

**QXQ - TEST****TOYOTA LAND CRUISER 150 CONTRO MITSUBISHI PAJERO LIMITED EDITION**

# IL DUELLO CONTINUA

Abbiamo messo a confronto la nuova, supertecnologica (e costosa) Toyota con la rivale di sempre Mitsubishi, più tradizionalista ma sempre valida (e meno cara)

CONFRONTO TOYOTA MITSUBISHI

TEST



TESTI E FOTO  
FRANCESCO FATICHENTI  
QXQ REPORTER



TESTER  
GIANCARLO TIBERI

Land Cruiser e Pajero, le icone fuoristrada delle due Case giapponesi, sono rivali storiche. Oggi, a sfidarsi in una fascia di mercato non molto affollata ma con concorrenti agguerrite, sono la nuovissima serie 150 della Toyota, introdotta lo scorso autunno, e la quarta serie del Pajero, lanciata nel 2006 e aggiornata lo scorso anno con il potenziamento a 200 cavalli del motore 3.2 DI-D (inizialmente riservato solo all'allestimento Limited Edition, poi esteso a tutta la gamma). Grazie alla disponibilità di Totani, concessionaria Toyota e Mitsubishi dell'Aquila (tel. 0862-410230, [www.totani.it](http://www.totani.it)), abbiamo potuto confrontare le versioni station wagon a passo lungo 7 posti delle due 4x4 giapponesi, mettendole

alla frusta su asfalto, sterrati, erba, fango e neve. Accomunate da dimensioni esterne e abitabilità interna pressochè analoghe, entrambe offrono guidabilità e comfort ad altissimi livelli. A fare la differenza, però, è la dotazione tecnologica. Tra gli allestimenti prescelti, il ricco Limited Edition per il Pajero (in vendita a 45.190 euro) e l'Executive Plus, il top della gamma Land Cruiser 150 (che costa 61.200 euro), c'è un divario di ben 16.000 euro e spiccioli. Una cifra che giustifica l'impressionante serie di dispositivi elettronici di cui è equipaggiata questo allestimento, tutti molto efficienti e funzionali (dall'assetto regolabile al controllo elettronico della trazione con vari programmi, dai fari adattivi alle 4 telecamere

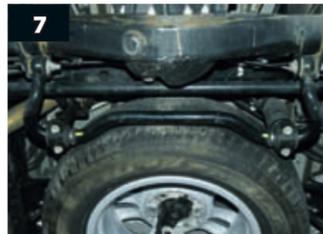
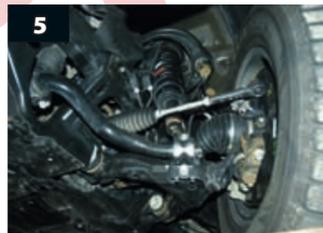
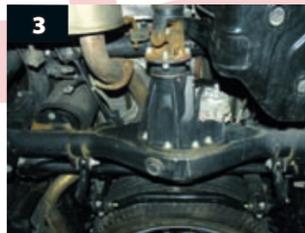
esterne), e che inevitabilmente porta a primeggiare la LC 150 per molti aspetti. Dal canto suo, comunque, il Pajero si difende bene offrendo un motore un poco più brillante, una trasmissione più versatile su strada, una maggiore attitudine per gli sterrati veloci e una superiore capacità di traino (3.500 kg). Entrambi gli esemplari protagonisti della nostra prova erano equipaggiati non i cerchi originali da 18", ma con cerchi da 17" e pneumatici invernali.



