

Mitsubishi Pajero Pinin

Ein seriöses Spielzeug

Autotest | Wie macht man ein begehrtes Auto, Lektion 1: Man nehme eine erwiesene Erfolgsnummer, lässt einen italienischen Stilisten das Auto verschönern und hängt auf das Endresultat ein Preisschildchen, wodurch die neue Kreation die größere Käufergruppe erreicht. Das ist genau das, was Mitsubishi mit seinem großen Geländewagen "Pajero" getan hat. Der neue Pajero sieht handlicher, moderner aus und ist noch immer ausgesprochen stark. Alles zusammen ist gut für eine begehrte Kombination, die um einen Test bittet!

Ende märzlicher Samstag, der Himmel wird plötzlich bedrohlich düster. Mit Blitz und Donner geht über der A2 ein Schneesturm nieder, der seinesgleichen sucht. Die Autos vor mir formen einen Christbaum aus Bremslichtern und die Geschwindigkeit sinkt auf 50 Km/h. Auf meinem Gesicht erscheint ein breites Grinsen, ich setze den Schaltknüppel in den 4. Gang, fahre auf die linke Spur und trete noch mal tiefer aufs Gas. Die Radiomelodie fröhlich mitsingend fahre ich am Stau vorbei. Tja, die Armen, nicht jeder fährt einen Mitsubishi Pinin, Mitsubishi's neuer, kleiner Geländewagen auf der Basis vom großen Pajero.



Um die Nachfrage nach einem praktischen Geländewagen zu befriedigen, hat Mitsubishi keinen Geringeren als Ferrari-Designer Pininfarina gebeten, den Pajero in die Hände zu nehmen und dem europäischen Geschmack anzupassen. Als Designer, bekannt vor allem für tiefe, windschnittige

Sportwagen, hat man schon Bedenken, wenn man ein Auto entwerfen muss, bei dem Dinge wie Fußbodenfreiheit und Auslaufwinkel wichtig sind. Diese Sorgen sind unberechtigt, keine der Geländefahrtqualitäten des Original-Pajero ist verloren gegangen. Mehr noch, ein "schlanker gemachtes" Auto lässt sich häufig einfacher als ein großes durch das Gelände lenken. Dieser kleine Pajero ist leichter und dadurch versinkt er nicht so schnell. Außerdem ist das Risiko kleiner, dass das Auto auf holprigen Wegen hängen bleibt. Der Pajero Pinin hat eine Fußbodenfreiheit von 20 cm und Ein- und Auslaufwinkel von jeweils 35 und 42 Grad. Direkt unter der Vorderstoßstange befindet sich eine große Schutzplatte, die bis zur Vorderradaufhängung durchläuft. Der tiefste Punkt des Autos ist die Viskosekupplung, die für die Verbindung zwischen Vorder- und Hinterachse sorgt.

Normalerweise werden nur die Hinterräder angetrieben. Das ist genug für die meisten Situationen und spart den Kraftstoff dadurch, dass keine unnötigen Bestandteile angetrieben werden. Bei starkem Regen oder Glätte kann, sogar während der Fahrt, der Allradantrieb eingeschaltet werden. Die Viskosekupplung sorgt dann dafür, dass die Kraft so verteilt wird, dass sich die Vorder- und Hinterräder gleich schnell drehen und deswegen bleibt die Bodenhaftung maximal. Abhängig von der Situation bedeutet das, dass entweder die Kraft nur an Hinterräder geht, oder je nach Bedarf, auf die beiden Achsen verteilt wird.

Im schwierigen Gelände kann man die

Zwischenkupplung ausschalten. Für extreme Umstände ist eine niedrige Übersetzung vorhanden, bei der das Schaltgetriebeverhalten über doppelt soviel Kraft verfügt wie im Normalfall. Diese Technik erklärt, warum dieser kompakte Geländewagen trotzdem einen bescheidenen Preis hat. Wie erwartet, besteht der Pinin mühelos einige (bescheidenen) Tests auf dem unbefestigten Gelände. Einziges Minus ist, dass das Reifenprofil auffallend schnell mit dem Schmutz zugesetzt ist, was auch die Haftung schnell verringert. Die Reifenwahl scheint jedoch bewusst so getroffen zu sein, weil der Pinin zur Zeit auf der Autobahn einer der feinst fahrenden Geländewagen ist.

GDI = keinen Diesel hineintun

Das gute Verhalten auf der Autobahn kann man durch die erwähnte Reifenwahl, ein herrlich ausbalanciertes Fahrgestell und einen sehr guten Motor erklären. Obwohl Diesel öfter im Geländewagen verwendet wird, wählte Mitsubishi bewusst ein GDI Triebwerk, um zu beweisen, dass diese revolutionäre Erfindung zu mehr fähig ist, als der ökonomisch fundierte Antrieb des wenig reizvollen Carisma. Ein GDI Motor verwendet die Technik eines Dieselmotors, läuft aber auf Benzin. Auf diese Weise kombiniert der GDI den niedrigen Kraftstoffverbrauch des Diesels mit den Leistungen eines Benzinmotors.

