

Mitsubishi Pajero 3.2 DI-D Elegance

Fünftüriges Geländefahrzeug der oberen Mittelklasse

ADAC

Autotest

ADAC - Testergebnis

Note 3,4

Stand: Oktober 2003

Test und Text: P. Thywissen

Ein Geländewagen im XXL-Format. Gegenüber dem Pajero Classick doch moderner, besonders was die technischen Details anbelangt. Der großvolumige 4-Zylinder-Dieselmotor müht sich mit der schweren Karosserie recht ab und verbraucht dabei viel Kraftstoff. Er hat keinen Rußfilter, der eigentlich obligatorisch sein sollte. Die Automatik harmoniert gut. Ein Fahrzeug, das fürs Gelände ebenso geeignet ist wie für den Betrieb mit schwerem Anhänger. Teuer: 43 280 Euro. Konkurrenten sind: Nissan Patrol und Toyota Landcruiser.

- + Karosserie und Achsen stabil
- + gute Vordersitze
- + gute Federung
- + Fahrwerk mit Stabilitätskontrolle
- + gute Eignung als Zugfahrzeug

- unhandlich
- unpräzise, indirekte Lenkung
- bei Regen rutschige Räder
- Dieselmotor ohne Rußfilter
- hoher Verbrauch
- teuer



Karosserie/Kofferraum

Note 3,1

Verarbeitung/Handhabung

Note: 2,4

- + Die 2,2 Tonnen schwere Karosserie ist gut verarbeitet und verwindungssteif. Auch der Unterbau mit den massiven Achsen macht einen stabilen Eindruck. Dies, die großen Böschungswinkel und die 60 cm Wattiefe machen den großen Geländewagen besonders für Fahrten abseits der Straßen geeignet. Auf das Dach dürfen mit einem geeigneten Träger 100 kg Gepäck aufgeladen werden. Auch Pferde- und Bootsbesitzer sind mit dem Pajero gut bedient: Bis zu 3,3 Tonnen schwere Anhänger dürfen geschleppt werden.
- Die Stoßfänger sind in der Wagenfarbe lackiert und kratzempfindlich; zudem sind in ihnen bruchgefährdet die Nebelscheinwerfer und die Rücklichter untergebracht. Gegen Aufpreis gibt es ein elektrisches Schiebedach und eine Zwei-Farbenlackierung.

Übersichtlichkeit

Note: 3,0

- + Der Fahrer kann durch das hohe Sitzen den umliegenden Verkehr gut überblicken. Auch lassen sich die Abmessungen der Karosserie gut abschätzen. Die Außenspiegel sind beheizt und besonders groß.
- Beim Blick nach hinten - auch im Innenrückspiegel - behindern die nicht versenkbaren Kopfstützen der Rücksitze die Sicht.

Ein/Ausstieg

Note: 3,7

- Der Zustieg zu den vorderen und den Sitzen der zweiten Reihe ist für sehr große Personen halbwegs bequem. Klein Gewachsene müssen wegen der hohen Einstiege die Beine sehr weit anheben.
- + Die Türen lassen sich per Fernbedienung ent- und verriegeln, allerdings lassen sich die Tasten nur schwer drücken; man wechselt sie auch leicht. Die Trittbretter sind beleuchtet.
- Das Erklimmen der hintersten Sitze erfordert Gelenkigkeit. Platz genommen besteht die Gefahr, dass die Füße eingequetscht werden, wenn der davor befindliche Sitz zurück geklappt wird.

Kofferraum-Volumen*

Note: 3,3

Der Kofferraum fasst 347 l. Durch Umlappen der Rücksitze lässt er sich bis auf 919 l vergrößern (gemessen bis Fensterunterkante).



Die ungünstig rechts angeschlagene Hecktür ist gerade in engen Parklücken ein Nachteil.

Kofferraum-Zugänglichkeit

Note: 2,6

- + Der Laderaum hat ein zweckmäßiges Format. Auch sehr sperrige Gegenstände lassen sich gut verstauen.
- Die große Hecktüre ist auf der ungünstigen rechten Seite angeschlagen. So versperrt sie vom Gehweg aus den Zugang, wenn unmittelbar dahinter ein anderes Auto parkt. Das Gepäck muß beim Einladen hoch gehoben werden. Sind die hintersten Sitze aufgestellt, steht nur ein enger, hoher Kofferraum zur Verfügung,

der nicht gut zu nutzen ist.

