



ZPÁTKY DO BUDOUCNOSTI!

Nové Mitsubishi Pajero se tak trochu vrací zpět k původnímu odkazu svých prvních modelů. Alespoň z pohledu ostře řezané karoserie. Někdo by ale mohl namítnout, že je to jen facelift předchozího provedení. Kde je vlastně pravda?

Pajero vyrazí do dalšího čtvrtstoletí dopředu technikou a bezpečností. Nová generace vám může na první pohled spíše připadat jako podařený facelift, ale zdání klame a plných 75 % dílů je na tomto modelu nových, tedy jen o jakési úpravě tváře nemůže být řeč. I když jsou linie předchozího modelu u té současné patrné, je nové pajero modernějším pojetím zevnějšku a hlavně pak interiéru úplně z jiného soudku než předchozí generace.

Takzvané oči pajera se vrací k původním tvarům s pravouhloú mřížkou masky, na které nechybí diamanty ve firemním ztvárnění hory Fuji, pod níž tyto vozy vznikají. Na tento středový klín navazuje i přední kapota. Od středové mřížky pokračují ve stejném duchu zajímavě ztvárněné světlomety dynamicky se zužující k ostrým blatníkům. Ty přišly

o již přežitě vyboulení a díky jejich hladké, nižší hraně a přepracovanému nárazníku je z auta lepší výhled vpřed. Řidič tak lépe odhadne proporce auta a též se zlepšil přední nájezdový úhel. I zadní blatníky nejsou již tolik bombírované a celkově má pětidveřový model uhlazenější, jemnější křivky. Naopak mohutnější je zadní sloupek, přepracované zadní dveře s klasicky umístěnou rezervou a zcela nové pojetí moderních zadních sdružených svítilen, které jsou podstatně menší než u předchozího modelu a opticky tím dělají záď vozu ještě mohutnější. Velký důraz byl u nové generace kladen právě na robustnost a tuhost karoserie, neboť pajero chce zůstat tím správným teréňákem pro nejtvrďší podmínky. Je jasné, že půjde po krku hlavně Toyotě Land Cruiser, Land Roveru Discovery

3 nebo Nissanu Pathfinder a Patrol. Dnešní segment vozů 4 x 4 je natolik rozmanitý, že snažit se udělat univerzální vůz pro potřeby všech by byla téměř jistá sebevražda, a tak se Mitsubishi soustředí na to, co umí, tedy na tradiční odkaz kvalitních terénních aut, které si nehrají na zajímavý módní doplněk a jejichž kvality jsou podtrženy mnoha vítězstvími v Rallye Dakar. I letošní model závodního vozu MPR13 určený pro Dakar se snaží designem vrátit zpět k původní filozofii pajera, ale i tak tvary předchozího speciálu v sobě nezapře.

UVNITŘ

Když nahlédnete do interiéru, nezůstanete na pochybách, že sedíte opravdu v novém modelu. Nezůstal zde téměř kámen na kameni a moderně pojatá přístrojová deska a stře-

dový panel dýchající kvalitní materiály a dobře doplňují například tvarované sedačky. Jsou sice širší, ale jejich tuhost, boční vedení a délka sedáku snesou nejpřísnější měřítka ve třídě. Horší je to ovšem se sezením na zadních sedadlech. Ne že byste trpěli nedostatkem místa, ale sedák je umístěn příliš nízko a dospělý člověk tak sedí s výrazně pokrčenými koleny, což není úplně nejpohodlnější při dlouhých cestách. Novinkou je také třetí řada sedadel.

I když přístrojový štít a palubní deska působí moderně, zůstává zároveň zachovaná skvělá ergonomie a minimalizuje množství mnohdy zbytečných tlačítek, ovladačů a „hejblátek“, která spíše rozptylují pozornost řidiče. Namísto toho na tunelu mezi předními sedadly najdete dvě klasické „pocitivé“ řadič páky, hlavní a přidavné převodovky. Ovládání je pro každého pravověrného „ofrouďáka“ intuitivní a bezproblémové.

Navíc mimo elektronických pomocníků má pajero v záloze i uzávěrku centrálního a zadního diferenciálu. Hlavní přístrojový panel se vyznačuje v tubusech hluboko utopenými kruhovými budíky s příkladnou viditelností za všech světelných podmínek. Uprostřed mezi nimi je displej s důležitými kontrolkami a informacemi palubního počítače. Středový panel je dle výbavy buďto s velkou obrazovkou DVD navigace s parkovací kamerou, či multifunkčním displejem, ale vždy s kvalitním audio systémem od Rockford Acoustic Design. Zaujala nás možnost nahrávání hudebních CD do 30 GB paměti vestavěného disku, a tak si v pajeru můžete založit vlastní hudební knihovnu. Pod rádiem jsou ovládací prvky duální klimatizace, vše esteticky sladěné do jednoho celku. Když srovnáme 25 let vývoje interiérů, musíme uznat, že zákazníci těchto vozů jsou postupně stále více rozmazlováni a hýčkáni, ale to je prostě přirozený vývoj.



