

Vorstellung: neuer Mitsubishi Pajero

AUS DEM RAHMEN GE



FALLEN

Seit 1983 bietet Mitsubishi den Pajero in Deutschland an. Er gilt

als einer der Wegbereiter für die Klasse von Offroadern, die sowohl im Gelände als auch auf der Straße eine gute Figur machen und nebenbei noch Komfort und Platz bieten. Der Pajero trug damit entscheidend dazu bei, Geländewagen in der breiten Öffentlichkeit zu etablieren.

Nach 17 Jahren tritt nun die dritte Generation das schwere Erbe an, die Pajero-Erfolgsgeschichte fortzuführen. Betrachtet man die Absatzzahlen, kommt der Modellwechsel zur richtigen Zeit: In der letzten OFF ROAD-Zulassungsstatistik (Heft 1/2000) war der Pajero lediglich auf Platz zwölf zu finden und ließ damit der Konkurrenz vom Schläge eines Mercedes ML, Opel Frontera, Jeep Grand Cherokee und Nissan Patrol den Vortritt. Mit dem neuen Pajero will Mitsubishi das Feld wieder von hinten aufrollen und schickt dazu ein komplett neu konstruiertes Fahrzeug an den Start.

Der erste optische Eindruck überzeugt.

Obwohl stilistisch völlig eigenständig gestaltet, ist er doch weiterhin eindeutig als Pajero zu erkennen. Breit und bullig baut er sich auf der Straße auf. Die vorderen Kotflügel umschließen in ausgeprägten Rundungen die Räder und gehen fließend in die Motorhaube über. Die extrem kurzen vorderen Radüberhänge lassen für den Offroad-Einsatz einiges erhoffen und wirken nebenbei recht sportlich. Insgesamt wirkt der Neue mit seinen weichen Formen und Rundungen wie aus einem Guss, Ecken und Kanten findet man nur am traditionell gestalteten Heck mit außen liegendem Reserverad.

Die wichtigste Änderung des neuen Pajero betrifft den Karosserie-Aufbau. Beim Vorgänger war das Blechkleid auf einen soliden Rahmen montiert, eine Bauweise, der man bislang den Vorzug gab, ging es um maximale Stabilität und Belastbarkeit für den Einsatz im Gelände und als Zugfahrzeug. In punkto Gewicht und Crashverhalten

allerdings, bringt dieses Leiterahmen-Prinzip klare Nachteile. Für den neuen Pajero entwickelten die Mitsubishi Ingenieure deshalb ein so genanntes Semi-Monocoque, wie es auch der neue, kleine Pajero Pinin hat. Um den Geländewagen-spezifischen

Pajero-Historie

1983 – Pajero L040

Die Erfolgsgeschichte begann 1983.

Auf Anhieb wurde Mitsubishi's

Geländewagen vom Pub-

likum begeistert an-

genommen und er-

oberte sich schnell

seinen Platz in

der automob-

ilen Welt.

Wahlweise

war der Ur-

Pajero mit einem 2,6-

Liter-Vierzylinder-Benziner (103 PS)

oder mit einem 2,3-Liter-Vierzylinder-

Turbodiesel (84 PS) erhältlich. Zwischen

1983 und 1991 wurden in Deutschland

82000 Fahrzeuge verkauft.

1991 – Pajero V20

Die zweite Pajero-Generation stellte

die konsequente Wei-

terentwicklung der

Baureihe L040

dar. Komfort-

abler, aber

ohne Ab-

striche bei

der Gelände-

tauglichkeit. Neu

ins Modellprogramm kam eine zwei-

türige Cabrio-Variante, die viele Lieb-

haber hatte. Das Motorenspektrum

wurde größer und umfasste zwei

Turbodiesel mit 2,5 (99 PS) oder 2,8 Liter

Hubraum (125 PS). Die Pajeros der

V20-Baureihe wurden bis heute zirka

68000-mal verkauft.

