



240 CHEVAUX DE FEU !

➤ Souvenez-vous, en 2009, Mitsubishi sort une nouvelle mouture de son inoxydable Pajero. Le design reste inchangé, la révolution a lieu sous le capot, les performances moteur étant sérieusement revues à la hausse. Dans sa version à boîte manuelle, le 4 cylindres TD de 3,2l engrange pas moins de 35 ch. supplémentaires atteignant ainsi la barre des 200 ch. Quant au couple, il passe de 374 Nm à 441 Nm à 2000 tr/mn. De quoi combler les inconditionnels de ce 4x4, mais pas Manu Baltès d'Adonis Technology. « Peut beaucoup mieux faire », estime notre chasseur de chevaux qui nous a convié dernièrement à une série d'essais sur les pistes du château de Lastours. Le vent soufflait en tempête ce jour-là, mais il n'a pas été le seul à décoiffer !



➔ TEXTE & PHOTO : CHRISTIAN SIMON

IL n'est pas fréquent de réunir préparateurs et développeurs de matériel pour effectuer un reportage. Ce Pajero n'a à l'évidence laissé personne indifférent puisque les préparateurs Nicolas et David de Génération 4x4, Manu, ingénieur motoriste d'Adonis Technology, Caspar, spécialiste des lignes d'échappement Técinox, et Pascal l'heureux propriétaire de l'engin avaient fait ensemble le déplacement pour participer aux tests de moteur et à la mise au point de la suspension. On ne pouvait rêver meilleur terrain d'essai que les pistes de Château

Lastours dans l'Aude pour déchaîner la cavalerie du Mitsu. Ce lieu qui a marqué l'histoire du Dakar accueille chaque année les plus grandes écuries de Rallye Raid. C'est Stéphane Duplé, responsable du département compétition et activités 4x4, qui nous a une fois de plus chaleureusement accueilli au domaine malgré un planning surchargé. Un grand merci à lui et à son équipe !

RAIDER MUSCLÉ

Pascal n'est pas un néophyte en ➤



NUMÉRO SPÉCIAL PRÉPA

Marque →	Mitsubishi
Modèle →	Pajero 3,2l DI-D
Puissance →	240 ch. à 3680 tr/mn
Couple →	552 Nm à 2100 tr/mn
Suspension →	King Springs/Proflex
Préparateur →	Génération 4x4

EN BREF



ZOOM



PREPARATION

MISUBISHI PAJERO 3.2L DI-D



■ terme de TT. Voici des années qu'il pratique le off road et il n'en est pas à son premier 4x4. Dernier en date, le nouveau Pajero sorti en 2009 lui a vraiment tapé dans l'œil. « J'ai trouvé qu'avec de telles performances, il représentait actuellement le meilleur rapport qualité prix du marché », explique-t-il. Un argument qui lui permet de se donner de la marge financière pour le préparer. Et notre homme n'a pas lésiné puisqu'il a fait équiper son petit dernier

d'amortisseurs à bonbonne sélectionnés parmi les plus prestigieux et de ressorts australiens plus fermes ainsi que d'un boîtier additionnel et d'une ligne d'échappement inox hautes performances. Et pour parer aux éventuels dégâts provoqués par la pierraille volante et autres touchettes, des blindages ont été installés sous le châssis aux endroits sensibles. Vous allez constater que, cette prépa, concoctée par Génération 4x4 pour un usage raid, flirte

