

'n Springboksleper op teer én grond

Die nuwe Pajero Sport is 'n skouperd met spiere.



MITSUBISHI PAJERO SPORT 2.5 DI-D 4X4 (HANDRAT)

Die 2,5 ℓ-turbodieselenjin in die nuwe Pajero Sport is soortgelyk aan die enjin wat onder die Triton-bakkie se enjinkap diens doen. Die verbeterde wringkrug van 400 Nm is voorwaar 'n groot pluspunt, en maak 'n groot verskil aan die rygevoel in dié sewesitplek-nutsvoertuig.

Op papier ontwikkel die enjin sy maksimumwringkrug teen 2000 r.p.m., maar jy kan hier van 1 800 r.p.m. af sy skop begin voel. Dan lê sy wringkrugkurwe boonop netjies tussen 2000 r.p.m. en 2850 r.p.m. Jy hoef die lepel dus glad nie diep te trap om woema te kry nie.

Die Pajero Sport se vering is stewig, en die voertuig raak veldtoestande vinnig-vinnig baas. Die Super Select-

aandrywingstelsel gee jou presiese beheer oor die vastrapvermoë wat jy wil hê, op enige padtoestand: 4x2, vir teerpad, stuur al die krag na die agterwiele, en 4H gee jou vierwielaandrywing vir matige grondpadtoestande. In dié modus gaan gewoonlik sowat twee derdes van die krag na agter en 'n derde na die voorwiele, maar die kar kan dit aanpas tot 'n 50/50-verdeling. As dinge lelik begin raak, gooi jy bloot die vierwiel-ratkierie oor na 4Hc. Nou sluit die Pajero die sentrale ewenaarslot en stuur die heelyd die helfte van die enjinkrag na voor en die helfte na agter... en daar gaat jy! En as sake in die veld nou rêrig handuit ruk, gooi jy hom in 4Llc, wat die laestrektrakas aktiveer. Die laestrektrakas

is 'n standaardtoevoeging in die Pajero Sport, en so ook 'n ewenaarslot vir die agterwiele.

Die voertuig is duidelik baas van die klippadplaas, maar hy's ewe gemaklik op die teerpad. Hierdie kar sit baie vas op die pad. Die vering is stewig dog gemaklik, en die agterwielaandrywing gee jou baie beheer én vastrap. Jy kan hom maar draái in die draaie, en met gemak ry op die ooppad en in die dorp, selfs met een hand as jy gou 'n stukkie droëwors uit die sakkie wil gryp.

Wat verander as jy 'n Jurgens Xcape van 'n ton aan die Pajero Sport haak? Nie veel nie. Solank jy die toere bo 2000 r.p.m. hou en na vierde afrat teen baie steil bulte, trek die enjin dié vraag dolgelukkig saam. Hierdie enjin het

duidelik genoeg krag om 'n Xcape te sleep, en jy hoef glad nie krag óf spoed in te boet om jou kampding saam te vat nie.

Selfs met 'n bietjie wind van voor en van die kante – en die gewig van die Xcape op die haak – voel dit nie of jy jou bestuurstyl veel hoef aan te pas nie. Die Pajero se vering is eenvoudig só solied jy bestuur hom asof jy niks sleep nie. Jy's uiteraard teen steil bulte bewus van jou vraag, maar om teen 120 km/h op gelykpad in 'n draai in te gaan is geen probleem nie.

Ook wat verbruik betref, is die verskil nie merkwaardig nie. Sonder die Xcape het ons 9,5 ℓ/100 km gekry teen 'n gemiddelde spoed van 91 km/h, en met die Xcape was die syfer 10,9 ℓ/100 km teen 'n gemiddelde spoed van 89 km/h.

Kom binne

Die grys en swart van die binnaruim gee 'n netjiese indruk, en swart leer is ook nou 'n opsie. Jy sien hier en daar 'n bietjie silwer plastiek, wat 'n gevoel van weelde gee, maar alles is in dowwe kleure; niks weerkaats in jou oë wanneer die son dalk van 'n ongemaklike hoek af skyn nie.

