

Mitsubishi Pajero Wagon



- Tehokkaampi ja taloudellisempi, 30 hv lisätehoa
- 68 Nm lisää vääntöä
- 37 grammaa vähemmän CO2-päästöjä

Mitsubishi Pajero on saanut voimalähteekseen täydellisesti päivitetyn moottorin. Perusteellisen uudistuksen myötä dieselmoottorin teho on kasvanut 200 hevosvoimaan ja suurin vääntömomentti on kohonnut lukemaan 441 Nm. Muutosten kohteena ovat olleet moottorin sylinterinkansi, männät, kiertokanget, ruiskusuuttimet, nokka-akselit ja turboahdin. Turbo on muuttunut muuttuvasiipiseksi, jonka avulla vääntömomentin kasvun rinnalla moottorin kaasuaan vastaavuutta on kohennettu huomattavasti.

Moottoriuudistuksen yhteydessä Mitsubishi Pajeron äänieristystä on uudistettu. Uusi äänieristemateriaali ja hiljaisempi dieselmoottori ovat yhdessä alentaneet äänitasoa keskimäärin 16 %.

Puhdikkaampi moottori tekee Pajerosta taloudellisimman: 9,2 litraa / 100 km edellisen sukupolven 10,5 litran sijasta. Kohentunut taloudellisuus näkyy 37 grammaa pienempänä päästötasona. Hiilidioksidipäästöt ovat nyt 243 g/km, kun ne aikaisemmalla moottorilla olivat 280 g/km EU-yhdistetyn kulutusstandardin mukaisesti

mitattuna.

Uudistuksista huolimatta Mitsubishi Pajero-malliston suositus hinnat ovat pysyneet ennallaan. Edullisin malli on manuaalivaihteistolla varustettu 3,2 Di-D Invite, jonka suositus hinta on 56 899,44 €.

Monipuolisin nelivetojärjestelmä

Pajero on toiminut Mitsubishi Motorsin ainutlaatuisen nelivetoosaamisen todisteena jo lähes 30 vuoden ajan. 75 vuotta Mitsubishi PX33:n, maailman ensimmäisen dieselmoottorisen nelivetohenkilöauton jälkeen MMC:n mittaamattoman arvokas kokemus tiivistyy AWC [All Wheel Control] -teknologiassa. MMC on oppinut paljon aavikko- ja WRC- ralleissa ja soveltanut saadut opit tuotteisiinsa läpi malliston, pienestä "i"- miniautosta Outlanderiin ja Lancer Evolutioniin.

Super Select +

Mitsubishi Pajeron monipuoliseen Super Select SS4-II- nelivetojärjestelmään kuuluu keskitasauspyörästäön lukko, jakovaihteisto ja monipuolinen takatasauspyörästäön lukitusjärjestelmä. Ne yhdessä takaavat poikkeuksellisen hyvän suorituskäytön maastossa kuin maastossa. Kuljettaja voi valita neljästä eri vetotavasta ajo-, sää- ja tieolosuhteiden mukaan:

- 2H: Takaveto

2H-tila vähentää voimansiirtöhäviötä katuajossa. Polttoaineen kulutus on kolme prosenttia pienempi. Ihanteellinen vetotapa hyvällä säällä ja maantiellä hyvän kitkan aikana.

- 4H: Jatkuva neliveto

4H, SS4 II:n vakiovetotapa, soveltuu monenlaisiin ajo-olosuhteisiin:

moottoreille ja mutkaisille pikku- teille, tiiviiksi talleantuneen lumen tai jään peittämille teille ja tasaiselle maapohjalle.

- 4HLc: Keskitasauspyörästäön lukitus

4HLc-vetotavassa keskitasauspyörästäön lukitaan, joten voima jakautuu tasan 50:50 etu- ja taka-akselien välillä. Tämä takaa hyvän suorituskäytön ajettaessa pehmeässä lumessa, hiekassa, liejussa tai vastaavissa olosuhteissa.

- 4LLc: Hidas neliveto keskitasauspyörästäön lukituksella

Tätä vetotapaa käytetään todella vaativissa maasto-olosuhteissa, kun tarvitaan suurin mahdollinen vääntö pienilläkin nopeuksilla. Vääntömomentin jakosuhte on 50:50.

Siirtyminen kaksivedosta nelivetoon, ja päinvastoin, voidaan tehdä milloin tahansa auton liikkeessä alle 100 km/h nopeudella. Nelivedon kytkentää ja vapautumista on nopeutettu edelliseen malliin verrattuna. Merkkivalo kertoo selkeästi kuljettajalle mitä vetotapaa kulloinkin käytetään. Sama pyöräkohtainen merkkivalopaneeli kertoo myös milloin ajovakauden- ja pidonhallinta on aktivoitunut ja mitä pyörää kulloinkin jarrutetaan luiston ehkäisemiseksi.

Taka-akselin tasauspöyrästäön lukko ja kitkanrajoitin

Kaikissa malleissa on lisäksi vakiona kiinteä taka-akselin tasauspöyrästäön lukko, joka lukitsee takapyörien pyörimisnopeuden keskenään samaksi vetotavoilla 4HLc ja 4LLc. Kiinteä lukitus toimii vain maastossa käytettävillä nopeuksilla.

Taka-akselin tasauspöyrästäön lukko on elektronisesti säädetty siten, ettei se aiheuta yllättäviä muutoksia auton käyttäytymiseen. Suuremmilla nopeuksilla takapyörien välistä nopeuseroa rajoitetaan luistonrajoittimen (LSD) avulla.

Ajonvakautus- ja luistonestojärjestelmä (M-ASTC)

- ASC= ajonvakautusjärjestelmä
- ATC= aktiivinen luistonestojärjestelmä

Mitsubishin "All Wheel Control"-filosofiaan pohjautuva järjestelmä valvoo ja säätää auton moottoritehoa ja jarrutusvoimaa ajovakauden ja käsiteltävyyden optimoimiseksi.

Järjestelmä hyödyntää elektronisesta ohjauksyksiköstä (ECU) saatuja tietoja ja säätää moottoritehoa ja kunkin pyörän jarrutusvoimaa niiden mukaisesti.

M-ASTC koostuu kahdesta pääasiallisesta järjestelmästä:

- Aktiivinen ajonvakautusjärjestelmä [ASC] estää auton hallinnan menettämisen äkillisen ohjauksiliikkeen seurauksena tai liukkaan tienpinnan vuoksi.

- Aktiivinen luistonestojärjestelmä [ATC] estää pyörien luiston jarruttamalla luistamaan pyrkivää pyörää ja alentamalla vääntömomenttia tarvittaessa.

Kuljettaja voi myös poistaa ASC-järjestelmän käytöstä kytkimellä. Tällöin ainoastaan ATC-järjestelmän jarrutusvoiman säätö jää käyttöön maastoajo-ominaisuuksien optimoimiseksi, kuten 4LLc-vetotavassa.

ASTC on joustava järjestelmä, joka takaa aina parhaan mahdollisen pidon ja vakauden millä tahansa alustalla.