MOTEUR

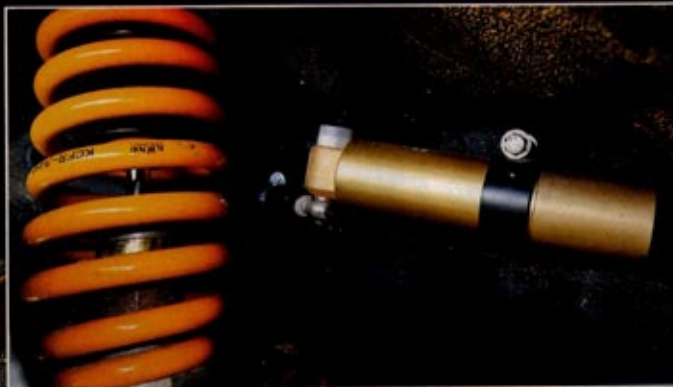


Déjà très réactif dans sa version stock, le bloc 3,2l Mitsubishi common rail de 200 ch. et Nm revu la sauce Adonis/Técinox fait valoir 240 ch. et 552 Nm à 2100 tr/mn agrémentés, selon le propriétaire, d'une chute spectaculaire de consommation de 2l/100 km. Le boîtier, placé dans le compartiment moteur, modifie les temps d'ouverture des injecteurs et l'avance sans agir sur la pression de turbo déjà réglée d'origine à 1,4 bar.



SUSPENSION

Le mariage King Springs - Proflex représente un must, mais il exige des réglages adaptés précisément à la nature du terrain et au poids du véhicule, en particulier quand il comporte 4 roues indépendantes. Ces deux paramètres étant éminemment variables en cours de raid, l'exercice ne s'annonce pas des plus aisés pour un néophyte.



parfois avec la compétition, les performances du moteur et les chronos enregistrés n'incitant pas à piloter cet engin à une allure de sénateur. Et quand on aime, on a du mal à ne pas succomber au charme de la cavalerie à tel point qu'il est prévu que cette belle prépa connaisse un prolongement avec l'installation de baquets, d'un arceau, et aussi des renforts de caisse. Un investissement à

prévoir car la structure monocoque risque, en l'état, de ne pas ressortir indemne d'un usage intensif.

A L'ÉPREUVE DU TERRAIN

Nous avons la chance d'avoir ce jour là un essayeur particulièrement affûté en la personne de Nicolas Falloux, à la fois préparateur et pilote chevronné en endurance TT.

ECHAPPEMENT

Ce Pajéro a servi de prototype à Caspar, le patron de Técinox, pour mettre au point et fabriquer la première ligne d'échappement inox pour ce véhicule. Elle comprend un tube direct placé en sortie de turbo en lieu et place du catalyseur. Jugé adapté, le pot central à absorption a été conservé. Le dernier tronçon, équipé d'un silencieux, a été conçu de façon à pouvoir installer un réservoir supplémentaire. Verdict indiscutable du banc : + 10 ch. et + 28 Nm. Un vrai travail de Pro !





L'addition SVP !

Amortisseurs Proflex.....	3400,00
Ressorts King Springs.....	600,00
Blindages N4.....	1110,00
Boitier Adonis.....	950,00
Batterie auxiliaire jaune Optima.....	297,00
Préfiltre Raccor RA120.....	135,00
5 Jantes Racer.....	1400,00
5 Pneus BF Good Rich AT.....	925,00
Schnorkel Safari.....	415,00

TOTAL..... 9 232 euros
(Prix TTC hors main d'œuvre)

Préparation Génération 4x4 :

04 68 52 70 59

Matériel Dream Team Car / N4 :

04 42 06 04 04

Adonis-Technology :

06 23 37 19 29

Técinox :

05 63 98 28 28

PROTECTIONS

Les soubassements sont protégés par un blindage intégral en alu de 8 mm en trois éléments de marque N4 Off Road. Vu la faible rehausse du véhicule et ses performances, il convenait de soigner ce chapitre de la préparation.



Le galop d'essai d'un véhicule revu et corrigé réserve toujours des surprises et celui-ci n'a pas dérogé à la règle. Commentaires de notre expert : « Ce moteur est un véritable vecteur de sensations. Manu pourra affiner les réglages de son boîtier mais d'ores et déjà il y a des Watt et un sacré couple ! Globalement, la voiture se comporte très sainement, elle accélère fort et de façon linéaire. Par contre, un certain nombre

de mises au point vont devoir être effectuées. Il faudra déconnecter l'ABS et l'antipatinage qui pose problème en réaccélération en sortie de courbe. On ne dispose pas de toute la puissance quand il faut remettre le véhicule en ligne et c'est limite dangereux. Il va aussi falloir durcir la suspension. On va reprendre les réglages des Proflex, et peut-être aussi envisager de monter des ressorts plus durs. » ■



