

Fahrbericht Unterwegs mit dem Mitsubishi Pajero

Einer für nur ganz Wenige

Der neue Mitsubishi Pajero überzeugt durch bewährte Technik und eine unkomplizierte Handhabung. Wenn da nur nicht die Sache mit dem erschreckend hohen Verbrauch wäre.

Max Hugelshofer

Es gibt Leute, für die ist der Mitsubishi Pajero das perfekte Auto. Etwa für alle, die am Ende einer unbefestigten Strasse auf einer Alp wohnen. Oder für diejenigen, die regelmässig Pferdeanhänger über nasse Wiesen ziehen müssen. Denn im Gelände macht dem Offroad-Urgestein kaum einer was vor, schon gar nicht die trendigen SUVs, die bevorzugt von Hausfrauen in reichen Agglomerationsgemeinden zwischen Yogaschule, Kindergarten und Shoppingcenter bewegt werden.



Je weiter weg er von den Strassen kommt, desto besser ist die Figur, die der Mitsubishi Pajero macht. (max)

Technik	
Mitsubishi Pajero 3,8 V6 Instyle	
Normverbrauch:	13,5 l/100
Testverbrauch:	15,7 l/100 km
VCS-Umweltpunkte:	9,2
Testdistanz:	921 Kilometer
Reichweite:	650 Kilometer
Treibstoff:	Benzin bleifrei
Hubraum:	3828 cm ³
Leistung:	250 PS
Drehmoment:	329 Nm
Getriebe:	Fünfgang automatisch
Gewicht:	2290 kg
Abgasnorm:	Euro 4
NCAP-Sterne:	nicht getestet
Laderaumvolumen:	215 bis 1790 Liter
Grundpreis:	69 550 Franken
Testwagenpreis:	70 250 Franken
Garantieleistungen:	3 Jahre oder 100 000 km, verlässig auf 5 Jahre

Zwar gibt sich auch der Pajero der neusten Generation mit seiner Lederausstattung, dem riesigen Schiebedach und der 860-Watt Soundanlage von Rockford luxuriös, im Kern ist er aber ein urchiger Offroader geblieben. Dies zeigt sich sehr eindrücklich, wenn man einmal die ausgetretenen Pfade verlässt und sich in den Dreck wagt. Dank sperrbaren Zentral- und Hinterachs-Differenzialen und Geländeunterstützung kriecht der schwere Wagen auch Abhänge hinauf, die zu Fuss nur auf allen Vieren zu bewältigen sind. Dank der hervorragenden Übersichtlichkeit verlieren auch enge Stellen jeden Schrecken – nicht selbstverständlich für ein Auto, das knapp fünf Meter lang, 1,88 Meter breit und ganze 1,9 Meter hoch ist. Auch die Bedienung ist für ein modernes Auto wohltuend simpel. Alles ist dort, wo es hingehört, man muss sich nicht fünf Minuten durch irgendwelche Menüs des Bordcomputers klicken, um die Lautstärke des Auto-

radios zu verstellen. Das Fahrverhalten ist im Gelände eine Wucht, auf der Strasse zwar nicht übertrieben komfortabel, aber dank einem sehr früh eingreifenden ESP auf der sicheren Seite. Auch bei provozierten Lastwechselseln bleiben Schweissausbrüche aus.

In der Stadt fehl am Platz

Diese kann aber durchaus erleben, wer den Pajero zweckentfremdet und etwa als Alltagsauto in der Zivilisation einsetzt. Während man die Frage «Passt er in die Tiefgarage?» dank zwei Zentimeter Reserve noch mit «Ja» beantworten kann, sieht es bei «Passt er in den Parkplatz?» meist schlechter aus. Die erhabene Sitzposition beinahe auf Augenhöhe von Lkw-Fahrern ist zwar toll, macht aber die vielen bösen Blicke von Fussgängern, Velo- und Normalautofahrern, die in einem einen ausgemachten Ökoterroren vermuten, nicht wett. Und auf der Autobahn hat der Pajero

mit dem 3,8-Liter-V6-Benziner zwar keine Mühe, die linke Spur für sich zu beanspruchen, Wind- und Abrollgeräusche der breiten Reifen machen aber dabei eine Kommunikation mit den hinten sitzenden Passagieren unangenehm.

