



Zum Modelljahr 2000 stellt Mitsubishi der Pickup-Baureihe L 200 zwei neue Varianten zur Seite: einen Anderthalb-Kabiner mit Turbodiesel sowie einen Doppelkabiner mit 2,4-Liter-Benziner. OFF ROAD fühlte beiden Neulingen auf den Zahn

Von Götz Fuchslocher

Magnum im Doppelpack

Bei Mitsubishi schmeckt der Sommer nach Magnum. Selbstverständlich nicht nach dem bekannten, schokoüberzogenen Speiseeis, sondern nach den noblen Varianten der Pickup-Baureihe. Magnum steht bei den L 200 für Zweifarben-Lack mit Silberfarbe unterhalb der seitlich verlaufenden Sicken, für Chrom an Kühlergrill und Spiegeln, für breite Kotflügel, üppig dimensionierte Reifen auf

Alufelgen sowie eine gehobene Innenausstattung. Damit schufen die Mitsubishi-Designer bereits bei den bis 1996 gebauten Vorgängern eine klare Trennung zu den eher nutzorientierten GLX-Modellen. Wie klug diese Zweigleisigkeit ist, bestätigen die jüngsten Verkaufszahlen: mit über 3900 Fahrzeugen waren die L 200 1998 die meistverkauften Allrad-Pickups in Deutschland – mehr als 3000 Käufer haben

sich dabei für die teureren und optisch auffälligeren Magnum-Versionen entschieden. Dem L 200 ist es in der gehobenen Version gelungen, von der Pickup-Klientel gleichermaßen als praktisches wie auch als Lifestyle-Fahrzeug akzeptiert zu werden. Diesen Trend möchte Mitsubishi Deutschland fortführen und erweitert ab sofort die Modellpalette der Pritschen-Autos um den Turbodiesel-Club Cab mit langer

Ladefläche und einen Benzinmotor im gewohnten Doppelkabiner-Aufbau. Damit setzen die Japaner ein deutliches Zeichen, wie ernst sie das Pickup-Geschäft in Zeiten zurückgehender Pajero-Verkaufszahlen und wachsender Konkurrenz nehmen. Zudem haben die Verantwortlichen in der Deutschland-Zentrale auf die zahlreichen Anfragen ihrer Händler reagiert, die Bedarf an weiteren Versionen signalisierten.

Den Club Cab-Aufbau kennen Pickup-Insider bereits in der von Mitsubishi hierzulande offiziell verkauften 2WD-Version. Der neue 4WD-Club Cab macht natürlich mehr her. Wie die Doppelkabiner verfügt auch der zweitürige Pickup über die eingangs erwähnten Details der Magnum-Ausstattung. Das Besondere ist freilich die lange Pritsche und die damit verbundene Änderung im Innenraum. Liegt der

Doppelkabiner mit seiner 1,50 Meter langen Ladefläche bereits gut im Rennen, sind die 1,83 Meter des Club Cab ein echtes Wort – zum Vergleich: Ford Ranger Extrakabine 1,75 Meter. Motorräder, Quads, lange Wohnkabinen sollen die bevorzugte Fracht des Club Cab werden. Bei der Gestaltung der Kabinenaußenhaut haben die Designer ein gutes Händchen bewiesen. Die beiden hinteren Ausstellseiten-

fenster verleihen dem Zweitürer dank ihrer nach hinten ansteigenden Linie Dynamik. Wer im Innenraum Schonkost erwartet, wird angenehm überrascht: Die hinteren Passagiere dürfen auf zwei in Fahrtrichtung angeordneten Einzelsitzen mit festen Lehnen und klappbaren Sitzflächen Platz nehmen. Werden die vorderen Stühle in beiden Fahrzeugen auf exakt gleicher Höhe eingestellt, haben die

Hinterbänker sowohl im DoKa als auch im Club Cab keinen Grund zur Klage – vorausgesetzt man überschreitet im Club Cab nicht die 1,80-Meter-Marke. Die senkrechten Lehnen des Anderthalb-Kabiners zwingen zu einer, sagen wir, etwas orthopädischen Haltung, die eher für Kurzstrecke, denn für große Exkursionen geeignet ist. Dafür sind die Sitze des Club Cab ausreichend breit und mit fe-

Fotos: Christian Seybold



Der Club Cab mißt stolze 5,05 Meter Länge und gefällt durch seine schnittige, leicht ansteigende Seitenlinie

sten Nackenstützen sowie Dreipunktgurten bestückt. Unter die Sitzflächen sind praktische Staufächer integriert – wer nur zu zweit fährt, kann die Polster hochklappen und schafft so einen nützlichen Gepäckraum.

