



Le Pajero bénéficie de plusieurs dizaines d'années d'expérience de Mitsubishi en tout-terrain de loisir ou compétition.

En soulevant le capot, vous allez voir, à droite du bloc moteur, une grosse batterie 12 volts, et à gauche... une deuxième grosse batterie 12 volts, identique ! Rouler en Pajero, c'est comme voyager en compagnie de Crocodile Dundee : il est préparé pour l'aventure !

Un essai réalisé par Ignace de Witte – ignacedewitte@ecoaustral.com

Ceux qui ont vécu en brousse, en Afrique ou plus près d'ici à Madagascar, savent que la nature est belle mais parfois hostile. Elle met à rude épreuve les mécaniques et une simple balade peut se transformer en cauchemar par manque de préparation. Le Pajero a précisément été conçu pour affronter les pires conditions, il répond à un cahier des charges quasi militaire (même s'il n'est pas à l'épreuve des balles).

Le Pajero est disponible à La Réunion en version deux places ou en version cinq ou sept places, comme notre exemplaire d'essai. C'est alors un « microbus » très confortable, même assis à l'arrière, où les passagers bénéficient de bouches d'aération de clim' et de petits rangements. Les passagers de la troisième rangée peuvent entrebâiller les vitres de custode. Le Pajero est également disponible en version « VU dérivé VP », avec tous les avantages fiscaux que cela suppose.



Un « microbus » très confortable, même assis à l'arrière.

Évidemment, en configuration sept places, une partie seulement des bagages de sept personnes trouve sa place à l'intérieur du véhicule, le reste est placé sur la galerie de toit (en option).

Le Pajero bénéficie de plusieurs dizaines d'années d'expérience de Mitsubishi en tout-terrain de loisir ou compétition (Paris-Dakar) et cela se traduit par des solutions technologiques à la fois simples et éprouvées. On a un levier de vitesses de boîte automatique classique, avec les positions PRND, et un levier pour choisir entre les quatre modes de transmission : deux roues motrices (2H), quatre roues



Le Pajero n'oublie pas sa vocation première, le franchissement, avec quatre modes de traction proposés.

motrices (4H), quatre roues motrices avec blocage du différentiel (4HLC) et quatre roues motrices « boîte courte » avec blocage du différentiel central (4LLC).

Cette dernière position ne sert que lorsque le véhicule est bloqué (embourbé) et ne s'enclenche que si le véhicule est à l'arrêt et le levier sur N, alors que les autres positions peuvent être sélectionnées en roulant, jusqu'à 100 km/h. Si rien de tout ça ne fonctionne, vous avez encore la possibilité d'actionner le blocage du différentiel arrière en appuyant sur un petit bouton, ou bien appeler un autre Pajero à la rescousse !

Le Pajero est évidemment équipé d'un frein à main classique, un bon levier que l'on tire pour le serrer, parce que moins il y a d'électronique à bord, plus c'est facile de se dépanner quand on est loin de tout et que c'est aussi un frein de secours.

Le Pajero n'est peut-être pas le 4x4 le plus sexy du marché, ses lignes sont simples, classiques, mais c'est incontestablement un des plus fiables au monde au point de vue mécanique, ce qui explique son succès commercial en Afrique (où il dispute le titre avec le Toyota Land Cruiser). Et vous finirez par le trouver beau parce que vous allez l'associer à d'impérissables souvenirs de voyage. ■



Avec son diesel 4 cylindres 3.2 de 160 ch, l'engin peut s'aventurer dans les contrées les plus escarpées.