



Kratáasy nejen na léto

Třídveřové verze velkých terénních automobilů pomalu mizí ze scény, což je škoda. Land Cruiser, Patrol a nové Mitsubishi Pajero však rozhodně nejsou neužitečnými nebo snad nepraktickými verzemi svých dlouhých sourozenců. Ba právě naopak!

Krátké Pajero je stále ještě velký a poctivý terénní automobil a přitom jej pořídíte za rozumnou cenu, která v základu dokonce nepřeroste přes magický milion korun. I když v Mitsubishi u své terénní ikony přistoupili na přelomu tisíciletí k zásadní

revoluci a zavedli jako první mezi klasickými off-roady samonosnou karoserii s nezávisle zavěšenými koly, zůstala přizpůsobivost terénu jednou z priorit tohoto automobilu. Není důležité, jestli budeme Pajero nazývat SUV vzhledem k jeho konstrukci nebo off-road s ohledem na jeho výbavu do

► Krátký rozvor, velká světla výška, dobré obutí a silný turbodiesel ve spojení s účinným systémem pohonu všech kol dělá z třídvéřového Pajera ideálního společníka pro off-road



terénu, která čítá vedle pomocného rámu také vyspělý pohon všech kol Super Select II 4WD se zavíratelným i odpojitelným mezinápravovým diferenciálem, terénní redukcí a závěrem zadního diferenciálu. Hlavní je především to, čeho je tento automobil schopný a jestli uspokojí nároky

uživatelů, kteří si jej pořídí právě proto, že milují opravdový off-road. I když není všechno zlato, co se třpytí, musím konstatovat, že v zásadě je tohle Mitsubishi většinu požadavků schopno opravdu splnit, což platí dvojnásob o verzi s krátkým rozvorem a třídvéřovou karoserií.

Přitom vám na jeho palubě nebude chybět nic z komfortní a bezpečnostní výbavy počínaje čelními, bočními i hlavovými airbagy a konče samočinnou klimatizací, kvalitním audiosystémem s ovládním na volantu, palubním počítačem a pohodlnými sedadly. I když celková délka Pajera SWB je srovnatelná například s Toyotou RAV4, v interiéru se pohodlně usadí čtyři cestující a stěžovat si na nedostatek místa nebudou ani ti ve druhé řadě. Automobil má navíc poměrně rozměrné dveře, takže i dozadu se nastupuje celkem snadno. Snad jen hledání bezpečnostního pásu na předních sedadlech je trochu nepříjemné a musíte se přitom značně natáhnout dozadu, ale to je opravdu pouze detail jinak vesměs praktického interiéru s mnoha rozměrnými odkládacími prostory a velmi dobrou ergonomií ovládním. Svým způsobem lze i tento automobil označit jako rodinný, nebýt poměrně skromného zavazadlového prostoru, který při pětimístném uspořádání nabízí pouhých 290 litrů objemu, což je málo i ve srovnání se zmíněnou Toyotou RAV4.

Přes komfortní nezávislé zavěšení kol není krátký rozvor, vysoké těžiště a tuhé odpružení to

správné „podhoubí“ pro cestování na dlouhé vzdálenosti po silnici, nicméně sám jsem s krátkým Pajerem projel napříč naší republikou a musím konstatovat, že to není tak hrozné, jak se mi to na první pohled jevílo. Při trvale vysokém jízdním průměru po dálnici (okolo 150 km/h) sice neúměrně poroste spotřeba vysoko nad 10 litrů na 100 km, ale to vás aspoň rychle naučí dodržovat dopravní předpisy. Nepříjemný v rychlostech okolo 150 km/h je také aerodynamický hluk díky poměrně velké a málo zkosené ploše čelního skla. Pro jízdu po dálnici navíc Pajeru citelně chybí dlouhý šestý převodový stupeň, který by dokázal mnohem rozumněji nakládat s pohonnými hmotami. Pokud však nikam nespěcháte a jste schopní si užívat jízdy krajinou, může se i spotřeba dostat hluboko pod 10 litrů na 100 km, takže s relativně malou palivovou nádrží (69 l) bude mít takhle čtyřkolka velmi solidní akční rádius.

