

Fahrbericht Mitsubishi L200 2,5



Jetzt
geht's
ru

Allrad TD GLX Doppelkabiner



Der neue L 200 von Mitsubishi hat ein paar Ecken und Kanten abgelegt. Vor allem was die Form, aber auch das Fahrwerk und die Motorleistung angeht. Mit Intercooler-Turbodiesel, komfortabler Abstimmung und einem fairen Preis geht der Pickup jetzt auf Käuferschau

Von Götz Fuchslocher

Wer einen Pickup kauft, legt sich ein nicht ganz alltägliches Fahrzeug zu. Gemessen am gesamten Geländewagenmarkt sind Pickups hierzulande immer noch Exoten, ganz anders als in den USA. Immerhin: 1995 verzeichneten die flotten Allrad-Laster einen größeren Zulassungs-Zuwachs als ihre Geländewagen-Brüder. Die robuste Bauweise, große Ladeflächen und die hohe Zuladung machen die Pickups zu Universalgeräten schlechthin. Als 4x4, zudem mit Doppelkabine und fünf Sitzplätzen, sind sie echte Geländewagen für größere Ausflüge. Diese Vorzüge lassen es auch verschmerzen, daß



Pickup mit Manieren: Der neue L 200 fährt auch ohne Fracht komfortabel

und



Zeitgemäßes Armaturenbrett und Vierspeichen-Lenkrad mit Airbag

das Finanzamt die viertürigen Lastesel nun nicht mehr günstig nach Gesamtgewicht, sondern wie Pkw nach dem Hubraum besteuert.

Den Löwenanteil bei den 4x4-Pickup-Zulassungszahlen im vergangenen Jahr hatte der Mitsubishi L 200. Für die Doppelkabiner in Basis- oder luxuriöser Magnum-Ausführung entschieden sich '95 weit mehr als 2000 Kunden. Kein Wunder: Der alte L 200 sorgte mit seinen 87 Turbodiesel-PS für die muntersten Fahrleistungen bei den Diesel-Pickups in der 2,5 Liter-Klasse. Die Karosserie mit ihren glatten Flächen und Kanten war zeitlos, die Zuladung und die Raumausnutzung für einen Lastesel aus den 80ern nicht schlecht. Gab es da noch etwas zu verbessern?

Der alte Pickup basierte noch auf dem Ur-Pajero der Baureihe L 040. Der Pajero hat seine Erfrischungskur längst hinter sich, warum also sollte man den Pickup nicht auch auf den Stand des aktuellen Geländewagens bringen? Die merklichste Verjüngung ließen die Mitsubishi-Designer der Front des Pickups angedeihen, um die Familienzugehörigkeit optisch zu verstärken. Weiche Linien bestimmen Vorderwagen, Kühlergrill und Stoßfänger. Die Motorhaube mit Hutze für den Intercooler fällt steiler nach vorne ab. Auch das Basis-Modell GLX hat jetzt einen Chromkühlergrill und einen in Wagenfarbe gehaltenen Stoßfänger, der nun Blinker und Positionsluchten be-

Die neuen Maße kommen weniger der Ladefläche zugute. In der Länge mißt die Pritsche drei Zentimeter weniger, in der Breite knapp sechs mehr. Mehr als nur ein Quentchen macht dagegen der Zugewinn im Fahrzeuginneren aus. Zwar bleibt es für die hinteren drei Mitfahrer bei der Pickup-typischen, hohen Sitzposition, jetzt gelingt es aber auch aus-

te, Regler und Lüfterdüsen sind nun in einem Pkw-ähnlichen Board untergebracht. Das knochige Zweispeichen-Lenkrad aus dem Vorgänger wich einem griffigen Vierspeichen-Volant mit Airbag. Die Belüftungsgitter sind nicht mehr so winzig, der Schalter für die Warnblinkleuchte sitzt an zentraler, griffgünstiger Stelle über dem Heizregler.