1997 – Pajero V20-Facelift

Nach sechs Jahren Laufzeit war eine

Auffrischungskur fällig – denn die

Konkurrenz für den Pajero wurde

größer. Immer mehr Hersteller drängen

mit neuen Modellen in den zukunfts-

trächtigen Markt der Geländewagen

und Sport Utilities. Um die Zeit bis zur

neuen Pajero-Genera-

tion zu überbrücken,

schickte Mitsub-

bishi den V20

zum Facelif-

ting in die

Schönheits-

farm. Tech-

nisch blieb jedoch alles beim Alten.



Bei der diesjährigen Wüstenrallye Paris-Dakar-Kairo hat der neue Pajero bereits seine Feuertaufe bestanden. Im Wüstensand hat auch OFF ROAD erste Runden mit der dritten Generation des erfolgreichen Offroaders gedreht, der sich ganz untraditionell erstmals ohne Rahmen präsentiert

Text: Bernd Schröder • Fotos: Peter Kapser



Satte Leistung: Der kräftige Benzin-Direkteinspritzer schöpft aus 3,5 Liter Hubraum 220 PS. Wichtig, aber übersichtlich: die Armaturentafel. Der Innen-

Anforderungen Rechnung zu tragen, wurde in die selbsttragende Karosserie allerdings eine rahmenähnliche Struktur eingebettet, so dass ein Gebilde entstanden ist, das eine um 25 Prozent höhere Steifigkeit besitzt als der Vorgänger in traditioneller Rahmenbauweise.

Ein Blick unter den Wagen verrät nicht nur den neuen Karosserie-Aufbau, sondern auch ein neues Fahrwerk: Alle vier Räder sind jetzt einzeln aufgehängt und werden vorne von doppelten Dreieckslenkern geführt, hinten kommt eine Mehrlenker-Konstruktion zum Einsatz. An den vorderen Rädern kommen jetzt Federbeine statt der bisherigen Drehstabfedern zum Einsatz. Geländewagen-Fans alter Schule werden in Anbetracht der Karosserie und Achskonstruktion vielleicht aufstöhnen und einen weiteren Wagen aus der Liste „echte Offroader“ streichen, doch bitte nicht zu früh urteilen. Prinzipiell entspricht das Fahrwerk dem Pajero Evolution, einem ausschließlich in Japan angebotenen Sondermodell, das schon seit zwei Jahren als Basis für die Rallye-Wettbewerbswagen dient. Durch ihre Erfolge haben diese Wagen ihre Qualitäten schon unter Beweis gestellt, die neue Konstruktion hat sich unter härtesten Belastungen bewährt.

Gegenüber dem alten Pajero wuchs speziell die Spurweite des neuen um beachtliche zehn Zentimeter, was sich natürlich auf das Fahrverhalten auswirkt. Der Fourwheeler liegt so satt wie souverän auf der Straße und lässt sich spielerisch um Ecken

manövrieren. Die Fahrwerksauslegung ist sehr komfortabel ausgefallen, ohne dass der Wagen dabei weich und indifferent wirkt. Konzeptbedingt hinterlässt der lange Viertürer hier einen noch besseren Eindruck als der kurze, der wiederum äußerst handlich und kernig ist. Im Vergleich zum alten Pajero muss eine Beinrächtigung der Geländefähigkeit nicht befürchtet werden. Die Fahrwerks- und Antriebskomponenten sind beruhigend großzügig dimensioniert und haben nichts von einer SUV-typischen filigranen Bauweise an sich.

Die Offroad-Ausstattung ist mit der des Vorgängers vergleichbar: Auch im neuen Pajero kommt der bestens bewährte Super-Select-Antriebs-

platten gegen Beschädigung gesichert.

