



Mit abschaltbarem Permanent-Allrad, Untersetzung und Sperren für Verteilergetriebe und Hinterachse hat der Pajero eines der aufwändigsten Antriebssysteme auf dem Markt

DIE REGELN

12 Kandidaten

Unsere Testredakteure wählen pro Heft einen Top-4x4 aus – zwölf im Jahr. Die Kandidaten müssen uns in vorherigen Tests imponiert haben und grundsätzlich Offroad-Talent besitzen. Jeder Supertestteilnehmer ist also bereits ein Siegertyp.

23 Prüfungen

Jeder Kandidat muss sich in neun Disziplinen mit insgesamt 23 Einzelprüfungen beweisen.

1000 Punkte

Aus allen Wertungen können maximal 1000 Punkte erreicht werden.

1 Testsiegel

Wer die Prüfungen schafft, erhält das Gütesiegel: 4Wheel Fun-Supertest bestanden!

Der Pajero machte Karriere als robuster Geländewagen für jedermann, mauserte sich zum KOMFORTABLEN ALLTAGSBEGLEITER und tritt nun in der vierten Generation an. Zeit für den 4Wheel Fun-Supertest

Die perfekte Welle?

Und schon wieder ein Dakar-Sieg! Der siebte in Folge, der zwölfte insgesamt: Der Mitsubishi Pajero darf sich mit Fug und Recht als Wüstenkönig bezeichnen lassen. Mit dem so genannten Evo-Pajero, einem reinrassigen Renngerät, haben die Serienmodelle – natürlich! – nur entfernte Ähnlichkeit in der Karosserieform. Dennoch: Der Erfolg strahlt ab, und Erkenntnisse aus der härtesten Wüstenrallye der Welt fließen auch in die Weiterentwicklung des Klassikers ein. Ebenfalls ein Titel, den er zu Recht trägt, denn der erste Pajero kam in Japan schon vor 26 Jahren auf den Markt. Eine lange Zeit, in der seine Technik grundlegende Änderungen durchmachte. War der erste L040-Pajero noch ein recht urwüchsiger Geselle mit Leiterrahmen, hinterer Starrachse und Blattfedern, hielt im Laufe der Jahre immer mehr moderne Technik Einzug. Jüngste Ausbaustufe: der V80, seit kurzem bei den Händlern in Deutschland. Formal unterscheidet er sich nicht sehr vom Vorgänger, zeigt aber mit größeren Scheinwerfern und eleganterem Grill mehr Charaktergesicht. Auch das Technik-Layout, nochmals überarbeitet und neu abgestimmt, kennt man schon vom bisherigen Modell. Statt eines Leiterrahmens bewegt sich der große Mitsubishi mit einem in die Karosserie integrierten Hilfsrahmensystem, das bei hoher Stabilität einen niedrigen



MASS GENOMMEN
Die Hinterachse federt weit aus, nur vorn mangelt es an Federweg für volle Punktzahl

Schwerpunkt ermöglichen soll. Die Räder sind einzeln aufgehängt, vorn an Doppel-Dreieckslenkern, hinten in Mehrlenkerausführung, und stützen sich auf Schraubenfedern. Beibehalten wurde auch der Rundum-Sorglos-Allrad: Wer partout auf den Vorteil vier angetriebener Räder verzichten möchte, kann den Pajero theoretisch sein Leben lang als Hecktriebler bewegen – verpasst damit allerdings auch den meisten Spaß. Variante zwei ist der Permanent-Allrad mit offenem Verteilergetriebe. Kein Pseudo-Ölpumpen-Allrad, der irgendwann auch die zweite

Achse mitschleppt, sondern allzeit bereit. Unterstützt von einer Visco-Kupplung, die selbsttätig eingreift, wenn die serienmäßige 33:67-Kraftverteilung gerade unpassend sein sollte. Variante drei: Straßennallrad mit gesperrtem Verteilergetriebe und starrer Kraftverteilung. Version vier, und hier gibt es angesichts der modernen Konkurrenz kurzen Szenenapplaus: Unterersetzung, starr verblockt 50:50. Gäbe es jetzt auch noch die Möglichkeit, ohne gesperrtes Mitteldifferential in der Unterersetzung zu rangieren, würden Gespannfahrer dem kleinen Allrad-Schalthebel

