

ओवरड्राइव

www.overdrive.in

वर्ष 2 अंक 2 अप्रैल 2012

मूल्य ₹75 आमंत्रण मूल्य ₹50

भारत की नं.1 कार और बाइक पत्रिका

# OVERDRIVE

## पजैरो रूपोर्ट

Network 18

मित्सुबिशी के  
निशाने पर फॉर्च्यूनर



भीतर  
कारों और बाइकों की  
खरीददारी की  
संपूर्ण गाइड

12 पृष्ठों की विस्तृत  
बाइक गाइड

ऑडी A6 2.0 TDi बनाम BMW520D

एक सुंदर और एक आक्रामक कार के बीच मुकाबला



परीक्षण: महिंद्रा जाइलो E9

अब दिखने में भी बेहतर हो गई नई जाइलो



■ प्रीमियर रियो ■ पॉर्शे 911 ■ 2012 ऑडी A4 ■ मिनी कंट्रीमैन

ओवरहाइव रेटिंग  
कीमत

★★★★★  
₹24,61,000 लाख  
एक्स-शोरूम, मुंबई

- + स्टाइल एवं इंटीरियर्स
- + पर्याप्त जगह वाला केबिन
- + मजबूत बनावट
- गियर शिफ्ट
- हैंडलिंग
- डीलर नेटवर्क

# देर आए, दुरुस्त आए

दो साल पहले इसे चलाने और इसका आगमन भारत में सुनिश्चित करने के बाद अंततः यह गाड़ी भारत में आ चुकी है

शब्द: सिरिश चंद्रन फोटोग्राफी: गौरव एस ठोंगे

एक ज़माना था जब मित्सुबिशी वाहन कंपनी के रूप में एक बड़ा नाम थी लेकिन अतीत में इसके पास कुछ ऐसी महान गाड़ियाँ थीं जिन्हें आज भी बहुत ही सम्मानित और मूल्यवान माना जाता है। उदाहरण के लिए यदि लैंसर इवोल्यूशन की बात की जाए तो यह गाड़ी के शौकीनों का ध्यान अपनी ओर खींच लेगी; भारत में जो लोग रैली में हिस्सा लेते हैं, वे लोग सीडिया के बारे में कुछ बुरा नहीं सुनेंगे और जो ऑफरोडिंग करते हैं, उनके लिए

पजैरो बहुत मायने रखती है। लेकिन अब कोई भी, यहाँ तक कि गाड़ी के शौकीन भी मित्सुबिशी को नहीं खरीद रहे हैं जिसके कारण बहुत ही स्पष्ट हैं: इसका सब कुछ पुराना है, बहुत महँगा है, पेट्रोल के इंजन के साथ है, और भारतीय बाजारों में इसकी प्रासंगिकता बहुत पहले खत्म हो चुकी है।

इसलिए, जब मित्सुबिशी सबसे खराब हालात से गुज़र रही थी, उस समय इसे अपनी सारख बचाने के लिए अपने सबसे मजबूत उत्पाद को फिर से

सजा-सँवारकर, सुधारकर और इसमें नई ज़िंदगी का संचार कर बाजार में लाना पड़ा। पजैरो स्पोर्ट का अपने नाम के बिल्कुल विपरीत पजैरो, मॉटोरो व अन्य मित्सुबिशी की रैली विजेता गाड़ियों से कोई लेना-देना नहीं है। यह पूरी तरह से अलग एसयूवी है जिसे उभरते बाजार के लिए बनाया गया है। वास्तव में इसका डिज़ाइन, इंजीनियरिंग और अन्य चीज़ें मित्सुबिशी से अधिक टोयोटा फॉर्चूनर से मेल खाती हैं। फॉर्चूनर हाइलक्स पिकअप प्लेटफॉर्म पर





पजैरो स्पोर्ट अपने बड़े और शानदार आकार में फिट बैठती है और इससे यह लक्षित ग्राहकों को आकर्षित करेगी

