



Offroad à la carte

Dass der Mitsubishi Pajero ausgesprochen komfortabel und luxuriös mit selbsttragender Karosserie und Einzelradaufhängung hervorragende Onroad Eigenschaften hat, ist bekannt. Bekannt ist auch, dass der Pajero zu einem der besten Geländewagen der Welt zählt. Bei einem Offroad-Symposium in der Nähe von Berlin konnte ein ausgewähltes Fachpublikum die besagten Qualitäten und die Souveränität des edlen Mitsubishi bis in den Grenzbereich erfahren





Bei dieser Steilstrecke – bergab – bekommt wohl jeder Fahrer Herzklopfen

➔ Das war schon ein ganz besonderes Menü, das Mitsubishi Motors Deutschland da angerichtet hatte. Circa 60 Kilometer südlich von Berlin, auf der Verkehrs Versuchsanlage Horstwalde, befindet sich eine Teststrecke für Geländewagen, die sicher zu den besten und anspruchsvollsten in Deutschland gehört. Auf dieser Teststrecke gibt's Leckerbissen, die von manchen Gästen als Gourmethäppchen verschlungen wurden, bei manchen aber ein grimmiges Magensausen verursachten.

Drei Hauptgerichte wurden für das Pajero Menü serviert: eine Schrägfahrt, eine Kletterpartie und ein Verschränkungsparcours. Als Nachschlag gab es dann am Nachmittag, sozusagen als Sahnehäubchen oben drauf, eine elf Kilometer lange Offroad-Strecke durchs Gelände. Damit die angebotenen Spezialitäten aber auch richtig gewürdigt werden konnten, wurde vor dem Fahrvergnügen erst noch eine Einführung in die Raffinesse der Mitsubishi-Offroad-Technik gegeben. Sieben verschiedene

maßgeschneiderte 4WD-Systeme für die unterschiedlichsten Einsatzzwecke wurden in einem sehr verständlichen Vortrag dargestellt. Dieser theoretische Teil war gleichzeitig eine historische Betrachtung der Marke Mitsubishi als Allradspezialist. Angefangen vom Allradsystem der ersten Pajero-Generation (L040), das die unvergleichliche Pajero-Erfolgsstory in Deutschland 1983 einleitete, über die Darstellung des Easy-Select-Systems, das im L200 und Pajero Sport seine bewährten Dienste leistet,

weiter zu den beiden 4WD-Systemen die den Pajero Pinin über Stock und Stein bringen, bis zum Super-Select-I-Antrieb im Pajero V20 (bis März 2000) und zum technisch Ausgereiftesten, was heute in Geländewagen angeboten wird, dem jetzt im Pajero V60 arbeitenden Super-Select-II-System.

Erster Parcours, Verschränkungsfahrt: Es handelt sich um eine rund 300 Meter lange Kopfsteinpiste, die nur aus gemeinen Hügeln und Vertiefungen besteht. Diese Teststrecke sieht aus, als hätte sich der Erbauer von einem windgepeitschten Wellenspiel auf offener See inspirieren lassen. Normalerweise würde man so ein Gelände im weiten Bogen umfahren, aber als Optimist sage ich mir: Diese paar Meter wird der Pajero schon schaffen. Alle Wagen sind mit der Fünfgangautomatik INVECS-II ausgerüstet. Also, Fahrstufe D rein, die Untersetzung auf 4LLC stellen und dann bewegt sich der Pajero auf die Hügelandschaft zu. Langsam, ganz langsam geht es in die erste Vertiefung. Der Wagen schiebt sich über den folgenden Buckel, dann steht er nur noch auf zwei Rädern, legt sich zur Seite und ächzt über den nächsten Streckenabschnitt. Aber nichts kann den Pajero daran hindern, immer mit der gleichen Geschwindigkeit weiterzuklettern. Ob auf zwei, drei oder auf allen vier Rädern, ob in Schräglage oder bergauf, nie hat man in diesem Wagen das Gefühl der Unsicherheit. Immer vermittelt der elegante Mitsubishi Geländewagen das Gefühl: Hab keine Angst, auf mich kannst du dich verlassen.

beim bloßen Blick auf die Strecke bekomme ich so ein eigenartige Ziehen in der Magengegend – und das soll der Pajero schaffen? „Sie müssen“, so einer der Instrukturen, die bei jeder Prüfung eine kurze Einweisung geben, „den Motor auf rund 2000 Umdrehungen bringen und dann lassen sie den Wagen laufen. Einfach darauf achten, dass der Wagen richtig am Gas hängt. O.k. – und los geht's!“ Die Hände umklammern das Lenkrad, der Pajero beginnt sich stetig nach hinten zu neigen, durch die Windschutzscheibe ist nur noch der Himmel zu sehen und dann kommt plötzlich eine Stimme über das Funkgerät, das in jedem Testwagen liegt: „Anhalten!“ Erster Gedanke ist: Der spinnt doch! Bremsen, auf einer Steigung von 65 Prozent, wo ich doch heilfroh bin, dass der Pajero anscheinend mühelos in den Himmel fahren