übergücklich zuwinken. Aber wir wollen nicht undankbar sein: Schließlich findet sich ab sofort wieder ein kleiner, aber wichtiger Druckknopf an der Mittelkonsole: Hinterachssperre, mechanisch, 100 Prozent, serienmäßig. Genug gejubelt, ab in den Untergrund, denn dort hat sich ja laut Mitsubishi einiges getan. Stabiler ist er geworden, straffer haben sie ihn gemacht, Federn und Aufhängung verstärkt. Und das sieht tatsächlich gut aus. Hat hier vielleicht doch der Rallye-Renner abgefärbt? Dem Fahrwerk trauen wir jedenfalls unbeschwerte Pistenfahrten zu, zur Probe treiben wir ihn im Testgelände auf einer abgesperrten Schlaglochpiste etwas rascher als üblich durch die Botanik. Sauber! Da fällt es auch nicht mehr so deutlich wie im Straßenbetrieb auf, dass der V80 mit seiner Verstärkungs-Orgie keinesfalls schlanker wurde, sondern im Gegenteil ein richtig schwerer Brocken. Gewichtsmäßig sauber austariert, ohne Durchschlagen oder Versetzen, ballert der Japaner über die Strecke. Schluss mit der Gaudi, wir sind ja nicht zum Rasen hier. Sondern beispielsweise, um Mitsubishis Großem die Verwindungsbahn zu zeigen. Und um respektvoll

1. UNTERBODEN



Leichtes Unbehagen beim Anblick der freien Verkabelung für die elektrische Verteilertriebsteuerung (Bild oben), das ist allerdings der einzige echte Schwachpunkt. Ansonsten ist im Tiefgeschoss



alles sauber aufgeräumt und vorbildlich verpackt. Die sehr stabil konstruierte Achsaufhängung flößt Vertrauen für viele Pistenkilometer ein. Ausgezeichnet ist eine dicke und massive hintere Quertraverse, an der die beiden Schleppösen montiert sind. Das Getriebe ist durch ein stabiles Stahlblech geschützt, der seitlich montierte Tank sitzt ebenfalls in einem schützenden Gehäuse. Unter dem Motor ist ein Mix aus Kunststoff und Blech (an der empfindlicheren Front) montiert,

auch das ist ordentlich gelöst. Die Blechwanne im Heck beherbergt die Zusatzsitze und trägt nicht sonderlich auf, den hinteren Böschungswinkel beeinträchtigt sie jedenfalls nicht spürbar. Ausgerechnet die Auspuffanlage limitiert den Rampenwinkel und markiert in Wagenmitte den tiefsten Punkt des Autos.

Anordnung	maximal 25	18
Schutz	maximal 25	17
Punkte gesamt	maximal 50	35

2. VERSCHRÄNKUNG, BÖSCHUNGS- UND RAMPENWINKEL



Über die erste Sektion in der Verwindungsbahn hastet der Pajero geradezu im Eiltempo, ohne dass man wirklich etwas davon mitbekommt – keine Mühe, kein Problem. Etwas kniffliger wird es



in Teil zwei. Die Verschränkung ist nicht überragend, es kipgelt deutlich, speziell die Vorderachse bietet zu wenig Federweg für diese Übung. Die Traktionskontrolle arbeitet erst mit kräftigem