आधारित है तो पजैरो स्पोर्ट भी यही प्लेटफॉर्म ट्राइटन पिकअप के साथ साझा करती है। इसके अलावा जैसे टोयोटा हाइलक्स, फॉर्चूनर और इसके अन्य मॉडलों का निर्माण थाईलैंड (जापान में नहीं) में करती हैं, ठीक उसी तरह कीमत को ध्यान में रखकर पजैरो स्पोर्ट का मंदर प्लांट भी थाईलैंड में है। यह थाईलैंड से भारत में तब तक सीबीयू के जरिए आएगी जब तक कि कंपनी का सीकेडी प्लांट चेन्नई में सितंबर तक स्थापित नहीं हो जाता।

**डिजाइन**

★★★★★

मित्सुबिशी को अपने वाहनों में सरल और कसी हुई डिजाइन भाषा डालने के लिए काफी संघर्ष करने पड़े हैं और भारत आ रही पजैरो स्पोर्ट में मित्सुबिशी की कोई पारिवारिक विशेषता नहीं दिखाई देती है। उदाहरण के तौर पर ग्रिल की बात करें तो इसमें फेसलिफ्ट से पहले वाली आउटलैंडर की झलक दिखती है। ऐसे में अगर यह दो साल पहले आई होती तो हम कह सकते थे कि इसका ग्रिल इसके परिवार से लिया गया है। आउटलैंडर में इन्वर्टेड ट्रेपेज़ॉइड ईवोX से प्रेरित 'फाइटर-जेट ग्रिल' है जबकि पजैरो स्पोर्ट में से इसे हटा दिया गया है और इसका ग्रिल बहुत ही अच्छा है। लेकिन जो सबसे अजीब बात नई आउटलैंडर में इस साल के जीनिवा

मोटर शो में देखने को मिली, वह थी पुरानी आउटलैंडर वाली ग्रिल की स्टाइलिंग लाइन। यह भ्रामक है लेकिन इस वर्ग के ग्राहकों को इस बात से चिंतित होने की जरूरत नहीं है क्योंकि पजैरो स्पोर्ट देखने में तरोताजा और सड़क पर विशालकाय दिखने वाली एसयूवी है।

पुरानी मित्सुबिशी ग्रिल जो अच्छे प्रभाव के लिए क्रोम से लैस है, के बगल में प्रोजेक्टर लैंप के साथ आकर्षक क्लीयर लेंस हेडलैंप लगाए गए हैं। सामने का हिस्सा छोटा व इसकी नाक गोलाकार, बोनट में कोई स्कूप नहीं है जिससे यह उग्र एसयूवी नजर आए लेकिन एल्यूमिनियम संप गार्ड और इसका बड़ा आकार यह संकेत देता है कि यह एक एसयूवी है जिसमें ऑफरोडिंग की क्षमता है। इसके प्रोफाइल में बड़े व्हील आर्च में उसी के समान अंतर वाले 17 इंच के रिम लगे हैं। इसमें आप अपना सिर घुसाकर आसानी से लैंड फ्रेम चेसिस के रेल को देख सकते हैं। रनिंग बोर्ड सुरक्षित ढंग से सही जगह लगाए गए हैं जबकि रियर में एक अच्छा अल्फा रोमियो-जैसा टेल लैंप दिया गया है। टेलगेट ऊपर की ओर खुलता है जिसके कारण इसके स्पेयर व्हील को मजबूरी में अंदर ही जगह मिल पाती है जिससे बाहर से देखने में यह साफ-सुथरी और आकर्षक एसयूवी लगे। अपने मुख्य प्रतिद्वंद्वी जो मात्र अपने विशालकाय आकार और उपस्थिति पर निर्भर करते हैं, उनसे

विपरीत पजैरो का स्टाइल भी बहुत ही खूबसूरत है और जब आप इसके अंदर कदम रखेंगे तो आपको और भी अच्छा लगेगा।

