

Mitsubishi Pajero 2800 TD Huber-Intercooler

SCHLAUBERGER

Mit dem Pajero macht sich Herr Huber auf große Tour. Zumindest in Gedanken plant er eine Reise quer durch die Welt, durch gelbe Wüsten, in blaues Gebirge oder satte grüne Urwälder. Wo die Einheimischen noch in runden Hütten wohnen und auf ihren Festen rhythmisch trommeln. Oder er will wenigstens ganz weit wegfahren von dort. Runter in den Süden oder

so. Dort wird er ein paar Wochen einfach leben, unhervorgehoben, auf der Welt und Internet verzichten. Er will diese Erfahrung machen. Danach wieder zurückkehren, bitteschön, in die hiesige Welt. Das geht nur mit einem Geländewagen. Der soll nämlich überall durchkommen. Es muß also einer sein, der alles kann. Und er darf keine technischen Probleme bereiten. Schließlich wird es keine Fachwerkstätten geben mit High-Tech-Apparaten, keinen Elektronik-Spezialisten, der immer die kaputten Chips austauscht (und den passenden so-wieso nicht auf Lager hat). Herr Huber will lieber auf Hardware vertrauen können, ganz klar. Mechanik zum Anfassen dafür benutzen. Wo er noch sehen kann, was gebrochen ist. Wo er selbst den 13er- oder 17er-Schraubenschlüssel hernimmt, wenn nichts mehr geht.

Den selben Pajero wird er hier fahren, und deshalb stark. Er wird weite Strecken jenseits der Richtigeschwwindigkeit (existiert gerücheltweise noch in Deutschland) laufen, Zwischendurch muß er auf unsern dichtbestellten Kontinent auch noch in den dicken Stadtverkehr. Da soll der Wagen natürlich im Spritverbrauch manierlich bleiben, sich in puncto Abgas – politically correct – als schadstoffarm auf dem neuesten Stand der Technik ausweisen.

Martin Huber kann beides. Seine Tuning-Firma hat den Serient Mitsubishi Pajero 2.8-l-Dieseler Intercooler mit prinzipiell zwei Maßnahmen deutlich mehr- und spürbar verbessert: Zum einen hat er im Bug stehend einen größeren Ladeluftkühler eingesetzt anstatt des legendären unter der Haube, zum anderen die Fördermenge der mechanischen Verteilereinspritzpumpe den neuen Bedingungen angepaßt und ihr eine blitzgescheite elektronische Steuerung aufgesetzt. Der Clou: Die eigentliche Funktion des Motors ist von der Elektronik unabhängig; anders als bei einer "drive by wire"-Lösung sind die Notlaufeigenschaften zu 100 Prozent garantiert, falls das System einmal ausfallen sollte. Das von Huber entwickelte Nachströmsystem kommt ohne aufwendige Veränderungen an der Einspritzanlage aus, verwendet aber einige für die optimale Verbrennung wichtige Daten, welche rein mechanische Verteilereinspritzpumpen allein nicht beeinflussen können. So liefern Sensoren dem Mikroprozessor im Kasten unter der Haube die Temperaturen von Motor, Kühlwasser und Ladeluft, die Motordrehzahl und den Luft-

druck; dazu werden außerdem die Funktionen der Klimaanlage (sie braucht Antriebsleistung vom Motor) sowie die Stellungen von Kupplung und Gaspedal gemeldet. Das System ist so schlau angelegt, daß es innerhalb des physikalischen Möglichkeiten von Huber eine gewünschte Drehmomentkurve vorprogrammiert bekommt. Mit diesen Vorgaben und den Daten berechnet er ständig alle Einstellwerte, die er braucht, um das verlangte Drehmoment möglichst effektiv und sauber zu erzeugen.

Damit werden mehrere Bauteile gesteuert. So basiert die Kraftstoff-Fördermenge der Einspritzpumpe zwar auf dem Wert des Turboladendrucks, um die vorgegebene Drehmomentkurve zu erreichen, wird diesem

Technische Daten

Mitsubishi Pajero 2800 TD GLS 3türig Huber-Intercooler

Karosserie: Leiterrahmen mit aufgeschraubter Kombikarosserie, einheitliche rechts angeschlagene Heckklappe, 2 Türen, 5 Plätze

Motor: 4-Zylinder-Dieselmotor, vorne längs, Wirbelkammereinspritzung, 2 Ventile/Zylinder, 5ach gelagerte Kurbelwelle, oberrigende Nockenwelle mit Kettenantrieb, Zwei-Verteilereinspritzpumpe, Turbolader, Ladeluftdruck bis 0,92 bar, vergrößerter Ladeluftkühler, elektronisches Huber-Motormanagement für Leistung im Kaltlauf und bei Überladeratur (Wasser- und Öltemperatur), Geregelt: Ladedruck, Fördermenge und Abgasrückfraktionssrate.

Kupplungsschutz: Fördermengeneinlaß und Förderlegetime geändert. **Schadstoffarm:** 93/59 EWG 1. Optionen: Over-Boost-Schaltung für Beschleunigung, Absolutdruckmessung (Höhenanpassung), Ladelufttemperaturmessung.

Hubraum	2835 cm ³
Bohrung x Hub	95 x 100 mm
Verdichtung	21,0 : 1
Leistung	107 kW (145 PS) bei 4100 min ⁻¹
max. Drehmoment	ca. 330 Nm bei 2200 min ⁻¹
	mit Overboost kurzzeitig 350 Nm

Kraftübertragung: Permanent Allradantrieb, Super Select 4WD* (vorne - hinten 50 : 50), Zentraldifferential mit Viscobremse und manuell sperrbar. **Steuerung:** Vorderradantrieb abschaltbar, automatische Freilaufnabe vorne, Hinterachsdifferential manuell sperrbar (100 %), Füllgang-Schalteinheit, Verteilergetriebe mit Geländereduktion 1,9

Fahwerk: vorne: Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Drehsattel, Stabilisator; hinten: Starachse an zwei Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator, Solidlenkerung elektrisch 3stufig verstellbar, Felgen 7J x 15 leichtmetall, Reifen 265/70 R15.

Bremsanlage: Zweikreis servounterstützt, Scheibenbremsen (innen-belüftet) vorn, Scheibenbremsen hinten, Feststellbremse auf Hilfsstromlin hinten, ABS in 4WD und 2WD.

Lenkung: servounterstützte Kugelumlauflenkung, Wendekreis 13,5 m.

Preis: Grundpreis Mitsubishi Pajero 2800 GLS Turbo Intercooler: 94.300,-

Unbau Huber Intercooler 4800,- inkl. Montage und TÜV-Abnahme. Huber Fahrzeugtechnik, 73312 Gaislingen/Stöge, Tel. 07331/98990, Fax 955911



Ein moderner Diesel soll alles können: Richtig Dampf machen, unten rum und auch mit Tempo, nicht übermäßig schlucken und möglichst wenig Dreck produzieren. Solche Gegensätze bringt Huber beim Intercooler-Pajero unter die Haube

