

Drive@earth



PAJERO



▶ 走行性能TOP

▶ AWC (All Wheel Control)

▶ **ボディ**

▶ 足回り

▶ エンジン

▶ 駆動

▶ 安全性

SPECIAL INTERVIEW

ラリードライバー 増岡浩氏が語るパジェロ

ボディ

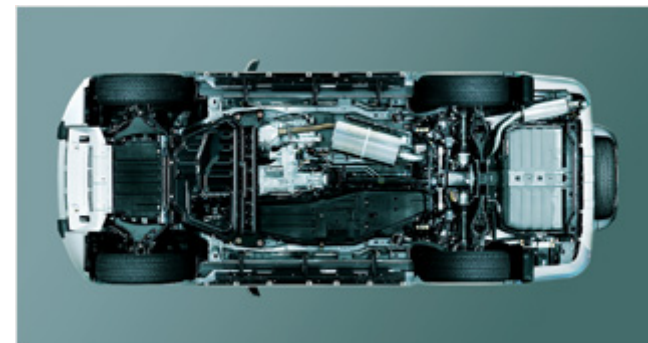
フロントミッドシップ4WDレイアウト

まるでスポーツカー感覚の軽快な身のこなしでワインディングをトレースしていく。ドライバーの意志に忠実なハンドリングを求めて、パジェロはフロントミッドシップのパートレインレイアウトを採用しています。クルマの運動性能を左右するエンジン、トランスミッション、4WDトランスファーの搭載位置を、フロントアクスルの後方にレイアウト。重心位置も可能な限り低くしています。この理想的な重量バランスが、ハイウェイからワインディングまで、あらゆる道で安定感あふれる走り、意のままのハンドリング、そして卓越した走破性を実現しているのです。さらに、パジェロがフロントミッドシップにこだわりつけているのには、もうひとつ大きな理由があります。それは、オフロードでの走破性を決定づけるアプローチアングルを十分に確保できること。エンジンを車体後方寄りに搭載しているため、フロントオーバーハングを極限まで短くできることから可能になったのです。さらに安全面でも大きなメリットがあります。短いフロントオーバーハングにもかかわらず十分なクラッシュゾーンを確保。前面衝突時の衝突エネルギーをしっかりと吸収してダメージを最小限に抑えます。



ラダーフレーム ビルトイン モノコックボディ

たとえ高性能のエンジンやサスペンション、そして4WDシステムを持っていても、それらのポテンシャルをフルに発揮させるのはボディの仕事。路面の起伏が激しくなるほど、スピードが高くなるほど、ボディの差が、走りの差となって現れてきます。ハイウェイでのクルージングやフラットダートでのハイスピードランナバウト。そして衝撃の激しい悪路走行。この相反する走りのシチュエーションで、ハンドリング、走行安定性、走破性などトータルな進化をめざして、パジェロが世界に先駆けて開発したのがラダーフレーム ビルトインモノコックボディ。単純なラダーフレーム車に比べて、ねじれ剛性・曲げ剛性とも約3倍(当社比)というハイレベルなボディ剛性を達成しています。高レベルの走行性能と快適性を軽量で高剛性なモノコックボディで実現しながら、路面からの激しい衝撃にはラダーフレームが無類の強さを発揮。まさにベースとなる悪路走破性と、オンロードでの高速走行性能をバランスよく融合させたパジェロのボディ。そのオールラウンドな走りと、すぐれた耐久性は、約170もの国や地域での活躍と、ダカールラリー市販車クラスで、つねにトップクラスの成績と完走率を実証しています。

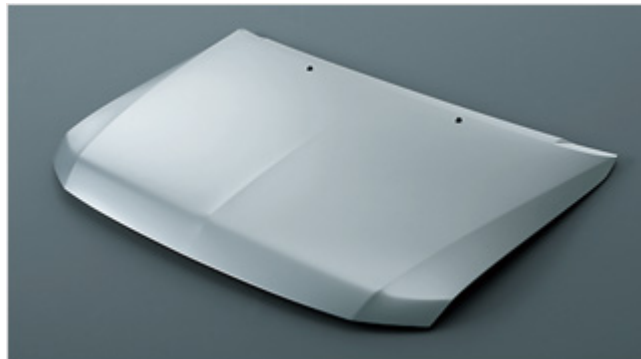


アルミエンジンフード

カーボン繊維強化樹脂製プロペラシャフト

大きな面積を占めるエンジンフードにアルミを採用。フロント回りの大幅な軽量化により、ハンドリングが軽快になり、運動性能がいちだんと向上します。もちろんフードの開閉も楽におこなえ、エンジンルームのメンテナンスもより容易にしています。またディーゼル車においては、遮音材の配置面積を拡大することで静粛性も高めています。

前面衝突時に、プロペラシャフトが破壊されながら衝撃を吸収。あわせてエンジンやトランスミッションが後方へ移動しやすくなり、十分なクラッシュブル長を確保。万一の際の安全性を高めています。



● 装備やオプションの組み合わせ等の詳細は、「スペック」の「主要装備」をご覧ください。

(c) Mitsubishi Motors Corporation. All rights reserved.