

# Mitsubishi Pajero 3.2 Di-D vs VW Touareg V6 TDI

**Beitrag von „Thanandon“ vom 14. Mai 2005 um 10:10**

Ein Leben im SUV - ganz ohne Kater: Das versprechen die beiden großen Offroader mit leistungsstarken Dieselmotoren. Wer hat mehr zu bieten: Der Altmeister aus Japan oder der Frischling aus Wolfsburg?

Aus dem Reservat der Japan-Klassiker röhrt der alte Haudegen Mitsubishi Pajero heran, seit drei Generationen und mehr als 20 Jahren im Geschäft.

Aus dem norddeutschen Tiefland kommend, betritt der VW Touareg das Feld. Historisch weitgehend unbelastet, spielt er die Rolle des smart-erfolgreichen Trendsetters. Seine Aura aus Luxus und Offroad-Talent kommt an.

Sein V6-TDI generiert aus drei Liter Hubraum 225 PS und 500 Nm Drehmoment. Und ist technisch up to date: Common-Rail-Einspritzung mit schnellen Piezo-Injektoren für minutiöse Mehrfacheinspritzung zum Wohle von Laufkultur, Leistungsentfaltung und Emissionsverhalten. Den Partikelfilter gibt es obendrein serienmäßig.

Davon und von einer Euro 4-Einstufung können Pajero-Piloten nur träumen. Dessen 3,2 Liter großer Common-Rail-Vierzylinder schafft lediglich Euro 3. Unverhohlen nagelnd schiebt er los, unter astreinem Kleintransporter-Sound arbeitet sich der knorrige Block durch die fünf Stufen des Automatikgetriebes. Null auf 100? Wen interessiert's. Wenn vergleichsweise milde 160 PS und 373 Nm aus reichlich drei Liter Hubraum purzeln, ergibt das einen umgänglichen, zähen Zieher. Er verlangt im Schnitt 12,3 Liter Diesel. Zwar schafft er 170 km/h, längere Steigungen rauben dem über 2,3 Tonnen schweren Pajero aber spürbar den Atem.

Spritziger VW

Anders der Touareg: Sein Dreiliter-V6 erledigt in Zusammenarbeit mit dem hochgeschwindigkeitstauglichen Fahrwerk Mittelgebirgshürden wie die Kasseler Berge mit links und Tempo 180. Vollgas-Exzesse fordern rund 15 Liter Diesel auf 100 Kilometer, im Schnitt sind es angemessene 13 Liter.

Ebenfalls positiv fallen die ruckfrei schaltende Sechsgangautomatik sowie die Luftfederung (2.900 Euro) auf. Sie enthält Niveauregulierung sowie elektronische Dämpfverstellung. Einen fliegenden Teppich darf man trotzdem nicht erwarten. Selbst in Komfort-Position informiert der Touareg stets über den Fahrbahnzustand.

Der Pajero federt und dämpft seine einzeln aufgehängten Räder konventionell, hat aber traktionsmäßig einiges in petto: Bei guten Straßenbedingungen ist er als Hecktriebler mit selbstsperrendem Torsendifferenzial unterwegs, während der Fahrt kann auf Allrad umgeschaltet werden. Eine Visco-Kupplung verteilt die Kraft dann je nach Grip-Level bis zu einem Verhältnis von 50 zu 50. In schwerem Gelände verbessern dann ein sperrbares

Mittendifferenzial und ein Reduktionsgetriebe den Vortrieb.

Wie beim Touareg hilft die Sensorik des elektronischen Stabilitätsprogramms sowohl auf der Suche nach Grip beim Kraxeln als auch beim gefahrlosen Bergab-Rodeln.

Mitsubishi deutlich günstiger

Und was kostet der Spaß? Als Sondermodell Dakar für 44.860 Euro inklusive Automatikgetriebe bringt der pragmatisch verarbeitete siebensitzige Pajero Klimaautomatik, Stereoanlage, dritte Sitzreihe und Tempomat sowie elektrisch einstellbare, beheizbare Teilleder-Sitze, 18-Zoll-Räder und Unterfahrschutz vorn und hinten mit.

50.460 Euro kostet der Touareg V6 TDI mit Luftfederung, Xenonlicht, Multifunktionslenkrad und Klimaanlage. Tresorgleiche, knarzfremde Verarbeitung und Oberklasse-Ambiente inbegriffen.

[Quelle](#)