



Unverwechselbar ist das Pajero-"Gesicht" mit der steil aufragenden, relativ planen Frontscheibe.

PAJERO UND OUTLANDER KRÖNEN BALD DAS MITSUBISHI-ALLRAD-TRIO

Das Mitsubishi-Allrad-Trio präsentiert sich in Kürze völlig neu: Zur dritten Generation des großen Pickup L200 kommt am 24. Februar der elfmalige Rallye-Dakar-Sieger Pajero als Fullsize-Offroader. Gleichzeitig startet der Outlander als extravaganter Crossover in der zweiten Auflage erstmals mit Dieselmotor.

Mitsubishi setzt mit den drei Neuheiten wieder in „ureigensten“ Segmenten Maßstäbe: Der erste Pajero war vor 25 Jahren in Deutschland der Wegbereiter für „zivile“ Geländewagen und über 2,5 Millionen wurden seitdem weltweit verkauft. Der L200 ist als Pickup auch in modernster Form immer noch ein Klassiker und ein reichhaltiges Zubehör-Angebot eröffnet Nutzungsmöglichkeiten der „offenen“ Ladefläche unabhängig vom Wetter. Der ursprünglich in den USA entworfene (und deshalb in der ersten Generation nur mit Benzinmo-

toren erhältliche) Crossover Outlander „dreht nun den Spieß um“ und startet zuerst mit einem von Volkswagen zugelieferten Turbodiesel, bevor im Herbst der gemeinsam mit Hyundai und DaimlerChrysler entwickelte „Weltmotor“ als 2,4-Liter-MIVEC-Benziner folgt.

Breites Nutzungsspektrum

Ein breites Nutzungsspektrum im gewerblichen Einsatz oder als Familien- und Lifestyle-Fahrzeug deckt der L200 ab: Eine Single Cab mit zwei Sitzen oder eine verlängerte Club Cab

mit zusätzlichen Notsitzen gibt es jeweils als Zweitürer und eine viertürige Double Cab mit fünf vollwertigen Plätzen. Die Doppelkabine des L200 bietet die Klassenbeste Innenraumlänge. Zuschaltbaren Allradantrieb sowie 100 Prozent sperrbares Hinterachsdifferenzial haben der einfache Zweisitzer als „Inform“ und die In-vite-Versionen von Club Cab oder Double Cab. Deren Top-Ausführungen „Intense“ verschaffen der permanente Allradantrieb „Super Select 4WD“ und die Fahrstabilitäts- und Traktionsregelung „MASC/MATC“ eine Alleinstellung im Wettbewerb.

Gute Transportleistung

Im über fünf Meter langen und 1,75 Meter breiten L200 hat schon der 2,5-Liter-DI-D Diesel 100 kW/136 PS und 314 Nm maximales Drehmoment. Der neu entwickelte Common-Rail-Direkteinspritzer erlaubt 167 km/h Höchstgeschwindigkeit und

14,6 Sekunden Beschleunigungszeit aus dem Stand auf Tempo 100 (mit manuellem Fünfganggetriebe). Der durchschnittliche Verbrauch von 8,6 Liter liegt rund 20 Prozent unter dem des Vorgängers. Die 123 kW/167 PS starke Motorvariante spurtet mit 402 Nm in weniger als 13 Sekunden von 0 auf 100 km/h und erreicht 180 km/h Spitze. Zu maximal 1000 Kilogramm Nutzlast kommen bis zu 2,7 Tonnen gebremste Anhängelast. Der Wendekreisdurchmesser von 11,8 Meter ist der kleinste seiner Klasse. Elektronisch geregelte Vierstufen-Automatik und Premium-Paket mit Lederausstattung, Sitzheizung, elektrischer Fahrersitz-Verstellung und Privacy Glass im Fond gibt es optional für das Topmodell.