मित्सुबिशी केबिन का मतलब है उच्च गुणवत्ता वाले स्विचगियर, शानदार बेज लैडर अपहोल्स्ट्री और उच्चस्रीत फर्निशिंग। यदि पजैरो स्पोर्ट आउटलैंडर से कुछ उपकरण साझा करती तो एक 20 लाख रुपये वाली एसयूवी के लिए अच्छा रहता और खरीददार भी इसे छोटा बदलाव नहीं मानते। मित्सुबिशी चाहती थी कि उसकी इस गाड़ी का केबिन अन्य प्रतिद्वंद्वियों की तुलना में सबसे अच्छा रहे, इसलिए उनके हाथ जो भी लगा, उन्होंने इसमें डाल दिया है। इससे ऐसा लगता है कि कंपनी ने कुछ ज्यादा ही कर दिया है। इसलिए वुड-फिनिश सेंटर कंसोल के बगल में एल्यूमिनियम-एफेक्ट पैनल लगाए गए हैं और इसके डोर पैड पर भी थोड़ी-सी लकड़ी दी गई है। मैं इसमें एल्यूमिनियम या लकड़ी, किसी एक चीज को प्राथमिकता देता लेकिन दोनों को नहीं, पर कुल मिलाकर इसका केबिन ऐसा है जिससे मैं भी प्रभावित हुए बगैर नहीं रह सका।

स्टीयरिंग व्हील पकड़ने में अच्छा है और देखने में भी और इस पर ऑडियो कंट्रोल भी हैं (क्रूज कंट्रोल नहीं है)। इसके डायल साफ-सुथरे हैं और पढ़ने में आसान हैं और दिखने में जाने-पहचाने लगते हैं क्योंकि काफी हद तक मारुति एसएक्स4



इसका सुंदर इंटीरियर पजैरो स्पोर्ट का मजबूत पहलू है; यह आरामदेह, उच्च गुणवत्ता वाले स्विचगियर वाला है और फीचरों से भरा है



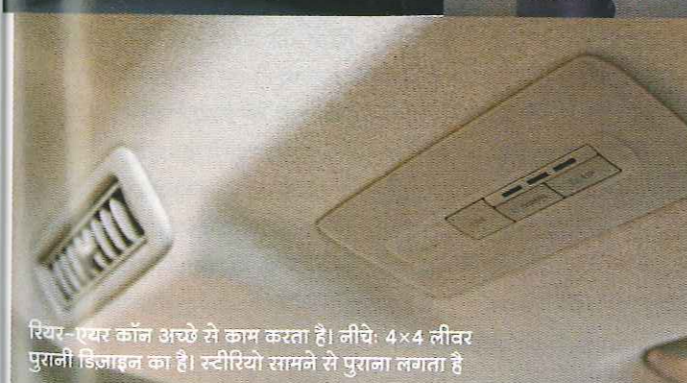
अतिरिक्त 4x4 डैशलाइट के साथ इसका ब्लॉक एसएक्स4 का स्मरण करवाता है



ऑडियो कंट्रोल स्टीयरिंग व्हील पर दिए गए हैं जो कि आउटलैंडर के समान हैं



मल्टीफंक्शन डिस्प्ले मॉडिरो से लिया गया है जिसमें ढेर सारी सूचनाएँ प्रदर्शित होती हैं



रियर-एयर कॉन अच्छे से काम करता है। नीचे: 4x4 तीवर पुरानी डिजाइन का है। स्टीरियो सामने से पुराना लगता है



इसमें जगह वाली आरामदायक मध्य पंक्ति है

छोटी यात्राओं के लिए अंतिम पंक्ति सही है



हाइवर के लिए इलेक्ट्रिक फ्रंट सीट अडजस्टमेंट है



2.5 लीटर कॉमन रेल डीजल 478 पीएस और 343 एनएम बनाता है



पुराने डिजाइन का लैडर फ्रेम चेसिस भारी हैंडलिंग देता है और इसमें ढेर सारा बॉडी रोल है



इसमें हाई राइडिंग स्टेस और विशालकाय पहिए हैं, इस एंगल में आर्च का अंतर बहुत ज्यादा है