## LA MECCANICA E IL TELAIO DELLA TOYOTA



La nuova Land Cruiser ha ereditato dalla precedente serie 120 il common rail 3.0 D-4D da 173 cavalli, siglato 1KD-FTV (foto 1). Per l'occasione questa collaudata unità è stata aggiornata in circa il 50% dei componenti con l'obiettivo aumentarne l'efficienza e di ridurre così i consumi e le emissioni inquinanti. Nell'allestimento Executive Plus il motore è abbinato esclusivamente a un cambio automatico-sequenziale a 5 rapporti a controllo elettronico siglato A750F (foto 2). La trazione è permanente sulle quattro ruote grazie alla presenza di un differenziale nel ripartitore-riduttore. Si tratta di un autobloccante di tipo Torsen che ripartisce in modo asimmetrico la coppia motrice: in condizioni di buona aderenza, il 59% della coppia viene inviato al retrotreno e il 41% all'avantreno; in caso di slittamento delle ruote posteriori, esso trasferisce automaticamente più coppia all'assale anteriore (fino a un rapporto 53%-47%). Questo differenziale inoltre può essere bloccato manualmente mediante un comando elettrico, nel qual caso la ripartizione tra gli assali diventa fissa 50%-50%. Anche il differenziale posteriore (foto 3) può essere bloccato manualmente. La trazione, inoltre, viene controllata elettronicamente dal sistema A-Trc, ereditato dalla serie 120 ma qui integrato da nuove, ben più raffinate funzioni finalizzate a facilitare ulteriormente la guida in fuoristrada. Quando si inseriscono le ridotte il controllo di trazione standard A-Trc viene disattivato, lasciando al guidatore la possibilità di riattivarlo nelle funzioni Multi-terrain Select (Mts) e Crawl Control. Il Multi-terrain Select permette al guidatore di scegliere tra 4 programmi a cui corrispondono altrettante tarature del controllo di trazione, specifiche per vari tipi di fondo. La modalità "Mud & Sand" (Fango & sabbia), ideale per tutti i terreni molli e cedevoli, può essere selezionata sia con le marce normali che con le ridotte, e concede un elevato livello di slittamento delle ruote per permettere ad esse di recuperare aderenza scavando e pulendosi. Le altre tre modalità, che si possono selezionare solo con le ridotte inserite, sono "Loose Rock" (Pietrisco, permette uno slittamento delle ruote medio-alto), "Mogul" (Dossi, slittamento medio-basso), "Rock" (Pietre, slittamento minimo). Oltre a questi programmi si può ricorrere al Crawl Control, che si può attivare solo con le ridotte inserite premendo un tasto. Questo controllo consente un'ottimale guida in aderenza, per superare in "souplesse" gli ostacoli: infatti, agendo su acceleratore e freni, mantiene automaticamente la velocità del veicolo impostata dal guidatore, che può scegliere tra 5 andature diverse e non ha più bisogno di intervenire sul pedale del gas durante il passaggio. Il Crawl Control funziona anche in retromarcia. Il cambio automatico integra anche il sistema antiartramento Hac, che agevola le partenze in salita. A livello strutturale Toyota è rimasta fedele alla tradizione: la Land Cruiser 150 ha mantenuto un solido telaio a longheroni e traverse separato dalla carrozzeria (peraltro irrobustito dell'11%), nonché lo schema di sospensioni misto: davanti a ruote indipendenti con molle elicoidali coassiali agli ammortizzatori (foto 4 e 5) e dietro a ponte rigido con, solo sull'Executive Plus, molle pneumatiche (foto 6). Queste sono autolivellanti, concorrono alla stabilità su strada, si adattano alla marcia in fuoristrada e si possono regolare manualmente su 3 livelli di altezza. Ma a rendere decisamente elevata la stabilità della LC 150 provvedono, soprattutto, i sistemi Kdss e Avs. Il Kdss (Kinetic Dynamic Suspension System), mutuato dalla sorella maggiore LC 200, regola automaticamente la rigidità delle barre antirullo anteriore e posteriore (foto 7), indurendole per limitare il rollio su strada e, al contrario, "svincolandole" nel fuoristrada in aderenza per massimizzare l'escursione delle ruote. L'Avs (Adaptive Variable Suspension) regola continuamente la rigidità degli ammortizzatori in funzione del tipo di fondo, per assicurare sempre un comfort e una stabilità ottimali. La taratura degli ammortizzatori può anche essere impostata manualmente su 3 livelli (Sport, Normal, Comfort) mediante un tasto. Lo sterzo, a pignone e cremagliera, ha la servoassistenza idraulica con il sistema di controllo variabile Vfc, un'evoluzione del tradizionale servosterzo sensibile alla velocità, che ottimizza la taratura in base alle condizioni di marcia. L'impianto frenante si avvale di 4 dischi autoventilanti, con Abs.



Sui freni agiscono sia il già citato controllo della trazione A-Trc sia il controllo elettronico della stabilità Vsc, il quale interviene anche sull'alimentazione del motore.

