

**Mitsubishi L300  
4WD Burowmobil  
gegen  
Mitsubishi  
L300 4WD Vvan**



**Zwei Seelen, ein Ged**

Lange bevor Mitsubishi Deutschland daran dachte, den L300 Allrad auch mit dem 2,5-Liter-Turbodiesel offiziell in Deutschland anzubieten, machten sich zwei professionelle Wohnmobil-Ausbauer unabhängig voneinander konstruktive Gedanken zu diesem Auto: Viel Innenraum bei kompakten Außenmaßen, ein geländegängiges Fahrwerk, ein Untersetzungsgetriebe und schließlich ein durchzugskräftiger, anspruchsloser und genügsamer Motor – das alles sollte sich wohl als gute Basis für ein Wohnmobil eignen. Gedacht, getan. OFF ROAD hat die beiden Lösungsmodelle unter die Lupe genommen



**anke, zwei Lösungen**



## Z Von Egbert Schwartz

war hat Mitsubishi-Deutschland sich im Modelljahr 1991 nun endlich entschlossen, dem 2,4-Liter-Vierzylinder-Benziner im L300-Allrad den von OFF ROAD sowie der Kundschaft schon lange favorisierten 2,5-Liter-Turbodiesel als leistungseffektive, aber genügsame Alternative zur Seite zu stellen. Anders als auf diversen europäischen Märkten beschränkt sich das Karosserieangebot dabei jedoch weiterhin auf den achtsitzigen Bus mit seiner vergleichsweise luxuriösen Innenausstattung. Die ist für potentielle Wohnmobilisten aber denkbar ungeeignet: Der empfindliche Teppichboden müßte ebenso herausgeschmissen werden wie die beiden hinteren Sitzbänke. Und dafür ist der offizielle Basispreis von 36980 Mark einfach zu hoch.

Nicht nur der günstigere Anschaffungspreis bewegt Claus Burow (Burowmobil) wie Volker P. Schenk (Vvan) gleichermaßen, den geschlossenen Kastenaufbau des L300 Allrad Turbodiesel als Grundlage für ihre Ausbauten herzunehmen. Ausschlaggebend ist die einfache,

robuste Ausstattung: Die nackten Blechwände, der unempfindliche Kunststoffboden in der Fahrerkabine, die stoffbezogenen Sitze können belassen werden, die Handwerker ohne Umschweife mit dem Ausbau beginnen.

Burow bezieht seine L300 4WD aus Belgien und läßt gleich dort rundherum Kunststoff-Isolierfenster einbauen, während sich Schenk bei seiner aus Holland geordneten Ausführung auf den Einbau dieser Scheiben in die Schiebetüren beschränkt.

Da beide für die Einrichtung der Schlafstätte in der oberen Etage das SCA-Klappdach des Typs 139 verwenden, präsentieren sich das L300 Burowmobil und die Vvan-Version auf den ersten, oberflächlichen Blick wie eineiige Zwillinge. Erst tiefere An- und Einsichten offenbaren, daß die beiden Allrad-Brüder aus dem Mitsubishi-Clan von verschiedenen Adoptiv-Vätern erzogen wurden.

Zur Installation der SCA-Schale schneiden beide Wohnmobil-Experten das Blechdach vom Heck bis zur B-Säule auf und setzen einen Verstärkungsrahmen ein. An dem werden dann auch die vorderen Sche-

renscharniere sowie, in der Mitte, die Gasdruckfedern und am Querholm im Heck die Schnappverschlüsse des Klappdachs montiert. Wie auch andere Konstruktionen dieser Art zeichnet sich das SCA-Dach durch seine unkomplizierte Handhabung aus: Die Arretierungen lassen sich mit einem Handgriff entriegeln und ein fester Druck gegen die parallel installierte Matratzenunterlage genügt, die komplette Dachschaale hochschwingen zu lassen. Hintere und die seitliche Zeltstoffwände spannen sich, der erholsamen Nachtruhe steht nichts mehr im Weg. Die Fenster in den beiden Seitenteilen sind halbkreisförmig ausgeschnitten, die Abdeckungen werden per Reißverschluß geöffnet und ein Moskitonetz läßt zwar die nötige Luft, nicht aber die unnötigen kleinen Peiniger durch. Für ausreichende Stehhöhe im Innenraum kann die Liegefläche morgens einfach nach oben weggedrückt werden.

