



PRESS RELEASE

MEDIATIEDOTE

VEMIC AUTO OY AB TIEDOTUS JA PR

Pekka Koski
+358 400 210 490
pekka.koski@veho.fi.
www.mitsubishi.fi

Tiedote 22.9.2008
Julkaisuvapaa

Mitsubishi tähtää dieselveimalla voittoon Dakar-rallissa 2009

Mitsubishi Motors Corporation (MCC), sen moottoriurheilusta vastaava yksikkö Reprol Mitsubishi Ralliart Team sekä yhteistyökumppanit Repsol, Valeo ja BFGoodrich ottavat osaa vuoden 2009 Dakar-ralliin neljällä turboahdetulla Mitsubishi Racing Lancer -dieselautolla. Dakar-ralli ajetaan ensimmäistä kertaa Etelä-Amerikan maaperällä Argentiinasta Chileen ja takaisin 3–18.1.2009. Kilpailupaikan muutoksella halutaan varmistaa osanottajien ja koko tapahtuman turvallisuus.

Cross-country-tyyliset Racing Lancerit juhlistavat Reprol Mitsubishi Ralliart -tiimin ensimmäistä täyttä kilpailukautta. Turbodieselautoja ajavat samat neljä kuljettajaa, jotka ovat edustaneet valmistajaa Dakar-ralleissa vuodesta 2005 lähtien: Stéphane Peterhansel (Ranska), Hiroshi Masuoka (Japani), Luc Alphand (Ranska) sekä Joan "Nani" Roma (Espanja).

Mitsubishin nelikko yrittää Etelä-Amerikassa paitsi rallin historian ensimmäistä voittoa dieselnäyttöillä kilpa-autoilla, myös rallin 13. voittoa Mitsubishiille – joka on voittanut Dakar-rallin seitsemän kertaa peräkkäin vuodesta 2001 lähtien.

Racing Lancer -mallin ensiesittely yleisölle tapahtuu torstaina 2.10 Pariisin kansainvälisessä autonäyttelyssä. Malli on esillä yhdessä Lancer Sportbackin kanssa, johon Racing Lancer perustuu. Mitsubishi Lancer Sportback tulee myyntiin Euroopassa syksyn kuluessa.

Dakar-ralli 2009

Länsi-Afrikan turvallisuustilanteen oleellisesti heikennyttyä vuoden 2009 Dakar-ralli – järjestyksessään jo 31. Dakar-kisa – on päätetty ajaa Etelä-Amerikassa. Kilpailu startti tapahtuu Argentiinan pääkaupungista Buenos Airesista 3.1.2009, josta reitti jatkuu Puerto Madrinen lomakaupungin kautta länteen ja yli Andien vuoriston.

Kilpailijat viettävät välipäivän 10.1. Chilessä, historiallisessa Valparaïson satamakaupungissa Tyynenmeren rannalla. Seuraavana päivänä reitti jatkuu pohjoiseen Atacaman autiomaahan, josta palataan Andien kautta takaisin Argentiinaan. Maan toiseksi suurimmassa kaupungissa Cordobassa tapahtuvan pysähdyksen jälkeen kaikkiaan 9000 kilometrin mittainen reitti päättyy Buenos Airesiin 18.1.

VEMIC AUTO OY AB
MITSUBISHI HENKILÖ- JA MAASTOHENKILÖ- JA PICK-UP- AUTOJEN MAAHANTUONTI
VEMIC AUTO OY AB ON OSA VEHO GROUP-YHTIÖRYHMÄÄ
www.mitsubishi.fi
www.veho.fi

Vaikka reitin täsmällisiä yksityiskohtia ei toistaiseksi ole julkistettu, kisan erikoiskokeiden yhteispituuden arvioidaan nousevan noin 6000 kilometriin. 90 prosenttia reitistä on päällystämättömiä teitä ja hiekkapolkuja. Dakar-rallin osanottajien enimmäismäärä on rajattu 560:een, joista 275 on moottoripyöriä tai mönkijöitä, 200 autoja ja 85 kuorma-autoja.

Mitsubishi Racing Lancer

Racing Lancerin kehityksessä on hyödynnetty kokemuksia, joita saatiin Pajero Evolutionin kehitystyöstä. Racing Lancer täyttää FIA:n vuonna 2002 määrittelemät säädökset T1-ryhmän kilpa-autoille. Mitsubishiin uusi cross-country-sarjan kilpa-auto on suunniteltu täyttämään myös uudet supersäännöt niiden tullessa voimaan 2010.

Turboahdetun dieselmoottorin kehitys alkoi huhtikuussa 2006, jonka jälkeen moottori asennettiin testitarkoituksissa Pajero Evolutioniin kesäkuussa 2007. Korin kehitystyö aloitettiin elokuussa 2007, ja ensimmäinen Racing Lancer oli valmiina kesäkuussa 2008. Auto pistettiin lujille viikon kestäneissä testiajoissa Espanjassa ja Marokossa sekä tyypillisillä maastoajoon tarkoitetuilla rallireiteillä Ranskassa. Näissä testeissä kerätyn tiedon perusteella testejä jatkettiin Marokossa syyskesällä sekä edelleen tulevan lokakuun aikana ennen kuin Racing Lancer osallistuu FIA Cross-Country Baja International Cup -kilpailuun Baja Portalegressä 30.10–2.11.