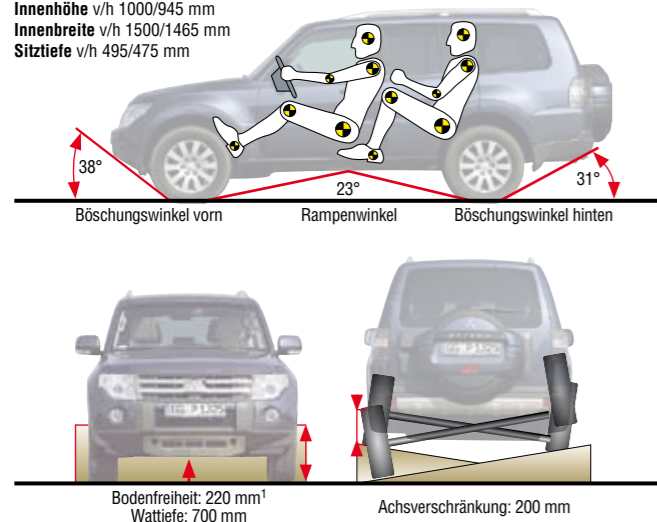
Radschlupf und entsprechend viel Gas, mit der zugeschalteten hinteren Sperre geht es besser. Die „Schicksals-Kuppe“ schafft er nicht ganz, obwohl die Trittbretter demontiert sind, aber das ist Jammern auf hohem Niveau: Insgesamt ist die Freigängigkeit erfreulich, die Böschungswinkel sind sogar ausgezeichnet.

Bahn 1	maximal 50	50
Bahn 2	maximal 150	120
Punkte gesamt	maximal 200	170

DIE WICHTIGSTEN GELÄNDEWERTE

Mitsubishi Pajero

Innenhöhe v/h 1000/945 mm
Innenbreite v/h 1500/1465 mm
Sitztiefe v/h 495/475 mm



3. FAHRWERK



Wir vermuteten bereits auf einer spontan eingeschobenen flotten Fahrt über eine rüde Rüttelpiste, dass der Pajero im Geröllhang eine gute Figur machen würde. Mit den diversen zu überkletternen



Stufen ist die Einzelradaufhängung mit Schraubenfedern vor keine unlösbare Aufgabe gestellt. Besser als frühere Pajero mit der unsensiblen Drehstabfederung an der Vorderachse macht der neue V80 seine Arbeit. Erfreulicherweise ist es ihm auch ganz egal, ob man den Hang in Schnecken-tempo oder rallyemäßig im Galopp nimmt – er schluckt das. Bei der Bergabfahrt verliert ein Rad für einen ganz kurzen Augenblick den Bodenkontakt, das ist aber schnell vergessen. Wegen

der nicht ansprechenden Bergabfahrkontrolle wird behutsam mitgebremst. Dank der Automatik lässt sich gemütlich im Hang anhalten und dann in Zeitlupe wieder anfahren. Auffällig: Die Sperre wird nicht gebraucht, noch nicht einmal das Display der Traktionskontrolle meldet sich mit einem Arbeitsbericht.

Bergauffahrt	maximal 50	40
Bergabfahrt	maximal 50	33
Punkte gesamt	maximal 100	73


DATEN

MITSUBISHI PAJERO 3.2 DI-D INSTYLE	
Motor	R4-Turbodiesel vorn längs, DI, 16V, Steuerkette
Hubraum	3200 cm ³
Leistung bei Drehzahl	125 kW/170 PS / 3800 U/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	373 Nm / 2000 U/min
Höchstgeschwindigkeit	177 km/h
Antrieb	permanenter Allradantrieb
Getriebe	Fünfgang-Automatikgetriebe
Länge/Breite/Höhe	4900/1875/1870 mm
Radstand	2780 mm
Tankinhalt	88 Liter
Kofferraum	215–1758 Liter
Anhängelast ungebr./gebr.	750/3300 kg

MESSWERTE

Beschleunigung 0–100 km/h	13,5 s
Elastizität (Kickdown) 60–100 km/h	8,9 s
80–120 km/h	12,8 s
Bremsweg unbeladen/beladen	42,2/45,0 m ¹
Serienbereifung	265/60 R 18 H
Testwagenbereifung	265/60 R 18 110 H
Reifentyp	Dunlop AT 20 Grandtrek
Innengeräusch bei 100 km/h	67 dB(A)
bei 130 km/h	71 dB(A)
Norm-/Testverbrauch	10,6/12,0 Liter D
Achslast vorn/hinten	1175/1208 kg
Testwagenleergewicht	2383 kg
Zuladung	647 kg
Wendekreis links/rechts	11,7/12,1 m

