

Terénní vozy

V kategorii terénních vozů reprezentuje společnosti Mitsubishi Motors Corporation na českém trhu slavný model Pajero, který znalci považují za jeden z nejlepších terénních vozů automobilové historie a který své skvělé terénní schopnosti prokázal už několikrát vítězstvím v nejnáročnější světové automobilové soutěži: v Rallye Paříž - Dakar. Mitsubishi Pajero se dodává ve dvou karosářských verzích: jako třídveřový Metal Top a pětidveřový Wagon. Základem úspěchu Pajera je jeho lehká a přitom velmi pevná karoserie spojená se žebřinovým rámem s mimořádnou odolností proti kroucení, stejně jako nezávislé zavěšení předních kol nebo špičkové systémy Super Select a Multi Mode [ABS](#). Skutečně terénní vozy určené pro jízdu v těch nejtěžších podmínkách mají často pevnou přední nápravu, která sice dostatečně odolává nástrahám těžkého terénu, ale znatelně limituje jízdní vlastnosti vozu na silnici. Pajero díky své speciálně konstruované přední nápravě s nezávislým zavěšením na silnici nabízí stejnou jistotu, ovladatelnost i pohodlí jako osobní vozy vyšší střední třídy. U nich bychom ovšem nenašli "inteligentní" systém pohonu všech čtyř kol, charakteristický právě pro Pajero. To má stále poháněnou zadní nápravu s možností přiřazení pohonu nápravy přední. Přídavná převodovka přitom nabízí hned čtyři verze pohonu. Při prvním z nich je poháněna jen zadní náprava, při druhém pohánějí vůz všechny čtyři kola s tím, že [závěr mezinápravového diferenciálu](#) je vyřazen z činnosti a jeho úlohu přebírá [viskózní spojka](#). Třetí způsob označený na řadicí páce symbolem 4 HLC znamená znovu pohon všech čtyř kol, tentokrát ovšem s uzavřeným závěrem středového diferenciálu. Čtvrtý způsob je tzv. "pomalý" pohon všech kol, tedy se zařazenou redukcí a závěrem mezinápravového diferenciálu, určený pro jízdu v nejtěžších podmínkách. Pokud i přesto hrozí uvíznutí, může si řidič vypomoci ještě elektronicky ovládaným závěrem zadního diferenciálu. Další výhodou převodového ústrojí Pajera je i skutečnost, že řidič může pohon všech kol zařadit i bez zastavení - a to až do rychlosti 100 km/h. Zařízení jménem Multi Mode ABS zase dokáže sám vybrat jeden ze tří způsobů práce protiblokovacího systému, ten, který ideálně odpovídá nastavení převodovky a povrchu, po němž se vůz pohybuje.

Na českém trhu je Pajero k dispozici v mnoha variantách daných dvěma karosářskými verzemi, třemi úrovněmi výbavy a celkem čtyřmi motory. Jejich nabídka začíná turbodieselem s mezichladičem stlačeného vzduchu, který z objemu 2,5 l nabízí výkon 74 kW/100 koní a velmi nízkou spotřebu paliva. Turbodiesel 2,8 l pak dosahuje výkonu 92 kW/125 k a vyznačuje se rovněž velmi příznivou křivkou průběhu točivého momentu, který je v bohaté míře k dispozici už v nízkých otáčkách, což je pro jízdu v terénu vlastnost velmi vítaná. Další příčkou v hierarchii je třílitrový šestiválec o výkonu 130 kW/177 koní, který činí z Pajera v terénu nezdolného tahouna, zatímco na silnici mu dává vlastnosti dynamického sportovního vozu. Vrcholem nabídky je potom třiapůllitrový čtyřiadvacetiventilový šestiválec do V o výkonu 153 kW/208 koní. Pajero můžete mít jak s klasickou pětistupňovou manuální převodovkou, tak i se sametově lehce řadicím čtyřstupňovým automatem. Podle stupně výbavy se Pajero dodává například se dvěma [airbagy](#), elektrickým ovládním oken, protiblokovacím systémem ABS, klimatizací nebo i s čalouněním z kvalitní kůže.

Mitsubishi Pajero je automobilem, který v terénu ocení zejména labužníci, neboť je to vůz schopný překonat i zdánlivě nepřekonatelné překážky, před nimiž se naprostá většina ostatních terénních automobilů bezradně zastaví. Pro modelový rok 1998 doznalo [Pajero](#) některých změn, zejména pokud jde o design karoserie. Ta je nyní ve shodě se současnými karosářskými trendy zaoblenější, když rohy a hrany nahradily přirozené měkké linie. Různých vylepšení doznal i interiér vozu s novým čtyřramenným volantem a ještě bohatší výbavou. Konstrukteři pilně zapracovali i na motorech, které se pro rok 1998 vyznačují vesměs výhodnějším průběhem točivého momentu a čistšími výfukovými plyny. Nejvýraznější jsou tyto úpravy u nejsilnějšího agregátu V6 3,5 litru, který dnes dává o 14 koní méně než dříve, tedy 143 kW/194 koní, ale vyznačuje se zato lepším průběhem točivého momentu i jeho vyšší maximální hodnotou. Za 14 let vyrobily tři diamanty přes 1,5 milionu těchto pozoruhodných vozů, takže Pajero je dnes prodejně nejúspěšnějším osobním terénním automobilem všech dob.