

# Das evolutionäre Überraschungsei

Der Hersteller spricht bescheiden von Evolution statt Revolution, weil man, mit Ausnahme des Antriebskonzepts, nichts Grundlegendes verändert hat. Der neue Pajero sieht dem alten Pajero recht ähnlich, er hat das prinzipiell gleiche Fahrwerk, die prinzipiell gleichen Motoren und wird wieder in drei Karosserieversionen angeboten. Wir haben uns für den ersten Test das voraussichtlich meistgefragte Modell der umfangreichen Palette herausgesucht: kurzer Radstand, Turbodiesel, permanenter Allradantrieb und ABS. Die neue Antriebstechnik ist beim dreitürigen Station an die breitbereifte und luxuriöse GLS-Version gebunden, dennoch stellt diese Kombination die preiswerteste Möglichkeit dar, einen Pajero mit permanentem 4x4-Antrieb zu fahren

**W** Von B. Weinbacher

Wenn es um die Angebotszyklen ihrer weltweit verbreiteten Produkte geht, sind die japanischen Automobilbauer von einer gnadenlosen Präzision beseelt. Im Turnus von vier Jahren werfen sie neue oder rundumneuerte Pkw-Modelle unters Volk, bei den Geländewagen dauert es genau doppelt so lang. Nach acht Jahren hat ein Fourwheeler ausgedient, selbst wenn er sich, wie der Mitsubishi Pajero, glänzend verkauft. In Deutschland stand der Bestseller auch im letzten Jahr unangefochten auf Platz eins der 4x4-Verkaufstabelle und hätte, unter dem Aspekt des Markterfolges, gewiß noch keinen Nachfolger gebraucht. Doch die acht Jahre sind rum, der neue Pajero ist einfach da, ganz nach Plan.

Wie alle neuen Autos ist auch der neue Mitsubishi gegenüber seinem Vorgänger um ein paar Zentimeter

länger, breiter und niedriger geworden. Beim aufgepeppten GLS fällt dieser Längen- und Breitenzuwachs aufgrund seiner breiten Räder üppiger aus als beim schmalbereiften GL, konkret mißt der neue GLS gegenüber dem alten Dreitürer 15 Zentimeter mehr in der Länge, 10,5 Zentimeter mehr in der Breite und 2,5 Zentimeter weniger in der Höhe. Der Radstand wuchs um 7 Zentimeter, exakt genausoviel macht der Raumzuwachs im Passagierabteil aus, gemessen von den Pedalen bis zur Lehne der Rücksitzbank. Und weil sich diese Zahlenkolonne noch endlos fortsetzen ließe, hören wir hier auf und kommen auf den Punkt, der im Vergleich alt gegen neu viel wichtiger erscheint. Wie sitzt man im neuen Pajero und welches Raumgefühl vermittelt dieses immer noch sehr kompakte Gefährt seinen Insassen? Hier kommt die erste Überras-





# Mitsubishi Pajero 2500 TD GLS 3türig



schung. Sie betrifft die Rücksitzbank, die dank üppiger Ausführung und besserer Ausformung sowie durch den größer gewordenen Knie-raum nun auch Erwachsenen als Aufenthaltsort für längere Reisen zugemutet werden kann. Jetzt kann man sich als Hinterbänkler wohl fühlen, wenn auch nur zu zweit und nicht zu dritt, wie es das neue Modell theoretisch erlaubt. Wer vorne Platz nimmt, sitzt so aufrecht, bequem und hoch wie schon immer im Pajero. Da gab es nichts zu verbessern, deshalb haben sich die Entwicklungsingenieure auf das Verbessern der Sitze selbst beschränkt. Die lassen nun, mit verstellbarer Wirbelsäulenstütze, einstellbaren Seitenwangen, vergrößertem Verstellbereich und einer Memoryschaltung, die den Sitz nach dem Vorklappen wieder in die vorherige Position bringt, keinerlei Wünsche offen.

