

Mitsubishi will das Rad nicht neu erfinden – und das ist gut so: Beim Pajero anno 2007 bleibt Bewährtes erhalten, viel Neues kommt hinzu. Diese Evolutionsstufe des Geländewagen-Klassikers überzeugt durch Reife



Das Prinzip



EVOLUTION



Sport rein – Barock raus

Beiden Karosserieversionen wurde der Babyspeck abtrainiert, sie wirken nun deutlich frischer und schnittiger. Die Haube besteht übrigens aus Aluminium, was immerhin neun Kilogramm Gewicht sparen soll

Face Value

Kühlergrill und Lampen zitieren nun die Vor-Vorgänger-Baureihe V20. Die parallele Linienführung des Grills unterstützt den seriösen Auftritt

Geschichte ist manchmal erstaunlich: Der Pajero war – obwohl gegenüber einem echten Offroad-er nur wenig verweicht – anno 1983 zunächst nicht ernst genommen worden von den Geländewagenfahrern. Sein Urenkel dagegen wird heute – trotz selbsttragender Karosserie und Einzelradaufhängung – wie selbstverständlich als vollwertiges Geländegerät eingesetzt.

Mitsubishis Marktforschung will herausgefunden haben, dass in Spanien mit 32 Prozent aller Mercedes ML Kinder zur Schule gebracht werden, aber nur mit 12 Prozent aller Pajeros. In Deutschland wiederum fahren 80 Prozent der Pajeros mit Hängerkupplung, zudem werden 22 Prozent regelmäßig abseits der Straße bewegt. Heiligen Dogmen über die angeblich einzig richtige Bauweise von Offroadern haben die Pajeros jahrelang Zuverlässigkeit und Dakar-Siege entgegengehalten. Mit dem Erfolg, dass heute ausgerechnet ein Auto ohne Rahmen und Ach-

sen ein ausgeprägtes Offroad-er-Image hat. Weswegen Mitsubishi in Europa mittlerweile den Toyota Land Cruiser als direkten Wettbewerber betrachtet.

Ein Ziel der Überarbeitung war es also, das Image aus robuster Geländekompetenz und überlegenem Rallyesieg-Abonnement zu stärken – statt zu verkünden, man habe wieder einmal das Ei

wichtigsten Dimensionen, Windschutzscheibe und Fensterlinie sehen gar aus wie direkt vom Vorgänger übernommen. Nur der deutlich modifizierte, nun wieder fast rechteckige Kühlergrill fällt sofort auf. Insgesamt wirkt das Auto – ob in der langen oder kurzen Ausführung – wesentlich eleganter. Auf den zweiten Blick erschließt sich der Grund: Eine

Frisch gestärktes Image statt neuer Marktnische

des Kolumbus erfunden und könne nun in einer plötzlich entdeckten, ganz neuen Marktnische reüssieren.

Der erste Eindruck geht denn auch stark Richtung Modellpflege. Fast unverändert scheinen die

komplette Neugestaltung der Karosserie räumt auf mit den geschwungenen Linien eines ins Design integrierten Rallye-Stils, der zumal die vorderen Kotflügel ziemlich prominent erscheinen ließ. Vordere und hintere Kotflü-

gel sind nun dezent halbkreisförmig herausgearbeitet, die Haube ist gleichmäßig gekrümmt und trägt eine Bügelfalte in der Mitte. Geschickt greifen Kühlergrill und (Xenon-)Scheinwerfer die Formensprache der Vorgängermodelle auf und strahlen damit die Reife aus, an der es dem Vorgänger mit der Bezeichnung V60 bisher fehlte.

Das Reserverad hängt immer noch an der Heckklappe, ist aber in die Mitte und ein paar Zentimeter tiefer gerückt. Die Aussicht vom Fahrerplatz nach hinten ist so besser, und auch die Rücklichter, nun unter durchsichtigem Plastik, dürfen wieder leuchten. Der Plastikdeckel über dem Reserverad sieht allerdings einigermaßen nach VW Touareg aus.

