

Test Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D: High-tech traktor

Ladislav Malák, 3.5.2012, <http://www.automoto.sk/clanok/187914/test-mitsubishi-pajero-3-2-di-d-high-tech-traktor>

Pajero patrí k ikonám terénu. Aj tie však majú svoj vývoj. Kde je offroad od troch diamantov dnes? Odpoveď hľadáme v teste verzie s dlhým rázvorom, naftovým motorom, automatickou prevodovkou a druhou najvyššou výbavou.

Áno, Pajero dostalo pre aktuálny modelový rok pár modifikácií, navonok aj pod povrch. Facelifty modelov s takouto filozofiou však nebývajú dramatické a nemá veľký význam nejako ich extrarozpítávať. Našťastie sa výrobca drží zásady „nerobiť zmeny len preto, aby nejaké boli“.

Áno, o niektorých novinkách v rámci aktuálneho osvieženia sa v priebehu tohto testu zmienime. Hlavne sa ale pozrieme na aktuálnu formu terénnej legendy, ktorá má na konte už štyri generácie a čoskoro oslávi svoju tridsiatku.



Mitsubishi Pajero štvrtej generácie, modelový rok 2012. Tá troška chrómu a laku navyše jeho tvár nijako dramaticky nezmenila

Pri voľbe auta na test nás hlava rozhodne nerozbolela z nespočtu rozličných verzií. Napríklad motor je na výber len jeden. No a s ním do kombinácie sa nám zdala zaujímavejšou verzia s dlhým rázvorom, teda päťdverová. K tomu automatická prevodovka a druhá najvyššia zo štyroch možných výbav.

Jeho veličenstvo Pajero štvrté Veľké

Päťdverové Pajero nie je žiaden drobček, bez decimetra je dlhé päť metrov, vysoké ako riadne urastený chlap a aj na šírku si ho rozhodne všimnete. Veci neznalým však rýchlo pripomenieme fakt, že svoje vonkajšie proporcie efektívne premieňa aj na vnútorný priestor. Konkrétne na kráľovsky pohodlné sedenie v prvých dvoch radoch a riadnu porciu batožinovej kapacity (čísla si pozrite v tabuľke). Je tu aj niečo čo sa hrá na tretí rad sediel, ten však využívajte iba v prípade núdze. Inak ho nechajte pekne odpočívať v (príkladne rovnej) batožinovej podlahe.

Rozmery, hmotnosti a objemy	
Dĺžka	4900 mm
Šírka	1875 mm
Výška	1890 mm
Rázvor náprav	2780 mm
Pohotovostná hmotnosť	2310 kg
Pohotovostná hmotnosť (EU)	2385 kg
Užitočná hmotnosť	720 kg
Celková hmotnosť	3030 kg
Objem batožinového priestoru	215/663/1790 l
Objem palivovej nádrže	88 l

Ani po stránke ergonómie niet terénnemu Japoncovi čo vyčítať: z výšky máte výborný prehľad, vďaka veľkým oknám s nízkymi dolnými hranami a veľkým vonkajším zrkadlám aj veľmi dobrý výhľad. Novinkou tohto modelového roka je obraz z cúvacej kamery premietaný na vnútorné spätné zrkadlo, v americkom štýle. Systémovo je to fajn, obraz je ale v praxi trochu malý, keďže samotné zrkadlo je na výšku pomerne skromné.



Priestranné skoro ako MPV, komfortné takmer ako limuzína. Aj také je dnešné Pajero

Celkovo sa v dnešnom Pajere cítite tak pohodlne ako v bežnom osobáku. V tom najaktuálnejšom aj vďaka novým interiérovým materiálom. Tie síce ešte nedosahujú štandard vyslovene luxusný či prémiový, zase sú však o chlp lepšie. A hlavne: Pajero nám pri tomto test opäť pripomenulo, aké veľké pokroky urobili offroady voči svojej agrikultúrnej interiérovej (s)prostote z minulosti.

