

STECKBRIEF

WAS ER KANN

Der neue Pajero ist Wühler, Zugmaschine, Laster und Familienauto in einem. Der Diesel taugt zum Schufteln, nicht zum Sprinten – eben ein Ausdauerläufer!

WIE ER AUFTRITT

Die Form ordnet sich dem Zweck unter. Hier findet man keine überflüssigen Sicken und Rundungen. Das Beste daran: So sieht der Pajero richtig gut aus.



Klare Linie

ALLES KEIN PROBLEM

Nicht zuletzt dank der 225 Millimeter Bodenfreiheit krabbelt der gelenkige Pajero ohne Aufsetzer über die Verschränkungsbahn

Der Klassiker aus Japan kommt mit NEUER ARBEITSKLEIDUNG und noch mehr Allrad-Technik im Februar zu uns. Was kann er besser als bisher?

Wer Arbeit kennt und danach rennt, der ist verklemmt“, lautet ein altes Berliner Sprichwort. Welch ein Irrtum! Zumindest, wenn man einen Kollegen zur Seite hat, der in vierter Generation zu uns kommt und Pajero heißt. Am 10. Februar tritt der Neue seinen Job in Deutschland

an. Beim „Einstellungsgespräch“ auf unserem Testgelände in Horstwalde südlich von Berlin hinterlässt er jedenfalls einen guten Eindruck. Schon sein Outfit verrät: Der will anpacken. Die große steile Windschutzscheibe stemmt sich auch künftig tapfer gegen den Fahrtwind. Der Grill mit den beiden ver-

chromten Querstreben und die schwungvoll gezeichneten serienmäßigen Xenon-Scheinwerfer verleihen dem Mitsubishi einen dynamischen Auftritt. Mit Lifestyle hat das aber nichts zu tun. An Seitenlinie und Heck ändert sich im Vergleich zum Vorgänger nur wenig. Die beiden hintersten Seitenfenster stei-

gen nicht mehr ganz so steil an, und das an der Hecktür außen befestigte Reserverad hängt jetzt genau in der Mitte. Echt klasse sind die elastischen Schutzleisten rundherum – die geben bei leichten Remplern nach, verhindern so Beulen und Risse. Unter der geraden, schmucklosen Motorhaube nagelt ein alter ▶

Fotos: Mitsubishi



ALLEGRETTO

Nur mäßig schnell und mäßig lebhaft dreht der 170 PS starke Turbodiesel, dafür aber mit kräftigem Durchzug

Bekannter. Der 3,2 Liter riesige Vierzylinder arbeitete schon im Vorgänger. Dort allerdings noch mit Verteilereinspritzpumpe. Jetzt wandelt sich der Saulus zum Paulus, denn mit Common-Rail-Einspritzung schafft der Turbodiesel spielend die Euro 4-Norm. In der von uns gefahrenen Version mit Fünfgangautomatik und serienmäßigem Rußfilter bringt es der Selbstzünder mit 170 PS auf zehn Pferdestärken mehr als bisher. Das reicht für ein Spitzentempo von 177 km/h (zuvor 170 km/h). Ein Straßenrenner will der Diesel-Pajero aber partout nicht sein. Denn die auf Komfort getrimmte Abstimmung führt bei dem Koloss in schnell gefahrenen Kurven zu spürbarer Krängung. Doch viel wichtiger: Kraxeln kann der Pajero jetzt noch besser. Schon der Vorgänger hatte eine Sperre für das Zentraldifferential und eine Untersetzung an Bord. Jetzt kann auch das Ausgleichsgetriebe an der Hinterachse gesperrt werden. So wühlt sich der Workaholic mit Wonne durch feinen Sand und zähen Schlamm. Tiefe Wasserlöcher? Na und – 700 Millimeter Wassertiefe sprechen eine deutliche Sprache. Damit übertrifft er sogar Range Rover und Defender (beide 500 Millimeter). Steil den Hang hinunter – auch das gelingt dank Bergabfahrassistenten vollkommen entspannt. Zwar geht es etwas flotter zu Tal als zunächst erwartet, dennoch

