

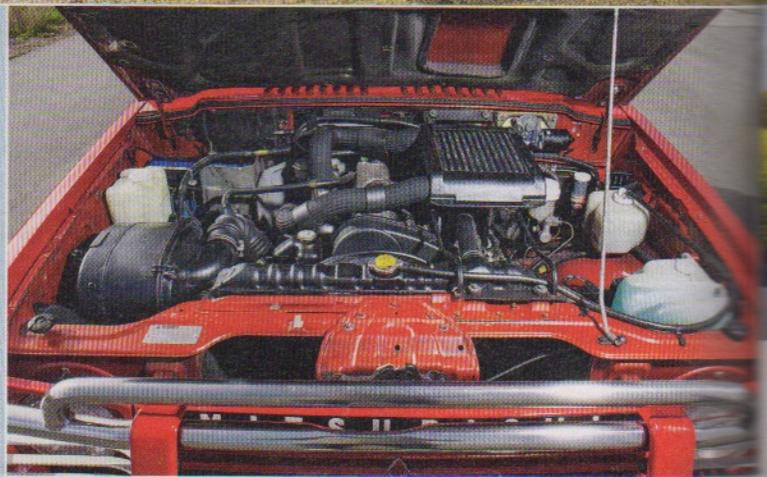
■ MITSUBISHI PAJERO CANVAS TOP (L040)

KLASSIKER *zum Offenfahren*

Das **Glück** auf der



Die fetten Aluräder gab es in den 80ern im Zubehör, der Kofferraum (links) ist mehr ein zweites Handschuhfach. Der 95 PS starke Turbodiesel (rechts) klingt wie ein Hammerwerk und war in der Pajero-Frühzeit thermisch heikel



Schotterpiste



Er fährt wie ein Lastwagen und rostet wie ein Italiener. Aber der Pajero besitzt auch Paris-Dakar-Gene und betört mit einem herben Charme, der Schönwetter-Cabrios fehlt

Im zarten Alter von zwei Jahren buddeln Kinder mit Schaufel und Sieb im Sandkasten. Normalerweise. Johannes Wohlmannstetter wühlt stattdessen mit Schraubenschlüsseln im Schlick der Grube des väterlichen Autohauses. Mit drei Jahren jagt er die Mechaniker mit der Druckluftpistole durch die Werkstatt. Und mit vier fährt er ein Kinderauto mit Elektroantrieb. Begeistert quetscht er seine große Schwester auf den Beifahrersitz und surrt durch den Verkaufsraum. Das Spaßmobil ist ein verkleinerter Mitsubishi Pajero. Das wird Folgen haben.

20 Jahre später, 2014, kauft sich der inzwischen gelernte Mechatroniker das Kinderauto in Groß: einen Pajero Canvas Top, Baujahr 1989. Für 1000 Euro. Er bekommt einen abgerockten Youngtimer mit korrodierte Hinterachse, rostigen Radhäusern und Löchern im Bodenblech. Aber wenigstens bekommt er ihn, denn offene Pajero der Baureihe L040 gibt es kaum noch. Die meisten sind zu rotem Eisenstaub zerfallen.

Wohlmannstetter ist also froh, dass er die Hinterachse sanieren darf, und schweißt neue Bleche in die ▶



Ganz früher hätten sie den offenen Pajero Landulet genannt, doch für die 80er klang das nicht cool genug: Offiziell heißt das Cabrio Canvas Top. Heute ist es so selten, dass in Deutschland nur drei Stück inseriert werden



■ MITSUBISHI PAJERO CANVAS TOP (L040)

KLASSIKER zum Offroadfahren

Seitenwände. Mit dem Rostproblem ist der Pajero nicht allein, er teilt es sich mit Zeitgenossen wie dem Isuzu Trooper und dem Jeep CJ-7. Hätten sie das Blech damals in Japan vernünftig konserviert, wären von den 82 005 in Deutschland zugelassenen Pajero L040 heute wohl noch mehr als nur knapp 1000 übrig.

Und doch: Der kurze Japaner hinterlässt bleibende Reifenspuren in der Automobilgeschichte. Denn der Pajero ist nicht nur der erste Geländewagen von Mitsubishi, der auf dem europäischen Markt verkauft wird – sein Urvater, der Mitsubishi Jeep, kam über Japans Grenzen nie hinaus. Er mischt ab 1985 auch die Rallye Paris–Dakar auf. Das bringt Publicity.

Bis heute ist Mitsubishi mit zwölf Gesamtsiegen in 38 Rennen die erfolgreichste Teilnehmermarke des Wüsten-Wettbewerbs. Warum, zeigt so ein junger alter Pajero bis heute: Mit zuschaltbarem Allradantrieb und Geländeuntersetzung kraxelt er flink durch Kies- und Sandgruben. Dieser Typ braucht keinen Weg, nur eine Richtung. Durch kommt er überall.