Samonosné, nezávislé, na cesty i necesty

Za dostatok interiérového priestoru Pajero čiastočne vďaka aj samonosnej karosérii. Presnejšie rámu, ktorý je priamo integrovaný do jej dolnej časti, nezaberá teda extra miesto ako klasické terénne rebriny. Pripomíname aj nezávislé zavesenie oboch náprav. Prečo? Nuž, oba tieto faktory môžu byť v najťažšom teréne mierne limitujúcimi, majú však aj svoje výhody v podobe lepších vlastností na asfalte. Na ten sa však pozrieme až v druhom rade, začneme mimo pevných ciest.

Terénne schopnosti	
Svetlá výška	210 mm
Predný nájazdový uhol	34,5°
Zadný nájazdový uhol	24,5°
Prechodový uhol	22,2°
Maximálne stúpanie/klesanie	35°
Maximálny bočný náklon	45°
Maximálna brodivosť	700 mm

Všimli ste si údaj o brodivosti? Bodaj by aj nie! Veď 700 mm Pajera patrí k špičke. Dá sa aj viac, ale budete potrebovať šnorchel. Nám to počas testu stačilo, mláky boli skoro vysušené a do Dunaja sa nám nechcelo....

Aj teoretické parametre náklonov, nájazdových uhlov a svetlých výšok sa nám prakticky predviedli ako úplne dostatočné, aj pri prekonávaní dosť ťažkého terénu. Akurát prejazdový uhol trochu dopláca na pomerne dlhý rázvor, tento malý hendikep je ale podobný u všetkých 5-dverových variantov podobných terénnych áut.



Pajero má štandardnú svetlú výšku, žiadne pneumatické hore-dolu nevie. Niekomu to možno bude chýbať, iní sa ale potešia: čo tu nie je, to sa tu ani nepokazí

Spokojne sme si krochali aj pri práci s režimami pohonu všetkých kolies. Pre úspornú jazdu postačil zadok, ESP ho vždy ukrotilo v tendenciách k pretáčavému twistovaniu. Pre trochu dynamiky na štrku (v zime isto aj na snehu) sa ukázala byť šikovnou automatická štvorkolka, ktorú medzinápravová viskospojka reguluje od základného pomeru 33:67 až po 50:50.

A potom sa už veselo redukuje a uzatvára: najprv medzinápravový diferenciál natvrdo 50:50, potom to isté s redukciou a nakoniec aj zadný diferenciál natvrdo. To posledné sa ako jediné ovláda tlačidlom, inak žiadna elektronika, ale len mechanika. Len predná uzávierka tu chýba, tá ostáva vyhradená non-plus-ultra terénym bojovníkom typu Mercedes G.



Neveríte moderným elektronickým ovládačom a potrebujete zdrapiť do ruky poriadnu páku, aby ste mali pocit, že vás auto spofahlivo poslúchne? Potom je Pajero vašou voľbou

No ale ešte k predošlej téme: prečo má Pajero stále iba obyčajné klasické ovládače prevodovky a pohonu, keď mnohí konkurenti horlivo elektronizujú? Nuž, slečna Elektronika občas býva fajnová a má svoje emancipačné nálady. Pani Páka ale vie, kde je jej miesto a vždy poslušne skočí tam, kam ju postrčíte – v tomto prípade stačí nežne, násilie nie je potrebné, neprimeraný odpor nekladie. Tak asi aj preto.



Volant je veľký, ale riadenie je s ohľadom na povahu vozidla pomerne presné. Na pneumatikách rozmeru 265/60 R18 pláva auto iba veľmi jemne

Ešte raz pripomínáme, že Pajero štvrtej generácie má (takmer) samonosnú karosériu a nezávislé zavesenie všetkých kolies. Ku všetkému spomenutému terénnemu talentu vďaka tomu pridáva vlastnosti na asfalte, veľmi blízke k bežnému osobáku. Nakloní sa, nie však dramaticky, aj si trochu zapláva, ale iba veľmi mierne, nutnosť korekcií riadenia je iba jemná a neunaví vás ani pri dlhom diaľničnom presune. A k tomu si pripočítajte ešte aj veľmi slušný komfort pruženia, akustický aj mechanický. Plus brzdy, ktoré vám síce neurobia cez hrud' diagonálne modriny od pásov, auto však spomalí vždy bezpečne.

