



**Mitsubishi L200 Magnum**

# Ende der Glaubensfrage



Pickup-Fahren ist eine Glaubensfrage. Wer sich dazu bekennt, schätzt zwei Vorteile: die Preiswürdigkeit und den Riesen-Stauraum. Das Trucker-Image für den Fahrer gibt's kostenlos obendrauf. Andererseits gelten Pickups oft zu Recht als bockharte Nutzfahrzeuge mit bescheidener Lkw-Motorisierung. Doch jetzt hat sich Mitsubishi entschlossen, den L 200 zu uns zu importieren – und der rüttelt an diesem Pickup-Image



Von Theo Gerstl

**D**er L 200 ist ja eigentlich ein alter Bekannter, viele von uns sind ihm auf Urlaubsreisen schon begegnet. Seit Jahren wird er nahezu unverändert gebaut und auf der halben Welt verkauft. Nur Mitsubishi Deutschland hat sich bisher nicht entscheiden können, diesen Pickup zu uns zu holen. Schließlich sind solche Kleinlaster typische Drittweltfahrzeuge, und Deutschland gilt nicht als Pickup-Markt – dieses Vorurteil hält sich hartnäckig und dokumentiert sich im geringen Pickup-Angebot, das es offiziell in Deutschland gibt: Bisher standen allradgetriebene Pickups nur beim Nissan- und Isuzu- beziehungsweise Opel-Händler. Doch in Zeiten der Absatzkrise am Automobilmarkt werden Nischenfahrzeuge auch für die Großen im Automobilgeschäft zusehends interessanter.

Dabei hat Mitsubishi als weltweit operierender Konzern einen Riesentrumpf im Ärmel: Der L 200 wird bei der MMC Sittipol Co. Ltd. in Thailand produziert. Niedrige Herstellungskosten garantieren so auch bei attraktiven Verkaufspreisen noch eine erkleckliche Gewinnspanne, und da der Kfz-Schein dem L 200 als Ursprungsland Thailand bestätigt, zählt er nicht als Japan-Auto, das in den EG-Raum importiert wurde. Die Klippe der freiwilligen Selbstbeschränkung japanischer Hersteller beim Export ihrer Autos wird so geschickt umschifft. Doch der Vorteil der Thai-Produktion weckt ganz automatisch Vorurteile beim qualitätsbesseren deutschen Autofahrer: Bleibt bei einer solchen Billig-Produktion die Verarbeitungsqualität nicht auf der Strecke?

Der nagelneue L 200, eines der allerersten nach Deutschland importierten Fahrzeuge, weckt einen erstklassigen Qualitätseindruck. Türen und Motorhaube sind präzise eingepaßt, so daß auch bei Vollgas kein Pfeifen durch die Türgummis zu hören ist. Die Lackierung blitzt makellos in der Sonne, und auch im Innenraum ist kein Unterschied zu anderen Geländewagen aus japanischer oder europäischer Fertigung ausmachen: Da blieb keine Schraube locker, kein Abdeckplättchen ist vergessen wor-



Keine Angst vorm nassen Element hat der L 200, sein Motor saugt die Luft in einem Meter Höhe an

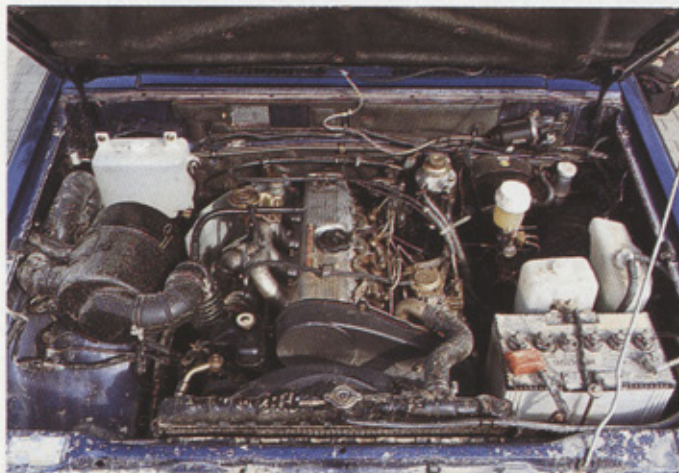
den oder abgefallen. Selbst auf übelstem Kopfsteinpflaster ist nicht das geringste Klappern zu hören. Auch beim L 200 bestätigt sich die Erfahrung, daß Autos japanischer Hersteller fast immer auf gleichbleibend hohem Qualitätsniveau die Montagebänder verlassen, egal, auf welchem Teil der Erde diese stehen und welcher Nationalität die dort beschäftigten Arbeiter angehören.