Richtig hart wird es beim Tanken. Der Normverbrauch liegt bei 13,5 Liter pro 100 Kilometer, in der Praxis ist dieser Wert aber kaum zu erreichen. Auch mit eher verhaltenem Fahrstil und längeren Überlandstrecken verbrauchte der Pajero im Test 15,7 Liter. Im Stop-and-Go-Verkehr oder wenn es bergauf geht, sind Verbrauchsspitzen von deutlich über 20 Litern keine Seltenheit. Da gehen die trotz 88-Liter-Tank häufigen Tankstopps ganz schön ins Geld. Etwas weniger genehmigen sich die Dieselmotoren (Normverbrauch um 10 Liter), aber auch dieser Wert ist zu Zeiten des Klimawandels unverantwortlich – ausser man ist auf die Offroad-Qualitäten des Pajero wirklich angewiesen.

Porsche

Erfolgreiches Geschäftsjahr

Mehr als zufriedenstellend hat Porsche das Geschäftsjahr 2006/2007 abgeschlossen.

Der Jahresüberschuss des Konzerns ist von 1,39 Milliarden im Vorjahr auf 4,24 Milliarden Euro gestiegen (Ergebnis nach Steuern). Der Umsatz erreichte mit einem Plus von 3,4 Prozent die historische Höchstmarke von 7,37 Milliarden Euro. Für das seit August laufende Geschäftsjahr 2007/2008 will der Hersteller an das hohe Absatzniveau des Vorjahres anknüpfen. Dazu sollen der Cayenne GTS, das 911 Turbo Cabriolet und der 911 GT2 ebenso beitragen wie der anhaltende Wachstumskurs Porsches in China und Russland. (pd/hrk)

Ferrari

Hybrid geplant – aber kein Diesel

Einen Hybrid-Sportwagen will Ferrari in Zukunft anbieten. Das hat Amadeo Feilsa, Generaldirektor des Herstellers, gegenüber dem Magazin «Auto, Motor & Sport» angekündigt.

Mit der verbrauchsreduzierenden Antriebskombination von Elektro- und Ottomotor soll der Flottenausstoss an CO₂ gesenkt werden. Geplant ist ein aufgeladener Achtzylinder, der aus relativ kleinem Hubraum grosse Leistung gewinnen soll. Einen sparsamen, aber schweren Dieselmotor wird es allerdings bei Ferrari auch weiterhin nicht geben. (hrk)

Verkaufsstart Das Audi-A3-Cabriolet rollt im April an

Offen für sportliches Fahren

Sportlich und elegant – zur Frühjahrssaison rollt das Audi-A3-Cabriolet an den Start. Es ist das Premium-Angebot in der Kompaktklasse.

Die Cabriolets von Audi tragen generell ein klassisches Stoffverdeck – das Audi-A3-Cabriolet fasziniert mit seiner Linie harmonischer Eleganz und coupéhafter Sportlichkeit. Sein Softtop zeichnet sich durch geringes Gewicht und exzellente Passgenauigkeit aus. Es lässt sich hydraulisch in nur 9 Sekunden öffnen; offen nimmt es wenig Platz in

Anspruch. Im Karosserieverbund des Premium-Cabriolets von Audi stecken ein grosser Anteil hoch-, höchstfester und warmumgeformter Stähle sowie eine Vielzahl an Verstärkungsmassnahmen, die für maximale Steifigkeit und Crash-Sicherheit sorgen.