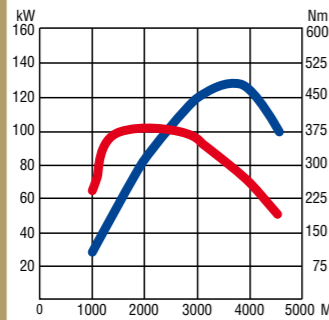
AUSSTATTUNG

ABS/ESP	Serie/Serie
Airbags Front/Seiten vorn	Serie/Serie
Kopf vorn und hinten	Serie
Alu-Räder 18 Zoll	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Differentialsperre vorn/hinten	–/Serie
Lederausstattung	Serie
Metallic-Lack	640 Euro
Navigationssystem	Serie
Rückfahrkamera	Serie
Schiebedach	Serie
Sieben Sitze	Serie
Traktionskontrolle	Serie
Xenon-Scheinwerfer	Serie

PREIS/KOSTEN

Listenpreis	49 150 Euro
Wertverlust	18 417 Euro
Finanzierung ² Jahreszins	ab 1,99 %
Leasing ³ Anzahlung	14 745 Euro
monatliche Rate	254 Euro
Abgasnorm	Euro 4
Steuer pro Jahr	494 Euro
Versicherung HK/TK/VK	23/26/27
Haftpflicht (50 % Prämie)	896 Euro
Teilkasko	849 Euro
Vollkasko ⁴ (50 % Prämie)	2002 Euro
Fixkosten pro Jahr	3392 Euro
Monatskosten mit/ohne Wertverlust	1041/530 Euro
Kilometerkosten mit/ohne Wertverlust	83,3/42,4 Cent
Ölwechselintervall	15 000 km/1 Jahr
Inspektion	30 000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack	3/3 Jahre
Durchrostung/Mobilität	12/3 Jahre

¹ mit A/T-Reifen; ² über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15 000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; ³ Kilometerleasing (15 000 km/Jahr); ⁴ mit 150 Euro Selbstbeteiligung. Mehr Infos zu den Daten – siehe „Tipps & Mailbox“.

LEISTUNGSDIAGRAMM


Der Mitsubishi-Turbodiesel ist ein Arbeitstier. 3,2 Liter Hubraum aus nur vier Zylindern, das sieht schon auf dem Papier nach Büffelstärke von unten und wenig Drehfreude oben aus. Und so ist es auch.

Motorleistung kW Motorleistung Nm

festzustellen: Kann er auch, gut sogar. Die kurze Übermut-Etappe außerhalb des üblichen Testschemas wiederum ließ das 4Wheel Fun-Testteam bereits im Vorfeld vermuten, dass der Pajero mit dem Fahrwerkstest am Geröllhang kein Problem hat. So war es dann auch.

Der Supertest-Pajero trat mit dem überarbeiteten Dieselmotor in Verbindung mit einer Fünfgangautomatik an. Eigentlich eine Idealbesetzung für die Steigungsbahnen, sofern man sich bei der Bergabfahrt auf die elektronische Hilfe verlassen kann. Denn mit der milden Untersetzungsstufe und den gegenüber dem Schaltgetriebewagen längeren Achsübersetzungen ist das Motorbremsmoment vergleichsweise mager: kürzeste Gesamtübersetzung im ersten

Gang 28,2:1. Leider lief dann bergab nicht alles so glänzend, wie es sollte (siehe rechts oben). Gerade für ein Auto, unter dessen Marke solche Rallye-Erfolge gefeiert werden, dürfte die simulierte Wüstenetappe unserer Lockersand-Strecke keine großen Probleme aufwerfen. Trotz nicht unbedingt überschwänglichen Temperaments: Probleme hatte der Zweieinhalb-Tonner dort tatsächlich nicht. Eine Aussage, die für die Kneipp-Kur im Wasserbecken nicht ganz gelten kann. Hier sollte entweder die werkseitig freigegebene Höhe der Wattiefe überdacht oder aber der Pajero im Detail überarbeitet werden. Kein Käufer legt Wert darauf, sich nasse Füße zu holen, schon gar nicht in einem 50 000-Euro-Auto.