Für flottes Fortkommen sorgen wahlweise ein 3,2 Liter großer Reihenvierzylinder-Turbodiesel oder ein 3,5-Liter-V6-Benziner. Beide Aggregate sind Direkteinspritzer und bieten für die zirka zwei Tonnen schweren Wagen ausreichend Kraft. Beim Turbodiesel produziert eine Verteilereinspritzpumpe den Systemdruck, mit dem der Kraftstoff durch die Einspritzdüsen gepresst wird. Zirka 165 PS bei 3800 min⁻¹ und ein maximales Drehmoment von 390 Nm leistet der von Grund auf neu konstruierte Selbst-

zänder. Beim ebenfalls neuen V6-Benziner greift Mitsubishi konsequent auf die hauseigene GDI-Technik zurück und verspricht hohe Leistung gepaart mit einem adäquaten Treibstoffverbrauch. Als Ergebnis nennen die Japaner eine Leistung von zirka 220 PS bei 5500 min⁻¹ und ein Drehmoment von 350 Nm bei 3700 min⁻¹. Beide Aggregate können wahlweise mit einem Fünfgang-Schaltgetriebe oder einem

Sportlich: Der Kurze besticht durch seine knackige Optik



Der lange Pajero ist komfortabel und bietet viel Platz



Die ausgeprägten Kotflügel bestimmen die Frontpartie

strang zum Einsatz, freilich in einer überarbeiteten und verstärkten Form. Der Fahrer kann also wie gehabt zwischen Heckantrieb und permanenten Allradantrieb wählen, die Umersetzung aktivieren und das Hinterachsdifferenzial sperren. Der Motor und der Unterboden sind durch vertrauensweckend stabile Schutz-



raum ist variabel und bietet viel Platz. Auf breiten Reifen und Alu-Felgen kommt der neue Pajero serienmäßig, ebenso wie mit modernen Aggregaten

neuen Fünfstufen-Automatikgetriebe geordert werden.

OFF ROAD hat bereits alle Varianten gefahren, wobei speziell der Direkteinspritzer-Diesel überzeugte. Der bürige Antritt gefällt auf Anhieb und selbst bei höheren Geschwindigkeiten sind noch genügend Reserven vorhanden. Die Motorsteuerung ist zum Glück so ausgelegt, dass die Gaspedal-Befehle spontan umgesetzt werden. Wer es noch kräftiger mag, für den ist der V6-DI-Benziner die richtige

Wahl. Das 3,5-Liter-Aggregat packt aggressiv-bissig zu und erlaubt Fahrleistungen, die eindeutig in die sportliche Richtung gehen. Dieses dynamische Verhalten verleitet natürlich zum kräftigen Gasgeben, so dass beim Verbrauch keine Wunder zu erwarten sind.

Insgesamt wird der DI-Diesel für europäische Verhältnisse den besten Kompromiss zwischen Leistung und Verbrauch bieten, darüber hinaus passt er von der Charakteristik hervorragend zum neuen Pajero. Folgerichtig stellt sich

tik bleibt Geschmackssache, doch überzeugt die neue Fünfstufen-Automatik auf Anhieb: Sie glänzt mit spontanen, aber weichen Schaltvorgängen und einer guten Abstufung. Darüber hinaus gibt es in einer separaten Tip-Gasse die Möglichkeit, den Automaten von Hand zu schalten, was vor allem im Geländebetrieb vorteilhaft sein kann.

Haben sich die Designer bei der Gestaltung des Bleckleides noch um eine stilistische Ähnlichkeit mit dem alten Pajero bemüht, präsentiert sich der Innenraum in einem völlig neuem Gewand. Alles wirkt sehr hochwertig, von einem rustikalen Off-road-Charme keine Spur. Doch es gibt nichts zu meckern: Die Instrumente, Bedienelemente und Schalter sind da, wo sie hingehören, alles ist klar und übersichtlich angeordnet. Komfort wird großgeschrieben – kein Wunder, dass der neue Pajero mit allem ausgestattet werden kann, was das Herz begehrt. Auch Sicherheitstechnisch ist der Mitsubishi auf modernstem Niveau: Airbags, Sidebags, ABS – alles an Bord.