POD POVRCHEM

Ani pod kapotou nezůstalo nic při starém. Zprvu se to může sice zdát, neboť při přečtení technických údajů zjistíte, že je tam opět vznětový přeplňovaný čtyřválec o objemu 3,2 litru a zážehový šestiválec s uspořádáním do V, ale když se začnete podrobněji, vidíte ony změny. U dieselu jde především o použití moderního systému vstřikování paliva systémem common rail. Tím se snížila hlučnost agregátu a ten splňuje limity normy Euro4. Modernější vstřikování se pozitivně projevilo rovněž na spotřebě paliva, která se nyní pohybuje mezi 9,3 až 10,5 litry na 100 km.

Výkon dieselu je přenášěn na kola dvěma převodovkami. Ve spojení s manuální má výkon 160 koní a točivý moment vrcholí na hodnotě 381 N.m a s pětistupňovým automatem byl výkon zvýšen na 170 koní, zatímco točivý moment mírně klesl na 373 N.m. V případě automatu se ovšem motor může pochlubit turbodmychadlem s proměnnou geometrií lopatek, a i když je hodnota točivého momentu o kousek nižší, při pohledu na graf zjistíte, že má o poznání plošší křivku, která se v příjemných hodnotách drží ve větším rozsahu otáček. Motor pro automat má na rozdíl od verze s přímo řazenou skříní navíc i filtr pevných částic.

Při uvedení na český trh byla na svezení k dispozici pouze varianta s dieselem a manuální převodovkou. Dojmy z prvního krátkého svezení jsou především velmi příjemné. Motor, byť čtyřválec, je vcelku kultivovaný, do interiéru se jeho zvuk dostává minimálně a ani vibrací se obávat nemusíte. Přesnost řazení je řekl bych standardní na zvyklosti u terénních aut. Komu by ovšem byly hodnoty motoru stále málo, má možnost si pořídit Rallitronic. Přesné hodnoty výkonu a točivého momentu zatím nejsou známy, odhadovat by se dalo nějakých 190 koní a 420 N.m. V každém případě pak máte ale na auto stále plnou záruku a montáž Rallitronicu zapsanou v technickém průkazu, což vám žádná tuningová společnost jen tak nenabídne. Z pohledu spotřeby paliva to o něčem jiném než u dieselu bude v podání zážehové verze. Zdvihový objem se z 3,5 vyšplhal na 3,8 litru a nový motor MIVEC 3,8 V6 disponuje větším stádem 250 koní a točivým momentem 329 N.m. (starý motor GDI 3,5 V6 měl 202 k a 318 N.m). Zrychlení z klidu na 100 km/h je dílem 10,8 sekundy. Tento agregát se dodává pouze ve spojení s pětistupňovou samočinnou převodovkou. Má sice nižší emise i spotřebu ve srovnání s předchozím modelem, ale i tak je třeba počítat minimálně s 13,5 litry naturalu. Proto si myslím, že i nadále bude většina prodaných vozů v ČR s úspornějším a praktičtějším vznětovým motorem.

Podvozek je hodně podobný předchozí generaci pajera. Stále je vůz vybaven pomocným rámem s nezávislým zavěšením všech kol. Terénní vlastnosti s elektronickými



ZÁKLADNÍ TECHNICKÉ ÚDAJE

Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D LWB Dakar

MOTOR

Typ	vznětový řadový čtyřválec s přeplňováním
Zdvihový objem	3200 cm ³
Výkon	118 kW/160 koní při 3800 ot./min
Točivý moment	381 N.m při 2000 ot./min

Litónový blok motoru, hliníková hlava válců, čtyři ventily na válec, DOHC, pohon rozvodového systému řetězem, pětikrát uložený klikový hřídel, vysokotlaké vstřikování paliva common rail, mezichladič stlačeného vzduchu

PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Převodovka	5MT
Pohon	Super Select 4WD
Redukce	1:1,9

Stálý pohon zadních kol, elektronicky připojitelný pohon předních kol, v režimu 4H proměnné rozdělení výkonu motoru mezi přední a zadní nápravu v poměru 33:67 až 50:50, uzávěrka centrálního a zadního diferenciálu, ABS, EBD, M-ASTC, EBAC

KAROSERIE

Rozvor	2780 mm
Délka x šířka x výška	4900 x 1875 x 1870 mm
Zavazadlový prostor	215 – 1790 l
Rozměry zav. prostoru	1430 x 1395 x 1110 mm
Palivová nádrž	88 l

HMOTNOSTI

Pohotovostní	2310 kg
Celková	3030 kg
Max. hmotnost přívěsu	3300/750 kg
Max. zatížení koule	135 kg
Nosnost střechy	80 kg

