



MACHT DRUCK Der V6-Benziner mit 250 PS und maximal 329 Nm bringt den Pajero mächtig auf Trab



MACHT AN Blau umrandete Zifferblätter in tiefen Alu-Höhlen



MACHT SPASS Arbeitsplatz mit elegant geschwungenem Armaturenbrett und DVD-Navi



MACHT KLAR Schriftzug lässt keine Zweifel an der Power aufkommen



MACHT ALLES Mit dem kurzen Radstand von nur 2,55 Metern krabbelt der Pajero flink wie ein Wiesel über die Verschränkungsbahn. Deutlich am linken Hinterrad zu sehen: der große Federweg



STECKBRIEF

EINER FÜR ALLE TAGE

Mit dem kürzeren Radstand ist der Drei- dem Fünftürer im Gelände und im Stadtverkehr überlegen. Der Platz in Fond und Kofferraum ist größer, als man vermutet.

OHNE JEDEN FIRLEFANZ

Die klaren glatten Formen machen genau wie beim großen Bruder deutlich, dass der Pajero vor allem zweckmäßig sein soll. Auf Designspielereien wird verzichtet.

Kurz und wendig

Flink und sportlich: Als Dreitürer kommt der Pajero fast DURCH JEDES GELÄNDE. Der V6 macht ihn auch zum Asphaltrenner

Fotos: Mitsubishi

Schindern kann der kurze Pajero mindestens genau so gut wie sein großer fünftüriger Bruder. In der Natur der Sache liegt, dass dem kleinen Wiesel die Ackerei in unwegsamen Terrain noch leichter fällt. Der mit 2,55 Meter rund 24 Zentimeter kürzere Radstand bringt hier klare Vorteile. Das zeigt sich deutlich auf unserem Testgelände in Horstwalde, südlich von Berlin: Dort nimmt der quirlige Racker die Verwindungsbahn mit atemberaubender Behändigkeit. Bei 225 Millimeter Bodenfreiheit und Böschungswinkeln von fast 37 Grad vorn und 35 Grad hinten wird diese Übung zum Kinderspiel. Dank serienmäßiger Unterersetzung sowie Zentral- und Hinterachsperre kraxelt er auch ohne zu Schnaufen steile Hänge empor, wühlt lustvoll in feinstem Sand und bahnt sich genießerisch seinen Weg durch zähen Schlamm. Selbst an etwas tieferen Bächen und breiteren Flüssen muss niemand gleich umkehren, weil keine Brücke in der Nähe ist, denn 700 Millimeter Wattiefe sind eine klare Ansage.

Beim Ritt durchs Gelände spürt man im dreitürigen Benziner allerdings deutlicher als im langen Pajero mit dem 3.2er-Diesel (siehe Fahrbericht im November-Heft), welche Hindernisse der Japaner gerade überwindet. Dafür ist jedoch weniger die Karosserie als vielmehr die Aufhängung verantwortlich. Denn Mitsubishi

hat das Fahrwerk des V6-Benziners betont sportlich-straft abgestimmt – auch beim Fünftürer. Das geht im Gelände naturgemäß zu Lasten des Komforts, bringt aber onroad ein besseres Handling. Die 250 PS des 3.8er-Sechszylinders bringen den Benziner mit ordentlich Bums nach vorn. Satte 329 Newtonmeter liegen bereits bei 2750 Umdrehungen an. Sehr viel mehr Kraft entwickelt der Selbstzünder mit 381 Newtonmeter – allerdings schon ab 2000 Touren – auch nicht. Arbeit am Lenkrad soll Spaß machen. Von diesem Grundsatz müssen jedenfalls die Gedanken der Designer beflügelt worden sein. Die tief liegenden Instrumente in dem schwungvollen Armaturenbrett sehen nicht nur elegant aus, sondern lassen sich auch leicht ablesen. Selbst im Fond gibt es viel Platz für zwei Erwachsene. Der Kofferraum bietet mit 415 Litern genügend Volumen für Wochenendeinkauf und Urlaubsreise. Wer mehr braucht, dem bleibt der große Bruder, den es ja auch mit dem herrlichen V6-Sound gibt.

FAZIT



Der Benziner mit dem spritzigen V6 ist merklich straffer abgestimmt als die Dieselversion. Im harten Gelände wird es schon mal unkomfortabel. Trotzdem packt der Kurze fast jede Hürde spielend. Und auf Asphalt macht der Sprinter einfach Spaß.

Gerd Schwarze, Testredaktion

DATEN

| | |
|---|------------------------------|
| MITSUBISHI PAJERO 3.8 V6 | |
| LISTENPREIS | ca. 43 000 Euro ¹ |
| ANTRIEB | |
| Sechszylinder-V-Benzinmotor vorn längs, vier Ventile pro Zylinder, 3828 cm ³ , 184 kW/250 PS bei 6000 U/min, Drehmoment 329 Nm bei 2750 U/min, permanenter Allradantrieb mit Geländeunterstützung, sperbares Hinterachs- und Zentraldifferential, Fünfgang-Automatikgetriebe | |
| KAROSSERIE ² | |
| Länge/Breite/Höhe 4385/1875/1850 mm, Radstand 2545 mm, Leergewicht 2075–2120 kg, Zuladung 495 kg, Kofferraumvolumen 415 bis 1120 Liter, Anhängelast ungebremst/gebremst 750/2800 kg, Böschungswinkel vorn 36,7 Grad, hinten 34,8 Grad, Rampenwinkel 25,2 Grad, Wattiefe 700 mm | |
| FAHRLEISTUNGEN ² | |
| Beschleunigung 0–100 km/h | k. A. |
| Höchstgeschwindigkeit | k. A. |
| Normverbrauch | 13,4 Liter S |
| Abgasnorm | Euro 4 |

AUSSTATTUNG

SERIE/EXTRAS³
ABS, abschaltbares ESP, Frontairbags, Seitenairbags vorn, Kopfairbags vorn und hinten, Bergabfahrassistent, Klimaautomatik, 18-Zoll-Leichtmetallräder, DVD-Navigationssystem mit 7,5-Zoll-Berührungsbildschirm, 860-Watt-Audiosystem mit zwölf Lautsprechern, Xenon-Scheinwerfer

¹ Exakte Preisangaben liegen noch nicht vor. ² Werksangaben. ³ Die verschiedenen Ausstattungsvarianten sind noch nicht definiert. Mehr Infos zu den Daten – siehe „Die Bestenliste“.