach wymagających profesjonalistów jest to skojarzenie nad wyraz pozytywne. Trzeba bowiem sporych atutów, aby zasłużyć sobie na sympatyczną ksywkę "miśka", w odróżnieniu od np. określenia "ściera", zarezerwowanego dla - brylującego niegdyś na rajdowych trasach - Forda Sierra Cosworth 4x4 - maszyny w równym stopniu szybkiej, co zawodnej i wymagającej szczególnego serwisowania.

"Miśki" rzetelnie pracowały na obecną renomę. Wprawdzie japoński producent w swoich folderach podkreśla osiągnięcia Mitsubishi Lancera w rajdowych mistrzostwach świata grupy A, potwierdzone m.in. czterema tytułami dla Fini Tommi Makinena w latach 1996-99 lecz trudno zbyć milczeniem fakt, iż Lancery to od wielu lat najlepsze samochody rajdowe grupy N, zarezerwowanej dla pojazdów o niewielkiej, dopuszczalnej liczbie przeróbek. Widać to zresztą także na listach startowych do rajdowych mistrzostw Polski.



Zewnętrznie Mitsubishi Lancer Sedan przypomina unowocześnioną wprawdzie lecz ciągle klasyczną limuzynę z początków poprzedniej dekady. Lekko zaokrąglona linia nadwozia pozbawiona jest jakichkolwiek ekstrawagancji, a jedyny rzucający się w oczy wyróżnik stanowi logo firmy z trzema charakterystycznymi diamentami, udanie wkomponowanymi w czołowy

fragment maski silnika. Trudno też doszukać się zbyt wielu akcentów podkreślających sportowy charakter "Miśka", i to nawet w - udostępnionej nam do jazd testowych - wersji Ralliart. Praktycznie ograniczają się one do spojlera na pokrywie bagażnika oraz przezroczystych osłon lamp tylnych.



Jeszcze bardziej "staroświecko" prezentuje się wnętrze Lancera, a zwłaszcza deska rozdzielcza. Jej iście spartański charakter podkreśla niewielka liczba manipulatorów i wskaźników rozmieszczonych na konsoli wykonanej z szaro-burych komponentów. Wysublimowanych estetyków o ponadprzeciętnych wymaganiach co do kolorystyki i komfortu może spotkać w tym wypadku srogi zawód.

Niżej podpisany takich odczuć zupełnie nie doświadczył. Wprost przeciwnie. Taki "wystrój"

wnętrza Lancera uważam za znakomicie korespondujący z jego sportowym charakterem, odczuwalnym zwłaszcza po ruszeniu z miejsca. Zamiast rozpraszać uwagę na obsługę i obserwowanie różnych, często zbędnych, gadżetów, można skoncentrować się na samej jeździe.

Ta bowiem, za kierownicą "Miśka" stanowi czystą przyjemność. Widać od razu, że konstruktorzy Mitsubishi wyciągają wnioski z rajdowych doświadczeń. Dzięki znakomicie zestrojonej zawieszce Lancer prowadzi się rewelacyjnie, jak po sznurku i z pełną kontrolą zachowań nawet na najtrudniejszych fragmentach drogi. Odpowiednio wyprofilowany fotel kierowcy pozwala lepiej czuć reakcje samochodu na każdy manewr i maksymalnie wykorzystywać możliwości silnika.

A propos tego ostatniego... Byliśmy nieco zawiedzeni dowiadując się, że liczy on tylko 1,6 litra pojemności i niespełna 100 KM mocy. Taka jednostka wydała nam się dobra dla przeciętnego samochodu rodzinnego, nie zaś auta o mocnych korzeniach rajdowych. Rychło jednak okazało się, że pozory mylą. Owszem, koni pracuje tutaj tylko 98 lecz swoje maksymalne możliwości ujawniają one już przy 5 tys. obr/min. Jeśli do tego dorzucić moment obrotowy równy 150 Nm, osiąganym przy 4 tys. obr/min wówczas łatwo zrozumieć, że mamy do czynienia z silnikiem wyjątkowo elastycznym, bez najmniejszych problemów wprawiającym samochód w odpowiednie przyspieszenie. Dobiegający spod maski cichy pomruk żwawej, a jednocześnie



ekonomicznej jednostki napędowej udanie dopełnia całości przyjemnych wrażeń. Podobnie zresztą jak doskonały przegląd sytuacji na drodze, skórzana kierownica i chłodna, chromowana gałka dźwigni zmiany biegów. Po prostu - sama radość, jaką daje dynamiczna jazda samochodem za przystępną cenę i w przystępnych kosztach eksploatacji.