Kofferraum-Variabilität

Note: 2,8

- + Die Rücksitzbank der zweiten Reihe ist asymmetrisch geteilt. Im Boden des Kofferraums befindet sich eine zusätzliche Bank, die für Notfälle aufgestellt werden kann.
- Klappen der Rückbänke erfordert wenig Kraft, ist aber recht kompliziert, da zu viele unterschiedliche Hebel betätigt werden müssen. Eine Durchladeluke für Ski und ähnliches ist nicht erhältlich. Es gibt keine Ablagen, um kleine Utensilien rutschfest zu verstauen.

Innenraum

Note 2,4

Bedienung

Note: 2,7

- + Der Pajero ist im allgemeinen leicht zu bedienen, Funktionen, die einen gewissen Kraftaufwand erfordern könnten, werden elektrisch unterstützt. Die wichtigsten Einsteller und Hebel sind übersichtlich und ergonomisch angeordnet. Das gilt auch für den Automatik- und den Gelände-Wählhebel. Tacho und Drehzahlmesser können gut abgelesen werden. Displays informieren über den Antriebszustand, die Außentemperatur und offene Türen. Es gibt eine große Mittelablage. Vorn und hinten sind Leseleuchten vorhanden.
- Eine Kontrolle für das Fahrlicht fehlt. Der Hupknopf ist schlecht erreichbar. Die Türablagen sind zu klein und ein Flaschenhalter fehlt. Das Anlegen der Rücksitzgurte ist recht umständlich, weil die Schösser nicht fixiert sind.

Raumangebot vorne*

Note: 2,0

- + Auf den Vordersitzen hat man viel Platz, der Fahrersitz lässt sich für Personen bis ca. 1,9 m zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht auch noch für wesentlich größere Personen.

Raumangebot hinten*

Note: 1,8

- + Auch hinten ist viel Platz vorhanden. Die mittlere Rückbank ist für 3 Personen geeignet, hier können noch ca. 2,0 m große Personen sitzen. Ganz hinten ist es enger, der Platz reicht aber immerhin noch für ca. 1,8 m große Mitfahrer.



Die dritte Sitzreihe lässt sich komplett im Boden versenken.

Komfort

Note 3,2

Federungskomfort

Note: 3,3

Das Fahrwerk ist recht straff abgestimmt, der Federungskomfort insgesamt nicht schlecht. Grobe Unebenheiten werden gut geschluckt, besonders abseits der Straßen zeigt sich der Pajero von seiner guten Seite. Nur bei kleinen Unebenheiten stört leichtes Stoßen der Achsen; gelegentliches neigt das Fahrwerk auch zum Stuckern. Die Seitenneigung in Kurven und das Wanken bei schnellen Richtungswechseln ist ausgeprägt.

Sitzkomfort

Note: 3,0

- + Die besten Sitze befinden sich vorn: Sie sind komfortabel gefedert und bieten ordentlichen Körperhalt, außer in Kurven und im schweren Gelände, wo aber Haltegriffe helfen können. Fahrer und Beifahrer sitzen entspannt, die Sitzflächen lassen sich geringfügig in Höhe- und Neigung einstellen.
- In der zweiten Reihe sind die Lehnen etwas kurz. Man sitzt auch

zu tief, hat wenig Auflage für die Oberschenkel. Die viel zu kleine Bank der dritten Reihe ist mehr ein Notbehelf und nur für kurze Fahrten geeignet.

Innengeräusch

Note: 3,4

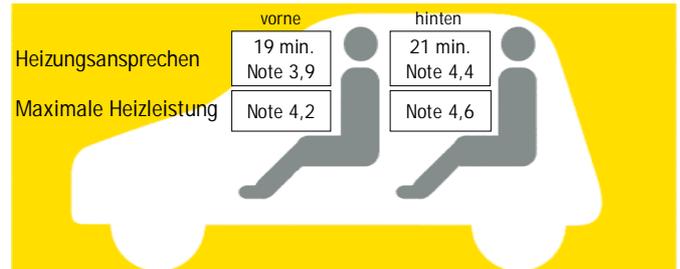
Bis zur Autobahn-Richtgeschwindigkeit ist der Geräuschpegel durchschnittlich. Bei höherem Tempo sind die Motor- und Windgeräusche erheblich.