ganz unaufgeregt und fast ruckfrei. Auf der Verschränkungsstrecke liefert der Pajero sein Meisterstück ab. Hier, wo einst die Militärs ihr schweres Gerät testeten, krabbelt der gutmütige Geselle ohne aufzusetzen über die Berg-und-Tal-Bahn. Kein Ächzen oder Knarzen verrät, welcher Tortur die Karosserie dabei unterzogen wird. Damit das Schaffen richtig Freude macht, hat Mitsubishi den Arbeitsplatz recht einladend hergerichtet. In dem elegant geschwungenen Armaturenbrett liegen die Instrumente in tiefen Höhlen in Alu-Optik. Während sich die weißen Zifferblätter klar ablesen lassen, ist an den Bedientöpfen der Klimaautomatik nicht zweifelsfrei erkennbar, welche Einstellung gerade gewählt wurde. Der Schalter für die riesigen Außenspiegel liegt auch nicht optimal zur Hand, das Lenkrad ist nicht in der Tiefe verstellbar. Die bequemen Sitze dürften ruhig etwas mehr Seitenhalt bieten. Dafür gibt es vorn und hinten reichlich Kopffreiheit. Das gilt auch für die Klappstühle in der dritten Reihe. Besonderer Clou: Unter ihnen gibt's ein praktisches Staufach – zum Beispiel für schmutzige Arbeitsachen. Doch wie heißt es im Volksmund: „Der Kerl, der die Arbeit erfunden hat, muss nichts zu tun gehabt haben.“ Da können wir nach dieser Testfahrt nur ergänzen: „... oder Pajero-Fahrer gewesen sein.“

FAZIT



Eigentlich müsste er das Paradefahrzeug zum Tag der Arbeit sein: Er verrichtet klaglos seinen Dienst, wühlt gern im Dreck, schleppt als Zugmaschine große Lasten von dannen und bietet seinen Insassen auch noch reichlich Komfort. Er ist also keine Sänfte für Gewerkschaftsfunktionäre, sondern ein Kumpel für alle, die zupacken wollen.

Gerd Schwarze, Testredaktion



ALLES WIRD GUT

Steile Abhänge muss niemand fürchten. Mit dem Bergabfahrassistenten geht es ganz entspannt nach unten



ALLES NEU
Schwungvolles
Cockpit mit
DVD-Navi



ALLES IM BLICK

Die blau beleuchteten Zifferblätter lassen sich leicht ablesen. Die schicken Uhren liegen tief unten in kleinen Röhren im Alu-Look



ALLRAD IM DETAIL
Anzeige für zuschaltbaren Vier-
radantrieb und die zwei Sperren



ALLES IM GRIFF
Wählhebel für Fünfgangauto-
matik, Allrad und Untersetzung

DATEN

MITSUBISHI PAJERO 3.2 DI-D

LISTENPREIS ca. 36 000 Euro¹

ANTRIEB

Vierzylinder-Common-Rail-Turbo-Dieselmotor vorn längs, vier Ventile je Zylinder, 3200 cm³, 125 kW/170 PS bei 3800 U/min, max. Drehmoment 373 Nm bei 2000 U/min, zuschaltbarer Allradantrieb mit Geländeuntersetzung, sperrbares Zentral- und Hinterachsdifferential, Fünfgang-Automatikgetriebe

KAROSSERIE

Länge/Breite/Höhe 4900/1875/1870 mm, Radstand 2780 mm, Leergewicht 2340 kg, Zuladung 690 kg, Anhängelast ungebremst/gebremst 750/3300 kg, Reifendimension 265/60 R 18 110 H, Wattiefe 700 mm, Bodenfreiheit 225 mm

FAHRLEISTUNGEN²

Beschleunigung 0–100 km/h	k. A.
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Normverbrauch	k. A.
Abgasnorm	Euro 4

AUSSTATTUNG

SERIE/EXTRAS³

ABS, abschaltbares ESP, Frontairbags, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn und hinten, Bergabfahrassistent, Dieselpartikelfilter, Klimaautomatik, 18-Zoll-Leichtmetallräder, DVD-Navigationssystem mit 7,5-Zoll-Berührungsbildschirm, 860-Watt-Audiosystem mit zwölf Lautsprechern, dritte Sitzreihe, Xenon-Scheinwerfer

¹ Exakte Preisangaben liegen noch nicht vor; ² Werksangaben; ³ die verschiedenen Ausstattungslinien sind noch nicht endgültig definiert. Mehr Infos zu den Daten – siehe „Die Bestenliste“.