Technisch basiert der L 200 auf dem alten Pajero – Baureihe L 040, Modelljahre 1987 und 1988. Entsprechend kommt der 2,5-Liter-Vierzylinder-Turbodiesel ohne Ladeluftkühlung mit 87 PS zum Einbau. Auch das Fahrwerk entspricht in seiner Konzeption – wengleich neu abgestimmt – dem des damaligen Pajero: Vorne verfügt der L 200 über eine Einzelradaufhängung an doppelten Dreiecks-Querlenkern und Drehstabfederung. Hinten ist die Starrachse an Blattfedern aufgehängt. Der Achsstand ist auf 2,96 Meter gewachsen, und die fast fünf Meter lange Pickup-Karosserie ruht auf einem gegenüber dem Pajero verlängerten Leiterraum. Selbst das Fünfgang-Schaltgetriebe, der zuschaltbare

Allradantrieb mit Geländeuntersetzung und automatischen Freilaufnaben vorne sowie das Bremssystem mit innenbelüfteten Scheibenbremsen vorn und Trommeln hinten entsprechen dem Pajero L 040.

**B**ei den Karosserieversionen beschränkt sich Mitsubishi für Deutschland auf die viertürige Doppelkabine mit 153 cm langer Pritsche, für die gegen Aufpreis ein wetterfestes Kunststoff-Hardtop lieferbar ist. Diese Karosserieversion macht den L 200 in Verbindung mit dem aufgeladenen Dieselmotor zum konkurrenzlosen Angebot unter den offiziell importierten Pickups. Während Nissan und auch Opel als einziges selbstzündendes Antriebsaggregat je einen 2,5-Liter-Saugdiesel in den Pickup-Doppelkabinen anbieten – der 3,1-Liter-Turbodiesel bleibt in Deutschland dem Opel Campo SportsCab vorbehalten –, setzt Mitsubishi ganz bewußt auf die Kombination aus familiengerechter Aufbauform und leistungsfreudigem Turbodiesel.

Bei der Ausstattung aber kann der Kunde wählen zwischen dem Standard-L 200 und der getesteten Magnum genannten



87 PS und 201 Nm holt der Turbodiesel aus 2,5 Liter Hubraum



Der lange Radstand läßt den L 200 an Kuppen leicht aufsitzen





Hinter der Lehne der Rücksitzbank findet sich ein Staufach für die an Bord nötigen Utensilien. Der Fußraum hinten ist knapp bemessen, die Sitzhöhe aber ausreichend (links). Das Armaturenbrett ist übersichtlich und der Fahrkomfort für einen Pickup erstaunlich (rechte Seite).