## LA MECCANICA E IL TELAIO DELLA MITSUBISHI



Il Pajero è equipaggiato con il common rail 3.2 DI-D siglato 4M41 (foto 8), che a partire dal model year 2009 è stato potenziato fino a 200 cavalli grazie alla riprogettazione di parecchie componenti che hanno permesso anche una riduzione dei consumi e delle emissioni (il Dpf è di serie). L'allestimento Limited Edition del Pajero Wagon prevede esclusivamente l'abbinamento con il cambio automatico-sequenziale a 5 rapporti a controllo elettronico (denominato Invecs-II, foto 9). Invariato il classico, pregevole ripartitore-riduttore Super Select 4wd (SS4-II), che è ancora l'unico del settore ad offrire la possibilità di viaggiare con la sola trazione posteriore, a tutto vantaggio dei consumi, oppure con la trazione 4x4 anche su asfalto (inseribile anche in movimento entro i 100 km/h), grazie alla presenza del differenziale centrale. Questo, in condizioni normali, ripartisce la coppia in maniera asimmetrica fra gli assali anteriore e posteriore nelle percentuali rispettive di 33% e 67%; in caso di slittamento del retrotreno, la coppia inviata alle ruote anteriori viene progressivamente incrementata (fino al 50%). Il differenziale centrale è bloccabile manualmente al 100%, così come di serie è bloccabile manualmente il differenziale posteriore. La trazione è controllata elettronicamente dal sistema Matc (Mitsubishi Active Traction Control), abbinato al controllo elettronico della stabilità Masc (Mitsubishi Active Stability Control). Quando il differenziale centrale viene bloccato, viene disattivato l'intervento sull'erogazione del motore dei due controlli, mentre naturalmente permane l'azione sui freni per migliorare la motricità sui terreni difficili. Quando vengono inserite le ridotte, viene disattivata la regolazione della frenata da parte del Masc e rimane attiva solo la regolazione di frenata da parte del Matc, per migliorare il comportamento sui fondi cedevoli. Il dispositivo Ebac (Engine Brake Assist Control), infine, è un sistema utile nelle discese estreme: si può attivare solo in prima marcia ridotta e, se inserito, prende il controllo frenando automaticamente la vettura in modo corretto, permettendo una discesa controllata e graduale senza che il guidatore debba intervenire sul freno. Strutturalmente il Pajero si differenzia dalla Land Cruiser perché ha la struttura a scocca portante e le sospensioni a ruote indipendenti, con molle elicoidali, sia all'avantreno (coassiali, foto 10 e 11) che al retrotreno (foto 12 e 13). In questo reparto non vi è traccia di controlli elettronici per la regolazione dell'assetto. E si tratta di un passo indietro perché il Pajero, con la seconda serie, era stato uno dei primi fuoristrada a disporre di un efficace sistema di regolazione manuale della rigidità degli ammortizzatori. Lo sterzo è a pignone e cremagliera, ovviamente servoassistito. I freni sono a dischi autoventilanti su tutte le ruote, con Abs.



TEST

CONFRONTO TOYOTA MITSUBISHI



## L'INTERNO DELLA TOYOTA



Entrambi gli abitacoli sono molto eleganti, seppure non sfarzosi, estremamente accoglienti, spaziosi, accessoriatissimi e confortevolissimi. Il design e i colori dei cruscotti sono assolutamente sobri e non particolarmente ricercati, come da tradizione giapponese, mentre i materiali utilizzati, le finiture e gli assemblaggi sono di altissima qualità in entrambi i casi. Il cruscotto della Land Cruiser (foto 1) è disseminato dei comandi per i vari dispositivi elettronici, tra cui l'avviamento del motore a pulsante, la regolazione degli ammortizzatori e delle molle pneumatiche (foto 2), il Crawl Control, l'inserimento delle marce ridotte, i bloccaggi dei differenziali centrale e posteriore (foto 3). Vari altri comandi, tra cui quelli del Multi-terrain Select, sono raggruppati nel volante multifunzione. La strumentazione, con i due elementi circolari ben incassati separati da un ampio display, è completa e sempre ben leggibile (foto 4). Al centro del cruscotto campeggia lo schermo (foto 5) che serve il navigatore e l'Off-road Monitor. Questo sistema si avvale di ben 4 telecamere esterne (una anteriore, foto 6, una posteriore e due laterali sotto gli specchietti) per offrire una panoramica a 360° dell'ambiente circostante. Per impreziosire l'arredamento dell'abitacolo, nella Executive Plus la Toyota ha optato per dei classici inserti in simil-legno (foto 7). I sedili (foto 8 e 9) sono interamente rivestiti in pelle e gli anteriori si regolano e riscaldano elettricamente. Il climatizzatore automatico è tri-zona (nella foto 10, i comandi posteriori). Lo spazio è abbondante per cinque passeggeri e l'ampio bagagliaio (foto 11) può accoglierne altri due grazie alla terza fila di sedili ripiegabile a scomparsa. L'abitacolo è dotato di serie di 7 airbag, e tra i numerosi accessori dell'equipaggiamento di serie meritano una menzione i fari anteriori adattivi Afs.