PODVOZEK

Standardní rozměr pneumatik	265/60 R 18
Brzdy P/Z	kotoučové s vnitřním chlazením

Nezávislé zavěšení všech kol, vpředu dvojitá příčná ramena, vzadu víceprvkové zavěšení, odpružení vinutými pružinami

JÍZDNÍ VÝKONY

0 – 100 km/h	12,2 s
Maximální rychlost	177 km/h

SPOTŘEBA PALIVA

Město	11,5 l/100 km
Mimo město	8,0 l/100 km
Kombinovaná	9,3 l/100 km

OFF-ROAD PARAMETRY

Nájezdový úhel vpředu/vzadu	36,6°/25,0°
Přechodový úhel	22,5°
Světla výška:	225 mm
Brodivost	700 mm
Křížení náprav	výrobce neuvádí

ZÁRUKA

Technika	3 roky/100.000 km
Prorozivění	12 let
Lak	3 roky/100.000 km
Mobilita	Asistenční služba Mitsubishi 3 roky zdarma

SERVIS

Prohlídka	15.000 km/1 rok
Výměna oleje	15.000 km/1 rok

systémy jsou nyní nově podpořeny asistentem pro sjíždění kopců a uzávěrkou zadního diferenciálu. Kotoučové brzdy na všech kolech jsou samozřejmostí. Zajímavé je, že ty zadní jsou umístěny v bubnu, aby nedocházelo k vnikání nečistot při jízdě v terénu.

CENA PŘÍJEMNÝM PŘEKVAPENÍM

Do České republiky se bude primárně vozit nové pajero pouze se vznětovým motorem a ani se nepředpokládá kdovíjaký hlad po krátké třídvéřové verzi. Kdybyste ale měli neodolatelné chtění vlastnit nové Mitsubishi Pajero s třídvéřovou karoserií a zážehovým vidlicovým šestiválcem pod kapotou, stačí se obrátit na importéra. Těžiště prodeje bude na opačné straně nabídky.

Na výběr jsou čtyři různé stupně výbavy – Invite, Intense, Dakar a Paris. Startovací cena

modelu Invite s přímo řazenou převodovkou skříní a ve třídvéřovém provedení je obligátní stokrunu pod milionem korun, pětívéřový model nepořídíte pod 1 059 000 CZK. Za samočinnou převodovku se připlácí 60 000 CZK. Naopak nejdražší dlouhé provedení pajera ve výbavě Paris a se samočinnou převodovkou přijde na 1 459 000 CZK. Se všemi nabízenými stupni výbav se Mitsubishi ve srovnání s hlavními konkurenty pohybuje pod průměrem a mým osobním tipem i černým koněm dovozce je druhá nejlepší výbava Dakar, jež nabízí asi vůbec nejzajímavější poměr výbavy a ceny.

ZANEDLOUHO TEST!

Chvilí po té evropské prezentaci se začalo nové pajero prodávat i u nás, a tak se můžeme zanedlouho těšit na jeho obvyklý redakční test.

Navíc nás ve Španělsku v okolí Barcelony, kde se prezentace konala, také nechali svěst novým outlanderem. Pod jeho sympatickým a moderním kabátem je prozatím jen diesellový motor z Wolfsburgu (VW 2.0 TDI), ale brzy se dočkáme i dvou benzinových verzí. Jedním bude MIVEC V6 a druhým čtyřválcový tzv. „světový motor“, který přinesla spolupráce MMC s DaimlerChrysler a Hyundai Company. Který z nich se objeví ve specifikacích pro náš trh je zatím otázkou, ale osobně to tipuji na čtyřválec. Co dalšího přinese druhá generace tohoto SUV, se dočtete v dalším čísle, ale na českých silnicích se s ním potkáme až z jara.

CENY

Základní cena	1 279 900 CZK
ABS + EBD	<input checked="" type="checkbox"/>
Airbag přední/boční/okenní	<input checked="" type="checkbox"/>
Samočinná převodovka	60 000 CZK
Uzávěrka diferenciálu c/z	*/
Elektricky nastavitelná a vyhřívána zrcátka	<input checked="" type="checkbox"/>
Elektrické ovládání oken	<input checked="" type="checkbox"/>
Samočinná duální klimatizace	<input checked="" type="checkbox"/>
Tempomat	<input checked="" type="checkbox"/>
Elektricky nastavitelné sedadla	<input checked="" type="checkbox"/>
Vyhřívání přední sedadla	<input checked="" type="checkbox"/>
Kožené čalounění	<input checked="" type="checkbox"/>
Xenonové světlomety	<input checked="" type="checkbox"/>
Navigační systém	<input type="checkbox"/>
Ráfky z lehkých slitin	<input checked="" type="checkbox"/>
Vyhřívání přední okno pod stěrači	<input checked="" type="checkbox"/>
Elektricky ovládané střešní okno	<input type="checkbox"/>
Přestavba na N1*	<input type="checkbox"/>

*zatím není k dispozici, probíhá homologace

Text Mila Janáček

Foto autor