Pravda, ak by ste namiesto prevažne asfaltovo ladených SUV-plášťov, aké boli na nami testovanom aute, zvolili predsa len terénnejšie balóny, pomery on/off talentu by sa mohli výraznejšie zmeniť, v závislosti od konkrétneho obutia.

Dvesto koní verzus dvaja metrosexuáli

Pajero malo v predošlých generáciách v ponuke aj benzínový motor, zákazníci si však na šklbanie trávy pri ceste začali kupovať radšej kosačky. Navyše, naftové alternatívy sa tak zmodernizovali, že sa stali na mnohých trhoch jedinou a dostatočnou voľbou.

Motor a pohonný systém	
Usporiadanie a počet valcov	R4
Zdvihový objem	3200 cm ³
Max. výkon	147 kW/200 k
pri otáčkach	3800/min
Max. krútiaci moment	441 Nm
pri otáčkach	2000/min
Palivo	nafta
Pohon	všetky štyri kolesá
Prevodovka	5-stupňová automatická

Aj dnešné scivilizované Pajero je stále ešte mocným pracantom, a preto by sa mu veľký naftový štvorvalec mal hodiť. A aj sa hodiť: 3,2-litrový agregát ťahá pekne už odspodu. Subjektívne z jeho dynamiky nezomriete, svoj diel váhavosti pridá aj päťstupňový automat staršej konštrukcie s pomerne komótnym meničom krútiaceho momentu. Na všetko, čo sme na neho skúšali na cestách i necestách, však s prehľadom stačil. Skoro 2,4 tony prevádzkovej hmotnosti nie je málo, ale 200 koní (147 kW) a 441 Nm si s touto masou poradí. Nie športovo, ale bezpečne a príjemne.



V modelovom roku 2012 už 3,2-litrový naftový štvorvalec spĺňa emisnú normu Euro 5. Bolo načas, o dva roky tu už máme Euro 6

A kultúra chodu? Nuž, metrosexuál rozmazaný pojazdnou benzínovou kabelkou typu Lancia Ypsilon možno skonštatuje: „Fuj, traktor!“ My sme ale presvedčení, že kultúra pohonu je na požiadavky auta tohto typu úplne adekvátne. A ak sa metrošovi nepáči, tak mu ten traktor vezme jeho Y na vozík, prihodí k nemu ešte jedno Y a odtiahne preč. S kapacitou brzdeného prívesu až 3500 kg to hravo zvládne.

Spotreba	
Mesto - normovaná	10,1 l/100 km
Mimo mesta - normovaná	7,5 l/100 km
Kombinovaná - normovaná	8,5 l/100 km
Mesto - počas testu	11,0 l/100 km
Diaľnica - počas testu	10,2 l/100 km
Priemer testu	9,9 l/100 km

Ak sa príliš nemotáte po teréne, kde samozrejme každý poriadny pracant prirodzene vysmädne, Pajero vás uspokojí aj nárokmi na palivo. V meste sme pri striedmom štýle jazdili za jedenásť, na diaľnici pri 130 km/h za desať a niečo, ležérne okreskové tempo dokonca stlačilo konzum až niekam nad sedem litrov. Celkových 9,9 v priebehu testu hodnotíme ako dobrý výsledok. A v kombinácii s veľkou nádržou nás potešil aj dojazd.