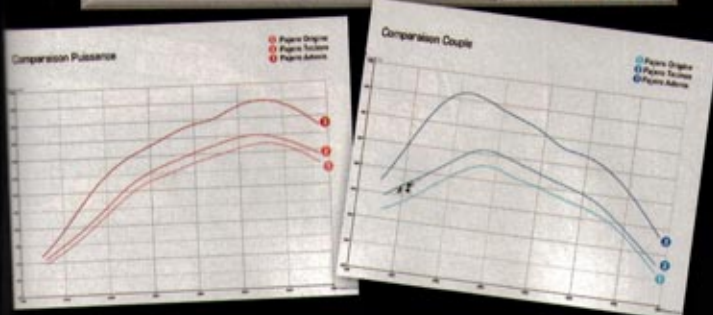
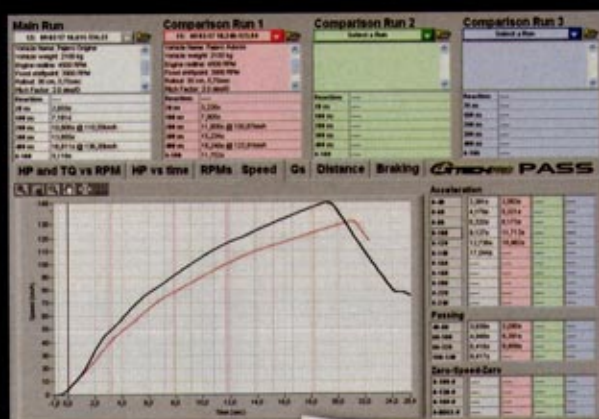
Nicolas Fallous, le préparateur, Manu Balthès, concepteur des boîtiers Adonis, et Caspar Van Apeldoorn, spécialiste des lignes d'échappement Técinox, étaient présents sur le terrain pour participer aux premiers essais terrain de ce Pajero.



Les bienfaits du mariage Adonis - Técinox

Les courbes d'accélération ont été établies le jour de cet essai avec un accéléromètre embarqué, et celles de puissance et couple au banc chez Sport System. On observe que la préparation optimise les accélérations de manière très significative. Ainsi, le 0 à 100 km/h est atteint en 9,1 s, soit un gain de 2,6 s par rapport à l'origine, un temps que l'on peut comparer à celui d'une petite sportive. Et pratiquement même amélioration du chrono pour passer de 80 à 120 km/h. Quant au 400 m DA, il est parcouru en 16,6 s contre 18,2 s. Pas de doute : ça pousse !

Sur les courbes au banc, on remarque tout d'abord que le Mitsubishi Pajero annoncé pour 200 ch. ne développe en réalité que...190 ch. dans sa version stock ! on observe aussi qu'avec le boîtier, le couple max est obtenu 200 tours plus bas, et que le tandem Adonis - Técinox apporte un gain de plus de 13 mkg dont 2,8 mkg par la seule ligne complète. On note que cette dernière a été particulièrement bien étudiée car elle conserve toutes les contre pressions nécessaires au bon fonctionnement du moteur à bas régime. Le couple optimisé est, sur tous les régimes moteur, supérieur à celui d'origine. Le boîtier profite également de cet échappement. Si l'augmentation des performances s'avère très significative dès les plus bas régimes, elle l'est aussi à haut régime. En effet, pour obtenir les 240 chevaux à 3600t/min avec un moteur de 3200 cm³ et 1.4 bar de pression, il faut évacuer les gaz d'échappement de manière efficace !



SALIS TES MAINS

QUALITÉ • SERVICE • STOCK MASSIF
euro4x4parts.com
PIÈCES & ÉQUIPEMENT

05 59 45 11 44

Toutes les pièces qu'il te faut
Y'a plus qu'à t'y mettre