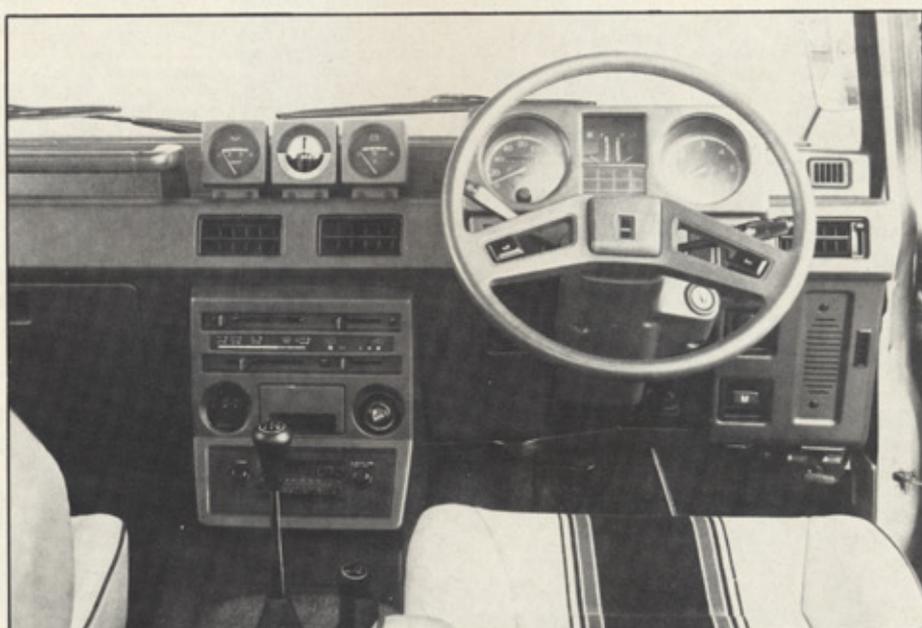


Mitsubishi Pajero Die Alternative?



Der einzige derzeit in der Bundesrepublik laufende Pajero: er durfte nicht vom Hof des Importeurs.

Mitsubishi hat den Pajero gut gezielt platziert: er trifft exakt zwischen den Suzuki SJ 410 und den Nissan Patrol, die Nummern Eins und Zwei bei der OFF ROAD-Leserwahl zum 4x4 des Jahres '82. Wenn Preis und Werkstattschulung stimmen, wird der Pajero den Fourwheeler-Markt in Bewegung bringen. Kaufinteressenten in der Zwanzigtausendmark-Klasse müssen sich den Neuling genau ansehen. OFF ROAD hat das bereits getan.



Noch mit Rechtslenkung: Pajero-Armaturenbrett



Fahrzeug, das beim Mitsubishi-Importeur, der MMC-Auto Deutschland GmbH in Trebur bei Rüsselsheim, steht, hat Rechtslenkung und kam auf dem Umweg über den österreichischen Importeur, die Denzel Wolfgang AG in Wien, nach Deutschland.

Doch selbst in diesem Stadium der Planung steht fest, daß der Pajero einiges bietet, was der Freund geländegängiger Fahrzeuge anderswo nicht kaufen kann, etwa den Turbodieselmotor oder die unabhängige Vorderradaufhängung.

Fahrkomfort und Turbodiesel

Grundsätzlich gibt es den Pajero mit drei Motoren, einem Benziner (2555 cm, 103 PS) und zwei Diesel (2346 ccm). Der normale Diesel leistet 67 PS, womit er als Arbeitsgerät ausreichend motorisiert ist. Der richtige Spaß — und auch die Gelassenheit bei langen Reisen — beginnt beim Turbodiesel, der 82 Pferde losläßt. Die sind bei einem fahrfertigen Gewicht von knapp über 1500 kg eine ganze Menge. Der Diesel Patrol wiegt runde 350 Kilo mehr und hat 95 PS zur Verfügung.

Nirgendwo sonst gibt es ab Werk einen 4x4 mit Turbodiesel. Mitsubishi, die auch bei ihren benzingetriebenen Personenwagen konsequent den Turboweg wählten, hat hier einen klaren Vorsprung.

Und dem Fahrkomfort kommt zugute, daß vorn nicht die übliche Starrachse an ihren Blattfedern hängt, sondern die ungefederten Massen durch einzeln aufgehängte Räder reduziert werden. Wobei als technischer Leckerbissen noch die längs liegenden Torsionsfedern hinzukommen, die angenehm wenig Raum beanspruchen.