Klimatisierung

Note: 3,4

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

- + Angenehm: Die Frontscheibe steht recht steil, so sind Fahrer und Beifahrer nicht direkt der Sonnenbestrahlung ausgesetzt. Hinten Sitzende haben extra Einsteller für Temperatur und Gebläse. Die hintersten Seitenfenster lassen sich zur besseren Durchlüftung ausstellen.
- Die Heizung ist für den großen Innenraum zu schwach. Es dauert lange, bis die Luft im Innenraum angenehm temperiert ist.



Heizung - Aufwärmzeit von -10°C auf +22°C

Motor/Antrieb

Note 2,8

Fahrleistungen*

Note: 3,3

Obwohl der Motor 118 kW (160 PS) leistet, sind die Fahrleistungen höchstens durchschnittlich.

Laufruhe

Note: 3,0

Der 4-Zylinder-Motor läuft nach dem Kaltstart rau, dann aber unauffällig.

Schaltung

Note: 2,5

- + Die Automatik schaltet recht spontan und weich.
- Die Geländereduktion darf nur bei stehendem Fahrzeug zugeschaltet werden.

Getriebeabstufung

Note: 2,0

- + Die Abstufungen des Automatik-Getriebes passen gut zur Leistungscharakteristik des Motors.

Fahreigenschaften

Note 3,6

Fahrstabilität

Note: 2,6

- + Der Pajero verhält sich grundsätzlich richtungsstabil, nicht zuletzt durch den langen Radstand, Korrigieren am Lenkrad ist nur gelegentlich erforderlich. In kritischen Situationen - z.B. wenn plötzlich ausgewichen werden muss - hilft die serienmäßige Fahrstabilitätsregelung (MASC) dem Fahrer, nicht ins Schleudern zu geraten. Die Antischlupfregelung (MATC) sorgt für stabiles Vorwärtskommen, wenn die Straße rutschig ist.
- Die serienmäßigen Yokohama Reifen haben auf nasser Fahrbahn wenig Seitenführung und schlechte Traktion.

Kurvenverhalten

Note: 3,0

Der Wagen untersteuert in Kurven. Auch hier hilft das MASC dem Fahrer in kritischen Situationen. Allerdings sind die möglichen Kurventempi besonders auf weniger griffiger Fahrbahn niedrig, weil die Reifen schnell weg rutschen.

Handlichkeit

Note: 4,4

- Der Pajero 3,2 DI-D ist durch die riesigen Abmessungen und die indirekte Lenkung eher unhandlich.

Lenkung

Note: 5,0

- Die Lenkung ist unpräzise. Der Fahrer hat kaum Gefühl zur Fahrbahn.

Sicherheit

Note 3,4

Bremsen

Note: 4,6

Die Bremswirkung ist insgesamt ausreichend. Bei kalter Bremse steht der Wagen aus 100 km/h nach ca. 42 m. Die Bremswege werden aber bei öfterem Bremsen und höherer Belastung länger - bis zu 48 m (halbe Zuladung, Serienreifen).

- Das Bremspedal hat keinen festen Druckpunkt, so ist Dosieren schlecht möglich.

Gestaltung

Note: 3,2

Der EuroNCAP-Crashtest liegt noch nicht vor.

- + An den sehr stabilen, griffgerechten Türgriffen lässt sich sehr hohe Zugkraft aufbringen. So kann man nach einem Unfall verklemmte Türen öffnen. Rückleuchten warnen in geöffneten Türen.
- Die hohe Karosseriefront ist bei einem Fußgängerunfall schlecht. Vorn befinden sich nah an den Köpfen vorstehende, kantige Gurtbeschläge. Verriegelte Türen lassen sich auch innen nicht mehr öffnen.

Rückhaltesysteme

Note: 3,0

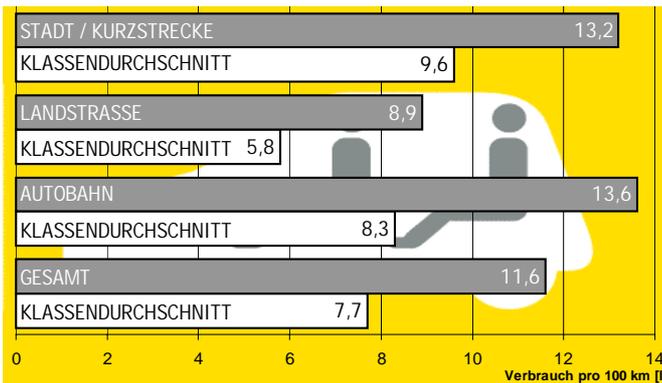
Die Kopfstützen der vorderen und der Plätze der zweiten Reihe sind für Personen bis ca. 1,85 m bzw. 1,80 m genügend hoch. Durch die Rahmenbauweise wirken sie jedoch nur in einem schmalen Bereich optimal.