Drei Viertel sind neu

Beim neuen Pajero lehnen sich zwar selbsttragende Karosserie und Einzelradaufhängung rundum an das

Vorgängermodell an – aber nur rund ein Viertel der Komponenten sind identisch. Die Karosserie wurde in vielen Bereichen weiterentwickelt: Geräusche und Schwingungen sind durch erhöhte Steifigkeit und bessere Dämmung nochmals reduziert (Innengeräuschpegel minus 15 Prozent). Zusätzliche Korrosionsschutzmaßnahmen mit Verzinkungen erhöhen Qualität und Langlebigkeit. Jeweils über 1,85 Meter sind beide Karosserievarianten breit und hoch – den Unterschied machen 4,39 oder 4,90 Meter Länge. Im Dreitürer lässt sich das Gepäckraumvolumen von 290 auf 1.119 Liter erweitern und im siebensitzigen Fünftürer von 225 über 663 auf 1.789 Liter.

Zwei Motoren, drei Leistungen

Schwergewicht der Motorenpalette ist der 3,2-Liter-Vierzylinder-Common-Rail-Turbodiesel mit Partikelfilter. In Kombination mit manuellem Fünfganggetriebe leistet er 118 kW/160 PS und entwickelt 381 Nm. Wird die Fünfgang-Automatik gewählt, steigt die Leistung auf 125 kW/170 PS und das Drehmoment verringert sich auf 373 Nm. Identisch sind 177 km/h Höchstgeschwindigkeit, fast gleich 11,7 oder 12,2 Sekunden Beschleunigungszeit von 0 auf 100 km/h. Deutlich unterscheiden sich 9,2 oder 10,5 Liter Durchschnittsverbrauch. Fast sportlich bewegt der 182 kW/248 PS starke 3,8-Liter-V6-Motor mit 329 Nm per serienmäßiger Automatik den Pajero Instyle: 200 km/h Spitze und 10,0 Sekunden Beschleunigungszeit verlangen aber kombiniert 13,4 Liter Super je 100 Kilometer.

Waschechtes Geländeauto

Kombiniert sind die beiden Hightech-Triebwerke mit modernster Allradtechnologie, wobei das Allradsystem „Super Select 4WD (SS4-II)“ der neuen Modellgeneration serienmäßig mit einem zuschaltbaren Hinterachs-Sperrdifferenzial (100% sperrbar) und einem elektronischen Stabilitätsprogramm plus Traktionskontrolle („MASC/MATC“) ausgerüstet ist. Zusätzlich bringen eine modifizierte Radaufhängung mit geänderten Feder-Dämpfer-Abstimmungen, Scheibenbremsen im 17-Zoll-Format und Zehn-Millimeter-Spurverbreiterung (Fünftürer) nochmalige Zuwächse in Fahrstabilität und Handling – auf der Straße ebenso wie im Gelände. Dort helfen bei Bedarf auch die während der Fahrt zu aktivierende Untersetzung und die zuschaltbare Sperre an der Hinterachse. Bandbreite und Performance der vierten Pajero-Generation zeigt nicht zuletzt ihre Verwendung als technische Basis für die Cross-Country-Version, mit der Mitsubishi jetzt bei der Rallye Dakar 2007 antritt.

Neue Ausstattungs-Möglichkeiten

Der Pajero-Innenraum ist noch luxuriöser geworden: Features wie ein High End Sound-System vom Premium-Hersteller Rockford Fosgate, ein Navigationssystem mit 30 GB Festplatte inkl. Musikdatenbank und eine Rückfahrkamera sind erstmals erhältlich. Hohes Niveau hat auch die passive Sicherheit. Neben zweistufig auslösenden Airbags für Fahrer und Beifahrer sowie Seitenairbags vorn gibt es im neuen Pajero zahlreiche weitere Sicherheitsfeatures wie Kopfairbags für die erste und zweite Sitzreihe. Die dreitürige Variante wird inklusive 17-Zoll-Leichtmetallfelgen, MATC (Traction Control), MASC (ESP), Klimaautomatik, acht Airbags und SS4-II Allradantrieb mit dem Common Rail-Diesel ab 33.990 Euro angeboten. Der Fünftürer steht mit der gleichen Motorisierung und Ausstattung ab 36.990 Euro in der Preisliste.

Erneut attraktive Mischung

Die zweite Generation des Mitsubishi Outlander ist wieder eine attraktive Mischung aus Sports-Utility-Vehicle und



Ab der Ausstattungsstufe Invite ist beim neuen Outlander die Dachreling Serie.