## L'INTERNO DELLA MITSUBISHI



Il cruscotto del Pajero (foto 12) dispone di molti meno tasti (nella foto 13, il comando del bloccaggio del differenziale posteriore), anche perchè per la selezione delle modalità del ripartitore 554-II si è optato per una più tradizionale leva (foto 14), anche se il comando è elettrico, non meccanico). Da notare che, per le finiture, la Mitsubishi ha puntato su inserti color alluminio, che danno un tocco più tecnologico e nel contempo sportivo. Il volante integra i comandi audio e del cruise control. La strumentazione, dalla forma simile a quella della Toyota, è altrettanto completa e facile da leggere (foto 15). Sulla Limited Edition il navigatore e la telecamera posteriore di assistenza al parcheggio sono disponibili come optional (al prezzo di 2.340 euro). I sedili della Limited Edition hanno un rivestimento esclusivo, parte in pelle e parte in tessuto scamosciato (foto 16 e 17); gli anteriori sono regolabili e riscaldabili elettricamente. Anche qui il climatizzatore automatico è tri-zona (nella foto 18, i comandi posteriori). Grazie al passo praticamente uguale a quello della rivale, anche il Pajero offre praticamente lo stesso, abbondante spazio per cinque passeggeri. Anche qui il generoso bagagliaio (foto 19) può ospitare altri due passeggeri sui due sedili che si ripiegano a scomparsa nel pianale. L'abitacolo è equipaggiato di serie con 6 airbag.





## AL VOLANTE

Entrambi i raffinati turbodiesel, abbinati a cambi automatici a 5 marce, soddisfano ampiamente per le vivaci prestazioni che consentono, favorite da un'erogazione della coppia corposa e disponibile già ai regimi più bassi, e sempre fluida e regolare. Il 3.0 di Toyota regala pronte partenze da fermo, accelerazioni e riprese davvero rapide (da 0 a 100 km/h in 11,7 secondi), ma risente un po' del peso elevato del corpo vettura; inoltre, superati i 3.400 giri la vigorosa spinta inizia a esaurirsi arrivando a 3.800 giri, regime a cui avvengono le cambiate. I quasi 30 cavalli in più di cui dispone il 3.2 del Pajero si sentono, e la differenza si avverte costante a tutti i regimi, rendendo il Pajero, che peraltro pesa leggermente meno della rivale, un filo più brillante (accelera da 0 a 100 km/h in 11,1 secondi), e superiore nell'allungo grazie al fatto che continua a spingere fino alla "zona rossa" (4.250 giri). Entrambi i motori girano a regimi abbastanza contenuti, a vantaggio di silenziosità e consumi: a 90 km/h il 3.0 Toyota fa 1.600 giri/minuto, il 3.2 Mitsubishi 1.750. I due cambi automatici si fanno apprezzare per la rapportatura ben spaziata, le cambiate molto dolci e rapide, la notevole silenziosità di funzionamento. Bisogna dire che il massiccio impiego dell'elettronica operata da Toyota con l'obiettivo di avvicinare la Land Cruiser al "migliore fuoristrada possibile", caratterizzato cioè da prestazioni eccellenti tanto su strada quanto in fuoristrada, ha dato degli ottimi frutti. La LC 150 vanta infatti un comportamento dinamico superbo che la rende, senza tema di smentita, il nuovo punto di riferimento nella sua categoria. Nella guida su asfalto sorprende la notevole stabilità, anche alle velocità più elevate, del corpo vettura: nelle curve e nei cambi di traiettoria il rollio è praticamente inesistente. Tale stabilità è conferita dai controlli elettronici automatici della taratura delle sospensioni (ammortizzatori, molle pneumatiche posteriori e, soprattutto, barre antirollio idrauliche) e ben si sposa con l'eccellente tenuta di strada, a cui contribuisce soprattutto l'avantreno, estremamente pronto e reattivo grazie allo sterzo rapido, diretto e preciso (è talmente sensibile, anche alle correzioni, che richiede un po' di abitudine), ben assecondato dal retrotreno che però, per la presenza delle molle pneumatiche, è sempre leggermente meno frenato. La possibilità di scegliere la taratura