Ein klarer Fortschritt ist die getrennt klappbare Rücksitzbank, der man einen höchst praktischen Mechanismus mit auf den Weg gegeben hat. Das Vorklappen und gleichzeitige Verriegeln einer Sitzhälfte geschieht mit zwei Handgriffen, die Kopfstützen bleiben einfach dran. Gerade bei einem Auto mit knapp bemessenem Laderaum, der beim neuen Pajero nicht nennenswert größer ausfällt als beim alten Modell, lernt man derart durchdachte Detaillösungen schnell zu schätzen.

Das Armaturenbrett ist schöner geworden, die Instrumente größer und besser ablesbar. Die Schalter liegen ausnahmslos gut erreichbar und sind jetzt – endlich – auch alle beleuchtet. Pfiffige Kleinigkeiten, wie die kleinen Steckdosen in der Mittelkonsole und im Laderaum zum Anschluß der serienmäßigen Klemmlampe, machen den Aufenthalt an Bord des Neulings vollends zur gelungenen Vorstellung, ohne Wenn und Aber. Fahren wir los.

Dank neuem „Ultra Super Schnellglühsystem“ darf sofort gestartet werden, was der Turbodiesel mit ultra unwilliger Aufnahme seines Dienstes quittiert. Es dauert ein paar Sekunden, bis er rund läuft, etwa so lange, wie bei anderen Autos das Vorglühen. Wenn er dann warm ist, läuft der 2,5-Liter-Motor so ruhig und behende, wie er es schon im alten Pajero tat. Für seinen Einsatz im neuen Modell bekam der mit zwei Ausgleichswellen bestückte Selbstzünder einen um 25 Prozent vergrößerten Ladeluftkühler sowie eine neue Abgasturbine verpaßt. Resultat dieser Maßnahmen: 4 PS und 5 Nm mehr bei unveränderten Drehzahlen. Das ist nicht gerade viel, bedenkt man die knapp fünf Zentner Mehrgewicht des noblen GLS gegenüber dem alten Pajero

## Mitsubishi Pajero 2500 TD GLS kurz

<b>Motor</b>	Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Diesel-Reihenmotor (Vorkammer), vorne längs eingebaut, 5fach gelagerte Kurbelwelle, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Verteilereinspritzpumpe, Abgasturbolader, Ladeluftkühlung; Ölwechsellmenge 5,3 l	
Hubraum	2477 cm <sup>3</sup>	
Bohrung × Hub	91,1 × 95,0 mm	
Verdichtung	21,0 : 1	
Leistung	73 kW (99 PS) bei 4200 U/min	
Max. Drehmom.	240 Nm bei 2000 U/min	
Leistungsgew.	25,5–31,5 kg/kW (18,8–23,2 kg/PS)	
Literleistung	29,5 kW/l (40,0 PS/l)	
<b>Kraftübertragung</b>	Allradantrieb permanent (v:h 50:50), Zentraldifferential mit Viskobremse und manueller Sperre, abschaltbarer Vorderachsantrieb, Hinterachsdifferential manuell sperrbar (100%), 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion	
Übersetzungen	I: 3,918; II: 2,261; III: 1,395; IV: 1,000; V: 0,829; R: 3,925; <b>Strabbe</b> : 1,000; <b>Gelände</b> : 1,925; Achsantrieb 4,875	
Gesamtübersetzung	in <b>V/G</b> : 36,77; maximales Drehmoment an jedem Rad dabei 2206 Nm bei etwa 7,5 km/h (Reifen 265/70 R 15)	
<b>Fahrwerk</b>	vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator, Stoßdämpfer elektrisch verstellbar; hinten Starrachse an Längslenkern, Panhardstab, Schraubenfedern, Stabilisator, Stoßdämpfer elektrisch verstellbar	
Bremsanlage	Zweikreis, saugluftunterstützt; vorne Scheiben (innenbelüftet); hinten Scheiben; ABS; Handfeststellbremse über separate Trommeln auf die Hinterräder wirkend	
Lenkung	Kugelumlauf (servounterstützt); 3/4 Umdrehg.; Lenkrad-Ø 385 mm	
Felgen/Reifen	7 × 15 Leichtmetall/265/70 R 15	
<b>Elektrische Anlage</b>	Batterie 12 V/80 Ah Lichtmaschine 12 V/65 A	
<b>Meßwerte</b>	bei km-Stand 3435	
<b>Höchstgeschwindigkeit</b>	145,6 km/h bei 4400 U/min im V. Gang	
<b>Beschleunigung</b>	0–80 km/h 13,3 s 0–100 km/h 20,1 s 0–120 km/h 31,1 s 0–140 km/h 39,2 s 1 km stehender Start 36,8 s	
<b>Elastizität</b>	60–100 km/h, IV. Gang 12,2 s 80–120 km/h, V. Gang 18,6 s	
<b>Abweichungen</b>	Anzeige km/h real km/h Geschwindigkeit 80 75,8 100 96,2 120 115,0 140 133,0	
Strecke	Anzeige km real km	100 95,0
<b>Innengeräusch</b>	bei km/h dB (A) im V. Gang 60 64 80 66 100 74 120 71 V <sub>max</sub> 145,6 75 Leerlauf 55	
<b>Verbrauch</b>	<b>Diesel</b> <b>l/100 km</b> im Test Minimal 7,7 Maximal 15,7 Testdurchschnitt 12,1	
nach ECE-Norm	Stadtzyklus 10,7 konstant 90 km/h 9,2 konstant 120 km/h 14,3	
Tankinhalt	75 l	
Reichweite	max. 974/min. 477 km	