Auf den vorderen Plätzen gibt es keine Unterschiede. Die Sitze der Magnum-Versionen haben wie gewohnt ausgeprägte Seitenwangen für guten Halt in Kurven. In alle Magazine des neuen Modelljahrs halten neue Bezugstoffe, eine Beleuchtung für das Handschuhfach sowie eine praktische Schublade unter dem Beifahrersitz Einzug. Multifunktionsanzeigen mit Außentemperatur-, Bordspannungs- sowie Neigungswinkelmessern auf dem Mittelteil des Armaturenbretts gehören ebenso zur Serienausstattung wie die elektrischen Motoren für Fensterheber und Außenspiegel. Modellübergreifende Neuigkeiten gibt es in Form der serienmäßigen Klimaanlage sowie des sogenannten „Easy Select 4WD“. In sämtlichen 4WD-Pickups – ob GLX oder Magnum – ermöglicht jetzt eine



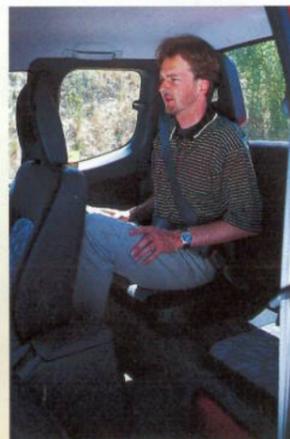
Großes Ausstellfenster am Club Cab



Dank der Klappsitze wird der Fond zum Frachtraum

doppelte Synchronisierung im Verteilergetriebe das freie Hin- und Herschalten zwischen Hinterrad- und Allradmodus (2H und 4H). Zum Easy Select Allrad, wie er bereits im Pajero Sport eingesetzt wird, gehört auch eine Differentialbremse in der Hinterachse. Der Club Cab wird ausschließlich vom bekannten 2,5-Liter-TD mit 100 PS befeuert. Mitsubishi legt für den Andert-Halb-Kabiner zwar die gleichen Fahrleistungen wie für den bereits bekannten DoKa mit TD zugrunde, der erste Ausritt mit einem brandneuen Club Cab ließ aber vermuten, daß der Neue noch ein klitzekleines Quentchen „besser geht“. Zumindest im Antritt zeigt sich der Pickup mit langer Ladefläche derart munter, daß man ihm gut und gerne ein paar PS mehr bescheinigt. Der wahre Grund liegt wohl beim Gewicht: Je nach Ausstattung schleppt der Neue immerhin 80 bis 100 Kilo

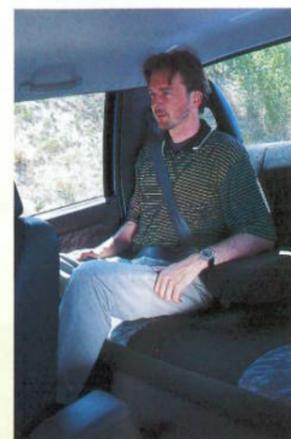
weniger mit sich als der vergleichbare Doppelkabiner mit Turbodiesel. Das kommt wiederum der effektiven Nutzlast zugute, die mit bis zu 1105 Kilo am oberen Ende dieser Klasse rangiert. An den Qualitäten abseits der Straße ändert sich auch beim Club Cab wenig. Lediglich der hintere Böschungswinkel wird aufgrund des etwas längeren Überhangs (Plus 110 mm) geringfügig schlechter. Irgendwie hat sich in unseren Köpfen die Formel „L 200 = Diesel“ festgesetzt. Obwohl