Bei so viel Komfort und in Anbetracht der üppigen Motorisierung fragt man sich, ob der neue Pajero noch bezahlbar ist. Derzeit rechnet Mitsubishi Deutschland mit Preisen, die um zirka drei bis fünf Prozent über denen des vergleichbaren Vorgängers liegen. Absolut gesehen wird der Pajero mit Preisen

zwischen 65 000 und 80 000 Mark zwar nicht zum Schnäppchen, aber in Anbetracht des Gebotenen und im Vergleich zur Konkurrenz ist er auch nicht zu teuer. In welchen Ausstattungsvarianten er Ende April zu den Händlern kommt, ist noch nicht ganz ausgegoren, doch eins steht schon jetzt fest: Der Neue hat beste Chancen, die Pajero-Erfolgsgeschichte fortzuführen. ■

Technik-Telegramm*

Diesel-Motor: Diesel, 4-Zylinder-Reihe, vorne längs; 4-Ventiler, zwei oben liegende Nockenwellen; Direkt-Einspritzung, Verteiler-einspritzpumpe; elektronisches Motormanagement

Hubraum: 3200 cm³; Leistung: 121 kW/165 PS bei 3800 min⁻¹; max. Drehmoment: 390 Nm bei 2000 min⁻¹

Otto-Motor: Otto, 6-Zylinder-V, vorne längs; 4-Ventiler, zwei oben liegende Nockenwellen je Zylinderkopf; Direkt-Einspritzung, Mitsubishi GDI-Prinzip; elektronisches Motormanagement

Hubraum: 3496 cm³; Leistung: 161 kW/220 PS bei 5500 min⁻¹; max. Drehmoment: 355 Nm bei 3750 min⁻¹

Kraftübertragung: Allradantrieb permanent (Super Select 4-II), Kraftverteilung v/h: 33/67, variable Kraftverteilung durch Mittendifferenzial und paralleler selbstständig sperrender Visco-Kupplung, sperrbares Zentraldifferenzial, Geländereduktion; 5-Gang-Schaltgetriebe oder 5-Stufen-Automatik mit Tip-Funktion; Achsdifferenzial vorne offen, hinten 100% sperrbar

Fahrzeugaufbau: Selbsttragende Kombikarosserie mit integrierter Rahmenstruktur, 2/4 Türen, 4/5 Sitzplätze; einteilige rechts angeschlagene Hecktür

Zweitürer: L x B x H: 4220 x 1875 x 1845 mm, Radstand: 2545 mm, Spurweite v/h: 1560/1560 mm; Leergewicht: zirka ab 1900 kg

Viertürer: L x B x H: 4735 x 1875 x 1855 mm, Radstand: 2780 mm, Spurweite v/h: 1560/1560 mm; Leergewicht: zirka ab 2100 kg

Fahrwerk vorne: Einzelradaufhängung, Doppel-Dreieckslenker, Federbeine, Stabilisator hinten: Einzelradaufhängung, Mehrlenker, Schraubenfedern, Stoßdämpfer, Stabilisator

Lenkung: Zahnstangenlenkung, Servounterstützung

Bremsen: Scheibenbremsen vorne (innenbelüftet) und hinten, ABS

Preis (ab zirka): 64 000 Mark / 32 722 Euro

*Daten der japanischen Ausführung; Homologationsdaten für Deutschland liegen noch nicht vor

Schützende Seitenbeplankung aus Kunststoff



Gute Rücksicht dank tief montiertem Reserverad



Mitsubishi Deutschland auf einen Marktanteil von 80 Prozent für den Diesel ein. Ob mit Schaltgetriebe oder Automa-

bis fünf Prozent über denen des vergleichbaren Vorgängers liegen. Absolut gesehen wird der Pajero mit Preisen