KEINE GEFAHR

Es wirkt etwas verwegen, wo und wie der Pajero seine Atemluft ansaugt, doch der Rüssel ist gut vor Schwallwasser geschützt

Fotos: Lindloff

4. STEIGFÄHIGKEIT, BERGABFAHRT


Der Pajero-Diesel ist eine Wucht. So wie es sein soll, liefert er von Beginn an kräftig Vorschub und schubst den Zweieinhalb-Tonner völlig unbeeindruckt selbst die steilste Bahn hinauf. 1500 Um-

drehungen in der Untersetzung genügen ihm, um dem Gipfel entgegenzustreben. Das Anfahren in der 65-Prozent-Steigung: ein Kinderspiel. Umgekehrt ist jedoch nicht alles in Butter. Die Bergabfahrkontrolle EBAC (Engine Brake Assist Control) reagiert nur, wenn mindestens ein Rad den Bodenkontakt verliert. Ansonsten greift sie nicht ein und überlässt der Motorbremse sämtliche Verzögerung. Schade, denn durch die lange Gesamtübersetzung selbst in der Geländestufe wird der Pajero berg-

ab zu schnell. Schon bei der 30-Prozent-Bahn nimmt er Fahrt auf. Behutsames Mitbremsen fängt ihn ein. Kein Thema für geübte Fahrer, Anfänger könnten allerdings in Schwierigkeiten geraten, wenn sie panisch überbremsen.

Bergauffahrt	maximal 50	50
Anfahren am Berg	maximal 50	50
Motorbremse	maximal 50	25
Bergabfahrhilfe	maximal 50	00
Punkte gesamt	maximal 200	125

5. HANDLING


Das ESP lässt sich abschalten, und es bleibt auch im Off, wenn flott die Hüften geschwungen werden. Das Antriebssystem liefert eine glänzende Performance, am effektivsten surft es sich im Straßenrad-Modus ohne Mittelsperre. Leider hinkt die Motorleistung den Möglichkeiten von Fahrwerk und Antriebsstrang hinterher. Der aus dem Keller bärig antretende Großkolbendiesel hat obenrum nur wenig zu bieten, flaut schon im zweiten Gang spürbar ab. Die zugeschaltete Untersetzung ist nur

zweitbeste Alternative, weil damit auch das Verteilergetriebe gesperrt wird, was besonders bei flotter Dünenfahrt nicht immer optimal ist. Der Aufbau des schweren Wagens neigt sich in stramm genommenen Kurven spürbar, aber nicht bedenklich zur Seite – 2,5 Tonnen fordern Tribut.

Antriebssystem	maximal 25	25
Aufbaubewegung	maximal 25	17
Fahrdynamik	maximal 50	30
Punkte gesamt	maximal 100	72

6. WAT-VERHALTEN


70 Zentimeter gibt Mitsubishi für den Pajero frei. Seiner Technik macht das tatsächlich nichts aus. Der Luftansaugtrichter weit vorn unter der Haube ist durch einen breiten Schaumstoffstreifen im Kühlerbereich wirkungsvoll vor Schwallwasser geschützt und bleibt auch vorbildlich trocken. Ganz anders weiter hinten: Trotz lehrbuchmäßiger Durchfahrt mit leichter Bugwelle ist der Innenraum nicht sicher genug vor eindringendem Wasser. Bei der im Testschema vorgesehenen

kurzen Stehprobe dringt eine wahre Flut zwischen den Türdichtungen hindurch und setzt den Fußraum von Fahrer und Beifahrer unter Wasser. Die Technik nimmt keinen Schaden, die Trocknung dauert allerdings ihre Zeit. Offenbar sind 70 Zentimeter doch zu viel.

