



PAJERO
nepodléhá módním
vlnám, kráčí svou
cestou technicky
i designově,
většinou po právu.

MITSUBISHI PAJERO

Dakar v evropských ulicích

Pokud rádi a často opouštíte pevné cesty, ale nechcete se vzdát svého komfortu, je tu Pajero. Je **POHODLNÉ A DOBŘE VYBAVENÉ**, přesto v terénu neztrácí ani bod.

JEDEN Z NEJLEPŠÍCH kompromisů si říká Mitsubishi Pajero. Auto, které prošlapávalo cestu – první generace přivedla do terénu nezávisle zavěšená přední kola, druhá přinesla světu přípojitelý pohon všech kol, použitelný i na asfaltu

(Super Select), ta aktuální zase dokazuje, že odložení těžkého a bezpečnost komplikujícího rámu nemusí pokazit umění dlouhodobě fungovat v těžkém terénu.

Polorámová koncepce ušetřila hmotnost, přidala kubíky pro po-



INTERIÉR OPLÝVÁ MÍSTEM A KOMFORTEM, užiték zaměřený prozrazují jen tvrdé plasty a jednodušší provedení některých prvků výbavy



Přepravní kapacitu menší „dodávky“ **LZE POSTUPNĚ ZAPLNIT AŽ SEDMI SEDADLY**. Vzadu ovšem vydrží dlouhou cestu jen děti, pro dospělé tam není dostatek pohodlí.

ZMODERNIZOVANÉ PAJERO SI ZACHOVÁVÁ VŠECHNY SVÉ VÝHODY A PŘIDÁVÁ VÝKONNĚJŠÍ A ÚSPORNĚJŠÍ MOTOR. ZRODIL SE IDEÁL?

sádku a zároveň zachovává potřebnou odolnost. Milovník puristických off-roadů si ufrkne, uklidnit ho však může obrovský čtyřválcový diesel užitého původu. Ten preferuje výdrž a vhodnou momentovou charakteristiku před samotným během, robustní pětistupňová převodovka dělá prakticky totéž. Stejně hodnocení přináší i patřičně mechanický podvozek, jehož posláním je nerozpadnout se po dni v lese, a nikoliv cizelovat chování v silničních zatáčkách, jež beztaku zvýše-

ných aut nikdy není dokonalé. Legendární off-road prošel v aktuální generaci druhou, tentokrát lehkou modernizací. Jediný motor v české

nabídce (3.2 DI-D) naplnil část rezerv a posílil na 147 kW, přeladil se podvozek a mírně vylepšil vzhled a výbava. V nabídce zůstává kromě třídvéřového (SWB) i prodloužené pětidvéřové (LWB) provedení, ve vyšších verzích sedmimístné. V základní výbavě ni-

kdy nechybí plná terénní výstroj, tedy redukční převodovka, inovovaný Super Select II s variabilním přeléváním točivého momentu mezi přední a zadní nápravou a závěrem mezinápravového a zadního diferenciálu. S nejhorsím počítá i asistent sjíždění prudkých svahů a předeřev nafty spolu s topným agregátem, urychlujícím zahřívání motoru po studeném startu.

Tím ale nadílka nekončí - vždy dostanete automatickou klimatizaci, rádio, dálkové centrální zamykání, kola z lehkých slitin a multifunkční informační displej. Od druhé úrovně výše připočítejte xenonové světlomety, 18" kola, CD měnič, bluetooth hands-free, parkovací senzory, střešní ližiny, vyhřívání sedadla, tempomat atd. Stačit musí pětistupňové převodovky, ty však spodovému motoru stačí. Kromě základní verze navíc dostanete standardně automat.

Naživo vypadá pajero, vedle něhož je i touareg drobkem, ještě mohutněji než na fotografiích. Z kolon vyčnívá všemi směry a podle toho je z něj také vidět - sledovat provoz přes střechy okolních aut je uklidňující. Pro město se sice nenarodil, ale čiperný motor a solidní manévrovací schopnosti jej tam nenechají na holičkách. Cestování zpříjemňuje impozantní šířka interiéru a rozměry sedaček, méně už jejich tvar a také principiálně daná zvýšená hlučnost. Prodloužené převody však umožňují rychlé cestování, kterému se nebrání ani podvozek. Jen je třeba pamatovat na dvaapůltunovou hmotnost.

Doménu je ovšem terén - existují i auta s lepšími extrémními hodnotami průchodnosti, ovšem na pajeru jsou znát letité zkušenosti i dakarská vítězství. Střední překážky bere jako příjemnou zábavu, neohrožující pohodlí posádky, na ty těžké se vrhá ochotně a s dobrým vyvážením. Trakce je impozantní a stokrát oceníte setrvačnost humpoláckého motoru, jež vám na asfaltu lezla na nervy, ale v bahně a na krátkých „dloubácích“ vás ochrání před uváznutím. Totéž platí pro málo strmé kuličkové maticové řízení (pajero je používá jako jedno z posledních), které sice není exaktní, ale při nájezdu na kámen vám neamputuje palec a snadno otočí i kolem v tuhém bahně. ❧