dell'assetto, poi, è decisamente interessante perché la differenza è ben avvertibile: nell'impostazione Comfort l'assetto risulta più morbido di quello del Pajero, garantisce un ottimo assorbimento delle irregolarità del fondo a fronte di un rollio molto contenuto, anche se dà adito a un leggero beccheggio; il livello medio è molto vicino alla taratura del Pajero, mentre l'impostazione Sport risulta più rigida: azzerata completamente il rollio ed è realmente adatto alla guida sportiva, anche se inevitabilmente a discapito del comfort (le irregolarità si ripercuotono nell'abitacolo). Il Pajero è caratterizzato da una taratura dell'assetto di media rigidità, un valido compromesso tra le esigenze di stabilità e tenuta di strada, che sono anche qui elevate grazie a una geometria delle sospensioni indipendenti particolarmente efficace (anche se il rollio in curva è più accentuato), e le esigenze del comfort di marcia, garantito ad alti livelli dal buon assorbimento di molle e ammortizzatori. Lo sterzo è diretto e preciso, e accentua tali qualità con le quattro ruote motrici permanenti, ma in ogni caso risulta leggermente meno pronto di quello della Land Cruiser. A proposito dello sterzo, le due giapponesi hanno diametri di sterzata pressoché uguali, che risultano davvero contenuti per delle vetture dal passo così lungo, regalando una maneggevolezza eccezionale. Entrambe le vetture, inoltre, sono dei veri e propri salotti viaggianti, con un eccellente livello di insonorizzazione che rende piacevoli anche i trasferimenti più lunghi. A voler essere pignoli, la Toyota evidenzia una lieve rumorosità in accelerazione, dovuta all'aspirazione del motore, tra i 1.500 e i 1.800 giri, che poi

sparisce per lasciare spazio a una silenziosità complessiva elevatissima anche ai regimi e alla velocità massimi (ottimo, in questo senso, il lavoro compiuto per contenere i fruscii aerodinamici). Al contrario, il Mitsubishi si dimostra decisamente silenzioso ai bassi e medi regimi, anche in accelerazione, per poi diventare lievemente più rumoroso della Toyota alle velocità più elevate, sia a livello di motore che di fruscii aerodinamici (in parte per la presenza delle barre portatutto sul tetto), rimanendo comunque su un notevole livello di comfort acustico complessivo. In tema di comfort, segnaliamo anche che abbiamo apprezzato di più i sedili anteriori della Toyota, perché hanno lo schienale che contiene maggiormente il busto. Dieci e lode a entrambe, invece, per le imbottiture e la possibilità di regolare l'altezza delle sedute in modo da offrire una elevata visuale ai guidatori di tutte le stature. Quanto ai freni, entrambe le vetture hanno impianti generosamente dimensionati che assicurano spazi di frenata contenuti e dimostrano una buona resistenza all'utilizzo prolungato. Sul Pajero il pedale è un po' più duro, e l'Abs coadiuva bene la frenata anche sui fondi scivolosi. Il controllo elettronico della stabilità si dimostra più sensibile rispetto alla Toyota, ma nel contempo meno invasivo. Denominato Multi-terrain Abs, il sistema di Toyota opera su strada come un Abs classico, mentre in fuoristrada è in grado di riconoscere automaticamente, tramite i sensori di velocità e decelerazione, il tipo di fondo su cui ci si trova (sabbia, fango, sterrato ecc.) e di adeguare la propria taratura (permettendo bloccaggi delle ruote più o meno prolungati) in modo da