Für die Größe wenig Gewicht

Obwohl auch der Nissan Patrol Diesel ein munteres Fahrzeug ist, das dank der gespreizten Blattfedern einen für Geländewagen überdurchschnittlichen Fahrkomfort aufweist, hat man hinter dem Lenkrad den Eindruck, ganz klar in einem Wagen zu sitzen, der eine Nummer größer ist als der Pajero. Dieser Eindruck ist falsch, denn der Neue von Mitsubishi ist zwar 12 Zentimeter kürzer, aber genau so breit und in der Aus-

führung mit faltverdeck mit 1,96 Metern sogar 12 cm höher als der Nissan. Der hintere Teil des Stoffverdecks ist gegenüber dem Fahrerhaus angehoben. Das bringt eine Innenhöhe von stattlichen 125 Zentimetern über der Ladefläche. Beim Patrol sind nur 107 cm, beim kleinen SJ 410 noch einmal acht Zentimeter weniger.

Der Pajero mit festem Stahlblechaufbau hat das erhöhte Dach nicht, er mißt in der Höhe 1,88 Meter.

In Japan wird der Stoffverdeck-Pajero serienmäßig als Siebensitzer angeboten, mit zwei Quersitzen hinter der dreiplätigen Rückbank. Ob eine solche Lösung mit den deutschen Spezifikationen zu vereinbaren sein wird, steht noch nicht fest.

Viele Extras als Sonderausstattung

Zu früh ist es auch für die endgültige Festlegung der Serienausstattung. So gehören in Japan etwa Reifen der Größe 6.50-16 zum Basisfahrzeug und die größeren 7.00-16 zum Extra-Paket. Bei den Extras ist die Auswahl groß: Freilaufnaben (auch automatische werden angeboten), selbstsperrendes Differential hinten, Lenkungsdämpfer und Cyclon-Luftfilter, Drehzahlmesser und Öldruck-Anzeige, Zusatzheizung für den hinteren Innenraum und Anzeige für den Neigungswinkel. Was davon dem mitteleuropäischen Käufer angeboten wird, ist noch nicht entschieden.

Fest steht, daß der Pajero ein Vierganggetriebe hat, dessen vierter Gang mit 1,0:1 ausgelegt ist. Die Dieselausführung hat einen mit 4,33:1 etwas kürzer übersetzten ersten Gang als der Benziner (3,74:1).

Angetrieben werden die Hinterräder. Die Vorderräder werden zugeschaltet. Die Geländereduktion im Zwischengetriebe ist mit 1,94:1 ausgelegt.

Wer ist Mitsubishi?

Mitsubishi ist in Deutschland — hinter Nissan, Mazda und Toyota — die Nummer Vier unter den japanischen Importeuren. Mitsubishi begann relativ spät, hatte 1981 einen überdurchschnittlichen Zuwachs bei den Zulassungszahlen, kam unter den Japanern im Vorjahr auf Platz Zwei und fiel im ersten Halbjahr '82 mit den Zulassungen um rund 30 Prozent zurück. Aber immerhin sind 18464 Mitsubishi in diesem Zeitraum auch noch eine eindrucksvolle Zahl, zumal der Abstand zum Japan-Ersten Nissan (22073 Wagen) gar nicht so groß ist. Der Pajero wird also nicht von einem Kleinen angeboten, sondern von einem Unternehmen, das in Deutschland über 850 Vertragshändler verfügt.

Text: Kasimir Kardan
Fotos: Mitsubishi

Wem der SJ 410 zu klein und der Patrol zu schwer ist, der wird demnächst eine interessante Alternative finden, den Pajero von Mitsubishi. Demnächst, das ist kein präziser Zeitbegriff, aber das Wort trifft die augenblickliche Situation, in der noch nicht alles exakt und verbindlich festgelegt ist. Weder die Preise noch die Serienausstattung, weder die Aufpreis-Extras noch der Erstverkaufstag. Vor dem April 1983 ist mit dem Startschuß nicht zu rechnen.

Die Prüfungen zur Homologierung haben gerade erst begonnen. Das einzige

Zum Vergleich	Mitsubishi Pajero	Suzuki SJ 410	Nissan Patrol Hardtop
	cm	cm	cm
Länge	392	343	407
Breite	168	146	169
Höhe	196	168	184
Radstand	235	203	235
Spur vorn/hinten	140/137	121/122	140/140