



Dennis van 't Kruis
29 juni 2007

© Rijtesten.nl

Werkpaard in maatpak

Als je het goed beschouwt, is de Pajero een echte "waarom eigenlijk ook niet"-auto. Een wagen waar niemand als eerste, of zelfs als alternatief aan denkt, als hij of zij een auto in deze klasse wil aanschaffen. Nu wordt Mitsubishi ook in de andere klassen over het hoofd gezien; het merk kan in Nederland niet echt op populariteit rekenen, het moet het hebben van de trouwe klanten en mond-tot-mond reclame. Terugkijkend op de laatste twintig jaar is te zien dat de verkopen een dalende trend volgen. De 15.255 Mitsubishi's in 1987 lijkt een berg tegenover de 6.907 auto's in 2003, waarvan 4.161 Spacestar's, die in 2003 door de dealers werden afgeleverd.



Priemende koplampen

De eerste generatie van de Mitsubishi Pajero die in 1982 op de markt kwam was vooral vierkant, alsof de ontwerper met een liniaal en geodriehoek de lijnen had getekend. Hoewel er op de laatste incarnatie meer afgeronde vormen te vinden zijn, blijft het profiel van de auto onmiskenbaar terug te grijpen naar het oerontwerp. Het zijn vooral de accenten die gezamenlijk proberen om het geheel een wat luxer uitstraling te geven. De testauto is voorzien van de tienspaaks 18 inch lichtmetalen velgen, die bij het 'Instyle' pakket horen. De velgen ogen elegant, maar door de smalle spijlen lijkt dit schoeisel kleiner dan dat het in werkelijkheid is. De zesspaaks 18 inch velgen van de 'Intense' uitvoering hebben een vollere uitstraling. Daar heeft de rest van de auto geen last van, want er is een vaststaand feit is, dat is dat wel dat er een bijzonder dikke auto met veel uitstraling op de weg staat. Mitsubishi is daarmee een van de weinige Japanse autofabrikanten die daar wel in slaagt. Als je de brede grille en priemende

koplampen in je spiegel ziet opdoemen, dan ga je bijna vanzelf aan de kant. Met een breedte van 1,88m en een hoogte van 1,87m komt er dan ook een muur van bijna 3,5 m² op je af.

In tegenstelling tot veel andere auto's is zilvergrijs bij de Pajero een prima keus. De kleurkeuze is natuurlijk iets heel subjectiefs en de beweegredenen voor de beslissing over de kleur zal per persoon verschillen, maar op deze Japanse terreinwagen komt de kleur heel voornaam over. Het is opvallend hoe het karakter van de auto verandert als je een ander tint op de buitenkant aanbrengt. Van de acht beschikbare kleuren hebben vijf dezelfde uitstraling als bij de testauto. Het zijn kleuren die de accenten mooi laten uitkomen en de vormen en belijning versterken. De kleur Knight Black maakt de auto daarentegen te donker waardoor de voorgenoemde elementen bijna wegvallen en het Orient Red (leverbaar op speciale bestelling) maakt de auto te speels, en zeker dat laatste doet de Pajero te kort. Het witte glas van de achterlichten is een poging van de fabrikant om modern over te komen, onder het mom van 'anderen hebben het ook'. Hoe mooi het Sterling zilver ook staat op deze vierwieler, het is nu net of de achterlichten wegvallen in het totaalbeeld. Achterlichten horen gewoon rood te zijn, maar dat geldt ook voor alle andere auto's die dit stylingtrucje hebben meegekregen. Er zijn bij Mitsubishi geen normale achterlichten te bestellen, misschien dat de after-marked sector daarop kan inspringen, want die 'Lexus-lichten' rage is inmiddels al een tijdje voorbij.