wieder bis an ihre Grenzen gefordert. Laut Instruktor liegt die maximale Schräglage des Pajero bei 45 Grad, dann kippt er um. Die Wand, die auf dem Testgelände in Horstwalde gefahren werden soll, hat einen Neigungswinkel von 41 Grad. Vier Grad Spielraum. Toll. Aber nachdem der Pajero die anderen Teststrecken so bravourös gemeistert hat, wird die Sache auch hier gut gehen. Also, rein in die Steilwand, mal sehen, was passiert ... Und dann bin ich in der Schräglage und noch mehr und noch mehr und dann habe ich das Gefühl, jetzt kippt der Wagen, jetzt gleich. Oder, vielleicht falle ich aus dem offenen Fenster, dem Instruktor vor die Füße, der langsam neben dem Pajero hergeht. Wie heißt das Lied so schön: „... aber der Wagen, der rollt!“ Dabei ist die Variante, bei der man als Fahrer unten sitzt, also zur Erde hin,

„Bleiben Sie ganz ruhig“, sagt der Instruktor, „der Pajero kippt bestimmt nicht um“

will. Also bremsen. Die Handbremse bis zum Anschlag anziehen, der Fuß tritt mit voller Kraft auf das Pedal und da bleibt er auch. Aus, basta! Und der da unten am Funkgerät, auf sicherem ebenem Boden, der kann mir mal den Schuh aufblasen. Was will er? Was erzählt der da unten? „Jetzt bringen sie den Motor wieder auf 2000 Touren, dann lösen sie die Handbremse und den Rest macht der Pajero von allein.“ Zitternd nehme ich den Fuß vom Bremspedal, dann aufs Gas, kurzer Blick auf den Tourenzähler, die Nadel steht richtig, dann die Handbremse lösen und schließlich bewegt sich der Mitsubishi tatsächlich wieder bergauf. Nach ein paar Minuten ist es geschafft, man ist oben, aber man muss auch wieder runter. Dahin, wo die Kollegen stehen, die plötzlich sehr klein aussehen, dahin, wo die Erde wieder eben und normal ist. Wieder die Stimme aus dem Funker: „Keine Angst! Achten sie darauf, dass der erste Gang drin ist und die Geländereduktion auf 4LLC.“ Ein Gefühl wie auf der Achterbahn. Wurde man vorher in die Rückenlehne gedrückt, muss man sich jetzt gegen das Lenkrad stemmen. Runter ist irgendwie noch böser als aufwärts. Was ist, wenn die Bremsen versagen, wenn der Wagen da unten durch das Zelt donnert? Was ist, wenn ... und während man das denkt, rollt der Pajero in die Steilstrecke und gemütlich abwärts. Geschafft! Jetzt gibt es noch einen Hauptgang auf der Geländewagen-Menükarte: Schräglage. Auch da werden der Pajero und der Fahrer

noch harmlos. Richtig mulmig wird es, wenn man die gefahrene Strecke zurückmuss. Dann liegt der Beifahrersitz auf der sicheren Seite und als Fahrer throne ich schräg oben an der Wand und halte mich verzweifelt am Lenkrad fest. Doch vier Grad Spielraum reichten dem Mitsubishi Pajero, um auch diesen Test locker zu durchfahren.

Durchatmen. Mittagspause. Und dann kommt das Sahnehäubchen. Auf dem Gelände ist eine elf Kilometer lange Offroad-Teststrecke ausgesteckt. Da konnte man mal so richtig zur Sache gehen. Schlammige Waldwege, tiefe Sandpisten, glitschige Bergfahrten, hier war alles geboten, was das Herz des Offroaders höher schlagen lässt. Und wer da geglaubt hat, er hätte diese elf Kilometer mit all ihren Hindernissen souverän gemeistert, der durfte dann erleben, wie ein richtiger Offroad-Profi die Strecke durchpflügt. Andrea Mayer, Mitsubishi-Werksfahrerin und erfolgreicher Paris-Dakar-Profi, durfte ich als Beifahrer begleiten. Tja, und da musste ich erfahren, dass ich den Pajero zwar ganz flott durchs Gelände bringe, aber von dem Können, dem Mut und der Fähigkeit, einen Pajero im Gelände tanzen zu lassen, meilenweit entfernt bin. Fazit: Mitsubishi hat mit dem Pajero Offroad-Workshop in Horstwalde, auf einem phantastischen Testgelände, das alle Geländeschwierigkeiten parat hat, eine Veranstaltung organisiert, die sowohl das Material, als auch die Fahrer ans Limit führt und die sicher in Zukunft wiederholt wird.



Mit Andrea Meyer am Steuer konnte man erleben, wie ein echter Profi im schwierigen Gelände zur Sache geht



Es kostet Überwindung, den Pajero in eine 41 Grad steile Schräglage zu manövrieren



Auf dem Foto ist die extreme Steigung von 65 Prozent kaum zu erkennen. Für den Fahrer war das eine echte Herausforderung

FOTOS: HANS-GEORG FISCHER

Sind sie schon mal in einem Auto senkrecht gegen den Himmel gefahren? Sie meinen, das geht nicht? Sie haben Recht! Aber das, was in der nächsten Übung gefordert wurde, vermittelte zumindest das Gefühl. Steigungen erklimmen war angesagt. Aber nicht nur ein bisschen bergauf, sondern richtig steil, 65 Prozent(!) aufwärts. Schon