<b>Karosserie</b>	Leiterrahmen, aufgeschraubte Kombikarosserie; 2 Türen, seitlich angeschlagene Hecktüre; 5 Sitzplätze	
<b>Gewichte</b>	(Angaben in kg)	
Zulässiges Gesamtgewicht	2300	
Leergewicht, Werksangabe	1800	
Testwagen, vollgetankt	1860	
Zuladung, Testwagen	440	
Anhängelast, gebremst	2300	
ungebremst	750	
Dachlast	100	
<b>Abmessungen</b>	(Angaben in mm)	
L × B × H	4145 × 1785 × 1815	
Radstand	2420	
Spur v/h	1465/1480	
Wendekreis	11,4 m	
Bodenfreiheit min.	200	
Böschungswinkel v/h	40,5°/35°	
Rampenwinkel	27°	
Innenhöhe über Sitzen v/h	960/950	
Sitzfläche Länge v/h	500/450	
Knieraum h	190–365	
Laderaum	Länge 525–920 Breite 960–1430 Höhe 1100	
Hecköffnung	Breite 1070–1215 Höhe 1000	
Ladehöhe	685	



Tribut an den Geschmack des japanischen und US-amerikanischen Publikums: die Zweifarbenlackierung, die es gegen Aufpreis für alle GLX- und GLS-Versionen gibt. Das Bordwerkzeug in der Hecktüre ist platzsparend und leicht zugänglich untergebracht. Der überarbeitete Turbodiesel gefällt durch Laufruhe, Drehfreudigkeit und Durchzugsstärke, in der Sparsamkeitsdisziplin muß er sich allerdings von den Direkteinspritzern bei Rover und Isuzu geschlagen geben



kurz. Und doch – da kommt die zweite Überraschung – reicht es aus, um in der Praxis mit dem fetten neuen den Anschluß an den zierlichen alten Pajero zu halten.