की तरह हैं। इसमें सिंगल जोन क्लाइमेट कंट्रोल, ट्विन फ्रंट एयरबैग, फोर व्हील ब्राइव के लिए एक पुराने डिजाइन का लीवर, एक मल्टी-इंफॉर्मेशन डिस्प्ले, बैरोमीटर और आल्टीमीटर है। साथ ही दिखने में एक बेहद पुराना स्टीरियो भी है जो इस शानदार केबिन के रूप को धूमिल कर देता है। इसमें हाई-एंड यूएसबी-संगत 420 वाट स्टीरियो (न ही कोई ऑक्सपोर्ट है और न ही कोई ब्लूटूथ कनेक्टिविटी) जो अपने 8 स्पीकरों और एक एंजलीफायर के साथ एफएम की आवाज़ को भी मधुर बना सकता है लेकिन देखने में काफी भयानक हैं।

इसकी सीटिंग भव्य और बहुत ही आरामदायक है। इसके सामने और मध्य पॉक की सीट में काफी जगह है। इसकी दूसरी पॉक को मोड़ने के लिए एक लीवर दिया गया है जिससे आसानी से सीट मुड़ जाती है व तीसरी पॉक में जाने के लिए यात्री को जगह मिल जाती है। ऊँचे फर्श के कारण सबसे पीछे की सीट में घुटने छाती तक मुड़े रहते हैं, एक वयस्क इसमें बैठकर छोटी यात्रा तो कर सकता है लेकिन लंबी दूरी के लिए यह सिर्फ बच्चों के लिए ही ठीक है। पीछे बैठे यात्रियों तक एसी की हवा पहुँचाने के लिए इसमें अलग रियर एयरकॉन दिया गया है।

तीसरी पॉक के बावजूद इसमें छोटे बैग रखने की जगह बनी रहती है लेकिन जैसे ही आप तीसरी पॉक को मोड़ते हैं, सामान रखने के लिए विशालकाय जगह बन जाती है।

#### डायनेमिक्स

★★★★☆

यह ट्राइटन पिकअप के लैडर फ्रेम चेसिस पर आधारित है, पजैरो स्पोर्ट को बेहतर डायनेमिक देने के लिए इस पर इंजीनियरों ने दोबारा काफी काम किया है। अगले हिस्से में डबल विशबोन जबकि पीछे लीफ स्प्रिंग की जगह तीन-लिंक सेटअप कॉइल स्प्रिंग के साथ दी गई है। एंटी-रोल बार का प्रयोग फ्रंट और रियर पर किया गया लेकिन कुल मिलाकर इसकी हैंडलिंग भारी हो गई है।

इसका चेसिस निम्न स्तर का मैकेनिकल ग्रिप देता है और जब आप इसे लेकर बड़े गड्ढों वाली सड़क से लेकर गुजरेंगे तो यह एसयूवी उछलकर हिचकोले खाती है। इसमें काफी बॉडी रोल है और घुमावदार रास्तों पर इसका स्टीयरिंग व्हील आत्मविश्वास से मुड़ने के लिए फीडबैक नहीं देता। इसके बड़े आकार को इसे चलाने में महसूस किया जा सकता है। पजैरो स्पोर्ट इंडेवर से बेहतर गाड़ी है लेकिन फॉर्चूनर से यह पीछे है।

गाड़ी को मोड़ने के लिए इसके स्टीयरिंग व्हील को बहुत घुमाना पड़ता है और यह अपने 11.2 मीटर टर्निंग सर्कल के साथ शहर के सैकरी गलियों में चलाने में यह आसान नहीं है। इसका लंबा सर्पेंशन सहज राइड गुणवत्ता प्रदान करता है और हाइवे पर चलाने के लिए यह एक आरामदायक एसयूवी है। एक तो यह गाड़ी अपने 215 मिलीमीटर

ग्राउंडक्लीयरेंस के साथ ऊँची है, ऊपर से इसकी ड्राइविंग पोजीशन ऊँची है, ऐसे में जब इसमें सवार होकर निकलते हैं तो ऐसा लगता है जैसे कि आप एक टैंक में बैठे हैं और आपकी यह गाड़ी किसी भी परिस्थिति का सामना करने के लिए सक्षम हैं।