contenere al massimo gli spazi di arresto. In fuoristrada emergono facilmente le diverse attitudini delle due giapponesi, dovute alle differenti impostazioni del telaio e della trasmissione. La Land Cruiser ha una vocazione spiccatamente trialistica: le marce ridotte estremamente corte (in quinta ridotta la velocità massima è di 75 km/h); la buona escursione delle sospensioni, superiore al retrotreno grazie alle molle rialzabili ma apprezzabile anche all'avantreno (nel complesso contribuisce molto anche il sistema di "scollegamento" automatico delle barre antirollio alle basse velocità); il raffinato controllo della trazione con programmi specifici per i vari di terreno e per la guida in aderenza, che funzionano in maniera impeccabile ed efficace; un discreto angolo di attacco; sono tutti elementi che rendono la LC 150 una formidabile arrampicatrice, con potenzialità di mobilità ben superiori a quelle in realtà concesse dalla mole imponente, il passo molto lungo (aggravato dalla presenza delle pedane laterali) e lo sbalzo posteriore pronunciato. La Land Cruiser si destreggia bene anche sullo sterrato misto veloce, dove può mantenere andature elevate grazie all'eccezionale assorbimento soprattutto dell'avantreno, ma è penalizzata dalle ridotte troppo corte per questo tipo di utilizzo. Nei percorsi off road misti stretti si guida meglio il Pajero, che è avvantaggiato dai rapporti ridotti più lunghi (in quinta ridotta tocca la velocità massima di 90 km/h, peraltro autolimitata a 3.350 giri) e riesce così a sfruttare meglio la coppia motrice, risultando molto divertente. All'impostazione "corsaiola" del Pajero concorrono anche le sospensioni a



quattro ruote indipendenti, che in velocità copiano il terreno in modo impareggiabile. Peccato che, sul veloce, la taratura dell'assetto non si possa irrigidire, perché il beccheggio, per quanto non eccessivo, limita un po' gli entusiasmi. C'è anche da rilevare che, quando si affrontano a forte velocità curve con fondo dissestato, lo sterzo tende a irrigidirsi. Anche nel fuoristrada tecnico il Pajero se la cava bene, tuttavia, pur vantando un migliore angolo di attacco, si dimostra un po' meno agile della Land Cruiser soprattutto a causa dell'inferiore escursione delle sospensioni, sia anteriori che posteriori, e della presenza di un controllo della trazione meno sofisticato e articolato (e dal funzionamento un po' più ruvido), ma che comunque fa il suo dovere dimostrando una buona efficacia nel trarre d'impaccio il veicolo. 



**SCHEDE TECNICHE - (dati forniti dal costruttore)**

**TOYOTA LAND CRUISER 150 5 P. A/T**

**CORPO VETTURA**

Carrozzeria station wagon, 5 porte, 7 posti, telaio a longheroni e traverse.

**MOTORE**

Anteriore longitudinale, Diesel, 4 cilindri in linea; alesaggio 96 mm, corsa 103 mm; 2.982 cc; rapporto di compressione 17,9:1; potenza max 173 CV (127 kW) a 3.400 giri/min; coppia max 410 Nm (41,8 kgm) da 1.600 a 2.800 giri/min.; due alberi a camme in testa (cinghia dentata), 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore a geometria variabile e intercooler.

**TRASMISSIONE**

Anteriore longitudinale, Diesel, 4 cilindri in linea; alesaggio 96 mm, corsa 103 mm; 2.982 cc; rapporto di compressione 17,9:1; potenza max 173 CV (127 kW) a 3.400 giri/min; coppia max 410 Nm (41,8 kgm) da 1.600 a 2.800 giri/min.; due alberi a camme in testa (cinghia dentata), 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore a geometria variabile e intercooler..

**SOSPENSIONI**

Ant. a ruote indipendenti a doppi bracci sovrapposti con molle elicoidali; post. a ponte rigido con 4 puntoni, barra Panhard e molle pneumatiche autolivellanti e rialzabili a controllo elettronico; ammortizzatori idraulici telescopici adattivi e a taratura regolabile elettricamente con sistema Avs; barre stabilizzatrici ant. e post. a controllo elettronico Kdss; cerchi in lega 18"; pneumatici 265/60 R 18.

