மிட்சுபிஷி பஜேரோ ஸ்போர்ட்

விலை: ₹29,99,960
(சென்னை ஆன் ரோடு)

இன்ஜின் 2477 சிசி
பவர் 176 bhp
ப்ளஸ் ஆஃப் ரோடு பயணம், கையாளுமை
மைனஸ் இன்ஜின் சத்தம், விலை

மிட்சுபிஷியை வாழ வைக்கும் பஜேரோ!

சார்லஸ், சுரேன், பத்ரி கே.ராஜசேகரன், பத்ரி

இவ்வளவு காலமாக இந்திய மார்க்கெட்டில் பட்டும் படாமலும் இருந்துவந்த மிட்சுபிஷி நிறுவனம், நீண்ட நாட்களுக்குப் பிறகு மீண்டும் வேகம் எடுக்கத் துவங்கி இருக்கிறது. அம்பாஸடர் கார்களைத் தயாரிக்கும் ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்ஸ் நிறுவனத்துடன் 1998-ம் ஆண்டு முதல் இணைந்து, சென்னை அருகே திருவள்ளூரில் கார் தயாரிப்புத் தொழிற்சாலையைத் துவக்கியது மிட்சுபிஷி. இங்கேதான் தொழிற்சாலை என்றாலும், பெரும்பாலும் வெளிநாட்டில் இருந்து உதிரி பாகங்களைக் கொண்டுவந்து அசெம்பிள் செய்தே விற்பனை செய்கிறது.

டிசைன்

முதன்முதலாக 1982-ம் ஆண்டு அறிமுகப்படுத்தப்பட்ட கார் பஜேரோ. 'இந்தியாவில் மிட்சுபிஷியை வாழவைக்கும் கார்' என்றுகூட பஜேரோவைச் சொல்லலாம். தற்போது மிட்சுபிஷி விற்பனைக்குக் கொண்டுவந்து இருக்கும் பஜேரோ ஸ்போர்ட்டுக்கும், பழைய பஜேரோவுக்கும் எந்த ஒற்றுமையும் இல்லை. முற்றிலும் மாறுபட்ட புதிய கார் பஜேரோ ஸ்போர்ட். ஆனால், மிட்சுபிஷி மான்ட்டெரோவைப் போலவே இருக்கிறது புதிய பஜேரோ ஸ்போர்ட். இதனுடன் போட்டி போடும் ஃபோர்டு எண்டேவர், டொயோட்டா ஃபார்ச்சூனர் ஆகிய கார்களைவிட, தோற்றத்தில் மிரட்டலாகவும், பிரம்மாண்டமான காராகவும் இருக்கிறது. எந்தச் சாலையில் இந்த காரை ஓட்டிச் சென்றாலும், முன்னே செல்பவர்கள் ஒதுங்கி வழிவிடும் அளவுக்கு அந்தஸ்த்தை உயர்த்திக் காட்டுகிறது காரின் பிரம்மாண்டம்!

முன் பக்க கிரில் உடன் இணைந்து, அதன் சைஸிலேயே சிறிதாக இருக்கிறது பஜேரோவின் ஹெட்லைட்ஸ். 17 இன்ச் டயர்களும், அதற்கு மேலே இருக்கும் பிரம்மாண்டமான வீல் ஆர்ச்சும், இந்த காரை எந்தச் சாலையில் வேண்டுமானலும் ஓட்டலாம் என்பதைத் தெளிவுபடுத்துகின்றன. காரின் உயரம் அதிகம். சென்னையில் இருக்கும் ஹிந்துஸ்தான் மோட்டார்ஸ் அலுவலகத்தில், கார் பார்க்கிங் பூமிக்குக் கீழே இரண்டாவது தளத்தில் இருக்கிறது. காரை டெஸ்ட் செய்ய எடுக்கச் சென்றபோது, இந்த பார்க்கிங் ஏரியாவில் பஜேரோ ஸ்போர்ட்டின் மேற்கூரை உரசுவது போலச் சென்றபோதுதான் இதன் உயரத்தின் வீரியம் புரிந்தது.

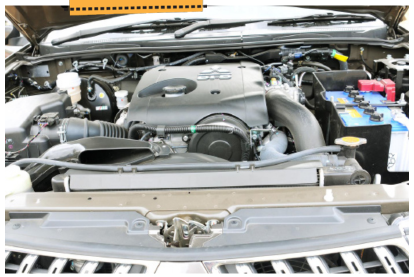
மிட்சுபிஷி பஜேரோ ஸ்போர்ட்

ஸ்பேர் வீல் காருக்கு அடியில் சென்று விட்டதால், காரின் டிக்கியைத் திறப்பது போல கதவை மேல் நோக்கித் திறக்கலாம்.