Luxusversion, die eine Zweifarben-Metalliclackierung, Reifen im Format 255/70 R 15 auf Leichtmetallfelgen, Kotflügelverbreiterungen sowie Trittbretter und reichlich Chrom an Fensterrahmen, Scheinwerfer-Einfassungen, Rückspiegeln etc. umfaßt. Im Innenraum unterscheiden sich beide Ausstattungsvarianten lediglich durch die Bezugstoffe der Polster und die Türverkleidungen, die beim Magnum ebenfalls aus Stoff, bei der Basisversion jedoch aus Plastik sind. In der Fahrgastzelle herrscht die gediegene Wohnlichkeit eines Geländewagens, der L 200-Fahrgastraum ist weit entfernt von der spartanischen Enthaltsamkeit eines Lkw-Cockpits. Die Ausstattung ist umfangreich, Drehzahlmesser, höhenverstellbares Lenkrad und Scheinwerfer-Reinigungsanlage gehören beim L 200 ebenso zum Standard wie getönte Scheiben oder die serienmäßig vorhandene Radio-Vorbereitung mit zwei Lautsprechern und Antenne. Auf praktische Luxus-Extras verzichtet Mitsubishi allerdings: Elektrische Fensterheber sind ebenso wenig lieferbar wie von innen verstellbare Außenspiegel. Kann man auf beides noch verzichten, so sollte eine beheizbare Heckscheibe dann doch zumindest in der Aufpreisliste erscheinen, ebenso wie die Option den Fahrersitz höhenverstellbar zu ordern, denn für kleingewachsene Fahrer bis einsiebzig ist die Übersichtlichkeit nach vorne aufgrund der tiefen Sitzposition nicht gerade optimal. Über zwei weitere Ausstattungsdetails kann man ebenfalls geteilter Meinung sein: Die Helligkeit der Instrumentenbeleuchtung ist nicht variierbar, und der Krückstock-Handbremshebel ist sicher nicht jedermanns Sache. Ihm kann man aber wenigstens zugute halten, daß er – aufgrund der Sitzposition – relativ weit entfernt vom rechten Knie des Fahrers ist und so bei Unfällen (hoffentlich) keinen Schaden anrichtet. Doch das sind schon die einzigen Punkte, die der Fahrer seinem Arbeitsplatz im L 200 ankreiden kann. Auf den bequemen Sitzen, die guten Seitenhalt vermitteln, nimmt man die Pickup-übliche flache Sitzposition ein. Alle Bedienelemente sind da, wo man sie bei japanischen Fahrzeugen sucht, sie sind leicht erreichbar, die Bedienung gestaltet sich einfach. Ablagen sind reichlich vorhanden, selbst ein Dosenhalter fehlt nicht. Der Einstieg nach hinten gelingt trotz der schmalen Türen leicht, da sie weit öffnen.

**W**er aber der Eintragung im Kfz-Schein, der den L 200 als Fünfsitzer ausweist, allzu blauäugig Glauben schenkt, riskiert den Familienfrieden. Während der Beifahrer problemlos seinen Sitz ein paar Rasten nach vorne stellen kann und so dem Hinterbänkler eine ausreichende Beinfreiheit läßt, bleibt hinter dem korrekt eingestellten Fahrersitz gerade noch ein Spalt von rund 15 Zentimetern. Die Kopffreiheit dagegen ist in jedem Fall, selbst für einen 1,85-Meter-Mann, noch ausreichend.

So weit, so gut, der L 200 hält, was seine Pickup-Karosserie verspricht. Doch wenn Anfangs behauptet wurde, daß der L 200 am

## Der Mitsubishi L 200 2,5 TD Magnum im Vergleich

	Mitsubishi L 200 2,5 TD Magnum	Opel Campo 2,5 D Mannschaftskabine	Nissan Pickup 2,5 D Doppelkabine
<b>Hubraum</b> cm <sup>3</sup>	2477	2499	2494
<b>Leistung</b> kW (PS) bei U/min	64 (87) 4200	56 (76) 3800	59 (80) 4300
<b>Max. Drehmoment</b> Nm bei U/min	201 2000	160 2300	163 2200
<b>Testwagengewicht</b> kg	1640	1665	1770
<b>Höchstgeschwindigkeit</b> km/h bei U/min	144,0 4325	132,4 3850	128,8 3750
<b>Beschleunigung</b> in s			
0– 80 km/h	13,4	15,7	16,6
0–100 km/h	21,2	26,0	28,5
0–120 km/h	34,0	46,4	52,1
<b>Elastizität</b> in s			
60–100 km/h im IV.	12,7	19,7	20,6
80–120 km/h im V.	20,8	39,2	52,0
<b>Testverbrauch</b> l/100 km			
minimal	Diesel 6,7	Diesel 6,4	Diesel 8,5
maximal	15,2	10,8	14,5
Testdurchschnitt	12,4	8,7	12,1
<b>Preis</b> DM inklusive MwSt.	38900*	34990	34995