Racing Lancer perustuu uuteen teräsputkirunkoon. Erityistä huomiota on kiinnitetty auton keventämiseen. Entistä pidempi akseliväli – ratkaisu joka perustuu vuoden 2010 tuleviin määräyksiin – on mahdollistanut polttoainetankin sijoittamisen aikaisempaa matalammalle, mikä alentaa auton painopistettä. Auton käsiteltävyys on parantunut myös auton varapyörien uudella sijoittelulla. Racing Lancerin muotoilusta on vastannut Mitsubishi Motorsin suunnitteluosasto. Korissa on käytetty hiilikuitupaneeleita, ja muotoilu on viimeistelty tuulitunnelikokeiden perusteella.

Voimakas 3-litrainen V6-dieselmoottori hyödyntää kaksivaiheista ahtamista. Pienempi ja suurempi turboahdin työskentelevät yhdessä moottorin kierrosluvun ja kuormituksen mukaan. Moottori tuottaa 650 newtonmetrin huippuväännön. Nykyinen huipputeho on 280 hevosvoimaa (206 kW), mutta se nousee moottorin kehitystyön edelleen jatkuessa. Ahtoilmavälijäähdytin on sijoitettu auton takaosaan, ja jäähdytysilma johdetaan katolle sijoitetun ilmanottoaukon kautta.

V6-moottorin yhteydessä käytetään käsivalintaista, viisivaihteista Ricardo-sekventiaalivaihteistoa, joka on suunniteltu erityisesti moottorin suurta vääntömomenttia varten. Racing Lancerin jatkuvan nelivetojärjestelmän yhteydessä käytetään samaa lukittuvaa tasauspyörästöä kuin Pajero Evolutionissa.

Pyöräntuenta sekä edessä että takana on suunniteltu uudelleen ja perustuu päällekkäisiin kaksoistukivarsiin, kierrejousiin, kallistuksenvakaimiin sekä entistä laajemmin säädettäviin BOS-iskunvaimentimiin. Renkaat ovat BFGoodrichin uudet matalan vierintävastuksen cross-country-kilparenkaat, joiden koko on 245/80 R16. Renkaat on asennettu OZ-kevytmetallivanteille (7JJ x 16).

Tekniset tiedot

Pituus	4475 mm
Leveys	1990 mm
Akseliväli	2900 mm
Raideleveys edessä/takana	1750 mm/1750 mm
Kokonaispaino	1900 kg
Moottori	6-sylinterinen turbodiesel, 24 venttiiliä, kuivasumppuvoitelu
Polttoainejärjestelmä	Common rail -suoraruiskutus
Iskutilavuus	3997 cm ³

VEMIC AUTO OY AB
MITSUBISHI HENKILÖ- JA MAASTOHENKILÖ- JA PICK-UP- AUTOJEN MAAHANTUONTI
VEMIC AUTO OY AB ON OSA VEHO GROUP-YHTIÖRYHMÄÄ
www.mitsubishi.fi
www.veho.fi

Teho	206 kW (280 hv)/650 Nm
Vaihteisto	5-vaihteinen Ricardo-sekventiaalivaihteisto
Nelivetojärjestelmä	Jatkuva, mekaaninen keskitasauspyörästön lukko
Etu-/takatasauspyörästöt	Momentin mukaan lukittuva Ricardo-tasauspyörästö
Pyöräntuenta	Erillisjousitus, päällekkäiset kaksoistukivarret, kierrejousi, kallistuksenvakaajat
Iskunvaimennus	Säädettävät BOS-iskunvaimentimet
Joustovara	250 mm edessä ja takana
Ohjaus	Tehostettu hammastanko-ohjaus
Jarrut	BREMBO; edessä ja takana jäähdytetyt levyt ja kuusimäntäiset jarrusatulat
Vanteet	OZ-kevytmetallivanteet (7JJ x 16)
Renkaat	BFGoodrich (245/80 R16)
Muuta	Suurlujuusteräksinen putkirunko, hunajakennorakenteinen pohjalevy ja hiilikuitukori

Repsol Mitsubishi Ralliart Team

Tehokas ja loppuun saakka hiottu organisaatio voi ratkaista voiton ja häviön Dakar-rallin kaltaisessa hektisessä kilpailussa. Repsol Mitsubishi Ralliart Teamia johtaa kisassa ranskalainen Dominique Serieys , joka itsekin voitti kartanlukijana Dakar-rallin Mitsubishi Pajerolla 1993. Tekniikasta vastaa niin ikään ranskalainen Thierry Viardot Mitsubishi Motorsin tuotekehityskeskukseen insinöörien tuella. Kisalogistikka, kuten tiimin 14 ajoneuvon ja 65 jäsenen liikkuminen ja tarpeet, on ranskalaisen David Serieysin vastuulla.