Jestliže při jízdě po silnici jsem u krátkého Pajera našel pár nedostatků, které jej oproti klasickým silničním SUV trochu handicapují, o to více jsem se těšil na jeho schopnosti v terénu. Právě zde totiž přijde vhod krátký

rozvor s velkým přechodovým úhlem stejně jako tuhé odpružení a vysoké těžiště, které u terénního automobilu znamená tolik potřebnou světlou výšku. Krátké převisy vpředu i vzadu umožňují vyjždět neuvěřitelně ostré srázy nahoru i dolů. Naopak zde by mohlo být brzdou nezávislé zavěšení kol, které nedovolí takové křížení, aby kola i na větších nerovnostech zůstávala na zemi. S tím si však dnes většina off-roadů dokáže poradit pomocí trakčních pomůcek, které zamezí protáčení volně vysícího kola a tím ztráty točivého momentu tam, kde je ho nejvíce potřeba. Pajero v tomto ohledu není výjimkou, elektronika sice není stoprocentní, ale v mnoha případech si poradí a vyvede Pajero z kritické situace ven. A když už půjde opravdu do tuhého, budete mít ještě v záloze tlačítko, kterým „natvrdo“ zavřete zadní diferenciál, což je při opravdovém off-roadu pomůcka k nezaplacení.

Jestliže podvozek i pohon všech kol dokáží v terénu divy, motor a převodovka s ním tak docela nedrží krok. Inovovaný čtyřválec 3,2 litru dostal novou hlavu válců a vstříkovaní common-rail, plní nyní s přehledem normy Euro 4, ale točivý moment se nezměnil a jeho největší hodnota 381 N.m je dnes menší než u většiny třílitrové konkurence. Navíc



▲ Základní verze není skromně vybavena. Kromě navigace nechybí snad nic důležitého



▲ Ve třetích dveřích se skrývá uzavíratelný prostor pro nářadí



▲ Vzadu je místa více než dost. Čtveřice cestujících se mačkat nebude...

▼ Látková sedadla se nastavují ručně, ale jinak jsou velmi pohodlná

▼ ...což je ovšem na úkor zavazadlového prostoru, který je skromnější



▲ S novým vstříkovaním common-rail se jen o málo zlepšila kultivovanost toho čtyřválece



▲ Stupňů pětistupňové převodovky je pouze pět, ale nechybí závěr zadního diferenciálu (tlačítko R/D lock)



TECHNICKÁ DATA

MOTOR

Typ motoru	vznětový přeplňovaný, 2xOHC
Počet válců/ventilů/zdvihový objem	4/16/3200 cm ³
Vstříkování	common-rail
Vrtání/zdvih/kompr. poměr	98,5 x 105,0 mm/17,0:1
Výkon	118 kW (160 k) při 3800 1/min
Točivý moment	381 N.m při 2000 1/min

PŘEVODNÉ ÚSTROJÍ

Systém pohonu	stálý všech kol (p.z 33:67), odpojitelný mezinápravový diferenciál
Závěry diferenciálů	N/S/S
El. trakční systémy	EBAC, M-ASTC
Převodovka	ručně řazená pětistup. s redukcí (1:1,90)

PODVOZEK

Vpředu/vzadu	nezávislé zavěšení/nezávislé zavěšení
Odpružení p/z	vinuté pružiny/vinuté pružiny
Brzdy p/z	kotoučové ventilované
El. systémy	ABS+EBD, M-ASTC
Pneumatiky	265/65 R17

KAROSERIE

Typ/dveře/sedadla	žebřinový rám/4/8
Délka x šířka x výška	4385 x 1875 x 1880 mm
Rozvor/rozchod kol p/z	2545/1560/1560 mm
Průměr zatáčení	10,6 m
Světla výška/brodivost	210 mm/700 mm
Přechodový úhel/nájezdové úhly p/z	25°/37°/35°
Zavazadelník (podle VDA)	0,290-1,119 m ³
Pohotovostní/celková hmotnost	2085/2665 kg
Brzděný/nebrzděný příves	2800/750 kg
Palivová nádrž	69 l