Ein Grund dafür ist der kürzere Achsantrieb bei ansonsten gleichgebliebenen Übersetzungsverhältnis-

sen, der dem Pajero GLS trotz der größeren Räder eine kürzere Gesamtübersetzung verschafft (während beim GL die Achsübersetzung gegenüber dem Vorgänger mit 4,625 gleich blieb, fällt sie beim langen GLS Turbodiesel mit 5,285 noch einmal kürzer aus als beim kurzen



## Mitsubishi Pajero TD GLS kurz

### Preise und Kosten

#### Ausstattung und Preise

**Basispreis** DM 45 700,-

**Serienausstattung:** getönte Scheiben, Heckscheibenheizung, Heckscheiben-Reinigungsanlage mit Intervall, höhenverstellbares Lenkrad, elektrisch einstellbare Außenspiegel, elektrische Fensterheber 2fach, Zentralverriegelung, Kopfstützen hinten, geteilt umklappbare Rücksitzbank, Lendenwirbelstütze im Fahrersitz, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Handlampe, Servolenkung, Gepäckraumabdeckung, Radio vorbereitet mit vier Lautsprechern, elektrisch einstellbare Stoßdämpfer, ABS, Leichtmetallfelgen, Differentialsperre (100%) hinten

**Testwagenpreis** DM 46 390,-

**Zusatzausstattung:**  
Zweifarbigen-Lackierung (DM 690,-)

#### Kosten

##### Unterhalt\*

Teilkasko TK 18	DM 247,-
Vollkasko TK 24	DM 1300,-
Haftpflicht	DM 1406,-
Steuer	DM 540,-

##### Wartung

Ölservice	alle 7500 km	Preise stehen
Inspektion	alle 30000 km	noch nicht fest

##### Ersatzteile

Preise stehen noch nicht fest

##### Adressen

Deutschland: MMC Auto Deutschland GmbH  
Hessenauer Str. 2  
6097 Trebur 2

Österreich: Wolfgang Denzel AG  
Richard-Strauss-Str. 14  
1232 Wien

Schweiz: MMC Automobile AG  
Steigstr. 26  
8401 Winterthur

\* Jahreskosten, bezogen auf den Standort München (Teilkasko R1, ohne Selbstbeteiligung, Vollkasko R4, Beitragssatz 100% mit 650 Mark Selbstbeteiligung für Vollkasko- und 300 DM Selbstbeteiligung für Teilkaskoschäden, Haftpflicht mit unbegrenzter Deckung, Beitragssatz 100%, RS5), Tarife der HUK-Coburg Allgemeine

Das Mäusekino mit Neigungswinkelmesser, Höhenmeter sowie Innen- und Außentemperaturanzeige gehört zum GLS-Paket. Der kleine Schalthebel erlaubt die Wahl zwischen Zweirad- und Vierradantrieb mit viscogebremstem oder gesperrtem Zentraldifferential, die Hinterachssperre wird per Schalter in der Mittelkonsole, links neben dem großen Schalthebel, aktiviert. Auch die Stoßdämpfer kann man per Knopfdruck verstellen (Bild ganz unten). Der Laderaum mißt in Normalstellung 53 cm in der Länge, bei vorgeklapptem Sitz sind's 92 cm. Serienmäßig: Laderaumabdeckung und Taschenlampe



## Der Mitsubishi Pajero 2500 TD GLS kurz im Vergleich

	Mitsubishi Pajero 2500 TD GLS kurz	Land Rover Discovery TDi	Mercedes 250 GD Station kurz
<b>Hubraum</b> cm <sup>3</sup>	2477	2495	2497
<b>Leistung</b> kW (PS) bei U/min	73 (99) 4200	83 (113) 4000	69 (94) 4600
<b>Max. Drehmoment</b> Nm bei U/min	240 2000	265 1800	158 2600-3100
<b>Testwagengewicht</b> kg	1860	2035	2100
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> km/h bei U/min	145,6 4400	150,6 3800	120,0 4050
<b>Beschleunigung</b> in s 0- 80 km/h 0-100 km/h 0-120 km/h	13,3 20,1 31,1	12,1 18,4 28,6	16,9 29,4 -
<b>Elastizität</b> in s 60-100 km/h 80-120 km/h	12,2 18,6	13,0 23,4	24,1 -
<b>Testverbrauch</b> l/100 km	12,1	10,6	14,2
<b>Basispreis</b> DM inklusive MwSt.	45 700,-	46 250,-	69 369,-