Deutlich frischer als im Vorgänger präsentieren sich Interieur und Instrumente. Das Armaturenbrett wirkt nun aufgeräumt, die geschmackvoll abgestimmten Applikationen aus Edelholz und Metall wertig. Alles ist an seinem Platz, die Ergonomie deutlich verbes-

HINTERGRUND

Neue Sachlichkeit



Dicke Lippe, breites Grinsen und Pausbacken zeichnet das Design der noch aktuellen V60-Baureihe aus. Mit jetzt deutlich gestrafften Linien will Mitsubishi nun aber zurück zu einem Styling, das die ernsthafte Offroad-Tauglichkeit des Pajero deutlich unterstreicht.



Arbeitsplatz Aufgeräumt präsentiert sich das Armaturenbrett im komplett neu gezeichneten Innenraum. Zur komfortablen Bedienung trägt ein Multifunktionslenkrad bei. Offroad-Fahrer freut der Handbremshebel

Kulturarbeit Der mit 3,2 Liter gleich groß gebliebene Diesel läuft nun viel kultivierter und klingt – dank Common-Rail-Einspritzung – nicht mehr nach Fischkutter

Emotion Der 3,8-Liter-V6 zieht nicht nur kräftiger, er klingt auch gut – ganz im Gegensatz zu seinem Vorgänger

Feinarbeit Das Fahrwerk bietet mit anderen Federn und weiterer Spur deutlich bessere Straßenperformance

Wühlarbeit Im schweren Gelände übertrifft der Pajero nach wie vor viele Wettbewerber



sert, nicht zuletzt auch durch ein Multifunktionslenkrad und einen großen Bildschirm (beides als Sonderausstattung). Gelände-Begeisterte und sportliche Fahrer werden dankend zur Kenntnis nehmen, dass ihnen Mitsubishi fußbetätigte Feststellbremsen à la Mercedes ML oder Nissan Pathfinder erspart hat. Denn mit so etwas kann man weder driften noch gefühlvoll offroaden.

Wie das Äußere weckt auch das Fahrgefühl Erinnerungen und überzeugt mit deutlichen Verbesserungen. Nicht wiederzuerkennen ist der Diesel: Ohne das harte Nageln wirkt der neue Pajero schon im Stand viel komfortabler. Noch besser wird es, wenn er sich in Bewegung setzt: Der Bonanza-Effekt, den die weiche Motoraufhängung des Vorgängers zur Folge hatte, ist verschwunden. Ob der neue Motor eine leichte Anfahrtschwäche kennt, konnten wir mangels Schaltgetriebe-Version leider nicht probieren. Mit Automatik machte er jedenfalls einen sehr lebendigen Eindruck.

„Neu“ betrifft bei diesem Motor nur den Kopf und die Einspritzanlage. Man hat damit die bewährte, bereits vor Jahren für den Leicht-Lkw Mitsubishi Canter und diverse Anwendungen von Fischkutter bis Bagger entwickelte Maschine nicht nur um 15 Prozent leiser gemacht, sie packt so auch die Schadstoffklasse Euro 4. Die Leistung ist mit 160 PS für den

Der Pajero ist ein überdurchschnittlich guter Kraxler geblieben

Schalter und 170 für den Automatik-Pajero annähernd gleich geblieben, der Hubraum von 3,2 Litern sogar exakt. Die Vorteile dieses Nutzfahrzeugmotors aus der großen 4M-Familie überzeugen vor allem Wartungskostenbewusste und Hardcore-Offroader: Der Nockenwellenantrieb per Kette ist wartungsfrei, Nebenaggregate wie Wasser- oder Hydraulikpumpe werden ebenfalls wartungsfrei von einer Räderkaskade im Motor angetrieben. Ein

raubeiniger „Brummi-Motor“ wie aus einem Laster ist er gleichwohl nicht, denn zwei Ausgleichswellen tilgen (jenseits 1500 Touren) alle störenden Vibrationen. Übrigens stammt auch das Schaltgetriebe noch aus der sehr bewährten Canter-Nutzfahrzeug-Baureihe. Einen ausreichend dimensionierten sowie robusten Antrieb darf man also auch für