Die Mitsubishi-Designer geben dem neuen L 200 mehr Rundungen mit auf den Weg, die Verwandtschaft zum Vorgänger

herbergt. Trotz dieser Veränderungen blieben dank der Rechteckscheinwerfer die charakteristischen Züge erhalten. In den Abmessungen sind nur marginale Unterschiede festzustellen. Gleichgeblieben ist der üppige Radstand von 2960 mm, in Länge, Breite und Höhe legte der Neue jeweils etwa um eine Fingerbreite zu.

gewachsenen Mitteleuropäern, zumindest auf Kurzreisen, angenehm zu sitzen. Hinter einem 1,80 Meter-Fahrer findet ein gleichgroß gewachsener Mitfahrer ohne Klaustrophobie Platz. Kopf- und Kniefreiheit sind ausreichend. Auf den vorderen Plätzen fällt eine Änderung besonders positiv auf: Sie betrifft das Armaturenbrett. Die Instrumen-

Freunde amerikanischen Komforts werden zwischen Uhr und Radioschacht fündig, wo ein ausfahrbarer Dosenhalter versteckt ist. Für den neuen Pickup kann man nun eine Klimaanlage ordern, die Vorbereitungen für eine Klimaanlage wurden bereits serienmäßig getroffen. Ebenso gut vorbereitet ist der Lastesel auf musikalische Wünsche seiner

künftigen Crew. Vier Lautsprecher warten auf ein angemessenes Radiogerät. Angenehm ist die Konsole in der Türverkleidung: Hier sitzen die Wippschalter für die serienmäßigen elek-

Auch 1,80 Meter-Leute sitzen hinten bequem



st jedoch sichtbar: Geblieben sind die charakteristischen Rechteckscheinwerfer

trischen Fensterheber und ein Multifunktionshebel für die elektrischen Außenspiegel. Die Spiegel sind großdimensioniert und auch in der Basisversion von schmucken Chromkappen umhüllt.

Wer den Zündschlüssel des neuen L 200 dreht, erlebt nichts Überraschendes. Der Motor ist nach wie vor ein 2,5 Liter-Tur-

bodiesel, der auch in den Vorgänger eingebaut wurde. Doch was sich optisch auf der Motorhaube in Form einer markanten Hutze bemerkbar macht, sorgt während der Fahrt für Stimmung: Dank Ladeluftkühler – wie im kleinsten Diesel-Pajero – erstarkte der L 200 von 87 auf gerundete 100 Pferdestärken. Schon der alte Pickup war in seiner

Magnum Doppelkabiner

Wie bei der alten L 200-Baureihe haben die Kunden auch bei den neuen 4x4-Pickup-Modellen die Wahl zwischen zwei Versionen. Neben dem schlichten GLX-Doppelkabiner hat Mitsubishi auch künftig den schmucken Magnum im Angebot. Gegen einen Aufpreis von 2000 Mark erhält man den Pickup mit allerlei optischen und praktischen Accessoires: Außen kann man den noblen Bruder an der Zweifarbenlackierung, breiteren Kotflügeln, Trittbrettern, Leichtmetallfelgen und Breitreifen erkennen. Innen sind die Sitze mit gemustertem, an den Seiten schwarz abgesetztem Stoff bezogen und auf dem Mittelteil des Armaturenbretts sitzt ein Kombiinstrument mit Außentemperaturanzeige, Voltmeter und Neigungsmesser. Auf den 7x15-Leichtmetallfelgen sind Reifen der Größe 31x10,5 R 15 montiert.

Derart bereift, vergrößert sich die Bodenfreiheit um zwei Zentimeter. Wer als Magnum-Fahrer im Winter die schmalen Serien- oder als GLX-Fahrer im Sommer lieber die Magnum-Breitreifen aufziehen möchte, kann das: Mitsubishi hat eine ABE für jede Rad/Reifen-Kombinationen für beide Modelle.



Klasse kein müdes Fahrzeug, sprach munter auf Befehle am Gaspedal an und schleppte auch größere Camping-Aufbauten ohne Murren. Letztgenannte Prüfung wird der Neue noch durchlaufen müssen. Bei ersten Testfahrten auf kurvigen Bergstraßen und auf Autobahnen machte sich der kühlende Wind des Ladeluftkühlers am Turbolader jedenfalls positiv bemerkbar. Den Leistungszuwachs spürt man sowohl in der Endgeschwindigkeit, als auch beim Beschleunigen und in der Elastizität. Der neue L 200 ist zwar schon in der Basis-Version gut

130 kg schwerer geworden, die 13 zusätzlichen PS und eine geringfügig kürzere Achsübersetzung machen den Ballast aber mehr als wett.

