



PAJERO 3.2 DI-D

Direct Injection Diesel



<http://www.mitsubishi.be>



Elu meilleur 4x4 de l'année 2001, le Pajero s'est établi une solide réputation de baroudeur avec ses nombreuses victoires en rallyes dont le plus médiatique, le Paris-Dakar. La nouvelle version, la troisième, a une structure monocoque, des roues indépendantes, un moteur diesel de 3,2 litres à injection directe par pompe distributrice. C'est plus qu'il n'en faut pour faire avancer ce Sumo de deux tonnes. Les performances sont remarquables et les reprises sont impressionnantes, même avec la boîte automatique à mode séquentiel.



La structure monocoque apporte des qualités à ce "gros costaud". Une garde au sol plus élevée (passages plus faciles en tous-terrains), un plancher intérieur abaissé (plus d'espace dans l'habitacle), un centre de gravité plus bas (sensation de tenue de route accrue), rigidité en torsion et en flexion renforcée permettant d'exploiter les avantages de la suspension à roues indépendantes par de plus grands débattements (donc tenue de route rigoureuse).

Le moteur diesel du véhicule testé, le 3.2 litres DI-D doté d'une boîte automatique est puissant et plein de couple.

La consommation est étonnante pour un pachyderme de 2 tonnes : en conduite légère sur routes et autoroutes, vous pouvez compter à l'aise sur sept cents kilomètres d'autonomie pour les 71 litres du réservoir. Par contre, si vous tentez d'égalier un rallye man, vous vous contenterez de 500 à 550 kilomètres d'autonomie. Sobre, le chameau !

La boîte automatique à cinq rapports a retenu mon attention à bien des égards. Le mode séquentiel permet de reprendre le contrôle de la transmission avec des passages de vitesses rapides, à la volée, ou de rester sur un rapport choisi. Le mode automatique analyse de façon auto adaptative votre conduite pour vous seconder efficacement. Cela est appuyé par quatre freins à gros disques ventilés, endurant à souhait.



Le second levier de vitesses permet de passer du mode 4x2 en 4x4 sous les 100km/h. Le 4x2 réduit la consommation.

Le 4x4 accroît la sécurité sur les routes mouillées et glissantes. Le cran suivant bloque le différentiel central et sera utilisé sur les routes grasses ou verglacées. Les vitesses courtes seront utilisées dans les situations extrêmes. Cerise sur le gâteau, vous enclenchez électriquement le différentiel sur l'essieu arrière.



Mais alors, où sont les défauts de ce Pajero de 39.600,00 euro ? Le poids de l'engin limite les possibilités dans les bourbiers gras et les dévers. La vulnérabilité de la carrosserie et principalement des bavettes rigides et à prendre en considération. Les fans du tous-terrains peuvent trouver certains sites URL leur suggérant des transformations de leur Pajero pour éviter les casses inutiles.

Contactez-moi pour plus d'informations sur les possibilités d'utilisation de vos 4x4.