JÍZDNÍ VÝKONY

Nejvyšší rychlost	177 km/h
Zrychlení 0-100 km/h	12,8 s
Spotřeba (EU 1999/100)	11,4/7,9/9,2 l/100 km
Průměr v testu	11,6 l/100 km

NÁKLADY

VÝBAVA

Airbagy čelní/boční/hlavové/Isfix	2/2/4/S (2)
ABS+EBD/M-ASTC	S/S
Klimatizace/vyhřív. sedadel p	S (Aut.)/N
Závěr zadního diferenciálu	S
Dálkové/centrální zamykání	S/S
Imobilizér/alarm	S/N
Parkovací systém/tempomat	N/N
Kola z lehkých slitin	S (17")
El. ovládání oken p	S
Multif. displej (kompas, tlakoměr, výškoměr)	S
Palubní počítač/ukazatel vnější teploty	S/S
Kožené čalounění/el. sedadla	N/N
El. zrcátka/vyhřívavá/sklonná	S/S/S
Audiosystém/CD/repro	S/S/6
Verze N1	Ano

SERVIS

Výměna oleje	15 000 km
Záruka	3 roky nebo do 100 000 km

CENA 999 900 Kč

HODNOCENÍ

✓	Kvalitní zpracování a dobrá výbava Vyspělý pohon a terénní schopnosti Dobrá cena
✗	Méně účinná terénní redukce Kultivovanost pohonné jednotky Menší zavazadlový prostor

Pajero disponuje dvoustupňovou terénní redukcí, která zkracuje dlouhé převody v poměru 1,90:1, což není nic extra vedle konkurence, která nabízí minimálně poměr 2,5:1 ale spíše více. Největší celkový převod je tedy 28,53:1 a největší točivý moment na kolo při rozjezdu dosahuje hodnoty pouze 2717 N.m, což není u tak velkého a těžkého automobilu nic moc. Ve srovnání s „extrémistickým“ Defenderem (strana 22) je to pouze poloviční hodnota, a tak především na měkkém podkladu a blátě se můžete snadno dostat do úzkých a v tomto případě nepomůže ani závěr zadního diferenciálu. Zároveň je také nemyslitelné vyškrábat se do stoupání se zařazeným prvním rychlostním

stupněm bez použití plynového pedálu. Aby motor nezhasl, smí Pajero postupovat vpřed na první převodový stupeň při zařazené redukcí minimálně rychlostí 6 km/h při otáčkách 1400 1/min, což je docela kvapík zvláště v nějaké trialové pasáži, kde potřebujete co nejmenší rychlostí, abyste byli schopni reagovat hned a zbytečně někam nezapadli. Pokud pak jde o tažné schopnosti, s nejvyšší povolenou hmotností brzděného přívesu 2,8 tuny, zřejmě Pajero uspokojí většinu požadavků.

Nové Mitsubishi Pajero je ve všech ohledech lepší než to staré, ale přitom si zachovalo původního ducha a o to zřejmě i jeho tvůrcům šlo. Jestliže dnes

někdo uvažuje o tom pořídit si terénní automobil, který se terénu nezalekne, ale zároveň to není žádný extrémista, je u tohoto Pajera na správné adrese. Pro manželský pár s odrostlými dětmi, který je nadšený pro výlety do terénu nebo pro malou tříčlennou rodinu postačí i nabídka vnitřního prostoru. S tímto automobilem, který je i solidním tahounem, totiž vyjedete prakticky všude, zároveň však není žádným velkým utrpením ani jízda po silnici, což se o špičkových off-roadech (v tomto čísle najdete například testy Hummeru H3 a Land Roveru Defender) tvrdit zrovna nedá.

■ **Text:** Jiří Kaloc

■ **Foto:** autor