**FRENI**

Ant. e post. a dischi autoventilanti. Abs, Ebd, Ba, controllo elettronico di stabilità Vsc, sistema antirretromento in salita Hac.

**STERZO**

A pignone e cremagliera con servoassistenza idraulica a controllo elettronico Vfc; diametro di sterzata 11,6 m.

**DIMENSIONI E PESO**

Lunghezza 4,760 m; larghezza 1,885 m; altezza 1,845 m; passo 2,790 m; carreggiate ant. e post. 1,585 m; peso a vuoto in o.d.m. 2.365 kg; peso massimo rimorchiabile (frenato) 3.000 kg; altezza minima da terra 22 cm; angolo di attacco 32°; angolo di dosso 22°; angolo di uscita 24°; capacità serbatoio 87 litri; capacità bagagliaio n.d..

**PRESTAZIONI**

Velocità massima 175 km/h; accelerazione 0-100 km/h in 11,7"; consumo medio 12,3 km/litro.

**MITSUBISHI PAJERO WAGON LIMITED EDITION A/T**

**CORPO VETTURA**

Carrozzeria station wagon, 5 porte, 7 posti, scocca portante.

**MOTORE**

Anteriore longitudinale, Diesel, 4 cilindri in linea; alesaggio 98,5 mm, corsa 105 mm; 3.200 cc; rapporto di compressione 17:1; potenza max 200 CV (147 kW) a 3.800 giri/min; coppia max 441 Nm (44,9 kgm) a 2.000 giri/min.; due alberi a camme in testa (catena), 4 valvole per cilindro; iniezione diretta common rail, turbocompressore a geometria variabile e intercooler.

**TRASMISSIONE**

Cambio automatico-sequenziale a 5 rapporti + retro (rapporti: 1°: 3,520; 2°: 2,042; 3°: 1,400; 4°: 1,000; 5°: 0,716; rm: 3,224); ripartitore-riduttore a 2 velocità (rapporti: 1,000; 1,900); rapporto finale: 3,917. Trasmissione con 3 differenziali, trazione posteriore oppure integrale permanente; differenziale centrale e post. bloccabili manualmente al 100%; controllo elettronico della trazione Matc. differenziali ant. e post. standard.

**SOSPENSIONI**

Ant. a ruote indipendenti a doppi bracci sovrapposti con molle elicoidali; post. a ruote indipendenti multi-link con molle elicoidali; barre stabilizzatrici ant. e post.; ammortizzatori idraulici telescopici; cerchi in lega 7.5x18"; pneumatici 265/60 R 18.

**FRENI**

Ant. e post. a dischi autoventilanti, servofreno idraulico. Abs, Ebd, controllo elettronico di stabilità Masc, Ebac.

**STERZO**

A pignone e cremagliera, con servoassistenza idraulica; diametro di sterzata 11,4 m.

**DIMENSIONI E PESO**

Lunghezza 4,900 m; larghezza 1,875 m; altezza 1,900 m; passo 2,780 m; carreggiate ant. e post. 1,570 m; peso a vuoto in o.d.m. 2.300 kg; peso massimo rimorchiabile (frenato) 3.500 kg; altezza minima da terra 22,5 cm; angolo di attacco 36,6°; angolo di dosso 22,5°; angolo di uscita 25°; capacità serbatoio 88 litri; capacità bagagliaio 1.081-1.789 litri.

**PRESTAZIONI**

Velocità massima 180 km/h; accelerazione 0-100 km/h in 11,1"; consumo medio 9,4 km/litro.

**- PREPARAZIONE MOTORI**  
**- INSTALLAZIONE E PROGRAMMAZIONE CENTRALINE**  
**- STUDIO E REALIZZAZIONE DI ALLESTIMENTI PERSONALIZZATI**  
**- INSTALLAZIONE ASSETTI ED ACCESSORI**  
**- SIMULAZIONI E TEST CON CAD/CAE**  
**- PROGETTAZIONE E PROTOTIPAZIONE**

**THE WAY TO IMPROVE YOUR TECHNOLOGY**

**PayusTech**  
PERFORMANCE

**WWW.PAYUSTECH.IT** **INFO@PAYUSTECH.IT**  
**VIA COLLI 14, 15023 FELIZZANO (AL) - TEL/FAX 0131 - 772824**