Unverwüstlich ist er aber nicht – trotz der Erfolge in der Wüste. Dem Turbodiesel, in unserem 89er Fotowagen schon mit 2,5 Liter Hubraum, Ladeluftkühler und 95 PS, wird es schnell zu heiß. Auch die Getriebe aus den Anfangsjahren knirschen häufig mit den Zähnen. Erst wer einen Pajero L040 der späteren Baujahre ergattert, freut sich über ein Offroad-Cabrio mit Steher-Qualitäten.

Dann ist die eckige Kiste wie eine Geschenkverpackung: erst sorgfältig aufmachen, dann freuen. Das hintere Verdeck (Insider nennen es liebevoll „Fetzendach“) bietet diverse Öffnungsmöglichkeiten. An heißen Tagen genügt es, beide Seiten und das Heckfenster unabhängig voneinander hochzurollen. Für maximale Erfrischung kann man das gesamte Verdeck nach hinten klappen oder komplett herausnehmen. Das Targadach über den Vordersitzen lässt sich abknöpfen und über eine Schiene herausziehen.

Dass es im Auto stürmisch zugeht, ist aber ausschließlich dem Wind zu verdan-

ken. Der Turbodiesel ist weder ein Muster an Laufkultur noch sonderlich temperamentvoll. 18,5 Sekunden von null auf 100 – na ja, zum Blumenpflücken während der Fahrt ist er dann doch etwas zu flott.

Es ist der Dreiklang aus Cabriolet, Offroader und Spaßmobil, der den Pajero so anziehend macht. Das stoische Stampfen des Diesels, die Sturheit der gefühlt servofreien, tatsächlich aber unterstützten Lenkung. Das Lkw-Handling. Und die trockene Federung, die den Stahlblechwürfel über jede Bodenwelle hopsen lässt.

Nun aber raus ins Gelände. Der Diesel dröhnt, die Haare fliegen, Klangfetzen von „Looking for Freedom“ rauschen am Ohr vorbei. Egal, Pajero fährt man nicht wegen des klangstarken Kassettenradios. Für den Beifahrer ist oberhalb des Handschuhfachs ein Angstgriff angebracht, falls der Fahrer den Stéphane Peterhansel in sich entdeckt. So wie Johannes Wohlmannstetter, dessen Augen im Pajero leuchten. So wie früher als Junge.

Margret Meincken



Sündiges Rot und kraftloses Grau, außen ein wuchtiger Kuhfänger, innen zerbrechliches Hartplastik: Wer Widersprüche mag, wird den Pajero reizvoll finden. Dass er im Gelände mehr kann, als die groteske Tuning-Optik vermuten lässt, lassen Untersetzung und „Angstgriff“ erahnen





PLUS/MINUS

Sein rustikaler Geländewagen-Charme und das vielseitige Stoffverdeck machen den Pajero Canvas Top zum reizvollen Youngtimer. Schrauber freuen sich über die einfach zu wartende und gut zugängliche Technik. Oft müssen sie jedoch einen erbitterten Kampf gegen den Rost führen. Bodenbleche, Radhäuser, Schweller, Seitenwände, Heckpartie: Bei diesem Auto gibt es wenig, was er nicht anknabbert. Auch mechanisch sind L040-Pajero nicht ohne Schwächen: Bei den frühen Baujahren (vor 1986) waren die Getriebe unterdimensioniert. Wenn es beim Einlegen der Gänge kracht, ist die Synchronisierung futsch. Die Turbodiesel neigen zu Zylinderkopfrispen und durchgebrannten Kopfdichtungen. Die schwammige Lenkung ist den empfindlichen, schnell verschleißenden Spurstangenköpfen geschuldet. Breitreifen, ein beliebtes Zubehör, machen alles noch schlimmer.

ERSATZTEILE

Mitsubishi-Autohäuser und freie Händler haben noch manches auf Lager. So findet man etwa ein neues Getriebe für 3600 Euro. Auch Karosserieteile wie Seitenwände lassen sich auftreiben (884 Euro). Ein großer Zulieferer ist FOS-Autoteile.de. Ein Teil-Reparaturblech für das hintere Seitenteil kostet hier rund 100 Euro. Sattler Toni Dandl aus Mühlendorf am Inn (www.autosattlerei-dandl.de), der einst die Originaldächer für den Pajero Canvas Top anfertigte, bietet heute noch Ersatzverdecke an, sofern das Gestänge intakt ist (ab 1428 Euro).