Alle Fahrzeuge mit zwei Türen

GLS mit 4,875). Bei gleichem Tempo dreht der Motor jetzt also noch höher als bisher, was aber keineswegs störend wirkt. Ohne lästige Vibrationen oder ungesunde Geräusche klettert die Nadel des Drehzahlmessers in Regionen jenseits der 4000 U/min, wovon man allerdings

nur bei flotter Gangart auf der Autobahn Gebrauch machen muß. Bei Stadt-, Landstraßen- und Geländefahrt reichen, fleißige Schaltarbeit vorausgesetzt, 1500 bis 3500 U/min völlig aus, um zügig von A nach B zu kommen. An der Gesamtcharakteristik dieses Turbodiesels hat sich ge-



genüber dem Vorgänger nichts geändert – dank seiner Laufruhe, seiner Drehfreudigkeit und seines ab 1500 U/min einsetzenden Turboschubs fühlt sich der Selbstzünder auch im schweren Nachfolgermodell stets kräftiger an, als es seine objektiven Fahrleistungsdaten bestätigen.

Der eklatante Fahrspaß, den dieser neue Pajero vermittelt, kommt indes nicht über die Fahrleistungen zustande, die dafür schließlich doch zu mager ausfallen. Den Fahrspaß bringt das Fahrwerk oder, genauer gesagt das, was Mitsubishi aus dem Fahrwerk des Pajero gemacht hat. Mit seiner vorderen Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern und Drehstabfederung sowie der hinteren Starrachse mit – jetzt progressiven – Schraubenfedern verfügt das Fahrwerk über die gleichen Grundzutaten wie bisher. Die Abstimmung dieses straßenorientierten Konzepts verhalf bereits dem bisherigen Pajero zu gutem Handling. Doch der Neue schlägt seinen Vorgänger noch einmal um Längen, nicht nur in der Handlichkeit, sondern auch im Komfort, in der Straßenlage und in der Geländetauglichkeit.

Das Fahrverhalten bleibt stets gutmütig und berechenbar, der GLS erlaubt außergewöhnlich hohe Kurvengeschwindigkeiten und schiebt im Grenzbereich gleichmäßig über alle vier Räder zum Kurvenrand. Weder Lastwechsel noch unebene Fahrbahnen können ihn aus der Ruhe bringen, selbst schnelle Richtungswechsel oder Ausweichmanöver in Stellung „soft“ der dreifach verstellbaren Stoßdämpfer bringen den Aufbau nicht in gefährliches Wanken.

Die Servolenkung arbeitet präzise, leichtgängig und vermittelt einwandfreien Fahrbahnkontakt. Lediglich ihre hohen Rückstellkräfte bedürfen der Gewöhnung, was gleichermaßen und im positiven Sinne für den Federungskomfort gilt, den dieser kurze Station bietet. Hier kommt die dritte Überraschung: das hätten wir dem bislang stets nickenden und auch nach der Umrüstung auf Schraubenfedern noch zeitweise bockenden kurzen Pajero einfach nicht zugetraut, daß er einmal so elegant über Bodenwellen, Schlaglöcher, Schotterpisten und sämtliche anderen Unebenheiten gleiten kann. Die längeren Federwege, die progressive Kennung der Schraubenfedern, der verlängerte Radstand – vor allem aber die Abstimmung des Ganzen machen's möglich und hieven den Mitsubishi in Sachen Fahrwerk auf ein Niveau, das in dieser Klasse bisher noch kein anderer Geländewagen erreicht hat.

