

Bodylift für den Mitsubishi Pajero

1) Was ist ein Bodylift?

Ein Bodylift ist eine Höherlegung der Karosserie (=Body). Die Bodenfreiheit wird nicht wirklich größer, denn Motor, Fahrwerk usw. bleiben in der gleichen Höhe. Was bringt dann das Bodylifting? Erstens schaut der Wagen natürlich optisch höher aus, die Wadttiefe steigt, und es passen größere Reifen in die Radkästen, was dann eine wirkliche Höherlegung bedeutet. Es ist die einzige Möglichkeit den Pajero um mehr als 3cm zu liften (siehe teure OME Fahrwerke).

Leider gibt es für den Pajero kein Bodyliftkitt. Man muss also wohl oder übel in den sauren Apfel beißen und selbst etwas stricken.

2) Bodylift - wie hoch?

Ich habe im Netz amerikanische Pajeros mit 3" Bodyliftkitt gesehen. Einige Recherchen haben ergeben, dass die meisten nur 2" machen um die Probleme bei 3" und 4" zu umgehen - (Lenkung, Tankschlauch, Kühlerschläuche). Die Abmessungen im folgenden Text beziehen sich auf einen Bodylift mit 5cm (2")

3) Was braucht man?

Vor allem braucht man die 12 Abstandhalter in der gewünschten Höhe. Ich habe mich für Plastik-Blöcke entschieden. Die schauen besser aus und werden auch leichter typisiert, kosten aber auch mehr als Formrohrabfälle. Dazu kommen 12 M10er Schrauben (Länge 150mm) mit selbstsichernden Muttern und 12 große Beilagscheiben. Man könnte auch die originalen wiederverwenden, aber die waren schon so rostig also habe ich sie gleich ersetzt.



Zusätzlich benötigt man 2 Formrohre um die vordere Stosstange nach oben zu setzen, eine Metallplatte um den hinteren Haken - falls gewünscht - nach oben zu setzen, der kann aber auch abmontiert werden. Ich habe einen Pajero gesehen, der die Stosstange ausgeschnitten hat, aber das hat mir überhaupt nicht gefallen. Des weiteren braucht man für die hintere Stosstange 4 Metallplatten um diese nach oben zu setzen.

4) Die Vorbereitung

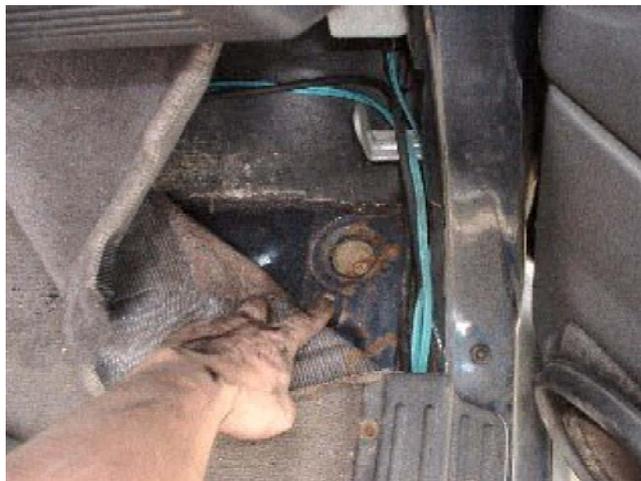
Erstens sollte man solche Umbauten grundsätzlich nicht an Sonntagen machen, da man oft schnell noch eine Schraube, Bohrer oder dergleichen braucht. Zweitens sollte man auch darauf achten, eine andere Fahrgelegenheit zu haben, falls man eben noch was einkaufen gehen muss... . Zunächst sollte der Wagen gesichert abgestellt werden. Mit Holzklötzen sollte ein Wegrollen verhindert werden. Wichtig ist, dass die

Bodylift für den Mitsubishi Pajero

Handbremse nicht angezogen werden darf und der Wagen im 4WD im ersten Gang abgestellt wird. Der nächste Schritt ist das Abbauen der vorderen und der hinteren Stoßstange.