Dichtheit	maximal 25	00
Aggregateschutz	maximal 25	19
Maximale Wattiefe	maximal 50	48
Punkte gesamt	maximal 100	67

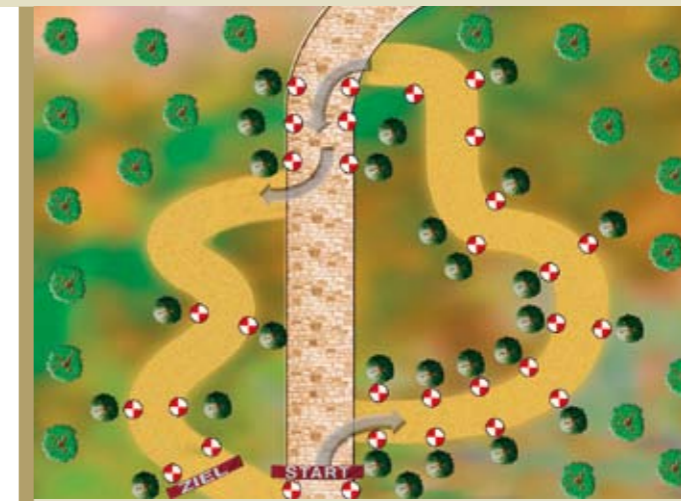
7. ÜBERSICHTLICHKEIT, WENDIGKEIT



Es gehört eine Spur Masochismus dazu, mit dem fast fünf Meter langen Lulatsch zum Stangenslalom anzutreten. Doch hier müssen schließlich alle Supertest-Kandidaten durch. Die bauchige Form der Kotflügel erschwert es etwas, die Seitenlinie einzuschätzen. Deren Ränder sollte man stets im Blick haben, denn sie markieren gleichzeitig die Breite der Achse – wenn man mit der Tür berührungsfrei an einem Baum entlanggekommen ist, heißt das noch lange nicht, dass auch die

Räder vorbeipassen. Die steil nach vorn abfallende Haube verlangt viel Phantasie, um mit minimalem Abstand an den Hindernissen vorbeigezirkelt zu werden. Dafür geht der Wendekreis für ein derart großes Auto absolut in Ordnung. Prima: die Heckkamera.

Übersichtlichkeit	maximal 20	11
Wendigkeit	maximal 40	20
Abmessungen	maximal 40	17
Punkte gesamt	maximal 100	48



TRIAL-KURS

Der Standort der einzelnen Tore ist präzise vermessen und festgelegt, die Breite liegt bei 220 Zentimeter

DIE TESTSTRECKE

Rund 50 Kilometer südlich von Berlin liegt die Versuchsanlage Horstwalde. 1200 Hektar misst das Areal, in dem 4Wheel Fun testet. Das überwiegend mit Kiefern bewachsene Gelände weist neben den natürlichen Hindernissen auch verschiedene fest installierte Module auf – von den Steigungsbahnen bis hin zu einem Wasserbecken, das sich mit maximal 1,50 Meter Pegel



fluten lässt. Die Versuchsanlage ging aus einem Schießplatz des preußischen Kriegsministeriums hervor, 1917 wurden hier erstmals Kraftwagen erprobt. Schon 1928 begann der Aufbau verschiedener fester Teststrecken und Prüfstände. Heute wird das Areal von der Bundesanstalt für Materialforschung (BAM) genutzt. Auch die Hausstrecke für den 4Wheel Fun-Supertest befindet sich dort. Der Supertest in Horstwalde mit seinen hier vorgestellten Modulen ist vom Dekra abgenommen und zertifiziert.

8. TRAKTION



fahren zunächst etwas angestrengt auf Tempo. Wer versucht, mit der Untersetzung zusätzlich Drehmoment an die Räder zu bekommen, riskiert speziell im Tiefsand eventuelles Eingraben, weil der Pajero dann sehr ruckartig und plötzlich auf Gaspedalbefehle reagiert. Hat er jedoch erst einmal Fahrt aufgenommen, geht es dagegen ziemlich problemlos voran, an Vortrieb mangelt es nicht. Das hohe Gewicht merkt man allerdings auch bei der Lenkstabilität. Richtungsänderungen



Schweres Auto, tiefer Sand – keine ideale Kombination. Vor allem, wenn wie beim Pajero ein Motor unter der Haube steckt, der auf Mumm im unteren Drehzahlbereich setzt. Der Pajero kommt beim An-

setzt der Mitsubishi erst zeitverzögert, dann aber stur um, will anschließend wieder mit Nachdruck auf den ursprünglichen Kurs gebracht werden. Für häufigen Einsatz auf tiefem Untergrund sollte man über die Umrüstung auf traktionsstärkere Reifen nachdenken, M/T (Mud Terrain) wären in diesem Fall eine gute Wahl.