TECHNISCHE DATEN

Motor: Vierzylinder-Turbodiesel, vorn längs, zwei Ventile pro Zyl. • eine oben liegende Nockenwelle, Antrieb über Zahnriemen • Hubraum 2477 cm³ • Leistung 70 kW (95 PS) bei 4200/min • max. Drehmoment 235 Nm bei 2000/min **Antrieb/Fahrwerk:** Fünfgang-Schaltgetriebe mit Geländeuntersetzung, Hinterradantrieb, Vorderachse zuschaltbar • vorn Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Stabilisator, hinten Starrachse an elliptischen Blattfedern, rundum Teleskopstoßdämpfer • Reifen 215 SR 15 **Maße:** Radstand 2350 mm • L/B/H 3995/1680/1820 mm • Leergewicht 1583 kg **Fahrleistungen/Verbrauch:** 0-100 km/h in 18,5 s • Spitze 140 km/h • Verbrauch (Drittelmix) 10,9 l/D **Neupreis:** 35 500 Mark (1989)

MARKTLAGE

Rost hat den Bestand stark ausgedünnt. Bei Redaktionsschluss waren lediglich drei Autos im Angebot. Wegen des größeren Liebhaberwerts kann der Canvas Top bis zu 1500 Euro mehr kosten als ein dreitüriger Station Wagon. Die meisten Fahrzeuge sind schlechter als Zustand 2, „Dreier“ liegen knapp über 4000 Euro. Preistendenz: steigend.



Quelle: Classic Data. Preise für Autos in Zustand 2, d. h. gutem Zustand; entweder seltener, guter, unrestaurierter Originalzustand oder fachgerecht und aufwendig restauriert; technisch einwandfrei und mit leichten Gebrauchsspuren.

EMPFEHLUNG

Nehmen wir an, Sie hätten die Wahl (was wegen des geringen Angebots nicht wirklich der Fall ist): Dann meiden Sie frühe Baujahre und nehmen am besten ein späteres Modell (ab 1986/87), das senkt beim Diesel das Risiko von Getriebe- und Motorproblemen. Für Wenigfahrer kommen auch Benziner in Betracht – wenn, aber nur mit Kat, dann sind auch Umweltzonen nicht länger tabu! Mängel an Karosserie oder Verdeck sind beim Pajero an der Tagesordnung. Beides ist dank akzeptabler Teileversorgung aber kein Kauf-Ausschlusskriterium.

HISTORIE

Der Pajero L040, gebaut ab 1982, ist Mitsubishis erster Geländewagen, der außerhalb Japans verkauft wird. In Europa gibt es ihn ab Frühjahr 1983. Eine südamerikanische Wildkatze (*Leopardus pajeros*) steht Pate für die Namensgebung, was sich auf spanischsprachigen Märkten als Missgriff entpuppt: Weil Pajero im Vulgärjargon „Wichser“ bedeutet, läuft der Offroader dort sowie in Nordamerika unter der Bezeichnung Montero. Zur Wahl stehen kurzer Drei- und langer Fünftürer, Ersteren gibt es auch mit Softtop. Anfangs ist neben dem Turbodiesel (2,3 Liter, ab 1986 2,5 Liter/84 PS, ab Ende 1988 95 PS) ein Vierzylinder-Benziner (2,6 Liter/103 PS) im Angebot. Ende 1988 kommt ein 141 PS starker Dreiliter-V6 dazu, der aber nicht im Cabrio erhältlich ist. Nach dem Generationswechsel zum V20 (1990) wird der Ur-Pajero bis 2003 von Hyundai Precision in Korea unter dem Namen Galloper weitergebaut, allerdings nicht mehr als Cabrio. Nach Deutschland kommt er jedoch erst 1998.



Mitsubishi Jeep (1953-1998)
Der Urvater des Pajero wird nicht außerhalb Japans verkauft



L300 (1983-1994)
Der Transporter mit Allradantrieb teilt sich das Chassis mit dem Pajero L040



Pajero V20 (1990-2000)
Den Nachfolger gibt es mit Motoren von 99 bis 208 PS



Galloper (1991-2003)
Als Lizenzbau von Hyundai schafft es der Ur-Pajero ins 21. Jahrhundert

Alltagstauglichkeit	★★★★☆
Reparaturfreundlichkeit	★★★★☆
Ersatzteilversorgung	★★★★☆
Unterhaltskosten	★★★☆☆
Verfügbarkeit	★★★☆☆
Preisprognose	★★★★☆

ADRESSEN

Links/Foren: www.4x4Travel.org; www.mitsu-talk.de; www.pajeroinfo.de
Literatur: Günther Fischer, Das neue große Mitsubishi-Pajero-Buch, 176 Seiten, Heel Verlag 2006, antiquarisch ab ca. 17 Euro.