#### इंजिन

★★★★☆

जिस पजैरो स्पोर्ट को मैंने दो साल पहले थाईलैंड में चलाया था, उसमें 3.2 लीटर कॉमन-रेल डीजल इंजिन, 4-स्पीड ऑटोमेटिक गियरबॉक्स से सुसज्जित था और उसका परफॉर्मस (मोंटरो में ऐसा ही सेटअप है) अच्छा व प्रयत्नरहित था लेकिन भारतीय ग्राहकों को 2.5 लीटर 4डी56 4-सिलेंडर डीओएचसी डीजल इंजिन मिला है जो 5 स्पीड मैनुअल से सुसज्जित है। लेकिन सौभाग्यवश इस इंजिन का मौजूदा पजैरो के 2.8 लीटर टर्बो डीजल से कोई लेना देना नहीं है और यह एक रिफाइंड और शक्तिशाली इंजिन है।

यह शक्तिशाली 'हाई-पावर' 2.5 लीटर इंजिन 178 पीएस की शक्ति और 400 एनएम का टॉर्क उत्पन्न करता है। इसकी तुलना में फॉर्चूनर अपने 3 लीटर डीजल इंजिन के साथ 171 पीएस और 343 एनएम का ही टॉर्क उत्पन्न करती है और इससे साफ पता चलता है कि पजैरो स्पोर्ट इससे तेज है और 100 किमीप्रघं की गति पकड़ने में यह सिर्फ

12.1 सेकंड का वक्त लेती है। यह आँकड़ा और अच्छा हो सकता था, अगर ईसीयू इंजिन को 3000 आरपीएम के ऊपर रेव करने देता। हमने इसकी उच्च गति 171 किमीप्रघं की दर्ज की।

इंजिन को अपना सर्वश्रेष्ठ प्रदर्शन करने के लिए कड़ी मेहनत करनी पड़ती है। इसका उच्चतम पावर 4000 आरपीएम पर बनता है जबकि इसका अधिकतम टॉर्क 2000 से 2500 आरपीएम के बीच प्लैट रहता है और आगे बढ़ने के लिए रेव की जरूरत पड़ती है। और इस इंजिन को पजैरो स्पोर्ट का 2 टन से भी अधिक वजन ढोना पड़ता है।

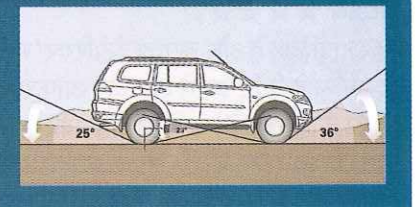
अधिक रेव देने पर इंजिन आवाज़ करने लगता है और अनरिफाइंड लगता है जबकि श्रोतल की प्रतिक्रिया सुस्त रहती है। इसमें टॉर्क के आवेश की कमी है जो फॉर्चूनर में उपस्थित है और इससे भी खराब इसका 5 स्पीड मैनुअल गियरबॉक्स है जो चिकना नहीं है और गियर लगाने में व्यस्त रहना पड़ता है। चूँकि पजैरो स्पोर्ट में फुल-टाइम 4 व्हील ड्राइव नहीं है, इसलिए इसका एआरएआई प्रमाणित माइलेज 12.8 किमीप्रली है जबकि फॉर्चूनर 12.55 किमीप्रली का माइलेज देती है।

इसकी ब्रेकिंग की जिम्मेदारी 16-इंच डिस्क अप फ्रंट और रियर में 16-इंच ड्रम निभाते हैं, इसमें एबीएस है जिसके चलते 100 किमीप्रघं से 0 की गति तक आने में बिना किसी मुश्किल के यह 47.33 मीटर तय करके रुक जाती है।

