

ETUDE

MITSUBISHI Pajero (1991 → 2000)

L'étude Pajero présentée dans les pages qui suivent a été réalisée grâce au concours des Services Techniques et des Relations Extérieures de MITSUBISHI, que nous remercions ici de leur aimable collaboration.

Cette étude comprend :

- Les caractéristiques, cotes de tolérance et couples de serrage, les méthodes de réparation mécanique, électricité et carrosserie.
- Une table analytique, en fin d'étude, permet de retrouver, sans difficulté, les différents chapitres traités.





Depuis ses débuts sur le marché français en 1982, le MITSUBISHI Pajero a acquis une excellente réputation au point d'être élu à trois reprises "4X4 DE L'ANNÉE" en 1985, 1992 et 1997 ! Avec ce Pajero, MITSUBISHI fait encore preuve de tout son savoir faire en matière de véhicule tout terrain en présentant d'entrée une gamme complète riche de 11 versions.

PRÉSENTATION

Lancé initialement en avril 1982, le Mitsubishi Pajero devient rapidement le premier véhicule de loisirs du monde - définissant une nouvelle catégorie de véhicules - grâce à : ses formes équilibrées, ses dimensions idéales, ses performances en tout terrain exceptionnelles et sa fiabilité. En outre, il offre des niveaux de qualité et d'équipement qui étaient jusqu'à présent l'apanage des berlines de haut de gamme.

La réputation internationale du Pajero a été renforcée par ses résultats successifs dans le légendaire rallye Paris-Dakar, incontestablement l'épreuve d'endurance la plus difficile en compétition. Dès sa deuxième année de production, un Pajero de série participe au Paris-Dakar 1983, termine 11ème au classement général parmi des prototypes beaucoup plus puissants et gagne ainsi le respect et l'admiration du monde du sport automobile. Au palmarès de ce rallye, le Pajero rencontre un succès sans précédent avec un triplé sur le podium du Dakar-Agades-Dakar 1997 obtenu par des machines de série modifiées (T2).

Véritable véhicule de loisirs, l'évolution des performances routières du Pajero a été tout aussi importante car elle bénéficie des progrès technologiques développés pour les véhicules inscrits au Championnat du Monde des Rallyes. Ces améliorations ont trouvé un développement culminant en 1991 par un changement complet de modèle qui a été parfaitement accueilli par les amateurs de véhicules de loisirs et les journalistes de la presse spécialisée.

Tous les modèles bénéficient d'un res-

tyling important. Il concerne la nouvelle calandre et le pare-chocs, les projecteurs halogènes à surface complexe. Outre, les nouvelles lignes à tendance plus sportives, ces modifications ont nettement amélioré l'éclairage avant, offrant ainsi un surcroît de sécurité en conduite sur route ou tout terrain.

Modification fondamentale par rapport aux précédents modèles : le moteur V6 6G74 3,5 litres 24 soupapes est désormais doté d'un seul arbre à cames en tête par rangée de cylindres. Cette solution a été adoptée pour permettre à Mitsubishi de tenir ses objectifs, c'est-à-dire pour apporter aux utilisateurs une réduction de consommation de carburant et une fiabilité accrue. En effet, les moteurs à simple arbre à cames en tête sont plus légers, plus silencieux et leur rendement énergétique est meilleur que celui des moteurs dotés de deux arbres à cames par rangée de cylindres. Afin de conserver un haut niveau de performances, le nouveau moteur V6 6G74 3,5 litres SOHC a été mis au point de manière à développer une puissance identique - et un couple plus élevé - à celle du moteur V6 6G74 DOHC 24 soupapes monté sur les précédents modèles.

La suspension du Pajero a fait ses preuves dans l'enfer du Dakar. La suspension avant et la suspension arrière ont été soigneusement étudiées et réalisées de manière à offrir un mariage exceptionnel entre maniabilité et confort.

La suspension avant du Pajero à barres de torsion et triangles superposés est conçue pour offrir des performances exceptionnelles, aussi bien sur route qu'en tout terrain.

Le parallélogramme constitué par le triangle inférieur et le triangle supérieur

impose à la bande de roulement une surface de contact maximum et limite les variations de carrossage à un strict minimum dans presque toutes les conditions d'utilisation. Cette suspension indépendante est pratiquement insensible aux dépressions et reliefs du revêtement. La stabilité et la maniabilité sont donc remarquables.

La suspension de l'essieu arrière à triple bras, associés à des ressorts hélicoïdaux, a été mise au point à l'occasion de l'engagement du Pajero en compétition.

Cette suspension arrière est dotée de ressorts dont les caractéristiques sont identiques à celles des berlines, ceci pour conférer au véhicule un bon niveau de confort et de qualités routières, tout en favorisant la stabilité et la maniabilité aussi bien sur route qu'en tout terrain, dans des conditions particulièrement ardues.

Cette suspension fait appel à un essieu rigide associé à des bras latéraux et longitudinaux, à des ressorts hélicoïdaux et à des amortisseurs à montage séparé, enfin à une barre stabilisatrice.

CONCLUSION

Après un nouveau cycle d'améliorations techniques et stylistiques, Mitsubishi veut que son Pajero offre un changement majeur ; et ceci en réponse aux informations obtenues auprès des distributeurs et des utilisateurs pour accroître la part de marché en Europe et conformément à la tradition, offrir de nouveaux critères en matière de performances tout terrain.