

Es gibt nicht nur Menschen, denen das hektische Treiben um sie herum herzlich egal ist. Es gibt auch Fahrzeuge, die sich von automatischer Entwicklung kaum beeindrucken lassen. Der Mitsubishi L200 ist so ein Typ. Er nimmt alles gelassen und hat mit Feinheiten wie Ergonomie oder Fahrkultur nicht wirklich etwas am Hut. Doch wenn's ins Gelände geht, verwandelt sich seine Nonchalance in Souveränität. Denn überall, wo ein Rad ist, ist auch ein Pfad. Jedenfalls mit „Super Select 4WD“.

Fahrbericht Mitsubishi L200 Doppelkabine 2.5 DI-D Intense



Dem günstigen Böschungswinkel vorn und dem kurzen Radstand stehen beim Pick-up eine mittelmäßige Bodenfreiheit und ein relativ langer Hecküberhang gegenüber. Trotzdem: Ein Mitsubishi mit überlegenem „Super Select“-Antrieb kraxelt nicht mühsam, er fährt im Gelände einfach spazieren! Kleines Foto: Im März wurde dem L200 ein dezentes Facelift spendiert

Mit Rad und Pfad

Wer sich einen Pick-up zulegt, fällt auf. Nicht nur im Straßenbild, auch beim Fiskus, der dem Eigner keine NoVA abknöpfen kann. Zumindest in dieser Beziehung ging die Steuer-Debatte zu Jahresbeginn an L200-Käufern spurlos vorüber. Ansonsten sollten diese ihre Ansprüche nicht allzu hoch schrauben. Sitzergonomie? Eher bescheiden. Man thront vor einem Steuerrad mit minimaler Höhenverstellung. Wobei sich im Testexemplar das Drehrad für die Sitzkissen-Einstellung kaum bewegen ließ. Fast symptomatisch für den in Thailand gebauten L200, der nicht überall mit jener Verarbeitungsgüte aufwarten kann, die man von einem Mitsubishi gewohnt ist.

Den L200 muss man also so mögen, wie er ist – ein klassischer, robuster Geländewagen, der einem nichts übel nimmt. Umgekehrt darf man sich nicht an der traditionell hakeligen Fünfgang-Schaltung stören. Oder an der „elastischen“ Getriebeaufhängung, die sich bei jedem Kupplungsvorgang in Erinnerung ruft. Oder an der gattungstypisch indirekten Lenkung, die sich natürlich im Geländeeinsatz bewährt. Dort, wo dem Top-L200 mit „Super Select“-Allradantrieb so gut wie kein anderer Offroader auf den Fersen bleiben kann. Insgesamt verfügt Mitsubishi's tolles 4WD-System, das einst im Pajero für Furore gesorgt hat, über vier Modi: Hinterrad- und permanenter Allradantrieb für die Straße

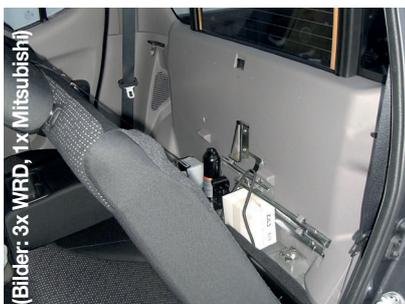
sowie Allrad mit normaler oder kurzer Übersetzung (Geländereduktion) samt jeweils gesperrtem Mitteldifferenzial für unbefestigte Wege bis quasi zur Berggämsen-Verfolgung – selbst mit „stinknormalen“ Bridgestone-Winterpneus. Zum Naturell des L200 passt auch der raue, aber kräftige Geselle unter der Motorhaube: ein kreuzbraver 136-PS-Turbodiesel, bei dem erst ein Blick auf den Drehzahlmesser offenbart, dass man ihn meistens nur zwischen 1.000 und 1.500 Touren bewegt. Bis zur Jahresmitte hält Mitsubishi für den L200 noch etliche Aktionen parat: von der Fünfjahres-Garantie bis zu Gratis-Zubehörpaketen. Und das zu ohnehin schon amikalen Listenpreisen.

DATEN-KARTE

- Motor:** 16V-Vierzyl.-Turbodiesel, 2.477 ccm, Euro 5b
- Leistung:** 100 kW/136 PS bei 4.000/min
- Drehmoment:** 314 Nm bei 2.000/min
- Getriebe:** 5G-Schaltung, Geländereduktion
- Fahrwerk:** Einzelrad-Aufhängung vorn, Starrachse hinten
- Bremsen:** Innenbel. Scheiben vorn, Trommeln hinten, ABS mit EBD
- Antrieb:** Hinterrad od. Allrad perm. nutzbar ohne gesp. Mitteldiff.
- Spitze:** 167 km/h
- Testverbrauch:** 9,2 l/100 km
- Normverbrauch:** 7,7 l/100 km
- CO₂:** 204 g/km
- Tankinhalt:** 75 Liter
- L/B/H:** 5.260/1.815/1.780 mm
- Radstand:** 3.000 mm
- Bodenfreiheit:** 205 mm
- Böschungswinkel:** 33,4° vorn, 20,9° hinten
- Rampenwinkel:** 23,8°
- Leergewicht:** 2.000 kg
- Gesamtgewicht:** max. 2.850 kg
- Nutzlast:** max. 796 kg
- Achslast vorn:** max. 1.260 kg
- Achslast hinten:** max. 1.800 kg
- Anhängelast:** 2.700/750 kg (gebr./ungebr.)
- Nettopreis:** EUR 25.667,- exkl. 20% MwSt. (keine NoVA), vorsteuerabzugsfähig



Wer sucht, der findet: Überholte Cockpit-Layouts mit teils verstreuten Schaltern sind bei japanischen Pick-ups eher die Regel als Ausnahme. Vorteil L200: Sobald man im Verteilergetriebe rührt (Pfeil rechts), begeistert die überragende Traktion. Zum Freiwüchlen aktiviert man notfalls das hintere Sperrdifferenzial (Pfeil links)



Nach bewährter DoKa-Sitte: aufgeräumtes Werkzeug hinter der Fondbank. Angenehm: Bei den gehobenen L200-Ausführungen verfügen alle Fenster über eine One-touch-Funktion – auch die versenkbare Heckscheibe