Laut Werk bremsst der Wind die Fuhre bei nunmehr 142 statt 135 km/h ein, bei Überholvorgängen sind die Kraftreserven größer. Wie beim Vorgänger steht das Drehmoment-Maximum bei 2000 Umdrehungen an, der ladeluftgekühlte TD wuchtet jedoch satte 39 Nm mehr auf die Kurbelwelle. Die Spitzenleistung von 73 kW erreicht der Motor bei 4000 min⁻¹, womit das Drehzahlniveau um 200



Die Türen lassen sich weit öffnen, hinten ist die Sitzbank höher als vorne

Ein Pickup für den Alltag: Leistung



Lackierter Stoßfänger und Chrom für Kühlergrill und Rückspiegel

min⁻¹ gesenkt wurde. Erfreulich ist das Geräuschniveau im Fahrbetrieb. Der Diesel klingt zwar kernig, auf längerer Tour dringt das Verbrennungsgeräusch des Vierzylinders aber nie nervend ans Ohr.

Wird das Fahrwerk der Leistung gerecht? Prinzipiell hat sich am neuen Pickup nicht viel verändert. Vorne kommt eine Einzelradaufhängung an Doppeldreieckslenkern mit Drehstabfederung, hinten eine blattgefederte Starrachse zum Einsatz. Insgesamt gibt sich der neue L 200 kurvenwilliger, auf Unebenheiten sanfter und vor allem beim Bremsen richtungsstabil. Die Mitsubishi-Ingenieure erzielten die fühlbaren Verbesserungen durch eine verbreiterte Spur und eine komfortbetonte Auslegung der hinteren Blattfedern. Der Lenkrollradius wurde zugunsten einer höheren Bremsstabilität verändert, serienmäßig hilft nun ein Dreikanal-ABS den vorderen Scheiben und hinteren Trommeln beim Verzögern. Mit dem neuen L 200 ist man auch ohne Fracht ganz manierlich unterwegs. Der lange Radstand und die harmonisch auf die vordere Einzelradaufhängung abgestimmte Hinterachse machen es möglich. Die

aber schon sehr zügig um eine Biegung bewegen. Gefallen findet der Fahrer dabei an der Lenkung. Das griffige Volant nimmt man gerne in die Hand, auf Lenkbewegungen reagieren die Vorderräder dank strammer, gute Rückstellkräfte gewährender Servounterstützung präzise.

Kommt ein komfortbetonter Pickup gut durchs Gelände? Wer die Vorderräder am Vortrieb

setzung 4L im Verhältnis 1,925:1 übersetzt. Damit meistert man die größten Schwierigkeiten, ohne große Raserei. Der kräftige Intercooler-Turbo zieht den 1,8-Tonner mühelos bergauf, bergab hat man eine ordentliche Motorbremswirkung. Wer als eingefleischter L 200-Pilot an den angestammten Platz für den Handbremshebel faßt, greift ins Leere. Den altherwürdigen Krückstockhebel unter der



Der neue Pickup macht auch abseits befestigter Wege eine gute Figur: In Verschränkungs-Passagen spielt die Hinterachse

Passagiere reisen fast so komfortabel wie im Pajero. Für einen Pickup mit bis zu 1020 kg Ladekapazität ist das nicht schlecht. Bei heftigen Bodenwellen und Zone-30-Schikanen bockt freilich auch die unbelastete Hinterachse des L 200 pickup-typisch, aber nicht mehr so heftig wie beim Vorgänger. Schnelle Kurvenfahrt quittiert das kurveninnere Hinterrad durch hörbares Jammern, damit es so weit kommt, muß man den Neuen

beteiligen möchte, findet hierfür den gewohnten Schalthebel auf der Mittelkonsole. Beim Schalten von 2H auf 4H wird im Vorderachsdifferential ein Freilauf gesperrt. Ab jetzt ist ein Wechsel von Allrad-in-Hinterradantrieb bis zu einer Geschwindigkeit von 100 km/h jederzeit auch während der Fahrt möglich. Das Entriegeln des Freilaufs erreicht man durch Abstellen des Motors. Genau wie im Vorgänger ist die Geländeunter-

Lenksäule ersetzen die Mitsubishi-Ingenieure durch einen Handbremshebel auf dem Mittelstrahl.

Der Radstand und der lange hintere Überhang schränken die Fähigkeiten abseits der Piste naturgemäß mehr ein, als der Pickup zu leisten im Stande ist. Zwar schützt den Pickup wie gehabt hinten ein unter der Ladeklappe angebrachtes Rundrohr vor Remplern, geblieben ist aber auch die Lage

des Auspuff-Endrohrs rechts unter der Eisenstange. Somit ist beim Rangieren im Gelände das Ende der Abgasanlage gefährdet. Die Bodenfreiheit entspricht weitgehend der des Vorgänger-Modells. Für extreme Einsätze wünscht man sich eine kräftige Differentialbremse, jene würde sich aber nicht mit dem ABS im Pickup vertragen. Wer Gräben diagonal durchfährt, bekommt im L 200 für einen Pickup im-

