



Gebraucht-Know-how

Unser Experte: Florian Pillau

Warum ist der Mitsubishi L 200 im Vergleich zu anderen Konkurrenzprodukten so wertstabil?

Tatsache ist, dass man einen gebrauchten L 200, egal aus welcher Serie, fast uneingeschränkt kaufen kann. Sowohl die Verarbeitung als auch die technischen Komponenten geben fast keinen Anlass zur Kritik. Im Vergleich zu anderen Herstellern sind gerade die älteren Gebrauchten in puncto Karosserie und Gesamtzustand in erstaunlich guter Kondition – man findet kaum Korrosionsschäden oder technische Defekte.

Warum nimmt der L 200 noch heute eine Ausnahmestellung im Segment der Pick-ups ein?

Mitsubishi bietet mit dem L 200 den einzigen am Markt befindlichen Pick-up, der über einen echten permanenten Allradantrieb verfügt. Alle anderen Konkurrenten verbauen die günstigeren Zuschalt-Allrad-Varianten. Die Vorteile des Permanent-Allradlers – sowohl im Gelände als auch beim Transport großer Lasten im Alltagsbetrieb – liegen klar auf der Hand. Weniger Verschleiß, es sind bedeutend engere Kurvenradien möglich, da es keine Verspannungen im Antriebsstrang gibt. Das Fahrzeug hat – ungeachtet des Fahrbahnzustandes – permanenten Vortrieb an beiden Achsen und das lästige Anhalten und Umschalten auf 4WD fällt gänzlich weg!

SIE HABEN FRAGEN?
experten@off-road.de

SERIE: DER GROSSE OFF ROAD-GEBRAUCHTWAGENCHECK 2008



33er-Reifen und Fahrwerk machen den Mitsubishi L 200 zum Schwerstarbeiter.

MITSUBISHI L 200

Lust auf Laster

Er ist mittlerweile der Pick-up schlechthin. Egal ob man ihn im Arbeitsalltag, als Hobby-Spediteur oder einfach aus Spaß am Last-Wagen einsetzt. Ein absoluter Dauerläufer, über den es kaum Negatives zu berichten gibt. Wer ihn hat, gibt ihn nicht her; wer ihn sucht, der tut sich schwer. Kein Wunder, dass gute Gebrauchte mit deftigen Preisen zu Buche schlagen. Kilometeraufleistungen und jahrelange Schwerstarbeit scheinen hierbei für potenzielle Käufer kaum von Interesse zu sein. Die Mär vom teuren Doppelkabiner und billigen Single-Cab kann man getrost vergessen – die Preise sind annähernd gleich, egal wie viele Sitzplätze er hat. **Für gute Gebrauchte muss man tief in die Tasche greifen. 7000 Euro für einen gepflegten 99er-1,5-Kabiner sollte man einrechnen. Bei neueren Modellen gehen die Preise entsprechend nach oben.**

MOTORVARIANTEN

MOTOREN

- 2,5 Liter, 4-Zylinder, 64 kW, 1993-1996
- 2,5 Liter, 4-Zylinder, 73 kW, 1996-2001
- 2,5 Liter, 4-Zylinder, 73-98 kW, 2001-2006



Dauerläufer ohne Probleme: 2,5er TD.



Pur: Cockpit ohne Schnickschnack.



Große Klappe – viel Laderaum.

HISTORIE

+++ 1978 +++

Bereits 1978 präsentierte Mitsubishi die erste Generation des L 200 als Exportmodell. In Japan war dieses Modell noch unter dem Namen „Forte“ bekannt. Die offizielle Markteinführung in Deutschland war 1993 unter dem Kürzel L 200 TD 4x4. Drei Jahre später kam das erste Facelift des in Thailand produzierten Pick-ups, ein neuer Kühlergrill und Leichtmetallfelgen sollten ihn auch für Privatleute attraktiver machen. So wurde er bis 2001 unter dem Kürzel GLX TD 4WD produziert. Von 2001 bis 2006 wurde er mit dem Pajero-Allrad Super Select und 136 PS angeboten. 2006 folgte das letzte Update des L 200, das aufgrund seiner „runden“ Formgebung neue Zielgruppen anspricht.