Kisareittiä ja Racing Lancereita seuraa jatkuvasti kaksi T4 6x6 -kuorma-autoa, joiden varusteina on varaosia, renkaita, työkaluja ja tarvikkeita. Näiden ajoneuvojen lisäksi tiimillä on käytössään 8 SUV-maasturia henkilökunnan ja tiimin johdon kuljetuksiin – kaksi niistä uutta Pajero Sport -mallia – sekä 5 T5-kuorma-autoa varustettuina niin ikään vararenkailla, tarvikkeilla ja varaosilla. Nämä huoltoautot käyttävät kisassa vaihtoehtoisia reittejä.

Repsol Mitsubishi Ralliart Teamin autokunnat vuoden 2009 Dakar-rallissa ovat Luc Alphand/Gilles Picard (Ranska), Hiroshi Masuoka/Pascal Maimon (Japani/Ranska), Stéphane Peterhansel/Jean-Paul Cottret (Ranska) sekä Joan "Nani" Roma/Lucas Cruz (Espanja).

Luc Alphand siirtyi moottoriurheiluun tehtyään sitä ennen loistavan uran alppihiihdossa ja voitettuaan maailmanmestaruuden 1997. Hän debytoi Dakar-rallissa 1998 ja liittyi Mitsubishiin tiimiin 2004 voittaakseen rallin kaksi vuotta myöhemmin Pajero Evolution -mallilla.

Hiroshi Masuoka voitti Dakar-rallin tuotantoautojen sarjan 1990 ja 1994 ennen siirtymistään vaativimpaan huippusarjaan vuonna 2000. Hän otti Pajerolla ja Pajero Evolutionilla kaksi loistavaa peräkkäistä voittoa kisassa vuosina 2002 ja 2003.

Varmistettuaan kuusi Dakar-voittoa moottoripyörällä Stéphane Peterhansel vaihtoi nelivetoisiin 1999 ja liittyi Mitsubishi-tiimiin 2002. Hän liitti saavutuksiinsa kolme voittoa rallissa Pajero Evolutionilla vuosina 2004, 2005 ja 2007 ansaiten lisänimen "Monsieur Dakar".

Myös Joan "Nani" Roma siirtyi nelivetoisiin tehtyään sitä ennen menestyksekkään uran moottoripyöräilijänä. Hän voitti enduron Euroopan mestaruuden 1994 ja kilpaili Dakar-rallissa ensi kertaa 1996. Voitettuaan moottoripyörä-sarjan 2004 hän vaihtoi seuraavana vuonna nelipyöräisiin kilpaillen Mitsubishiilla. Vuonna 2006 hän otti osaa Dakar-ralliin tehdastiimissä ja sijoittui kolmanneksi Pajero Evolutionilla.

VEMIC AUTO OY AB
 MITSUBISHI HENKILÖ- JA MAASTOHENKILÖ- JA PICK-UP- AUTOJEN MAAHANTUONTI
 VEMIC AUTO OY AB ON OSA VEHO GROUP-YHTIÖRYHMÄÄ
www.mitsubishi.fi
www.veho.fi

Toimenpiteet ympäristön suojelemiseksi

Repsol Mitsubishi Ralliart Team pyrkii monin eri toimenpitein vähentämään aiheuttamaansa ympäristörasitusta vuoden 2009 Dakar-rallissa.

Kilpailussa mukana olevien Racing Lancerien käyttämä edistyksellisin dieselteknologia hyödyntää muun muassa korkeaa ruiskutuspainetta ja alhaista puristussuhdetta. Autoissa käytetään Repsolin valmistamaa polttoaineseosta, josta osa on ei-syötävästä kasviraaka-aineesta valmistettua biodieseliä. Sen hiilidioksiditase koko tuotantoketjun aikana on neutraali eli kasvien kasvatus ja jalostus polttoaineiksi eivät lisää ilmakehän hiilikuormaa. Lisäksi autojen puskureissa, mudalta suojaavissa pohjalevyissä ja muissa nopeasti kuluviissa osissa on käytetty pelkästään kasviperäisiä muoviraaka-aineita.

Valeo on toimittanut Racing Lancereihin uudentyyppiset jäähdytysjärjestelmät, ledi-teknologiaan perustuvat ajo- ja takavalot sekä katolle asennetut pysähdysvalot. Valot tuottavat vähemmän lämpöä ja kestävät kauemmin kuin ennen. Lisäksi ne käyttävät merkittävästi aikaisempaa vähemmän energiaa, mikä vähentää osaltaan autojen polttoaineenkulutusta.

Kilpailuautojen All Terrain -renkaat on kehittänyt BFGoodrich. Kokoa 245/80 R16 olevat renkaat sopivat hyvin juuri Dakar-rallin erittäin vaihteleviin, lähes vihamielisiin ajo-olosuhteisiin. Kumiseos on entistä vahvempi, mikä vähentää puhkeamisvaaraa vaativissa maastoissa. Myös renkaiden vierintävastus on alhainen.