உள்ளே...

காருக்கு உள்ளே நுழைந்ததும் தரமான பாகங்களுடன் வரவேற்கிறது பஜேரோ ஸ்போர்ட். சென்டர் கன்ஸோல் உட்ஃபினிஷில் இருப்பது கூடுதல் அட்ராக்ஷன். காபி கப், தண்ணீர் பாட்டில், பேப்பர் என பொருட்கள்வைக்க காருக்குள் ஏராளமான இடங்கள். டிரைவர் சீட் பொசிஷன் மிகவும் உயரமாக இருப்பதால், முழுச் சாலையும் தெளிவாகத் தெரிகிறது. இதனால், எவ்வளவு நெருக்கடியான டிராஃபிக்கில் மாட்டினாலும், காரில் 'டொக்கு' விழாமல் பார்த்துக்கொள்ளலாம். எலெக்ட்ரிக் சீட்ஸ் என்பதால், பட்டன் மூலமாகவே சீட்டை அட்ஜஸ்ட் செய்யலாம். ஆனால், ஆடியோ சிஸ்டம் அரதப் பழசு. மேலும், பார்க்கிங் சென்ஸார், ஏபிஎஸ், ஈபிடி, கிளைமேட் கன்ட்ரோல் ஏ.சி போன்ற வசதிகள் இப்போது சின்ன ஹேட்ச்பேக் கார்களிலேயே வந்துவிட்டன. இத்தனை பெரிய காருக்கு என எந்த சிறப்பு அம்சங்களையும் யுனிக்காக மிட்சுபிஷி சேர்க்கவில்லை. வெளியூர்ப் பயணங்களுக்கு அதிகம் பயன்படும் இந்தப் பெரிய காரில், ஜிபிஎஸ் வசதி இருந்திருக்கலாம்!

மூன்றாவது வரிசை இருக்கையில் குழந்தைகளைத் தவிர, பெரியவர்களை உட்கார வைத்தால்... அது தண்டனை!



2.5 லிட்டர் இன்ஜின் ஆரம்பத்தில் திணறுகிறது. 2200 ஆர்பிஎம் தாண்டினால்தான் வேகம் எடுக்கிறது.

டயல்கள் ரொம்ப சிம்பிள். குறிப்பிட்டுச் சொல்ல எந்தச் சிறப்பம்சங்களும் இல்லை!

இட வசதியைப் பொறுத்தவரை, முன் பக்க இரண்டு வரிசை இருக்கைகளிலும் இடம் தாராளம். இரண்டாவது இருக்கைகளில் மூன்று பேர் சௌகரியமாக உட்காரலாம். ஆனால், கடைசி வரிசை இருக்கைகளில் குழந்தைகளைத் தவிர, பெரியவர்களை உட்கார வைத்தால், அது அவர்களுக்குத் தரும் தண்டனையாகவே இருக்கும். ஆனால், பின் பக்கப் பயணிகளைக் குளிர்விக்க தனி ஏ.சி இருப்பது ரிலாக்ஸ்!

இன்ஜின்

2.5 லிட்டர் காமென் ரெயில் டீசல் இன்ஜினைக் கொண்டது பஜேரோ ஸ்போர்ட். இது, அதிகபட்சமாக 176 bhp சக்தியை வெளிப்படுத்துகிறது. ஆனால், டர்போ லேக் அதிகமாக இருப்பதால், ஆர்பிஎம் மீட்டர் 2200-ஐ தாண்டும் வரை எவ்வளவுதான் ஆக்ஸிலரேட்டரை மிதித்தாலும் வேகம் போக மறுக்கிறது. இதனால், டிராஃபிக் சிக்னல்களில் இருந்து ஆக்ஸிலரேட்டரை மிதித்து ஆர்பிஎம் 2200-ஐ தாண்டுவதற்குள் அடுத்த சிக்னல் வந்துவிடுகிறது. இதனால், நகருக்குள் ஓட்டுவதற்குச் சிரமமாக இருக்கிறது பஜேரோ ஸ்போர்ட். மேலும், ஆரம்ப வேகத்தில் ஏற்படும் அதிர்வுகளால், கியர் லீவர் போடும் ஆட்டத்தில் கைகளும் அதிர்கிறது.