#### सुपर सेलेक्ट 4 डब्ल्यूडी

फॉर्चूनर के विपरीत, जिसमें फुल-टाइम फोर-व्हील ड्राइव है, पजैरो रियर-व्हील-ड्राइव गाड़ी है। सिर्फ दो पहियों से शक्ति मिलने के कारण जब आप हाइवे पर होते हैं तो इसका माइलेज बेहतर होता है। गियर लीवर के पास एक छोटा गियर लीवर दिया गया है जिससे सुपरसेलेक्ट को संचालित करके आप गाड़ी को फोर-व्हील ड्राइव में डाल सकते हैं। यह काम आप आसानी से 100 किमीप्रघं की गति पर भी कर सकते हैं। जब रास्ता फिसलन भरा होता है, उस समय इसका डायनेमिक 50:50 टॉर्क वितरण के साथ सुरक्षा को ध्यान में रखकर आगे और पीछे बराबर टॉर्क का वितरण करता है। इसमें 4 एचएलसी मोड है जो सेंटर डिफरेंशियल को लॉक कर देता है जिससे ऑफ रोडिंग के समय मोड़ते वक्त चारों पहिए एक ही गति पर मुड़ते हैं, जब ट्रैक्शन कम होता है। हालाँकि जब आप सेंटर डिफरेंशियल का प्रयोग सामान्य सड़क के मोड़ के लिए करेंगे तो ट्रांसमिशन की स्थिति बुरी हो जाती है।

लीवर को आगे ढकेलिए (जैसे पुराने समय में करते थे), इससे इसका लो रेशियो काम करने लगता है और चारों पहियों पर द्रुगता टॉर्क बराबर मात्रा में जाता है और पजैरो स्पोर्ट एक ट्रैक्टर जैसी ताकतवर बनकर अपने को खराब स्थिति से निकाल लेती है। 4 एलएलसी में पजैरो स्पोर्ट 35 डिग्री के कोण पर चढ़ सकती है जो अच्छा कहा जाएगा। पजैरो स्पोर्ट पहाड़ पर रहने वाली बकरियों की तरह चढ़ाई में सक्षम है। लेकिन भारतीय पजैरो स्पोर्ट में वैकल्पिक रियर डिफरेंशियल लॉक नहीं है जो कोई अच्छी बात नहीं है।



www.pajerosport.in

**मिर्त्सुबिशी**  
**लीवा वीएक्स**

विवरण	
इंजिन	
टाइप	4-सिलेंडर, टर्बोचार्ज्ड डीजल डीओएससी
इंस्टॉलेशन	इग्न लाइन
वॉल्यूम	4-वॉल्यूम/सिलेंडर
डिस्प्लेसमेंट	2477 सीसी
बोर x स्ट्रोक	91.1x95.0 मिलीमीटर
कॉम्प रेशियो	16.5:1
अधिकतम पावर	178पीएस@4000आरपीएम
अधिकतम टॉर्क	400पीएस@2000-2500आरपीएम
पीएस/लीटर	71.86पीएस/लीटर
पावर/वजन	86.19पीएस/टन
ईंधन	डीजल
गियरिंग	
गियर	1 <sup>म</sup> 4.313 16.894 8.66
	2 <sup>म</sup> 2.330 9.126 16.03
	3 <sup>म</sup> 1.436 5.625 26.01
	4 <sup>म</sup> 1.000 3.917 37.36
	5 <sup>म</sup> 0.788 3.089 47.41
	किमी/घंटा / 1000 आरपीएम
ड्राइवट्रेन	
ट्रान्समिशन	5-स्पीड मैनुअल (4डब्ल्यूडी एवं 2डब्ल्यूडी सिलेक्टबल)
फाइनल ड्राइव रेशियो	3.917
रिवर्स गियर रेशियो	4.220
आरपीएम@90	2409
किमी/घंटा चौथे गियर में	
सेसिस और बॉडी	
लेआउट	लैंडर
ब्रेक्स आगे	16 इंच वेंटिलेटेड डिस्क
ब्रेक्स पीछे	16 इंच वेंटिलेटेड डिस्क
असिस्ट	ईबीडी के साथ एबीएस
व्हील्स	17x7.5जे
टायर (आगे/पीछे)	265/65 R17 और 265/65 R17
स्टीयरिंग	हाइड्रॉलिक पावर स्टीयरिंग
औसत रेशियो	40.02
टर्निंग लॉक टू लॉक	उपलब्ध नहीं
टर्निंग सर्कल डीआईए	5.6 मीटर
सस्पेंशन	
आगे	कॉइल स्प्रिंग के साथ डबल विशबोन
पीछे	काइल स्प्रिंग के साथ थ्री लिंक

