

Text: Leoš Káňa

leos.kana@axelspringer.cz



Současná generace Mitsubishi Pajero se prodává od roku 2007, a tak si nějaký ten facelift rozhodně zasloužila. Změny jsou jen decentní. Na robustním vzezření celého vozu ani typické siluety se nezměnilo nic, upravena je jen přední maska, nárazník, nový design dostala litá kola a střední ližiny jsou nyní černě lakované. Uvnitř jsme našli jiné materiály na palubní desce a výplních dveří, podsvícení přístrojů je teď červené. Design kabiny za nějaký módní hit označit nemůžeme, přesto z ní vyzařuje solidnost a bytelnost.

Spokojení jsme byli s prostorností interiéru a díky vyššímu posazu je z vozu výborný výhled. Pětidveřové provedení LWB je standardně vybaveno i třetí řadou sedadel, i když se jedná jen o nouzové řešení. Výhodou je, že ji lze sklopit do podlahy. V pětimístném uspořádání se do kufru vejde 663 litrů zavazadel

a při sklopení druhé řady 1790 l. A to je pořádný stěhovák. Škoda jen, že se zadní dveře otevírají do strany. Tedy do té špatné – napravo. V případě, že stojíte u chodníku, je musíte obcházet.

Pajero pohání pouze vznětový čtyřválec 3.2 DI-D s výkonem 147 kW a maximem točivého momentu 441 N.m. Je to takový pracant. Do otáček se mu příliš nechce, ani odhlučnění není ideální, ale díky medvědí síle zvládne téměř vše. Vždyť pajero váží 2310 kg, navíc utáhne i brzdný příves o hmotnosti 3500 kg. Testovaná verze Instyle se dodává jen s pětistupňovým automatem. Sice žádná moderna, ale k tomuhle „myšákoví“ se hodí, protože zvyšuje pohodu při jízdě. Měl by mít jen o 0,4 l vyšší spotřebu než manuál. My jsme jezdili za 9,8 l, což sice proklamovaných 8,5 litru není, ale pro podobně koncipovaný vůz je každé číslo pod deset pěkné.

Pajero sice disponuje samonosnou karoserií, ale postarší konstrukce vozu se projevila na komfortu jízdy po silnici. Na hrbolech více poskakuje a v zatáčkách se hrne ven ze zvoleného směru. V terénu ale bude konkurenci hledat jen těžko. Zejména díky systému pohonu všech kol Super Select 4 II. Ten zahrnuje uzávěrku mezinápravového diferenciálu a přídatnou převodovku. Ve výbavě nechybí systém M-ASTC, starající se o regulaci stability a trakce. Jeho součástí je systém aktivního řízení stability (ASC) a trakce (ATC).

Za cenu lehce nad milion korun dostanete prostorný vůz, který v terénu zvládne neuvěřitelné věci, odtáhne i tank a posádku hýčká komfortními prvky: audiosystémem Rockford, koženým čalouněním sedadel nebo zadní parkovací kamerou. Pajero sice mezi mladíky nepatří, přesto má stále co nabídnout.

Základní údaje

MOTOR A PŘEVODOVÉ ÚSTROJÍ

Řadový vznětový čtyřválec přepřlňovaný turbodieselem uložený vpředu podélně. Zdvihový objem 3200 cm³. Rozvod DOHC, 4 ventily na válec. Výkon 147 kW při 3800 ot./min, točivý moment 441 N.m při 2000 ot./min. Přídavní pohon všech kol s redukcí. Pětistupňová automatická převodovka. Nejvyšší rychlost 180 km/h. Zrychlení z 0 na 100 km/h 11,1 s. Emise CO₂ 224 g/km. Spotřeba město/mimo město 10,1/7,5 l/100 km.

Kombinovaná spotřeba 8,5 l/100 km

ROZMĚRY A HMOTNOSTI

Rozvor náprav 2780 mm. Délka x šířka x výška 4900 x 1875 x 1890 mm. Světelná výška 220 mm, brodivost 700 mm. Přední/zadní nájezdový úhel 34,5°/24,5°, přechodový úhel 22,2°. Pohotovostní/úžitková hmotnost 2310/720 kg. Objem palivové nádrže 88 l. Pneu 265/60 R18.

Objem kufru 215/663/1790 l

ZÁRUKY A CENY

Celková záruka 3 roky, 3 roky na vadu laku a 12 let na neprozrezívání karoserie. Cena testovaného provedení 1 159 900 Kč

Základní cena 1 159 900 Kč

KONKURENTI

Audi Q7 3.0 TDI/150 kW	1 359 400 Kč
Hyundai ix55 3.0 CRDi/184 kW	1 169 990 Kč
Jeep Grand Cherokee 3.0 CRD/140 kW	1 109 900 Kč
Land Rover Discovery 3.0 TDV6/155 kW	1 175 880 Kč
Mercedes-Benz G 300 CDI/135 kW	1 579 200 Kč
Toyota Land Cruiser 3.0 D-4D/140 kW	1 284 900 Kč
Volkswagen Touareg 3.0 TDI/150 kW	999 900 Kč

TESTOVALI JSME

Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D SM 18/07

HODNOCENÍ

- + Schopnosti v terénu
- Výhled z vozu
- Prostorný interier
- Velikost kufru
- Slušný poměr ceny k výbavě
- Nižší komfort jízdy
- Méně citlivé řízení
- Pomalější převodovka



Design přístrojové desky sice mezi módní hity nepatří, ale jednoduché tvary jsou praktické. Páka pohonu všech kol je vedle voliče samočinné převodovky.

Přední sedadla rozměry připomínají křesla z obýváku. Chybí jim však výraznější boční vedení.



Výkon 147 kW není na objem 3,2 l nijak oslnivý, ale síly má motor na rozdávání



Třetí řada sedadel je ve standardu, dveře kufru se ale otevírají směrem k chodníku