\* in der Basisversion 33900 DM



Pickup-Image rüttelt, dann liegt die Ursache dafür an Motor und Fahrwerk. Der 4D56 bezeichnete Turbodiesel-Motor machte ja schon im Pajero L 040 eine gute Figur und verhalf ihm zu respektablem Fahrleistungen. Der L 200 ist nun aber um 132 Kilogramm leichter als der viertürige Pajero und um 13 Zentimeter niedriger, wodurch sich die Angriffsfläche für den Wind natürlich verringert. Entsprechend liegen die Fahrleistungen auf Geländewagen-Niveau und weit entfernt von denen der Pickup-Doppelkabiner von Opel und Nissan, die ja jeweils mit einem gleichgroßen Saugdiesel auskommen müssen (siehe Vergleichstabelle). Über das gesamte Drehzahlband stellt der Wirbelkammer-Vierzylinder spontan und ohne Turboloch Leistung zur Verfügung. Das Fünfgang-Schaltgetriebe – ebenfalls aus dem Pajero L 040 übernommen, aber mit einer längeren Achsübersetzung kombiniert – unterstützt den Turbodiesel in seinem Bemühen um Vortrieb aufs Beste. Bei der Höchstgeschwindigkeit von 144 km/h rotiert die Kurbelwelle im 5. Gang 4325mal in der Minute, die Motordrehzahl liegt so knapp über der Nenndrehzahl von 4200 U/min, aber immer noch gut 400 Touren unterhalb des roten Bereichs. Der Spritverbrauch hält sich dabei in Grenzen: Auf Vollgas-Etappen genehmigt sich der L 200 13,5 Liter Diesel auf 100 Kilometer; der Verbrauch über die ganze Testdistanz liegt trotz forciertem Fahrweise gut einen Liter darunter. Von ihrer gelungensten Seite zeigt sich die Motor-Getriebe-Einheit bei der Elastizitätsprüfung: Auch im vierten

und fünften Gang wird jeder Tritt aufs Gaspedal unverzüglich in spürbarem Geschwindigkeitszuwachs umgesetzt. Egal ob zügige Beschleunigung von der Ampel weg gewünscht wird, Paßstraßen Leistung fordern oder lange Autobahnsteigungen an den Kräften zehren, diese Motor-Getriebe-Kombination paßt einfach immer.

**G**leiches gilt sinngemäß für das Fahrwerk. Hat man bei Pickups oft den Eindruck, daß eine weich abgestimmte Pkw-Vorderachse mit einer bockharten, auf maximale Zuladung getrimmten Hinterachse kombiniert ist, so entspricht die Fahrwerksabstimmung des L 200 viel eher der eines Geländewagens als der eines Kleinlasters. Der L 200 ist zwar straff gefedert, doch nicht unkomfortabel. Selbst auf Kopfsteinpflaster fängt die Hinterachse nicht zu springen an, sondern bleibt sauber auf der Fahrbahn. Schnell gefahrene Kurven absolviert er ohne Tücken, leicht untersteuernd und ohne große Seitenneigung aufzubauen. Bei Ausnutzung der maximalen Zuladung von 885 Kilogramm ändert sich das Fahrverhalten in Richtung Übersteuern. Die Hinterachse schlägt auch beim voll beladenen L 200 auf Bodenwellen nicht durch, und die Motorleistung reicht für die 2,5 Tonnen schwere Fuhre noch aus, wenngleich jedes PS jetzt knapp 30 Kilogramm bewegen muß. Soll dem Vorwärtstreben ein Ende gesetzt werden, ist ein energisch-kräftiger Tritt aufs Bremspedal nötig, um die Vorderräder zum Blockieren zu bringen, das Fahrverhalten bleibt dabei immer noch stabil, die Reaktionen berechenbar.