schließen können. Um den beachtlichen Erfolg in der Nische auszubauen, bringt der neue L 200 die richtigen Voraussetzungen mit: Das Design ähnelt dem beliebten Vorgänger, ohne bei den optischen Neuerungen allzu modisch zu wirken. Der kräftige Diesel sorgt für ausreichende Fahrleistungen, der Fahrkomfort hat sich verbessert und der Preis stimmt. Der Pickup ist zwar teurer geworden, dafür



se artig mit, im Extremfall wünscht man sich aber doch eine Differentialbremse

merhin eine ordentliche Achsverstränkung mit auf den Weg. Der neue L 200 ist damit für die meisten Einsätze gerüstet.

Für Menschen mit ausgeprägten Transportwünschen, für Reiselustige, Gewerbetreibende und für solche, die einfach ein nicht alltägliches, robustes Auto haben wollen, ist der L 200 das richtige Fahrzeug. Auch das treue Heer der Mitsubishi-Pickup-Trialisten wird den Nachfolger ins Herz

sind jetzt im Grundpreis von 42.990 Mark die elektrischen Helfer, ABS sowie ein Airbag enthalten.

Mit der reichhaltigen Ausstattung, dem Zugewinn an Komfort und Leistung und der ansprechenden Optik stehen die Chancen des neuen Mitsubishi L 200, bei den 4x4 Pickups weiterhin die Nummer eins zu bleiben, mehr als gut.

Schmale, stehende Rückleuchten schaffen Platz für eine große Klappe

Technische Daten Mitsubishi L 200 2,5 Allrad TD GLX

- Karosserie:** Leiterrahmen mit aufgeschraubter Karosserie, Ladefläche mit unten angeschlagener Klappe, Kabine mit 4 Türen, 5 Sitzplätze
- Motor:** 4-Zylinder-Reihen-Dieselmotor, vorne längs eingebaut, Wirbelkammer-Einspritzung, obenliegende Nockenwelle, Zahnriemenantrieb, 2 Ventile pro Zylinder, Verteiler-Einspritzpumpe, Turbolader, Ladeluftkühlung
- Hubraum: 2477 cm³, Bohrung x Hub: 91,1 x 95,0 mm, Verdichtung: 21,0:1, Leistung: 73 kW/100 PS bei 4000 min⁻¹, max Drehmoment: 240 Nm bei 2000 min⁻¹
- Kraftübertragung:** Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar; halbautomatischer Freilauf im Vorderachsdifferential; 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion; Übersetzungen: I: 3,918; II: 2,261; III: 1,395; IV: 1,000; V: 0,829; R: 3,925; schnell 1,000, langsam: 1,925; Achsantrieb: 4,636 (4,875)
- Fahrwerk:** vorne Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecksquerlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator; hinten Starrachse, Blattfedern
- Lenkung:** Kugelumlauf lenkung, servounterstützt
- Bremsen:** vorne Scheibenbremsen (innenbelüftet); hinten Trommelbremsen, ABS
- Felgen:** 6 Jx16 Stahl (7 Jx15 Leichtmetall)
- Reifen:** 205/80 R 16 104S (31x10,5 R 15)
- Gewichte:** Zulässiges Gesamtgewicht: 2830 kg; Leergewicht: 1810 bis 1905 kg (1825 bis 1915 kg) Anhängelast gebremst: 2300 kg; ungebremst: 600 kg
- Maße:** Länge x Breite x Höhe: 4935 x 1695 x 1780 mm (4935 x 1775 x 1800); Radstand: 2960 mm; Spurweite vorne/hinten: 1420/1435 mm (1465/1480); Bodenfreiheit: 215 mm (235 mm)
- Höchstgeschwindigkeit:** 142 km/h
- Preis: Mitsubishi L 200 2,5 Allrad TD GLX Doppelkabine 42.990 Mark** inkl. ABS, Servolenkung, Fahrer-Airbag, elektrische Fensterheber mit Sicherheitsschaltung, Klimaanlagevorbereitung, vier Lautsprecher, Drehzahlmesser, Wegfahrsperrung;
- Mitsubishi L 200 2,5 Allrad TD Magnum Doppelkabine 44.990 Mark** inkl. Zweifarbenlackierung, Leichtmetallräder, Kotflügelverbreiterungen, Trittbretter, Zusatzinstrumente (Außenthermometer, Voltmeter, Neigungsmesser), heizbare Heckscheibe



(Werte in Klammern gelten für Magnum)