Ausreichend Platz im Club Cab-Fond

wir beim Umstieg auf den blauen Doppelkabiner genau wissen, daß ein 2,4-Liter-Benziner unter der Haube steckt, sind wir nach dem Dreh am Zündschlüssel doch etwas irritiert. Das langhubige Aggregat ist ein alter Bekannter, den Allrad-Freunde aus der letzten L 300-Generation kennen. Dort allerdings noch mit zwei Ventilen pro Zylinder. Im L 200 sind es vier, die über eine obenliegende Nockenwelle betätigt werden. Immerhin 132 PS bei 5250 min⁻¹ sind das Ergebnis der Überarbeitung. Damit hält der L 200 2,4 I die Euro 2 für Nutzfahrzeuge ein.

Das Getriebe ist im ersten, dritten und fünften Gang etwas kürzer übersetzt als im Diesel, korrespondiert aber mit der gleichen 4,88er Achse. Obwohl der Testwagen erst jungfräuliche 700 Kilometer Laufleistung auf dem Zähler hatte und noch lange nicht frei gefahren war, überzeugte er durch flotten Antritt und gute Fahrleistungen. Auf Autobahnetappen konnten wir die Nadel des Tachometers ohne Mühen über die 160er Marke bewegen – Mitsubishi gibt 159 km/h Höchstgeschwindigkeit an. Das gegenüber dem Turbodiesel (240 Nm bei 2000 min⁻¹) zahmere Drehmoment (192 Nm bei 4000 min⁻¹) kaschiert der Benziner durch Drehfreude über weite Bereiche. Wie es mit dem Spritkonsum aussieht, werden wir in einem ausführlichen Test ermitteln. Mit etwas mehr als beim Diesel müssen Freunde von Ottomotoren allerdings rechnen. Dafür begnügt sich der Vierzylinder mit Normal-Benzin. Im Cockpit verraten die 200er Skala des Tachos sowie der



Viel Raum im DoKa; neue Armlehne



Der L 200 2,4 I Magnum zieht gut weg und ist bei Bedarf 159 km/h schnell

Technische Daten

Maße und Gewichte L 200 2,5 I TD Magnum Club Cab: Länge 5050 mm, Breite 1775 mm, Höhe 1795 mm, Radstand 2960 mm, Spurweite vorne/hinten 1420 mm/1435 mm, Bodentreifheit 235 mm, Wendekreis 13,2 m, Ladepritsche Länge 1830 mm, Breite zwischen Bordwänden 1470 mm; Leergewicht 1725 - 1835 kg, zul. Gesamtgewicht 2830 kg, Nutzlast 995 - 1105 kg, zul. Anhängelast gebr. 2700 kg ungebr. 500 kg, Stützlast 100 kg, Dachlast 100 kg

Maße und Gewichte L 200 2,4 I Magnum Doppelkabine: Länge 4935 mm, Breite 1775 mm, Höhe 1800 mm, Radstand 2960 mm, Spurweite vorne/hinten 1465 mm/1480 mm, Bodentreifheit 235 mm, Wendekreis 13,2 m, Ladepritsche Länge 1500 mm, Breite zwischen Bordwänden 1470 mm; Leergewicht 1660 - 1750 kg, zul. Gesamtgewicht 2720 kg, Nutzlast 970 - 1060 kg, zul. Anhängelast gebr. 2700 kg ungebr. 500 kg, Stützlast 100 kg, Dachlast 100 kg

Karosserie: Leiterrahmen mit aufgeschraubter Pritsche und aufgeschraubter Kabine; Club Cab 2 Türen, 2 Ausstellfenster hinten, 4 Sitzplätze; DoKa 4 Türen, 5 Sitzplätze, Kraftstofftank 75 L

Motoren: 2,5 I TD: Diesel, 4-Zylinder-Reihe, vorne längs, Turboaufladung mit Ladeluftkühlung, 2-Ventiler, eine obenliegende Nockenwelle, Wirbelkammerinspritzung, mechanisch geregelte Verteiler-Einspritzpumpe, homologiert auf 96/69/EG III, Hubraum 2477 cm³, Bohrung x Hub 91,1 x 95 mm, Verdichtung 21,0:1, Nennleistung 73 kW/100 PS bei 4000 min⁻¹, max. Drehmoment 240 Nm bei 2000 min⁻¹