WORAUF MAN UNBEDINGT ACHTEN SOLLTE:



1

Vorsicht: Querlenker und Antriebswellen checken!



4

Rund fünf Prozent der Leser klagen über Schäden am Getriebe.



6

Altersschwäche: nach 150 tkm auf Diff-Geräusche achten.



7

Schwerarbeiter: hintere Federpakete oft nach 50 tkm am Ende.

1 Achten Sie auf den Zustand der Achsmanschetten, diese sollten nicht porös oder gerissen sein. Achtung Antriebswellen: Bei hohen Laufleistungen, massivem Geländeeinsatz oder hochgestellten Drehstäben (hier verändert sich der Winkel der Antriebswellen, er wird steiler), sollten die Wellen auf jeden Fall einer genauen Prüfung unterzogen werden. Prüfung: Im Allradmodus enge Kreise fahren – hört man ein Knacken, steht sicherlich bald eine teure Revision der Vorderachse an.

2 Sollte Ihr Gebrauchter mit einer Laderaum-Schutzwanne ausgestattet sein, so lohnt es sich, diese zu entfernen, um das darunterliegende Blech genau in Augenschein nehmen zu können. Erfahrungsgemäß sammeln sich hier Dreck und Wasser und können zu Korrosionsschäden führen.

3 Eigentlich eine ganz stabile Partie: Haupt- und Verteilergetriebe sind im Großen und Ganzen sehr unauffällig. Wie immer bestätigen Ausnahmen die Regel, rund fünf Prozent unserer Leser klagen über Schäden an Getriebe und Verteilergetriebe, die sich zumeist durch schwergängige und „haklige“ Schaltvorgänge ankündigen.

4 Unbedingt auf den Zustand des relativ „offenen“ Leiterraumens achten. Gerade bei Fahrzeugen, die häufig abseits der Straße bewegt werden, sammeln sich im Laufe der Zeit Dreck und Schmutz im Rahmen – durch die Symbiose mit Wasser entstehen irreversible Rostschäden. Dies gilt im Übrigen für alle Geländewagen mit einem offenem Leiterraum!

7 Bei Fahrzeugen mit hohen Kilometerleistungen – zumeist werden die L 200 erst jenseits der 150 tkm angeboten – muss man auf Spiel im Differenzial achten. Dies macht sich meist durch ein „summendes“, nervtötendes Geräusch aus der Hinterachse bemerkbar. Wer's ganz genau wissen möchte, kann die hintere Kardanwelle demontieren und sich per Spielprüfung direkt am Flansch ein genaues Bild machen. Zusätzlich sollte darauf geachtet werden, ob der Simmering am Differenzial-Flansch dicht ist.

8 Viele Leser geben an, dass die originalen Blattfedern im Dauer-Arbeitsbetrieb bereits nach 50 tkm durchhängen oder eine oder mehrere Federlagen gebrochen sind. Kein Grund zur Panik: Für rund 40 Euro gibt's bereits Ersatz bei jedem Federschmied.

AUF EINEN BLICK



- sehr robuste Technik
- einfache u. simple Bauweise
- geländegängig
- hohe Zuladung
- nicht korrosionsanfällig



- hoher Verbrauch
- da er als Lkw typisiert ist, gilt das Sonntagsfahrverbot bei Anhängerbetrieb
- vereinzelt Schäden an Kupplung und Verteilergetriebe



Superrobust: L 200-Interieur.

PREISE INKL. 19 % MWST

➤ Viskollüfter	394,49 €
➤ Ölwanne	261,98 €
➤ Zylinderkopf	1345,30 €
➤ Bremsbeläge vorn	59,90 €
➤ Bremsbeläge hinten	70,81 €
➤ Differenzial (vorn)	1658,86 €
➤ 2 Antriebswellen (VA)	324,82 €
➤ AT-Schaltgetriebe	1536,08 €
➤ Verteilergetriebe	2326,45 €
➤ AT-Rumpfmotor	2200,94 €
➤ AT-Anlasser	422,25 €
➤ AT-WAPU	118,38 €
➤ Auspuffanlage kompl.	469,94 €
➤ Lichtmaschine	365,29 €
➤ Kühler	601,84 €



Verschleißarm: kaum Klagen über den stabilen L 200.