

Zubatým klíčkem od pajera se na golfu chlubit nebudete, ale komu to vadí?



Prostor pro posádku určují mamuti vnější rozměry a obří středový tunel



Xenonové světlomety našťastí porušují asijské tradice - je od nich vidět velmi dobře

Čtyřkolku Super Select tradičně ovládá jediný volič, výjimkou je závěr zadního diferenciálu



Foto P. Homolka

Jedna duna za druhou

V rodokmenu má sérii dakarských vítězství i technických inovací. A dobře kombinuje silniční potenci se slávou „starých želez“. Jak obstojí dnes?

Pajero patří do nejužší skupiny terénních odborníků. Ačkoliv v minulé generaci přišlo o rámovou konstrukci (nyní integrovaný rám) a v současné o pevnou zadní nápravu, zachovává si poctivě dimenzovaný pohon i podvozek a image nadčasového symbolu. A samozřejmě plnou terénní výbavu včetně pripojitelného diferenciálu Super Select s přeléváním síly mezi nápravami (viz strany 40–41).

Vznětový čtyřválec 4M41 3,2 l po modernizaci na Euro 5 dostal standardně variabilní geometrii turbodmychadla (dříve jen v některých verzích), k tomu 29 kW a 60 N.m navíc. Třilitroví konkurenti mívají vyšší výkon a klidnější projev, ale také subtilnější víceválec z osobních aut s méně výhodným průběhem točivého momentu.

Design se změnil nenápadněji než při radikální modernizaci v roce 2006. Nový je vlastně jen nárazník a maska, působící trochu emotivněji. Uvnitř se také řezalo pouze decentně, došlo na inovované dekorační panely a některé materiály, přístrojový štít nyní září červeně. Některé detaily prozrazují skutečný věk - například jednozónová klimatizace, hrubý rastr multifunkčního displeje či archaický zubatý klíček. Na celkový dojem ale pasují slova poklidná a vzdušná pohoda.

Nastartování připomene, že do nedávna nám v terénu šlo i o jiné hodnoty než přepych na úrovni luxusních sedanů. Obří čtyřválec je slyšet i cítit a pětistupňový automat stavěný na těžkou práci si občas škubne. Ani ergonomie není bezchybná - sedačky by měly lépe

podpírat záda. Jenže nic z toho není v příliš rušivé míře a i pěstěným nehtikům je třeba občas připomenout, že sloučit dva světy bez kompromisů zkrátka není možné.

Přesto lze občas porušit dálniční limit bez ztráty stability a posílený motor neztrácí řeč ani při grobiánské jízdě. Jenže pajero vám takové chování sice toleruje, ale nesvídá k němu. Po čase stejně zpomalíte - na dokonalé odhlučnění se totiž tlumicemi hmotami příliš nehýřilo a převodovka pouští motor do zbytečných otáček.

Kvality dakarského levobočka beztak leží jinde - stačí odbočit na polní cestu. Můžete jet pomalu i rychle, případně vířit oblaka prachu - čím větší „štosy“ do tuhého podvozku, tím více má prostoru k plnému rozvinutí kvalít. Nezávisle zavěšená kola pobírají neuvěřitelné věci a zřejmě ztratíte dříve odvalu než přilnavost. Pak to zkusíte ve středním terénu - nejenže prudké výjezdy, zlomy i díry téměř přeletíte, ale velký vůz vyzařuje nadhled, jaký neznají ani jiné pravé off-roady. Vše se vlastně děje jakoby mimochodem. Teprve v terénu zjistíte, proč má vlastně pajero zkosnou kapotu a jaký smysl mají obrovská okna a všechna ta madla, která se vám předtím zdála zbytečná.



Couvací kamera usnadňuje městský život, podobně kolem celého auta by zlepšily orientaci i v těžkém terénu

Do pajera se zamilujete, slabě čalouněná sedadla mu ale odpustíte těžko

TECHNICKÉ ÚDAJE

Mitsubishi Pajero LWB 3.2 DI-D

Přepínávaný vznětový čtyřválec DOHC 3200 cm³ • Výkon 147 kW při 3800/min • Točivý moment 441 N.m při 2000/min • Převodovka samočinná pětistupňová • Přídavný pohon všech kol • Pneumatiky 265/60 R 18 • Nádrž 88 l • Vnější rozměry 4900 x 1875 x 1860 mm • Rozvor 2780 mm • Zavazadelník 0,215/0,663/1,790 m³ • Pohotovostní/uzitečná hmotnost 2460/570 kg • Největší rychlost 180 km/h • Zrychlení 0-100 km/h za 11,1 s • Spotřeba 10,1/7,5/8,5 l na 100 km • Výroba Sakahagi Gifu, Japonsko.

Základní cena	889 900 Kč
Testovaný vůz	1 089 900 Kč

HODNOCENÍ

- + Terénní i užité schopnosti
Vhodný pro těžkou práci
Charakteristiky motoru a podvozku
- Zastaralé některé prvky
Nepříliš pohodlná sedadla
Slabší odhlučnění

2+

Závady v testu	Žádné
----------------	-------

A nakonec pořádný trial. Řazení redukce i závěrů obstarává elektronika a jediný volič s přidávaným tlačítkem, žádné zápolení s pákami. Teprve když se pětimetrový kolos zavěsí na zlomu za dvě kola, dá najevo, co znamená posílená tuhost karoserie a k čemu vlastně slouží mechanické závěry diferenciálu. Motor s obřími písty a zdvihem ani s přidávanými kilowaty neztratil pořádný švih v nízkých otáčkách, který nenechá kola přilepit ani v hlubokém bahně. A to oceníte víc než sametový běh či armádu přepychových elektronických hejblat. **Ladislav Čermák**