Im Innenraum schaffen die kompromisslose Verarbeitungsqualität, das attraktive Design und die vorbildliche Ergonomie eine Atmosphäre sportlicher Eleganz. Vier Personen finden hier reichlich Platz.

Vier Motoren zur Auswahl

Das A3-Cabriolet läuft mit vier Motoren vom Band – zwei Benzin- und

zwei TDI. Sie vereinen viel Kraft mit hoher Effizienz. Alle sind Direkteinspritzer mit Turboaufladung. Die Leistungsspanne reicht von 105 bis 200 PS. Auf Wunsch leitet das innovative Doppelkupplungsgetriebe S tronic die Kraft an die Räder weiter.

Das Audi-Dynamikfahrwerk verleiht dem A3-Cabriolet überlegene Agilität. Es bringt eine feinfühlig elektromechanische Servolenkung mit, die besonders wenig Energie für sich beansprucht. Die Vierlenker-Hinterachse vereint besten Komfort mit sportlichen Handling-Eigenschaften. Neben dem Normalfahrwerk steht ebenfalls ein Sportfahrwerk zur Wahl. (pd/hrk)



Das A3-Cabriolet ist eine Augenweide und kommt ab April 2008 in den Verkauf. (zvg)

Audi

R8 ist «SportsCar 2007»

Nur reinrassige Sportwagen krönt die Fachjury der deutschen Monatszeitschrift «Autobild SportsCars» zum «SportsCar» des Jahres.

Nach dem Monatssieg im März 2007 hat sich der Audi R8 auch den Gesamtsieg und damit den Titel des «SportsCar 2007» gesichert – eine der begehrtesten Auszeichnungen der deutschen Automobilbranche. Die Trophäe nahm während der «Race Night» des Magazins am Rand der Essen Motor Show Werner Frowein entgegen, der Geschäftsführer der quattro GmbH. Die Audi-Tochter war verantwortlich für die Entwicklung des R8 und ist Hersteller des Mittelmotorsportwagens. Der R8 wird in einer Manufaktur der quattro GmbH in Neckarsulm produziert. (pd/hrk)

Stadt Zürich

Tankstelle für E85-Bioethanol

Der klimafreundliche Treibstoff Bioethanol E85 ist neu auch in Zürich zu tanken. Die erste Bioethanol-E85-Zapfsäule der Stadt findet sich bei der Agip-Tankstelle Hallenstadion.

Dies ist die 29. Bioethanol-E85-Tankstelle in der Schweiz. Bis Ende 2007 wird das nationale Bioethanol-E85-Tankstellennetz bereits 35 Anlaufstellen umfassen. Das heute in der Schweiz erhältliche Bioethanol wird vorab aus Holzabfällen der Schweizer Forstwirtschaft hergestellt. (pd/hrk)

Wechsel



Neuer Chef bei der «Automobil Revue»

Peter Ruch ist nicht mehr Chefredaktor der «Automobil Revue». Der aus Bülach stammende Max Nötzli übernimmt nach nur elf Monaten erneut die Chefredaktion. Nötzli hatte vorübergehend die Verlagsleitung inne, für diese Stelle wird eine Nachfolge gesucht. (hrk)

Ford

Facegelifteter Focus

Die Produktion des überarbeiteten Ford Focus ist im Werk Saarlouis angefallen. Im kommenden Jahr sollen 250 000 Einheiten des Kompakten vom Band rollen. Beim Händler steht das optisch gründlich aufpolierte Modell als Drei- und Fünftürer sowie als Kombi ab 23. Februar. (hrk)

Mercedes

1 Million aus den USA

Den einmillionsten Pw hat das Mercedes-Werk in Tuscaloosa im US-Bundesstaat Alabama produziert. Das Jubiläumsfahrzeug ist ein weisser M 350. Neben der M-Klasse werden im 1997 eröffneten Werk auch die Modelle der R-Klasse und das Luxus-SUV GL gebaut. (pd)