Met sy sewe sitplekke is die Pajero natuurlik baie ruim, met hope plek in die bagasieruim. Hier is ook heelwat kopruimte bo jou, en dit lyk of selfs 'n ou van ses voet vier nie by die dak gaan uitkom nie.

Die leersitplekke is heerlik. Hulle is breed en hoog, maar nie te sag nie. Wanneer jy in hierdie voertuig sit, kry jy beslis die gevoel dat hier aandag geskenk is aan luuksheid, ja, maar die voertuig is ook ontwerp vir mense wat hom vir veldry en 4x4-toestande wil gebruik. Niks is té blink of té sag of té luuks aanmekeer gesit nie. En dít gee jou 'n gevoel dat jy hom maar 'n bietjie vol stof kan kry.

Die bestuursposisie is ook baie gemaklik. Selfs ná etlike ure op die pad tussen Mosselbaai en Port Elizabeth was daar geen sprake van 'n stywe rug of skouers nie. En elektriese stoelverstellings aan die bestuurderskant maak dit boonop baie maklik om die bestuursposisie presies aan te pas soos jy dit wil hê.

Voor jy jou beursie oopmaak

Wat sê die boekie?

Brandstof: Diesel

Enjin: 2,5 ℓ-turbodiesel

Silinders: 4

Krag: 131 kW @ 4 000 r.p.m.

Wringkrug: 400 Nm @ 2 000-2 850 r.p.m.

Ratkas: Vyfspoedhandrat met laestrek

Aandrywing: Twee- of vierwiel-aandrywing, met sentrale- en agterste ewenaarslot

Tarra: 1 985 kg

BVM: 2 710 kg

BKM: 4 210 kg

Dravermoë: 725 kg

Sleepvermoë vir geremde sleepding:

1 500 kg

Afmetings (dakrak ingesluit): 4 695 x

1 815 x 1 840 mm

Wielbasis: 2 800 mm

Spoorwydte (voor): 1 520 mm

Spoorwydte (agter): 1 515 mm

Grondvryhoogte: 215 mm

Brandstofenk: 70 ℓ

Prys (nuut): R465 900

Naderhoek: 36°

Vertrekhoek: 23°

Dinge wat saak maak

Sleephaak: Mitsubishi sal 'n gewone sleephaak of 'n gansnek

aansit vir R2 862 (BTW uitgesluit).

Sakplaat: Die fabriekhaak kom uit met vier gate sodat jy die haak op verskillende hoogtes kan monteer vir 'n woonwa en boswa.

Vering: McPherson-stutvering voor en multiskakel-kronkel-vere agter.

Laaiplek: 1 149 ℓ met die derde ry platgeslaan, en 1 776 ℓ met die tweede ry ook platgeslaan. Dis genoeg vir 'n gróót gesin en hulle bagasie.

Brandstofverbruik: Teen gemiddelde ryspoed van 89 km/h gee hy 10,9 ℓ/100 km.

Afwerking: Luuks, sportief en modern, met leerbedekking op die sitplekke en stuurwiel, en materiaal van hoë gehalte deur die binnaruim.

Hoe hanteer hy? Met sy intelligente stabiliteits- en vastrap-beheer en elektroniese remhulpfunksie wat selfs weet hoe swaar jou voertuig gelaai is, ry en rem die Pajero Sport uitstekend, op teer én grond.

Ander modelle?

2.5 Di-D 4x2 (outomaties)

R429 900

2.5 Di-D 4x4 (outomaties) R475 900



ASEM IN. Die sitplekke is met weelderige leer bedek, met gaatjies deur die materiaal sodat jy jou nie papnat sweet nie.



SLIM DING. Bo die raakskeerm-klankstelsel is 'n aanboordrekenaar wat selfs die lugdruk, kompasrigting en hoogte bo seespieël aandui.



AITSA! Met sy moderne lyne en hoë wiewellings lyk die Pajero Sport sommer na 'n kar wat jy wil ry.