



Přestože Mitsubishi Pajero stál na počátku trendu obratných terénních automobilů, dnes jej můžeme považovat za jeden z posledních opravdových off-roadů...

PRŮKOPNÍK

Foto Mitsubishi

Setkání generací, první měla tuhé nápravy a klasický rám, od třetí má Pajero samonosnou karoserii a nezávislé zavěšení všech kol



Menší pákou vedle volicí páky samočinné převodovky se aktivuje pohon všech kol, respektive terénní redukce

PETR HANKE

Mitsubishi Pajero ve třetí generaci, která se v Japonsku začala vyrábět v roce 1999, znamenal pro svět skutečných terénních vozů téměř revoluci. Automobilka totiž přišla se samonosnou karoserií a všemi nezávisle zavěšenými koly. Pajero se tak rázem stalo jedním z neobratnějších off-roadů, jehož jízdní projev byl ve srovnání s tehdejší konkurencí na zcela nové úrovni. Čtvrtá generace se i přes modernizaci hnacího ústrojí a interiéru drží stejného technického konceptu...

V dnešní době připomíná Pajero automobil opravdu ze staré školy. Jízda s ním působí na současné poměry, tvořené především vozy SUV, poměrně těžkopádným dojmem a nic na tom nezmění ani skutečnost, že se díky nastavení posilovačů velmi snadno ovládá. Jakmile se ale s tímto strojem vydáte mimo silnice, rázem na jakoukoli těžkopádnost zapomenete. Na polních či lesních cestách, ale také při překonávání skutečných nástrah terénu, najednou zjistíte, jak účinný dokáže být robustní pohon všech kol, jak se hodí velký rejď, anebo možnosti mimořádně citlivého dávkování síly putující ke kolum.



Motor 3.2 DI-D patří k největším čtyřválcům, používaným v osobních vozech...



TECHNICKÉ ÚDAJE

POHÁNĚCÍ SOUSTAVA – kapalinou chlazený vznětový řadový čtyřválec, uložený podélně vpředu, přepřloňovaný turbodmychadlem; DOHC 4V, přímé vstříkovaní common rail; EU5; 3200 cm³ (ø 98,5 x 105,0 mm); 16,0:1; 147 kW (200 k)/3800 min⁻¹ a 441 N.m/2000 min⁻¹. Pětistupňová samočinná převodovka (3,520 – 2,042 – 1,400 – 1,000 – 0,716 – Z 3,224); přídatelný pohon všech kol se samosvorným mezinápravovým diferenciálem, závěr mezinápravového a zadního diferenciálu; stálý převod náprav 3,692.

PODVOZEK – bezrámová konstrukce, samonosná ocelová karoserie s integrovaným rámem; všechna kola nezávisle zavěšena, vpředu dvojitá příčná ramena, vzadu víceprvkové zavěšení; odpružení vinutými pružinami a teleskopickými tlumiči, příčné zkrutné stabilizátory; kotoučové brzdy s vnitřním chlazením, ABS/EBD, ESP; hřebenové řízení s posilovačem, stopový průměr otáčení 11,4 m; pneumatiky 265/60 R 18.

ROZMĚRY A HMOTNOSTI – rozvor náprav 2780 mm, rozchod kol 1570/1570 mm; d/š/v 4900/1875/1860 mm; světlá výška vpředu/vzadu 220/260 mm; nájezdový úhel vpředu/vzadu 34,5/24,5°; přechodový úhel 22,2°; objem zavazadlového prostoru 663/1790 l; objem palivové nádrže 88 l; pohotovostní/celková hmotnost 2310/3030 kg, hmotnost brzděného přívěsu 3500 kg.

PROVOZNÍ VLASTNOSTI (údaje výrobce) – největší rychlost 180 km/h; zrychlení 0 – 100 km/h za 11,1 s; největší stoupavost 35°; brodivost 700 mm; spotřeba paliva EU 10,1/7,5/8,5 l/100 km; emise CO₂ 224 g/km.



Foto Jirí Maršiček



V afrických maratonech patřily Mitsubishi Pajero k neporazitelným automobilům, v letech 1985 – 2007 dobyly rekordních dvanáct vítězství v soutěži Paříž – Dakar (na snímku francouzská posádka Jean-Pierre Fontenay/Gilles Picard, vítězové Paris-Granada-Dakar 1998)



Foto Mitsubishi

Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D v pětidveřové pětimístné verzi



Pajero zkrátka až mimo silnice ukáže své skutečné přednosti. Náhle přestane vadit ne zcela jemně zpracovaný interiér, pomalu řadící pětistupňová samočinná převodovka, anebo objemný čtyřválec, jehož ochota k vytáčení příliš nadšení nevyvolává...

Mitsubishi Pajero je navržen jako robustní vůz, připravený na provoz v nejtěžších podmínkách. Jeho mechanicky řešený volitelný pohon všech kol s redukováním převodem 1,9:1 snese nejtvrďší podmínky. V režimu trvalého pohonu 4x4 (4H) uplatní i samosvorný diferenciál s viskózní spojkou, který má standardní rozdělení točivého momentu mezi nápravy v poměru 37:63% ve pro-

spěch zadních kol. K dispozici je i závěr mezinápravového diferenciálu, a to jak bez redukce (4HLc), tak s ní (4LLc). V extrémních případech lze stiskem tlačítka uzavřít i diferenciál zadní nápravy.

Mitsubishi Pajero má na většině evropských trhů pod kapotou vznětový čtyřválec s velkým objemem 3,2 litru. Na jeden válec tak připadá 0,8 litru objemu, což je v současné produkci jedna z největších hodnot; ve světě vznětových motorů pro osobní vozy na evropském trhu dokonce vůbec největší. Z projevu motoru 3.2 DI-D, vybaveného přímým vstříkovaním paliva common rail, je jeho značný objem znát, nejlépe se ovšem cítí ve středním

pásmu otáček, tak přibližně do 3000 min⁻¹. Jeho charakteristika je však vhodně sladěna s rozvážnější samočinnou převodovkou, umožňující také přímé postupné řazení.

Kromě terénních schopností je silnou stránkou vozu vnitřní prostornost, stejně tak jako schopnost vlečení brzděných přívěsů až do 3500 kg. Dnes má Pajero na trhu vlastně pouze tři přímé konkurenty, a těmi jsou Land Rover Discovery, Toyota Land Cruiser a Nissan Pathfinder. Značka Mitsubishi v tomto srovnání vsadila na zajímavé ceny a bohatou výbavu. Pětidveřové Pajero totiž lze pořídit již za 889 900 Kč s manuální a za 1 009 000 Kč se samočinnou převodovkou. ■

MITSUBISHI PAJERO 4x4

- 1936 PX33, první japonský osobní 4x4
- 1953 licenční výroba Willys Jeep CJ3
- 1979 studie Pajero II Concept Car
- 1981 Pajero první generace (SJ)
- 1985 první vítězství na Dakaru
- 1991 Pajero druhé generace
- 1999 Pajero třetí generace (samonosné)
- 2001 studie Pajero Evolution (Dakar)
- 2007 poslední 12. vítězství na Dakaru
- 2007 Pajero čtvrté generace