Für den Pinin bedeutet das, dass das Auto sich sehr autobahnfreundlich verhält und gleichzeitig über genügend Zugkraft für das Gelände verfügt. In Zahlen: 122 PS, 174 Nm und eine Beschleunigung von 0 auf 100 Km/h in 10,2 Sekunden. Nach einer Probefahrt von ungefähr 500 Km hat der Bordcomputer einen durchschnittlichen Verbrauch von 8.6 L/100 Km gemeldet. Fazit – ein kräftiger Verbrauch, aber unter Berücksichtigung des Autogewichts, der Stromlinie und des vielseitigen Gebrauchs des Allradantriebes ein sehr ordentliches Ergebnis. Außerdem sagt Mitsubishi, dass ein GDI Motor die ersten 7500 Km seines Lebens dazu benutzt, Weg – und Wetterbedingungen seines Lebensraums kennenzulernen, um schließlich noch sparsamer fahren zu können.



Bis 100 Km/h fährt der GDI ruhig. Darüber hinaus ist der Motor besser zu hören, ohne wirklich störend zu werden. Der Pinin eignet sich deswegen gut sowohl für Langstrecken als auch für große Geschwindigkeit, obwohl sich ein Geländewagen nie dem Komfort eines PKWs nähern kann, wird der PKW-Fahrer niemals so entspannt wie der Pinina-Fahrer auf seinem hohen Sitz über den Verkehr blicken können. In den Kurven hängt der Pinin weniger über als andere Geländewagen. Nur am unruhigen Verhalten dieses kurzen, hohen Autos auf Unebenheiten konnte Mitsubishi nichts verbessern.

Innenraum

Am Anfang der Testfahrt zeigte sich der Pinin sofort von einer seiner stärksten Seiten: zusätzliche Sicherheit unter extremen Wetterumständen. Ein anderer Grund, einen Geländewagen wie diesen, zu kaufen, ist seine Zugkraft und die mühelose Bezwingung des schweren Geländes. Das gute Verhalten auf der Autobahn bedeutet keineswegs, dass der Pinin ein Luxuswagen mit Geländeambition ist. Es beweist vor allem, dass es Mitsubishi gelungen ist, beiden Ansprüchen gerecht zu werden.

Auch bei der Innenausstattung des Autos hat man einen guten Kompromiss zwischen Luxus und Funktionalität geschlossen. So ist das Auto mit allem Komfort für ein Leben in der Stadt ausgestattet. Elektrische Fenster- und Spiegelheber, Klimaanlage, ein Radio-CD Spieler, der Bordcomputer und die Zentralverriegelung sind hier standard. Die Zentralverriegelung hat leider keine

Funkfernbedienung und sowohl die Sicherheitsgurte als auch das Lenkrad sind nicht höhenverstellbar. Vor dem größeren Fahrer verdeckt der obere Rand des Lenkrades einen Teil des Geschwindigkeitsmessers. Die einzige Lösung dieses Problems ist festzustellen, wie schnell das Auto bei welcher Drehzahl fährt und die Geschwindigkeitskontrolle dem Drehzahlmesser anzuvertrauen.

Die Sitze verfügen über genügend Stütze und bieten auch auf langen Fahrten einen angenehmen Sitzkomfort. Das Armaturenbrett ist mit einem soliden Kunststoff bezogen und mit vielen Handgriffen ausgestattet. Der Einstieg nach hinten ist eng - die Insassen sind auf die Kompromissbereitschaft des Fahrers und des Beifahrers angewiesen. Hinter der großen Hecktür befindet sich ein Kofferraum, der nur Platz für einen Koffer bietet. Die Rücksitzbank ist in zwei Teilen hochklappbar, wodurch ein geräumiger und vor allem hoher Platz fürs Gepäck entsteht. Ein nettes Detail ist, dass man die Rückenlehnen der Rücksitzbank in sechs Positionen verstellen kann, um so mehr Platz für die Koffer oder größere Sitzfläche zu schaffen.

Fazit

Mitsubishi hatte einen guten Plan und hat ihn perfekt realisiert. Der Designer Pininfarina machte aus dem massiven Kraftprotz-Pajero einen muskulösen Athleten. Das Resultat ist ein begehrenswerter Geländewagen, der sich auch auf der Autobahn zu Hause fühlt. Der GDI Motor trägt wesentlich dazu bei. Das Auto ist jetzt nicht nur beim auf bedeutend billiger, sondern auch im täglichen Gebrauch. Die Technik des Autos ist und bleibt die von einem erstklassigen Geländewagen. Vielleicht sieht der kleine Pajero im Vergleich zu seinen größeren Brüdern wie ein Spielzeug aus, aber es ist ein seriöses Spielzeug! (Ivo Kroone) ■