Achthonderdzestig watt

Instappen is eigenlijk inklimmen. De stoelzitting bevindt zich namelijk erg hoog boven het wegdek. Als je bedenkt dat de bovenkant van de achterbumper op 74 centimeter zit, en dat de onderzijde van de stoel zich zelfs nog hoger bevindt, dan is die eerste conclusie snel genomen. Eenmaal op de stoel beland kijk je tegen een dashboard aan met typische Mitsubishi kenmerken. Typisch is vooral de robuuste vormgeving met grote vlakken, enkele ronde en meerdere scherpe lijnen. Het heeft een strak design, maar het komt desondanks niet klinisch over. Het stuur voelt wat klein, in verhouding met het enorme gevaarte dat hij dient te besturen. In het midden valt vooral de brede middentunnel op, waardoor de beide inzittenden op de voorstoel behoorlijk ver uit elkaar zitten. Je kunt zelfs stellen dat je erg dicht bij de deuren zit. Prominent op die tunnel is de fraai vormgegeven keuzehendel voor de automaat geplaatst, met daarnaast de iets kleinere waarmee de keuze gemaakt kan worden of je twee of vier

wielen aangedreven wilt hebben.

De stoelen krijgen een voldoende, en dat komt omdat de zitting iets te kort is en ook te vlak. Daardoor geven ze te weinig zijdelingse steun in de bochten. De rugleuning is wel lekker hoog en geeft dus wel genoeg steun aan onder andere de schouders. Op lange ritten blijkt het, met het comfort prima te zijn. Op de achterbank zal er dan ook niet veel geklaagd worden. Net als voorin is zitpositie hoog en is er ruim voldoende beenruimte aanwezig. Hoewel deze vanuit de testauto verwijderd was, is er ook nog een derde zitrij mogelijk. Een andere Pajero moest dus als testplatform dienen om de bruikbaarheid van die zetels te bepalen. De instap is prima, doordat de achterbank volledig omver geklapt kan worden. Het zitten levert wel enige bedenkingen op, vooral omdat het niet mogelijk is om met je voeten onder de achterbank te komen. De ruimte voor de voeten was net genoeg voor een maat vijfenveertig. De derde zitrij, die volledig in vloer kan worden weggeklapt door middel van het 'hide & seat' systeem, is vooral geschikt als zitplaats voor kinderen. Volwassenen zullen het wel een korte tijd volhouden, maar de korte zitting en dito leuning ontnemen veel comfort. Om de rugleuning toch wat lengte te geven heeft Mitsubishi de hoofdsteunen extra lang gemaakt.

Standaard bij de Instyle is het Rockford harddisk navigatiesysteem met musicserver en een touchscreen monitor. De musicserver slaat alle afgespeelde cd's op, op de harde schijf, zodat je niet steeds de zilveren schijfjes hoeft te vervangen. De achterpassagiers hebben een eigen negen inch monitor waarop zij de dvd's kunnen bekijken, eventueel met de meegeleverde koptelefoon. Het geluid wordt door twaalf speakers, van in totaal 860 watt, doorgegeven aan de inzittenden en het geluid is om te smullen. Het beeldscherm in het dashboard geeft ook de beelden van de achteruitrijcamera weer.



Onvervalste dieselsound

Als je naast de stationair draaiende Pajero staat, word je 'getrakteerd' op een onvervalste dieselsound. Alsof je naar een concert staat te luisteren van een oude rockband met gillende gitaren en luide drumsolo's, laat de Japanner je weten dat je een zelfontbrander hebt aangeschaft. Een lust voor het oor van elke ouderwetse dieselliefhebber. Onder de motorkap wachten 170 paarden die bij 3.800 tpm hun werk optimaal verrichten. Tezamen met de 373 Nm bij 2.000 tpm levert dat een 0-100 tijd op van 14 seconden. Dat is niet snel, maar rekening houdend met het gewicht van 2.230 kg is het niet slecht. De Pajero is dan ook niet bedoeld om mee te racen. Het lage toerengebied, waarin de peekaa's en de Newtonmeters tot hun recht komen, maken hem tot een uitstekende trekauto. De aanhanger mag een maximum gewicht hebben 3.300 kg.

