

4X4

V batožinovom priestore je na ľavej strane umiestnený subwoofer.



Takmer posledný mohykán

Mitsubishi Pajero je jedno z mála ozaj poctivých áut na našom trhu. Ale čas mu letí akosi až príliš rýchlo. **Text: Peter Mihálik, foto: autor**



Nastupovanie je vďaka výške auta veľmi pohodlné. Prístrojová doska je správne funkčná.



V spätnom zrkadle je malý displej zobrazujúci situáciu za autom. Veľké auto túto informáciu potrebuje ako soľ.

STRUČNE

ČO TREBA UZNAŤ

Aj napriek veku stále riadne jazdí kamkoľvek.

ČO NÁM CHÝBALO

Dotiahnutie niektorých detailov v interiéri.

ČO NÁS PREKVAPILO

Tuhosť karosérie.

KONKURENTI

Toyota Land Cruiser, Jeep Grand Cherokee.

Mitsubishi Pajero je ozajstná stálica off-roadového neba. Problém súčasných ozajstných off-roadov je však ten, že pomaly vymierajú. No Pajero ešte žije, nedávno dokonca prešlo malým faceliftom.

RIADNY KUS

Výraz „poctivé“ auto v tomto prípade je ozaj na mieste. Nami testovaný kusok mal najazdených viac ako 19 000 novinárskych kilometrov. Keď som s ním vybehol do terénu, karoséria ani nemukla. Nič, žiadne vŕzganie alebo nepríjemné pazvuky. Tomuto sa hovorí kus auta. A ešte tie terénne danosti! Aj keď má všetky štyri kolesá zavesené nezávisle (je to síce super, ale kríženie náprav je menšie), v teréne toho dokázal ozaj dosť. Okrem redukčnej prevodovky z terénnej výbavy má ešte uzávierky stredného a zadného diferenciálu. Uzávierku zadného som ani nevyužil. Riadiaca elektronika je ozaj precízne nastavená. Pri jednom stúpaní som si dovolil malý kusok s krížením náprav – výjazd na akýsi prírodný hrboľ. Až som sa zlakol, s akou vervou Pajero naň vyletelo. Elektronika zacvakala a kolesá zabrali. Samozrejme, aj Pajero má svoje

medze – hmotnosť a pneumatiky. Skúšal som totiž výjazd na kopec z kameňov. Elektronika sa snažila, ale tu bola fyzika nezdolateľná.

NOVOSTI

Malé optické zmeny doplnilo pár technických. Parkovacie senzory Pajero nemá, tie supluje parkovacia kamera s obrazom v spätnom zrkadle. Autorádio má bluetooth aj USB vstup (v schránke pred spolujazdcom). Kvalitatívne zmeny postihli interiér, hoci dizajn ako taký si predsa len už niečo pamätá (rovnako niektoré ovládače). K tomu sa pridáva aj len výskovo nastaviteľný volant. Kašľať však na to, pocit z jeho šoférovania je ozaj príjemný.

EURO 5

Zásľuhu na univerzálnej jazdnej dynamike má 3,2-litrový štvorvalec, po novom spĺňajúci emisnú normu Euro 5. Je to jasný pracant. Pri riadnom rozohýbaní kusu ocele sa dosť zapotí. Trošku rozpačito som totiž vnímal päťstupňovú automatickú prevodovku. Nemá blokovanie hydrodynamického meniča, čiže má riadny „sklz“. Mal som však dojem, že práve ten motoru pomáha, aby sa Pajero pohlo. Skôr mi na nej vadil fakt, že dolu kopcom išiel motor

de facto na voľnobeh a všetko brzdenie ostalo na brzdách (aj keď brzdia super). Keď som chcel brzdiť motorom, musel som si manuálne podradiť.

Je to kus, aj keď staršieho dáta, stále však ozaj solídny kus auta. Chcete mať auto na cestu kamkoľvek? Tu máte jeden ozajstný model... ■

Mitsubishi Pajero LWB 3,2 DI-D Instyle

CENA

Základ/verzie od/test [€]
33 900/45 500/46 160
Záruka 3 roky alebo 100 000 km

TECHNIKA

Valce/ventily/palivo	R4/16V/nafta
Prevodovka	A5
Zdvihový objem valcov [cm ³]	3 200
Výkon [kW (k) pri min ⁻¹]	147 (200)/3 800
Krút. moment [Nm pri min ⁻¹]	441/2 000
Max. rýchlosť [km/h]	180
Zrýchlenie 0 – 100 km/h [s]	11,1
Priemerná spotreba paliva	
Výrobca/test [l/100 km]	8,5/9,7
Emisie CO ₂ [g/km]	224

PARAMETRE

D/š/v [mm]	4 900/1 875/1 890
Rázvor náprav [mm]	2 780
Rozchod kolies vpredu/vzadu [mm]	1 560/1 560
Objem bat. priest. [dm ³]	663
Prevádz. hmotnosť/úžitocné zaťaženie [kg]	2 385/645
Objem palivovej nádrže [l]	88

VYBAVENIE/DOPLNKY [€]

Stab. systém	séria
Metalíza	660
Klimatizácia	automatická
Tempomat	séria
Ozvučenie Rockford Fosgate	séria
Xenónové svetlomety	séria