Hoch angesetzte Klarglas-Rückleuchten prägen das gerundete Outlander Heck.



Klassische Pickup-Tugenden wie Variabilität und Robustheit verbindet der neue L200 mit dem modernen Design eines Sports Utility Truck.



Auf der seitlich angeschlagenen Heckklappe ist das Reserverad weiterhin außen, aber nun mittig und tiefer platziert.

Auto der Woche



Im Innenraum des neuen Pajero erfüllen umfassend modernisiertes Cockpit und sichtbar hohes Verarbeitungsniveau alle Ansprüche an ein Premiumfahrzeug.

sportlichem Kombi. Der markante Crossover überbrückt konventionelle Marktsegmente. Zum Verkaufsstart (gleichzeitig mit dem Pajero) tritt der Outlander erst- und einmalig nur mit dem 103 kW/140PS starken, von Volkswagen zugelieferten Pumpe-Düse-Diesel 2,0-Liter-DI-D an. Die Allradversion mit Schaltgetriebe gibt es ab 28.990 Euro – einschließlich ABS, dem „Mitsubishi-ESP“ MASC/MATC, Klimaautomatik, Seitenairbags vorn, Kopfairbags in der ersten und zweiten Sitzreihe, Radio mit CD/MP3-Player, elektrischen Fensterhebern mit Einklemmschutz, elektrisch anklappbaren Außenspiegeln und Fahrlichtautomatik. Ähnlich gut ausgestattet wird der allradgetriebene Outlander mit Benzinmotor im Frühjahr ab 26.990 Euro

erhältlich sein. Noch preisgünstiger ist die ebenfalls erst später lieferbare Frontantrieb-Version.

Rundum deutlich gewachsen

Die Außenlänge ist um zehn Zentimeter auf 4,64 Meter deutlich angewachsen. Nach einer Zunahme um jeweils fünf Zentimeter ist der Outlander mit 1,80 und 1,72 Meter weiterhin breiter als hoch. Entsprechend fallen Innenraum und Kofferraumvolumen noch großzügiger als bisher aus. Bei umgeklappter Fondlehne, im Verhältnis 60:40 geteilt und in drei Stufen neigungsverstellbar, ergibt sich fast 1,7 Kubikmeter Ladekapazität – über 600 Liter mehr als bisher! In Verbindung mit der ebenfalls umklappbaren Beifahrersitzlehne



Technische Basis des erfolgreichen Dakar-Rallye-Autos Evolution MPR13 ist weiterhin der Pajero.

wächst die Ladelänge auf gut 2,5 Meter. Die jetzt waagrecht geteilte Heckklappe mit einer nach unten schwenkbaren und bis zu 200 Kilogramm belastbaren „Bordwand“ erleichtert das Be- und Entladen. Zusätzliche Transportmöglichkeiten ergeben sich aus bis zu zwei Tonnen Anhängelast.

Straßen- und Gelände-tauglich

Angenehmer Federungskomfort, geringe Seitenwindempfindlichkeit und beachtliche Spurtreue erlauben es, auch große Reisetappen entspannt zu bewältigen. Nicht nur rund 20 Zentimeter Bodenfreiheit helfen auf unbefestigtem Terrain weiter – das innovative Antriebssystem Mitsubishi All Wheel Control AWC ermöglicht

über einen Drehknopf auf der Mittelkonsole drei Einstellungen: „4WD“ und „4WD lock“ sichern eine gleichmäßige Antriebsverteilung auf Vorder- und Hinterachse, die ohne feste Sperre immer noch variabel bleibt. Auf Wunsch ist mit „2WD“ reiner Frontantrieb für den Betrieb auf festen Straßen möglich. Dort erreicht der Diesel-Outlander 187 km/h Höchstgeschwindigkeit, beschleunigt in 10,8 Sekunden aus dem Stand auf Tempo 100 und kommt im Durchschnitt mit 6,9 Liter je 100 Kilometer aus.

Karl Seiler

... und nächste Woche im

Autohandel

Neues von Renault und Dacia



Die elektrisch versenkbare Heckscheibe beim Doppelkabiner Intense ist im Pickup-Segment bislang einmalig.