- + Außer Front- sind vorn Seiten-Airbags Serie. Die vorderen Gurte sind mit Straffern und Kraftbegrenzern ausgestattet.
- Weder vorn, noch hinten gibt es Kopfairbags. Die Notsitze haben zu kurze Kopfstützen.

Kinder

Note: 2,0

- + Auf den drei Plätzen der zweiten Reihe lassen sich Kindersitze und Babyschalen sicher befestigen.
- Die beiden Notsitze sind wegen ungünstiger Gurtführung für Kindersitze weniger geeignet. Auf dem Beifahrersitz dürfen keine



Kraftstoffverbrauch in l/100 km (Klassendurchschnitt für Fahrzeuge mit Dieselmotor).

rückwärts gerichteten Kindersitze befestigt werden, weil sich der Frontairbag nicht deaktivieren lässt.

Verbrauch/Umwelt

Note 5,2

Verbrauch*

Note: 5,2

- Der Verbrauch auf 100 km ist sehr hoch. Innerorts beträgt er 13,2 l, außerorts 8,9 l und auf der Autobahn 13,6 l Diesel auf 100 km. Der Durchschnittswert errechnet sich mit 11,6 l auf 100 km.

Abgas

Note: 5,2

- Die Schadstoffanteile im Abgas sind hoch. Der Dieselmotor hat keinen Filter, um den Ausstoß von gesundheitsgefährdendem Ruß in die Umwelt zu minimieren.

Wirtschaftlichkeit*

Note 4,9

Betriebskosten*

Note: 2,5

- + Die Betriebskosten sind niedrig, weil der Pajero mit preisgünstigem Diesel zufrieden ist.

Werkstatt und Reifenkosten*

Note: 5,5

- Alle 15 000 km oder alle 12 Monate ist ein Service fällig.
- Relativ kurze Inspektionsabstände sorgen für häufige Werkstattaufenthalte. Wartungs- und Verschleißreparaturen sowie Reifenersatz sind teuer.

Wertverlust*

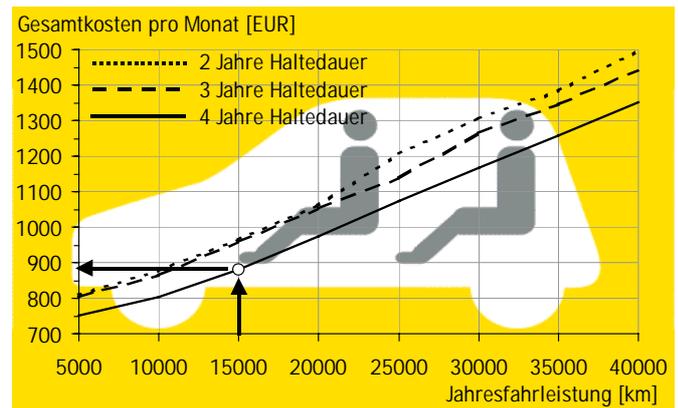
Note: 3,3

- Der prozentuale Wertverlust ist durchschnittlich.
- Der Anschaffungspreis ist hoch.

Fixkosten*

Note: 5,5

- Haftpflicht- und Kaskoversicherungen sind teuer.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Autokosten (Beispiel: 880 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer)

Die Motorvarianten

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	3.5 GDI	3.2 DI-D
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	6/3497	4/3200
Leistung [kW(PS)]	149(202)	118(160)
Max.Drehmoment [Nm]bei U/min	318/4000	373/2000
0-100 km/h[s]	12,5	12,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	170
Verbrauch pro 100 km [l]	15,6S	11,6D
Versicherungsklassen KH/VK/TK	23/23/27	23/28/27
Steuerbefreiung [Euro](Monate)	-	-
Monatliche Gesamt-Kosten[Euro]	1065	880
Grundpreis[Euro]	49950	43280

Aufbau:

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
CA = Cabriolet
RO = Roadster

KB = Kombi

KT = Kleintransporter

TR = Transporter

GR = Großraumlimousine

BU = Bus

GO = Geländewagen offen

GS = Geländew. geschlossen

PK = Pick-Up

Versicherung:

KH = KFZ-Haftpfl.