den neuen Pajero voraussetzen. Die Version mit Ottomotor wurde mit dem 3,8-Liter-V6 MIVEC aus dem amerikanischen Mitsubishi Eclipse bestückt. MIVEC steht für „Mitsubishi innovative Valve timing and lift Electronic Control“, also elektronisch gesteuerte, variable Steuerzeiten und Ventilhub. Es verbessert die Effizienz des Motors. Der V6-Benziner mit komfortsteigernder Ausgleichswelle überzeugt ebenso durch gute Leistung (+50 PS auf 250) wie

durch einen fast schon emotionalen Auspuff-Sound. Der 3,5-Liter-V6 GDI, sein direkteinspritzender Vorgänger mit 202 PS, hört sich im Vergleich dazu an wie ein Fön in einem Koffer. Die adaptiven Getriebeautomaten arbeiten mit beiden Motoren sehr unauffällig, was selbstredend ein großes Kompliment ist. Dennoch ist der Wandler nicht amerikanisch-weich abgestimmt, sondern packt eher europäisch-trocken zu. Der manuelle Schalteintritt steigert auf Wunsch die Sportlichkeit, wir haben sie im Gelände gern genutzt. Auf der Straße fällt sofort die gelungene Abstimmung zwischen Fahrdynamik und Komfort auf, auch neigt sich der Pajero deutlich weniger in Kurven. Eine um 10 Millimeter breitere Spur und härtere Federn machen's möglich. Und: Endlich kommt er nun auch mit zeitgemäßen Bremsen! Der Bremsweg ist deutlich kürzer, wenn auch noch nicht auf Mercedes-ML-Niveau, das Pedalgefühl wesentlich angenehmer: Der



Uhr-Werk Leicht ablesbare Rundinstrumente. Die auf rustikal machenden Chromränder sind Geschmackssache

Räderwerk Wie es sich für einen Geländewagen gehört, sind am Pajero alle fünf Räder zu sehen. Das fünfte Rad am Wagen sitzt nun niedriger und mittig. Gut für die Aussicht nach hinten. Außerdem dürfen die originalen Rücklichter nun wieder leuchten

Hebelwerk Die Rückkehr zur Sachlichkeit verschafft den Schalt- und Wählhebeln einen eleganten Standplatz

Druckpunkt ist nun gut definiert, der Kraftaufwand geringer. Möglich ist das nur durch größere Bremsscheiben, die allerdings auch jede Menge Platz finden: Der neue Pajero rollt serienmäßig auf 17- und 18-zölligen Leichtmetallfelgen, 20-Zöller werden sicher auch noch passen. Insgesamt fährt der Pajero nun so handlich, dass seine relativ indirekte Lenkübersetzung überhaupt nicht unangenehm auffällt. Das tun nun aber jene Windgeräusche, die beim Vorgänger einfach im Motorenlärm untergegangen sind: ein echtes Luxusproblem, zugegeben. Bewährtes erhalten und weiterentwickeln – diese Formel hat so gut wie alles am Pajero ein bisschen besser gemacht. Das Allradsystem blieb davon ausgenommen. Zum Glück. Denn was sollte man denn noch mehr wollen als einen permanenten Allradantrieb mit zwei serienmäßigen Vollsperrern, bei dem sich zum Spritsparen

die Vorderachse abschalten lässt (und, bis 100 Stundenkilometer, auch wieder einschalten)? Ja, ja, unsere Hardcore-Fraktion würde ihre Finger recken und sagen: „Bitte eine kürzere Geländereduktion!“ 95 Prozent aller normalen Menschen würden aber sagen: „So passt’s.“

Damit marschiert der Pajero trotz naturgemäß geringer Verschrän-

Seine Wattiefe ist mit 700 Millimetern viel besser als die des Mercedes G

kung durch dick und dünn. Seine steile Windschutzscheibe macht ihn übersichtlicher als die meisten Wettbewerber, die hervorragenden Böschungswinkel lassen ihn besser klettern als die Konkurrenz. Obwohl er auf Luftfeder-Tricks völlig verzichtet, schafft er mit 700 Millimetern eine serienmäßige Wattiefe, die wenige andere nur mit Zusatzausstattung erreichen. Selbst die Offroad-Legende Mercedes G ist da mit ihren 500 Millimetern weit abgeschlagen.