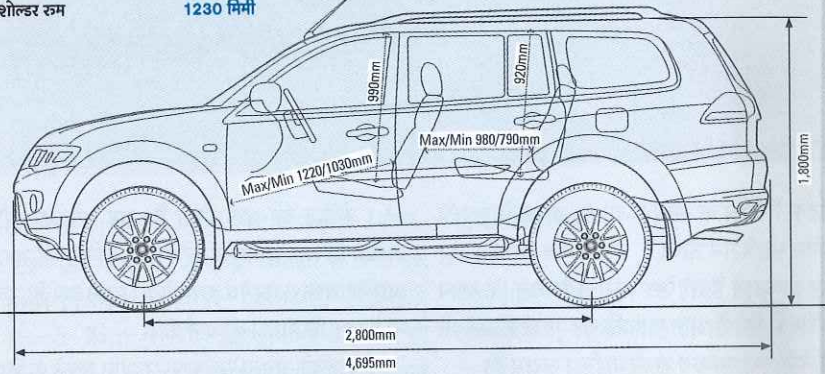
**कीमत**  
**₹24.62 लाख** (एक्स-शोरूम मुंबई)

**प्रदर्शन**



**सामान्य आँकड़े**

बैठने की क्षमता 7 कर्ब वजन 2065 किग्रा  
जमीनी स्थिति 215 मिमी लंxचौxऊं: 4695x1815x1840 मिमी  
शोल्डर रुम 1230 मिमी



**इनसे है मुकाबला**

	मिर्त्सुबिशी पजेरो स्पोर्ट	हुंडई सेटा फे	टोयोटा फॉर्चूनर
कीमत (रुपये) एक्स-मुंबई	₹24.62 लाख	₹24.09 लाख	₹21.84 लाख
पावर	178पीएस@4000आरपीएम	197पीएस@3800आरपीएम	171पीएस@3600 आरपीएम
टॉर्क	400एनएम@2000-2500आरपीएम	421एनएम@1800आरपीएम	343एनएम@1400 आरपीएम
0-1000 किमी/घंटा (से)	12.15	11.1	12.9
अधिकतम गति (किमी/घंटा)	171	179	169.1
ईंधन खपत	12.8 किमी/घंटा	9.15 किमी/घंटा	11.9 किमी/घंटा
कर्ब वजन (किलोग्राम)	2065	1868	1955
रेटिंग	★★★★☆	★★★★★	★★★★★

**निष्कर्ष** ★★★★★☆

यह स्टाइलिश है और इसका इंटीरियर (स्टीरियो फेस प्लेट को छोड़कर) उभरकर सामने आता है, यह जगह वाली व आरामदेह है, शानदार परफॉर्मिस देती है, इसमें शानदार ऑफरोडिंग क्षमता है। फॉर्चूनर को पसंद करने वालों के लिए एक ताजा विकल्प है। सबसे बड़ी चुनौती इसकी कीमत की है। वर्तमान में इसकी एक्स-शोरूम मुंबई कीमत 24.62 लाख रुपये है जिसमें सीबीयू (सीकेडी ऑपरेशन सितंबर में शुरू होगा) के उच्च कर को मिलाकर इसकी ऑनरोड कीमत बनती है 30.06 लाख रुपये। इस तरह यह कीमत फॉर्चूनर से 5 लाख रुपये अधिक है, इसलिए आने वाले महीनों में देखना दिलचस्प होगा कि यह गाड़ी अपने को कैसे स्थापित कर पाती है।