VK = Vollkasko

TK = Teilkasko

Kraftstoff:

N = Normalbenzin

S = Superbenzin

SP = SuperPlus

D = Diesel

Daten und Messwerte

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro3 III
Hubraum	3200 ccm
Leistung	118 kW(160PS)
bei	3800 U/min
Maximales Drehmoment	373 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	zuschaltbarer Allradantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße(Serie)	265/70R16H
Reifengröße(Testwagen)	265/70 R16 112S
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	12,3 m/12,05 m
Höchstgeschwindigkeit	170 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	12,0 s
Elastizität 60 -100 km/h(4.Gang)	10,0 s
Überholvorgang 60 - 100 km/h (2.+3.Gang)	8,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	44,5 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	11,6 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	13,2/8,9/13,6 l
CO ₂ -Ausstoß	318 g/km
Innengeräusch 50/100/130 km/h	58/66/72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4830 mm/1895 mm/1855 mm
Leergewicht/Zuladung	2305 kg/505 kg
Kofferraumvolumen	347 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg /3300 kg
Dachlast	100 kg
Tankinhalt	90 l
Reichweite	775 km
Allgemeine Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	6 Jahre
ADAC-Testwerte <i>kursiv</i>	

Kosten

Monatliche Betriebskosten	127 Euro
Monatliche Werkstattkosten	69 Euro
Monatliche Fixkosten	227 Euro
Monatlicher Wertverlust	457 Euro
Monatliche Gesamtkosten	880 Euro
(vierjährige Haltung, 15000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	23/28/27
Grundpreis	43280 Euro

Ausstattung

Technik

Automatikgetriebe	Serie
Bremsassistent	nicht erhältlich
Fahrdynamik-Regelung, elektronisch	Serie
Parkhilfe, elektronisch	nicht erhältlich
Niveauregulierung	nicht erhältlich
Xenonlicht	nicht erhältlich

Innen

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	nicht erhältlich
Audioanlage	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Isofix-Kindersicherungssystem	nicht erhältlich
Kindersitz, integriert	nicht erhältlich
Klimaanlage	Serie
Navigationssystem (Nachfrage)	Aufpreis
Pollenfilter	Serie
Rücksitzlehne, umklappbar	Serie
Sitzbezüge, Leder	Serie
Sitze vorn, höhen-/neigungsverstellbar	Serie
Skisack/Durchladelupe	nicht erhältlich
Telefonfreisprechanlage	nicht erhältlich

Aussen

Alarmanlage	nicht erhältlich
Außenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Lackierung Metallic	435 Euro°
Scheinwerfer-Reinigungsanlage	nicht erhältlich
Schiebe-Hubdach	Serie

°im Testwagen vorhanden

Testzeugnis

Note

Technik/Umwelt(Testergebnis)	3,4
Karosserie/Kofferraum	3,1
Verarbeitung/Handhabung	2,4
Übersichtlichkeit	3,0
Ein-/Ausstieg	3,7
Kofferraum-Volumen*	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6
Kofferraum-Variabilität	2,8
Innenraum	2,4
Bedienung	2,7
Raumangebot-vorn*	2,0
Raumangebot-hinten*	1,8
Innenraum-Variabilität	4,0
Komfort	3,2
Federung	3,3
Sitze	3,0
Innengeräusch	3,4
Klimatisierung	3,4
Motor/Antrieb	2,8
Fahrleistungen*	3,3
Laufruhe	3,0
Schaltung	2,5
Getriebeabstufung	2,0
Fahreigenschaften	3,6
Fahrstabilität	2,6
Kurvenverhalten	3,0
Handlichkeit	4,4
Lenkung	5,0
Sicherheit	3,4
Bremsen	4,6
Gestaltung	3,2
Rückhaltesysteme	3,0
Kinder	2,0
Umwelt	5,2
Verbrauch*	5,2
Schadstoffe	5,2
Wirtschaftlichkeit*	4,9
Betriebskosten*	2,5
Werkstatt-/Reifenkosten*	5,5
Wertverlust*	3,3
Fixkosten*	5,5

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Die Einzelbewertungen gehen mit unterschiedlicher Wichtung in die Gesamtnote ein, mit * gekennzeichnete Kriterien und Noten beziehen sich auf die Fahrzeugklasse.

Notenskala:

Sehr gut	0,6 - 1,5
Gut	1,6 - 2,5
Befriedigend	2,6 - 3,5
Ausreichend	3,6 - 4,5
Mangelhaft	4,6 - 5,5