Überdurchschnittliches vermag





**Komplett neu, funktionell, durchdacht und wesentlich attraktiver als im alten Pajero: der Innenraum mit neuem Armaturenbrett, größerem Platzangebot, neuen Sitzen und reichhaltiger Serienausstattung. Endlich zumutbar: der Zugang nach hinten**

auch die komplett neue Bremsanlage zu leisten. Die vier Scheiben, vorne innenbelüftet und mit Doppelkolben-Bremssätteln versehen, ließen im Härtestest auch nach mehrmaligen Vollbremsungen aus hohem Tempo nicht in ihrer Wirkung nach. Das in allen GLX- und GLS-Versionen serienmäßige Dreikanal-ABS, das es bis jetzt nur in Geländewagen von 60000 Mark an aufwärts gab, verschafft dem kurzen TD GLS eine Sonderstellung in seiner Preislage. Es funktioniert auf der Straße per-

fekt und unauffällig, im Gelände verblüfft es durch eine Besonderheit: auch bei gesperrtem Zentraldifferential und mithin starrem Durchtrieb sowie bei gesperrtem Hinterachsdifferential bleibt die ABS-Funktion erhalten, ohne daß der Bremsweg deshalb länger wird. Für krasse Situationen in der Wildnis wünscht man sich dennoch einen Schalter, der das Ding außer Kraft setzt.

Der Bevormundung beim Verzögern steht, wenn es um den Vortrieb

geht, die freie Wahl der Antriebsart entgegen. Hier haben die Mitsubishi-Techniker voll hingelangt und in die GLX- und GLS-Modelle des neuen Pajero eine Kombination sämtlicher Allradsysteme gepackt, die derzeit für Geländewagen auf dem Markt sind. Ausgehend vom permanenten 4x4-Antrieb mit symmetrischer Kraftaufteilung und Zentraldifferential, das von einer Viscobremse bei Bedarf bis zu etwa 60 Prozent gesperrt wird, kann der Fahrer zusätzlich den Vorderachsantrieb abschalten oder das Zentraldifferential manuell sperren. Außerdem läßt sich, wenn's hart kommt, bei gesperrtem Zentraldifferential mit oder ohne eingelegte Untersetzung das Hinterachsdifferential zu 100 Prozent sperren. Auf den ersten Blick bleiben da keine Wünsche offen, auf den zweiten Blick vermißt

## Lob und Tadel

### Mitsubishi Pajero 2500 TD GLS

+ Der permanente Allradantrieb, das ABS, die Hinterachssperre, die Handlichkeit, der Fahrkomfort, die Sitzposition, die Serienausstattung

- ABS nicht abschaltbar, Reifen nicht geländetauglich, Untersetzung mit gesperrtem Zentraldifferential zwangsgekoppelt



ein Pajerofahrer im Hängerbetrieb aber doch die Spielart von Untersetzung bei offener Zentralsperre.

Mancher Nicht-Geländefahrer wird angesichts all dieser Variationsmöglichkeiten dankbar zur Kenntnis nehmen, daß er mit der Stellung 4H stets richtig liegt und für alle Straßen- und Witterungsbedingungen

die bestmögliche Traktion und Fahr-sicherheit eingeschaltet hat. Der ernsthafte Geländefahrer hingegen staunt, wie weit ihn der neue Pajero, trotz Einzelradaufhängung, mit seiner besseren Verschränkung und Bodenfreiheit sowie seiner Hinterachssperre bringt. Allein die Reifen taugen nicht fürs Grobe, ihr Profil ist

zu sehr für die Straße ausgelegt.

Das Fazit insgesamt kann kurz und knapp bleiben: Der dreitürige Pajero TD GLS ist mehr als nur ein gelungener Kompromiß. Er ist ein Meilenstein, an dem sich ab sofort alle anderen Geländewagen seiner Preis- und Größenklasse messen lassen müssen.

**Die Achsverstränkung hat sich gegenüber dem Vorgänger verbessert, ebenso der Geradeauslauf, der Fahrkomfort und das Kurvenverhalten. Dank guter Aerodynamik bleiben die Windgeräusche gering**