Wśród nielicznych wad testowanego samochodu za najważniejszą uważamy brak wskaźnika temperatury zewnętrznej, ograniczający optymalne wykorzystanie walorów samochodu. Dotyczy to zwłaszcza okresu jesienno-zimowego oraz zimowo-wiosennego, gdy zmiana jezdni mokrej w oblodzoną (obydwie pośliskują podobnie) może nastąpić w najmniej spodziewanym

momencie. Receptą na tę przypadłość Lancera jest - jak zapewnił nas trójmiejski dealer Mitsubishi - kosztująca około 600 zł usługa zmodernizowania klimatyzacji (z ręcznej na automatyczną), połączona z instalacją termometru zewnętrznego.

Tekst i zdjęcia
Henryk Jeziński

MITSUBISHI LANCER SEDAN 1.6 COMFORT+ RALLIART

Dane techniczne i eksploatacyjne:

SILNIK

Typ: 16-zaworowy, SOHC

Usytuowanie: z przodu, poprzecznie

Pojemność: 1584 cc

Liczba i układ cylindrów: 4, rzędowy

Średnica cylindra x skok tłoka: 76,0 x 87,3 mm

Stopień sprężania: 10,0:1

Układ zasilania paliwem: ECI-MULTI

Moc maksymalna: 72 kW (98 KM) przy 5000 obr/min

Maksymalny moment obrotowy: 150 Nm przy 4000 obr/min

Paliwo: benzyna bezołowiowa (95)

UKŁAD PRZENIESIENIA NAPĘDU

Rodzaj: przedni

Skrzynia biegów: manualna, 5-stopniowa

Sprzęgło: jednotarczowe ze sprężyną centralną

Felgi: 15" aluminiowe

Ogumienie: 195/60 R15 88H

UKŁAD KIEROWNICZY

Typ: przekładnia zębata z wspomaganie hydraulicznym

Minimalny promień skrętu: 5,00 m

UKŁAD HAMULCOWY

Typ: hydrauliczny z wspomaganie, dwuobwodowy

Przód: tarczowe wentylowane 15"

Tył: tarczowe 14"

ZAWIESZENIE

Przód: kolumny McPhersona, sprężyny śrubowe, stabilizator

Tył: wielowahaczowe, stabilizator

NADWOZIE - WYMIARY, MASY

Długość/szerokość/wysokość: 4480/1695/1445 mm

Rozstaw osi: 2600 mm

Prześwit poprzeczny: 165 mm

Masa własna: 1185 kg

Dopuszczalna masa całkowita: 1750 kg

Pojemność bagażnika: 430 l

Pojemność zbiornika paliwa: 50 l

OSIĄGI

Prędkość maksymalna: 183 km/h

Przyspieszenie od 0 do 100 km/h: 11,8 s

Zużycie paliwa na 100 km: cykl miejski - 9,0 l, cykl pozamiejski - 5,6 l, średnio - 5,9 l

WYBRANE WYPOSAŻENIE STANDARDOWE

system ABS + EBD,

elektrycznie sterowane i podgrzewane lusterka,

lusterka zewnętrzne i klamki w kolorze nadwozia,

reflektory przeciwmgielne,

poduszki powietrzne kierowcy i pasażera, poduszki boczne, kurtyny boczne,

trypunktowy środkowy pas bezpieczeństwa na tylnym siedzeniu,

system mocowania fotelika dla dziecka ISO-FIX,

regulacja wysokości koła kierownicy,

regulacja wysokości fotela kierowcy,

centralny zamek,

elektrycznie sterowane szyby przednie i tylne,

filtr przeciwpyłkowy,

klimatyzacja,

białe tarcze wskaźników,

instalacja do montażu radioodtwarzacza,

spojler klapy tylnej,

sportowe lampy tylne,

ozdobne wykończenie wnętrza (matowe aluminium)

DODATKOWA PROMOCJA DLA MODELU 2004:

komplet opon zimowych ze stalowymi obręczami,

radioodtwarzacz Blaupunkt z CD i MP3,

lakier metalizowany.

CENA WERSJI STANDARDOWEJ (stan na 16 marca 2005)
62.990 zł