Vo výbornej forme v ústrety druhej päťročnici

V cenotvorbe Pajero kopíruje celkovú politiku Mitsubishi. To znamená, že síce môžete zabudnúť na individualizačné orgie a príplatkové prvky porátate na prstoch, tie štyri fixné stupne výbavy sú ale vyskladané dobre. A bohato. Do našej druhej najvyššej Instyle už chýbali len vychytávky typu multimediálneho centra s navigáciou, pevným diskom a veľkým displejom, či parkovací asistent z vrcholného stupňa Instyle+. Inak tu bolo, ľudovo povedané, skoro „všetko“. Aj ten vynikajúci americký Rockford, ktorý si tesne pred záverom ešte zaslúži pár extra riadkov.

Hi-Fi traktor

Audiosystém Rockford Acoustic Design spoza Atlantiku právom zožal chválu hneď pri premiére štvrtého Pajera v roku 2007 a dodnes nás neprestal baviť. Jeho prednes možno nie je až tak laboratórne krištáľovo čistý ako u high-end klenotov značiek Bang & Olfsen či Mark Levinson. A potrebuje trochu viac vybudíť, aby začal „hrať“, tiché tóny nie sú jeho doménou.

Je však absolútne úžasné, ako si dokáže zachovať veľmi dobrú zrozumiteľnosť a frekvenčnú vyrovnanosť aj pri extrémne hlasnom posluchu. A keď píšeme extrémne, tak myslíme extrémne: 12 reproduktorov, vrátane subwoofera, s celkovým výkonom 860 W, dokáže vytvoriť akustické tlaky až na hranici bolesti.

Za túto zvukovú parádu netreba nič priplácať, musíte si ale vybrať Pajero v jednej z dvoch najvyšších výbav, kde ju máte sériovo. Ešte jedna dobrá správa: nezaregistrovali sme ani najmenšie zarezonovanie interiérových dielov ani pri najdunivejších basoch. A aj to je jasná známka kvality celého auta.



Čo dodať na záver? Aktuálne Pajero štvrtej generácie si u nás začína odmakávať už druhú päťročnicu. Koncepčne to teda ozaj nie je žiadna novinka. Napriek tomu ale takmer vôbec nezostarlo, faceliftami, či skôr priebežnými medziročnými malými modifikáciami, ho Japonci dokážu udržiavať na leveli dostatočnej atraktivity a poctivej hodnoty za vynaloženú investíciu.

TECHNICKÉ ÚDAJE	
Motor a pohonný systém	
Usporiadanie a počet valcov	R4
Zdvihový objem	3200 cm ³
Max. výkon	147 kW/200 k
pri otáčkach	3800/min
Max. krútiaci moment	441 Nm
pri otáčkach	2000/min
Palivo	nafta
Pohon	všetky štyri kolesá
Prevodovka	5-stupňová automatická
Rozmery, hmotnosti a objemy	
Dĺžka	4900 mm
Šírka	1875 mm
Výška	1890 mm
Rázvor náprav	2780 mm
Pohotovostná hmotnosť	2310 kg
Pohotovostná hmotnosť (EU)	2385 kg
Užitočná hmotnosť	720 kg
Celková hmotnosť	3030 kg
Objem batožinového priestoru	215/663/1790 l
Objem palivovej nádrže	88 l
Terénne schopnosti	
Svetlá výška	210 mm
Predný nájazdový uhol	34,5°
Zadný nájazdový uhol	24,5°
Prechodový uhol	22,2°
Maximálne stúpanie/klesanie	35°
Maximálny bočný náklon	45°
Maximálna brodivosť	700 mm
Jazdné výkony	
Max. rýchlosť	180 km/h
Zrýchlenie 0-100 km/h	11,1 s
Spotreba	
Mesto - normovaná	10,1 l/100 km
Mimo mesta - normovaná	7,5 l/100 km
Kombinovaná - normovaná	8,5 l/100 km
Mesto - počas testu	11,0 l/100 km
Diaľnica - počas testu	10,2 l/100 km
Priemer testu	9,9 l/100 km
Emisie	
Emisie CO2 kombinované	224 g/km
Emisná norma	Euro 5
Cena (vrátane DPH)	
Základná cena modelu	od 33 900 €
Základná cena verzie	od 33 900 €
Cena testovaného exemplára	46 160 €