Wenig zu solch hochkarätigen Kraxeleigenschaften passen die dünnen Schutzbleche unter Motor und Getriebe. Denn mit Einzelradaufhängung und durchschnittlicher Bodenfreiheit schiebt sich der Pajero öfter mal mit dem Bauch über die harte Krume oder – schlimmer noch – über Steine. Aber immerhin sind es wenigstens noch Blechteile und kein verchromter Kunststoff wie bei manchen SUV und modernen Mächtgern-Geländewagen.

Will man Mitsubis-

hi folgen, dann ist im und am Pajero 2007 die Philosophie der Evolution aufgegangen – bis auf 22 Prozent, so die Firmen-Rechnung, ist alles neu. Das Auto sieht fast so aus wie vorher, nur besser, es fährt sich wie gewohnt, nur komfortabler, und es klettert immer noch hervorragend. Wer mehr erwartet hat, mag enttäuscht sein, der große Rest der Welt wird diesen Pajero zu neuen Verkaufserfolgen tragen. ■

T | Florian Pillau F | Xavier Nombel

Mitsubishi Pajero (vorläufige Werte*)

MOTOR

Diesel, 4-Zyl.-R, Common-Rail-DI	
Hubraum:	3.200 cm ³
Leistung:	125 kW/170 PS bei 3.800 min ⁻¹
Leistung:	118 kW/160 PS bei 3.800 min ⁻¹
Drehmom.	373/381 Nm ab 2.000 min ⁻¹
Schadstoffklasse:	Euro 4 (DPF)
Otto, 6-Zyl.-V, MPI, DOHC	
Hubraum:	3.828 cm ³
Leistung:	184 kW/250 PS
max. Drehmom.:	350 Nm bei 4.500 min ⁻¹
Schadstoffklasse:	Euro 4

KRAFTÜBERTRAGUNG

permanentener Allradantrieb, abschaltbar, 2-stufiges Planetenrad-Verteilergetriebe, Viskobremse, zentrale Sperre, Hinterachssperre, Reduktion 1,90:1; 5-Gang-Schaltgetriebe oder 5-Gang-Automatik

FAHRZEUGAUFBAU

selbsttragend, 4 Türen, rechts angeschlagene Heckklappe mit Reserveradhalter, 5/7 Sitzplätze

FAHRWERK

vorn: Einzelradaufhängung, Doppelquerlenker, Schraubfedern
hinten: Einzelradaufhängung, Mehrlenker, Schraubfedern

BREMSEANLAGE

ABS, EBV, ESP
vorn: innen belüftete Scheiben
hinten: innen belüftete Scheiben

LENKUNG

Zahnstangen-Servolenkung

REIFEN

265/60 R17

ABMESSUNGEN VIERTÜRER

L/B/H: 4.800/1.900/1.890 mm
Radstand/Spur w/h: 2.780/1.660 mm
Kofferrauminhalt (VDA): ca. 1.700 Liter

ABMESSUNGEN ZWEITÜRER

L/B/H: 4.350/1.900/1.840 mm
Radstand/Spur w/h: 2.545/1.660 mm
Kofferrauminhalt (VDA): ca. 1.300 Liter

FAHRLEISTUNGEN 3.2 DI-D

V_{max}: 170 km/h
0-100 km/h: ca. 13 s

EXTRAS (Preise stehen noch nicht fest)

18 Zoll-Leichtmetallfelgen
860 Watt Sound System
Navigationssystem mit 7" Bildschirm
Rückfahrkamera

MARKTEINFÜHRUNG

Frühjahr 2007

*Bei Redaktionsschluss standen die endgültigen Daten noch nicht fest. Wir liefern sie so bald wie möglich auf www.off-road.de nach.