DoKa 2,4 I: Otto, 4-Zylinder-Reihe, vorne längs, 4-Ventiler, eine obenliegende Nockenwelle, Multipoint-Einspritzung, homologiert auf 96/69/EG III, Hubraum 2351 cm³, Bohrung x Hub 85 x 100 mm, Verdichtung 9,5:1, Nennleistung 97 kW/132 PS bei 5259 min⁻¹, max. Drehmoment 192 Nm bei 4000 min⁻¹

Kraftübertragung: Zuschaltbarer Allradantrieb „Easy Select“ (während der Fahrt bis 100 km/h), 2-stufiges Verteilergetriebe, 5-Gang-Schaltgetriebe, Achsdifferential vorne offen, hinten teilsperrende Differentialbremse; Übersetzungen Diesel: I: 3,92; II: 2,26; III: 1,40; IV: 1,00; V: 0,83; R: 3,95; Achse: 4,88; Straße: 1,00; Gelände: 1,93

Übersetzungen Benziner: I: 3,97; II: 2,14; III: 1,36; IV: 1,00; V: 0,86; R: 3,58; Achse: 4,88; Straße: 1,00; Gelände: 1,93

Fahrwerk: vorne: Einzelradaufhängung an Dreiecks-Doppelquerlenkern, Querstabilisator, Schraubenfedern, Stoßdämpfer; hinten: Starrachse an Blattfedern, Querstabilisator, Stoßdämpfer

Lenkung: servounterstützte Kugelumlauflenkung

Bremsen: vorne: innenbelüftete Scheiben; hinten: Trommeln; ABS; Handbremswirkung hinten

Felgen: 7J x 15 Leichtmetall; **Reifen:** 31 x 10,50 R 15

Fahrleistungen (Werksangaben): Club Cab-Diesel: Vmax 142 km/h; DoKa-Benziner: Vmax 159 km/h

Preise in Mark/Euro inkl. 16 % MwSt:
L 200 2,5 I TD Magnum Club Cab: 45 940,-/23 489,-
L 200 2,4 I Magnum Doppelkabine: 48 490,-/24 793,-



Auf 4,93 Meter Gesamtlänge sind beim Doppelkabiner vier Türen und eine passable Pritsche untergebracht



Der 2,4-Liter hat 132 PS; Luft holt er weit oben



Die Instrumente verraten im Cockpit den „Otto“

Drehzahlmesser mit rotem Bereich ab 6000 Touren den Benziner. Die viertürigen Pickups haben jetzt Kartentaschen in den Vordersitzlehnen sowie eine Mittelarmlehne hinten. Wie die Club Cabs profitieren von den Neuerungen zum Modelljahr 2000. Als Hauptzielgruppe für den L 200 2,4 I Magnum DoKa hat Mitsubishi eine vorwiegend urbane Zielgruppe vor Augen, die mehr on- als off-

road unterwegs ist. Ungeachtet dessen: Auch der Benziner kann im Gelände überzeugen – ihm muß man in Steigungen nur höhere Drehzahlen gönnen. Dem neuen Duo von Mitsubishi könnte eine sonnige Zukunft bevorstehen. Mit den neuen Varianten kommt noch mehr Vielfalt ins Spiel, die den ein oder anderen, dem die Kombination aus Doppelkabine und Diesel zu wenig bot, nun doch für einen Pickup mit den drei Diamanten erwärmt. Zu Preisen, die noch unterhalb des Volumen-Modells L 200 2,5 I TD Magnum DoKa (49 240 Mark) liegen – 45 940 Mark für den Club Cab und 48 490 Mark für den Benziner-DoKa – haben die Neuen keine schlechten Karten. Kühlen Rechnern könnte auch einfach der Werbespruch für ein Speiseis in den Sinn kommen: „So schmeckt der Sommer.“



33 Zentimeter längere Pritsche und bis 1105 kg Nutzlast im Club Cab (vorne)



Stabile Klappen, tiefe Pritschen: 1,83 m (Club Cab) oder 1,50 m (DoKa)