# KALT- START ICH?!



VW

„Nie! Ich hab' doch meine Webasto Standheizung. Mein Auto ist schon beim Einsteigen gemütlich warm und hat immer eis- und beschlagfreie Scheiben. Außerdem belastet ein vorgewärmter Motor die Umwelt weniger.“

Machen Sie's doch auch so! Webasto Standheizungen gibt's ab Werk bei Audi, BMW, Mercedes-Benz und als Originalzubehör bei den Händlern von Alfa Romeo, Citroën, Fiat, Mazda, Mitsubishi, Nissan, Opel, Toyota und VW, sowie bei Bosch-Diensten und Kfz-Fachbetrieben.

DIE ZENTRALHEIZUNG FÜRS AUTO

**Webasto**  
**Thermo Top**

Webasto Thermosysteme GmbH  
Postfach 80 · D-82132 Stockdorf  
Tel. (089) 857 94 511 · Fax (089) 857 94-633





Jede Menge Anbauteile zieren die Ausstattungsversion Magnum, wer darauf verzichtet spart 5000 Mark

Trotz dieser guten Transporter-Eigenschaften konkurriert der L 200 in den Fahrleistungen und in den Fahrwerkseigenschaften so viel eher mit den flachen Geländewagen als mit den Pickups: Er ist einem Opel Frontera ähnlicher als einem Campo Mannschaftskabine; steht einem Terrano näher als dem Nissan Pickup Doppelkabine. Der L 200 sucht seine Markt-

chance also nicht nur im relativ kleinen Pickup-Marktsegment, sondern auch als preiswerte Alternative zu den vielverkauften flachen Geländewagen.

Das Antriebskonzept des L 200 entspricht dem des alten Pajero. Über einen zweiten Schalthebel zwischen den Vordersitzen läßt sich der Allradantrieb zuschalten und die Geländeuntersetzung aktivieren; vorne kommen automatische Freilaufnaben zum Einsatz. Daß einem Geländewagen mit einem Radstand von 2,96 Meter, einem hinteren Überhang von 122 cm und einer Karosserielänge von 4,92 Meter konstruktionsbedingt Nachteile im Gelände entstehen, ist klar. Ein Wendekreis von 14,2 Meter läßt den L 200 nicht gerade handlich erscheinen, und der hintere Böschungswinkel von 25 Grad läßt das Heck schnell einmal an Geländeebenenheiten aufsitzen. Die straff ausgelegte Federung wirkt einer guten Achsversträngung entgegen, sie beträgt gerade einmal 19 Zentimeter. Doch bei einem Off-Roader dieser Größe stehen andere Argumente als die extreme Geländetauglichkeit. Auf schlechten Wegen beruhigt es zu wissen, daß die empfindlichen Teile unter dem Fahrzeug entweder über der Rahmenunterkante montiert sind,

so daß sie bei Grundberührung nicht beschädigt werden, oder aber durch stabile Eisenplatten geschützt sind, wie Ölwanne oder Zwischengetriebe. Die Bodenfreiheit beträgt unter den hinteren Blattfedern 20,5 cm, unter den Differentialen bleiben 22 cm, unter den Differentialen bleiben 22 cm. Wasserdurchfahrten schrecken den L 200 nicht, denn der Motor saugt seine Luft geschützt unterhalb des Luftfilters in einer Höhe von rund einem Meter an, die Achsentlüftungen sind hochgelegt. Gute Voraussetzungen also für Touren abseits geteuerter Wege.