Tijdens de acceleratie zullen de lichamen van de inzittenden niet worden blootgesteld worden aan massale G-krachten. De acceleratie verloopt namelijk rustig en gelijkmatig. Het schakelen van de vijftrapsautomaat gaat ondertussen bijna ongemerkt, al hoor je wel dat de motor een moment van toon verandert, er is bij normaal rijgedrag echter bijna niets voelbaar. Op de snelweg ligt het comfort op een redelijk hoog peil, de meeste oneffenheden worden aardig snel gladgestreken, maar er is wel sprake van nadeinen. Bij dwarsrichels voel je dat het onderstel redelijk stevig is geveerd, want op die momenten worden de klappen aan het inzittenden doorgegeven.

Voor de snelweg geeft Mitsubishi zelf een brandstofverbruik op van 9,1 liter per 100 km. Het testtraject had tijdens proefrit ook een groot aantal kilometers snelweg in zich en gedurende dat deel van de rit gaf de boardcomputer op een gegeven moment 7,7 liter aan. Het gemiddelde verbruik is volgens de brochure 10,6 liter. De mogelijke actieradius met de 88 liter diesel is daarmee een kleine 830 kilometer. Het nagelgeluid, dat op lagere snelheden aanwezig is, wordt op die snelheden iets minder. Wat wel bleef waren de rolgeluiden van de banden.

Dat de Pajero geen sportieve prestaties levert, hadden we inmiddels al vastgesteld, tijdens snel genomen bochten en minirotondes helt de carrosserie flink over. Als je echt gek doet, voel je de elektronische hulpmiddelen ingrijpen. Daar staat tegenover dat de Pajero wel goede terreineigenschappen heeft. Door de korte overhang aan de voor- en achterzijde kan een helling van maximaal 36,7 graden genomen wordt. Hellingen over de lengteas mogen zelfs een maximum van 45 graden hebben. En mocht de regen van de laatste tijd veranderen in een zondvloed, dan zijn doorwaaddieptes tot 70 centimeter geen probleem.



© Rijtesten.nl

Tegenover de kritiek

De vanafprijs voor de 3.2 DI-D LWB Instyle is ?68.490. Daaraan is op verzoek van de dealer de zilvergrijze stylingset onder de voorbumper (?564), de aluminium onderbeschermingsplaat (?721), de in kleur gespoten reservewiel beschermer (?985), en de rubberen mattenset (totaal ?76) toegevoegd. Ook op de testauto aanwezig was de zilvergrijze stylingset voor de achterbumper, echter in de beschikbare lectuur was daarvan geen prijsopgave te vinden. De prijs hiervan is daarom ook niet in het eindbedrag meegenomen. Op de faktuur zal inclusief de afleverings- en de wettelijke kosten het bedrag verschijnen van ?71.597,25.

Hierboven staan een aantal minpunten beschreven, maar net zoals die ene zwaluw geen zomer maakt, maakt dit de Pajero niet tot een slechte auto. Auto's zijn net zo verschillend als mensen en verschillende auto's met verschillende rijeigenschappen

zijn bedoeld voor verschillende soorten bestuurders. De Pajero is bedoeld voor mensen die gewoon een dikke wagen nodig hebben voor hun werkzaamheden, of voor mensen die niet perse een sportieve rijdende auto zoeken. Deze geteste Japanner is geen SUV, maar een luxe terreinwagen. Tegenover de kritiek staat een superdikke wagen die meer kan dan alleen asfalt verwerken en die volledig tot zijn recht komt met een relaxte rijstijl. Sportief is niet altijd de beste optie.

Plus

- + Geslaagde styling
- + Prachtig audiosysteem
- + Redelijk zuinig

Min

- Helt over in snelle bochten
- Stoelen geven te weinig zijdelingse steun
- Ruimte op de derde zitrij