ஆனால், நெடுஞ்சாலையில் பஜேரோ... கிங்! வேகம் பிடித்துவிட்டால் பறக்கிறது. எவ்வளவு வேகத்தில் போனாலும் காரின் ஸ்டெபிளிட்டியில் குறையே இல்லை. நாம் முழுமையாக 'வி-பாக்ஸ்' கொண்டு டெஸ்ட் செய்யவில்லை என்றாலும், 0-100 கி.மீ வேகத்தை 12.1 விநாடிகளில் தொடுகிறது பஜேரோ ஸ்போர்ட். நெடுஞ்சாலையில் 120-140 கி.மீ வேகத்தில் பறக்க சிறப்பாக இருக்கிறது பஜேரோ. ஆனால், அதற்கு மேல் இன்ஜினில் வரும் சத்தம் காதைக் கிழிக்கிறது. அதிகபட்சமாக மணிக்கு 171 கி.மீ வேகத்தைத் தொடுகிறது பஜேரோ.

ஸ்டீயரிங் வீலிலேயே ஆடியோ கன்ட்ரோல் வசதி இருக்கிறது. ஆனால், எல்லாமே இடது பக்கத்தில் இருக்கின்றன!

ஓட்டுதல் தரம்

2065 கிலோ எடைகொண்ட இந்த பஜேரோவின் சஸ்பென்ஷன் சிறப்பாக இருப்பதால், மேடு பள்ளங்களில் பயணிக்கும்போது அலுங்கல் குலுங்கல்கள் காருக்குள் அதிகம் தெரியவில்லை. சஸ்பென்ஷன் மிகவும் ஸ்டிஃப்பாக இருப்பதால், ரிஃப்ளெக்டர் மீது கார் ஏறினால்கூட காருக்குள் சத்தம் அதிகமாகக் கேட்கிறது. ஆனால், காடு மேடுகளுக்குள் பயணிக்க சிறந்த ஆஃப் ரோடராக இருக்கிறது பஜேரோ. எப்படிப்பட்ட பள்ளத்தில் சிக்கினாலும், புயலென சீறி வெளியே வருகிறது. ஏபிஎஸ் மற்றும் ஈபிடி சிஸ்டம் இருப்பதால், பிரேக் பிடித்தவுடன் எந்த ஆட்டமும் அதிர்வும் இல்லாமல் நிற்கிறது.

மைலேஜ்

பஜேரோ ஸ்போர்ட், லிட்டருக்கு 12.8 கி.மீ மைலேஜ் தரும் என்று அராய் சான்றிதழ் வாங்கி வைத்திருக்கிறது மிட்சுபிஷி. டிராஃபிக் நெருக்கடிகளுக்குள் ஓட்டும்போது, மைலேஜ் 10 கி.மீ தாண்டாது!

வடிவம்
- நீளம்: 4695 மிமீ
- அகலம்: 1815 மிமீ
- உயரம்: 1840 மிமீ
- வீல் பேஸ்: 2760 மிமீ

இன்ஜின்
- டிஸ்ப்ளேஸ்மென்ட்: 2477 சிசி
- பவர்: 176 bhp@4000rpm
- டார்க்: 40.78 kgm@2000-2500rpm

எரிபொருள்
- டீசல்
- கியர் பாக்ஸ்: 5 ஸ்பீடு மேனுவல்

சஸ்பென்ஷன்
- முன் பக்கம்: இண்டிபென்டன்ட், டபுள் விஷ்போன்
- பின் பக்கம்: 3 லிங்க் காயில் ஸ்பிரிங், ஸ்டெபிளைசர் பார்

பிரேக்ஸ்
- முன் பக்கம்: வென்டிலேட்டட் டிஸ்க்
- பின் பக்கம்: டிரம் இன் டிஸ்க்

டிரைவர் சீட் பொசிஷன் நல்ல உயரம். அதனால், முழுச் சாலையும் தெளிவாகத் தெரிகிறது. டிராஃபிக்கில், காரில் கீறல் விழாமல் பார்த்துக்கொள்ளலாம்.

மிட்சுபிஷி பஜேரோ டெஸ்ட் டிரைவ் வீடியோவை www.vikatan.com-ல் காணலாம்!

மோட்டார் விகடன் தீர்ப்பு

மிரட்டலான ஆஃப் ரோடர் கார் வாங்கலாம் என்றால், பஜேரோ ஸ்போர்ட் நல்ல சாய்ஸ். எங்கும் வியாபித்துவிட்ட ஃபார்ச்சூனருக்கு மாற்றான கார் தேடினால், இது சரியாகப் பொருந்தும். கையாள்வதற்கும் சிறப்பாக இருக்கிறது. ஆனால், ஃபார்ச்சூனரைவிட சுமார் 4 லட்சம் விலை அதிகம். மேலும், அதிகப்படியான இன்ஜின் சத்தமும், சிறப்பம்சங்கள் எதுவும் இல்லாததும், எஸ்யூவி கும்பலில் இதுவும் ஒரு சாதாரண கார் என்று ஆகிவிடுகிறது!

www.vikatan.com