Wo steht nun der neue, alte L 200? Mitsubishi will ihn als Freizeit- und Spaßfahrzeug verstanden haben, nicht als Lkw für den Arbeitseinsatz. Okay, da kann man nur zustimmen, doch diese Einstufung allein wird dem L 200 noch nicht gerecht. Denn mit einem Hardtop über der Ladefläche ist er, viel mehr als seine Konkurrenten, ein vollwertiger Geländewagen für eine Familie mit ein bis zwei Kindern – und das zum Discount-Preis. Der mit jeder Menge Zubehör ausgestattete L 200 Magnum kostet 38900 Mark, die Basisversion, der es an nichts wesentlichem gegenüber dem Magnum fehlt, ist für 33900 Mark zu haben. Wem das noch nicht Argumente genug sind, der kann sich vielleicht an der Steuerersparnis aufgrund der Einstufung des L 200 als Lkw erfreuen. Wäre der L 200, wie bei Geländewagen üblich, als Pkw zugelassen, wären jährlich 950 Mark Steuer ans Finanzamt zu überweisen (38 Mark pro 100 cm<sup>3</sup> Hubraum). Als Lkw, bei dem sich die Steuer nach dem zulässigen Gesamtgewicht und nicht nach dem Hubraum berechnet (22 Mark pro angefangene 200 kg), sind für den L 200 Magnum 286 Mark Steuer im Jahr fällig. Bei der Standardversion des L 200 sind es 22 Mark mehr, da bei ihm das zulässige Gesamtgewicht aufgrund der anderen Bereifung um 100 Kilogramm höher liegt. So schenkt das Finanzamt dem L 200-Fahrer jährlich den Gegenwert von 600 Liter Diesel, was für 4800 Kilometer Wegstrecke reicht.

## Mitsubishi L 200 2,5 Turbodiesel Magnum

**Karosserie:** Leiterrahmen mit aufgeschraubter Pickup-Karosserie, vier Türen, einteilige, unten angeschlagene Heckklappe; 5 Sitzplätze; Länge 4920 mm, Breite 1740 mm, Höhe 1750 mm, Radstand 2960 mm, Spurweite v/h 1430/1450 mm; Testwagengewicht\* (vollgetankt) 1640 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2525 kg, Anhängelast gebremst 2200 kg, ungebremst 500 kg

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Reihen-Turbodiesel (Wirbelkammer), vorne längs eingebaut, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), Verteilereinspritzpumpe; Hubraum 2477 cm<sup>3</sup>; Leistung 64 kW (87 PS) bei 4200 U/min, maximales Drehmoment 201 Nm bei 2000 U/min

**Kraftübertragung:** Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar (automatische Freilaufnaben), Differentialbremse (68%) hinten; 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion

**Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung an doppelten Querlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator, hinten Starrachse an Blattfedern; Scheibenbremsen (innenbelüftet) vorne, Trommelbremsen hinten; Felgen 7x15, Reifen 255/70 R 15

**Fahrleistungen\*:** Höchstgeschwindigkeit 144,0 km/h bei 4325 U/min; Beschleunigung 0–80 km/h 13,4 s; 0–100 km/h 21,2 s; 0–120 km/h 34,0 s; Elastizität 60–100 km/h im IV. Gang 12,7 s; 80–120 km/h im V. Gang 20,8 s; Verbrauch minimal 6,7 l/100 km; maximal 15,2 l/100 km; Testdurchschnitt 12,4 l/100 km Diesel (Tankinhalt 75 l)

**Preis:** 38900 DM (Grundpreis einschließlich Servolenkung, automatische Freilaufnaben, Differentialbremse hinten, Leichtmetallfelgen, Verbreiterungen, Trittbretter, Scheinwerfer-Reinigungsanlage, Zweifarbenlackierung, getönte Scheiben, Kopfstützen hinten, höhenverstellbares Lenkrad, Drehzahlmesser)

\* Von OFF ROAD ermittelt



Da die hinteren Türen zwar schmal sind, aber weit öffnen, gelingt der Einstieg ohne Verrenkungen