Im nächsten Schritt müssen die 12 Schrauben lokalisiert und aufgeschraubt werden. Vier befinden sich hinten, die sind vom Kofferraum zugänglich (jeweils zwei links und zwei rechts), vier befinden sich in der Mitte (jeweils zwei hinter den vorderen Sitzen und bei der hinteren Rückbank), zwei befinden sich links und rechts im Fußraum der Vordersitze und zwei sind vom Motorraum zugänglich. Die sind besonders schwer zu finden da dort ein Klebeband den Hohlraum schützt.



Bevor der Wagen gehoben wird, müssen noch alle Leitungen im Motorraum, die zwischen Karosserie und Rahmen befestigt sind, von deren Befestigungen gelöst werden. Außerdem ist der Tankschlauch von seiner Halterung zu lösen damit er sich heben kann.



5) Der Einbau

Es hat sich gezeigt, dass es günstig ist, zuerst eine Seite zu heben und dann erst die zweite. Dazu müssen die Schrauben (bis auf die vorderste) auf der Seite die zuerst geliftet werden soll, herausgenommen werden. So, jetzt kommt der Wagenheber ins Spiel. Den Wagenheber am besten mit ein paar untergelegten Holzklötzen in der Mitte der Karosserie ansetzen (so dass vorne und hinten möglichst gleichmäßig gehoben wird) und vorsichtig hochheben. Dabei ist darauf zu achten, dass alle Kabel genügend Spiel haben und nicht abreißen (Stromkabel, Bremsschläuche vorne müssen etwas nachgerollt werden). Die Karosserie muss genau so weit angehoben werden, dass sich die vordere Schraube über dem Gummi befindet. Dies ist notwendig damit die vordere Schraube entfernt werden kann. Dann werden die Blöcke eingelegt und die Schrauben durchgesteckt und der Wagen kann wieder vorsichtig gesenkt werden. Im folgenden Bild sind die Distanzblöcke auf der linken Seite schon untergelegt, und auf der rechten noch nicht.



Danach folgt die andere Seite. Wieder zuerst Schrauben rausnehmen dann anheben, dann Blöcke drunter und wieder ablassen.

Sind beide Seiten mit Blöcken unterlegt können die Schrauben fertig verschraubt werden.

6) Notwendige Änderungen

Ist die Karosserie am Rahmen wieder fertig verschraubt kann mit den notwendigen Änderungen begonnen werden. Diese Änderungen nehmen die meiste Zeit des Lifts in Anspruch. Zunächst müssen die Stosstangen ebenfalls nach oben gesetzt werden. Vorne habe ich einfach 2 Formrohre an die Halterung geschraubt und die Stosstange an diese montiert.

Bodylift für den Mitsubishi Pajero



Hinten habe ich 4 Metallplatten angefertigt, die die Stosstange höher platzieren, sowie eine dickere Platte die den Haken nach oben setzt.



Die letzte notwendige Änderung muss bei den Schalthebeln vorgenommen werden. Die geraden Gänge springen sonst raus und es ist nicht mehr möglich in den 2WD zu schalten. Dazu sehe ich 2 Möglichkeiten: entweder beim Getriebe den Dom erhöhen, indem die Schalthebel unten auseinandergeschnitten und etwas dazwischen geschweißt wird, oder das Plastik an der Konsole und das Metall im Getriebetunnel an dem die Schalthebel anstehen, ausschneiden.

7) Fertig!



Text: [Clemens Pecinovsky](#), 5/2002

Vorbild: [David's 2" Bodylift](#)

Danke an Patrick für die Hilfe beim Schrauben, an Harald und David für die Tipps mit der Schaltung, und an Angela dass ich sie doch noch zum Umbau überreden konnte.

Anmerkung von Angela: Bei meiner ersten "Ausfahrt" mit Paji wurden folgende Mängel entdeckt (und am Abend sofort von Clemens behoben *gg*):

1. Beim Versuch zu Tanken, floss der ganze Diesel direkt auf den Tankstellenboden --> die Verbindung Einfüllstutzen - Tank hat die Höherlegung noch nicht mitbekommen ...
2. Wie schon bei den Suzis blinkt der Blinker jetzt nicht mehr --> kleiner Defekt an der Verkabelung ...