Durchfahrt	maximal 25	20
Anfahren	maximal 25	19
Punkte gesamt	maximal 50	39

Zurück auf dem Trockenen ging es auf die Zielgerade des Testprogramms. Genauer gesagt, in den Zielslalom. Denn beim Kurven zwischen eng stehenden Bäumen und noch enger gesteckten Trialtoren galt es, mit dem 4,90 Meter langen und fast 1,90 Meter breiten Brummer nicht wie der Elefant im Porzellanladen zu enden. Zumindest fahrerisch eine Herausforderung. Der Einfluss des Piloten auf das Ergebnis der letzten Etappe im Supertest ist dagegen zweitrangig, die Performance muss vom Auto kommen. Beim Pajero in Form fleißiger Helfer, denn

neben zwei Sperren ist auch noch eine elektronische Traktionskontrolle am Werk. Die durfte in der Abschlussprüfung am Sandhang zeigen, was sie kann. Schließlich will man nicht nur den Dakar-Piloten im Fernsehen zusehen, wie sie durch die Dünen knallen, sondern auch selbst zumindest theoretisch in der Lage sein, die Weiten Afrikas zu erleben. Wir fanden heraus: Pajero-Fans können beruhigt ihre Khakihosen anziehen und schon mal mit dem Finger auf der Karte die Traumtour durch die Sahara fahren: Der Wagen dürfte sie problemlos durchbringen.

9. ANTRIEBSSYSTEM



Auf dem zentralen Info-Display meldet der Steuercomputer der Traktionskontrolle eifrig, was er da gerade so alles veranstaltet. Abwechselnd blinken die einzelnen Räder-Symbole und signalisieren,

wo aktuell abgebremst wird. Das funktioniert ausgezeichnet und effektiv. Selbst den Härtesten, das Anfahren im lockeren Sandhang, besteht der Pajero problemfrei. Man muss nur ein bisschen Geduld mitbringen und darf nur nicht den Mut verlieren: Im Zeitlupentempo, Zentimeter für Zentimeter, wühlt sich der Japaner bergauf, stecken bleibt er aber nie. Trotz permanentem Vollgas und abgeschaltetem ESP reduziert der Einspritzcomputer kurz die Leistung, gibt sie dann wieder

komplett frei, um im nächsten Moment wieder abzuregulieren. Mit beständig kraftvollem Wühlen wäre die Prüfung wahrscheinlich etwas schneller abgehakt gewesen. Wie gut die Traktionskontrolle wirkt, zeigt eine Vergleichsfahrt mit Hinterachsperre: Auch nicht besser oder schneller als mit Elektronikhilfe.

Kraftentfaltung	maximal 50	30
Traktionshilfen	maximal 50	39
Punkte gesamt	maximal 100	69

FAZIT



In vielen Disziplinen arbeitete der Pajero besser, als wir zunächst vermutet hatten. Das verdankt er drei Faktoren: Dem sauber abgestimmten Fahrwerk, dem wirklich guten Allradkonzept mit einer sehr professionell regelnden Traktionskontrolle und dem

bärrigen Diesel, der vor allem von unten raus marschiert, als wäre er einem schweren Radlader entnommen. Schade, dass die Bergabfahrkontrolle durch ihre ungewöhnliche Programmierung im normalen Geländeeinsatz nicht eingreift, gerade das Automatikmodell könnte elektronische Hilfe brauchen. Unverständlich bleibt, warum der V80 nicht ganz dicht ist. Ohne diese beiden „Patzter“ wäre die Punktzahl erheblich höher ausgefallen. Den Supertest hat der Pajero dennoch bestanden.

Torsten Seibt, Testredaktion



von 1000 erreichbaren Punkten