Daß es dann beim technisch eigentlich einfachen und kaum kraftaufwendigen Herunterziehen des Daches Probleme in der Vvan-Stube gibt, liegt an deren Ausbau-Kon-

## Mitsubishi L300 4WD 2,5 TD Vvan

**Karosserie:** Selbsttragende Kombi-Karosserie aus Stahlblech mit Hilfsrahmen, 4 Türen, oben angeschlagene Heckklappe, 4 Sitzplätze, 4 Schlafplätze, davon ein 195×97 cm Doppelbett im Klappdach, Hecksitzbänke ausklappbar auf 190×140 cm, Heckausbau vorbereitet zum Einsatz eines mobilen Küchenblocks

**Maße und Gewichte:** Länge 4365 mm, Breite 1690 mm, Höhe 2150 mm, Innenbreite 1525 mm; Radstand 2240 mm, Spurweite v/h 1430/1415 mm, Testwagen-gewicht fahrfertig 1900 kg (ohne Kücheninstallation), zulässiges Gesamtgewicht 2400 kg, Zuladung 500 kg, Anhängelast gebremst 2000 kg, ungebremst 600 kg

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Diesel-Reihenmotor (Wirbelkammer), vorne längs eingebaut, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), mechanische Verteiler-Einspritzpumpe, Turbolader; 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, manuelle Freilaufnaben, 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion

**Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator, Scheibenbremsen (innenbelüftet); hinten Starrachse an Blattfedern, Trommelbremsen; Reifen 215 R 15 100 Q

**Fahrleistungen\*:** Höchstgeschwindigkeit 133,5 km/h bei 4250 U/min, Beschleunigung 0–80 km/h in 16,15 s, Elastizität 60–100 km/h im 4. Gang 16,13 s, Durchschnittsverbrauch 10,5 l/100 km, Tankinhalt 60 l, theoretische Reichweite 571 km

**Preis:** Basisfahrzeug DM 33.800,- (inklusive Überführung), einschließlich selbstsperrendes Differential hinten, Servolenkung, Antenne mit Lautsprechern, heizbarer Heckscheibe, Heckscheiben-Wisch-Waschanlage mit Intervallschaltung, Wohnausbau DM 6000,- einschließlich komplettem Innenausbau, Klappschlafdach SCA 139

**Hersteller:** Vvan, Volker P. Schenk, Petersplatz 9, 8000 München 2

\* von OFF ROAD ermittelt

Dank des geländetauglichen Fahrwerks, der Bodenfreiheit und der Untersetzung lassen sich mit dem L300 4WD-Wohnmobilen abgelegene Campgründe erreichen (linke Seite). Die Liegefläche des SCA-Dachs ist für zwei Personen ausreichend (unten). Die Sitzbankanordnung im Vvan gestattet zwei zusätzliche Fahrgäste (ganz unten)



## Mitsubishi L300 4WD 2,5 TD Burowmobil

**Karosserie:** Selbsttragende Kombi-Karosserie aus Stahlblech mit Hilfsrahmen, 4 Türen, oben angeschlagene Heckklappe, 2 Sitzplätze, 4 Schlafplätze, davon ein 195×97 cm Doppelbett im Klappdach, mittlere und Hecksitzbänke ausbaubar auf 182×152 cm; Küchenblock mit 2flammigem Gaskocher, Edelstahl-Spüle, 41-l-Kühlschrank mit 220-V- und 12-V-Steckdose

**Maße und Gewichte:** Länge 4365 mm, Breite 1690 mm, Höhe 2150 mm, Innenbreite 1525 mm; Radstand 2240 mm, Spurweite v/h 1430/1415 mm, Testwagengewicht fahrfertig 1960 kg, zulässiges Gesamtgewicht 2400 kg, Zuladung 440 kg, Anhängelast gebremst 2000 kg, ungebremst 600 kg

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Diesel-Reihenmotor (Wirbelkammer), vorne längs eingebaut, obenliegende Nockenwelle (Zahnriemenantrieb), mechanische Verteiler-Einspritzpumpe, Turbolader; 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, 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion

**Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung an Doppelquerlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator, Scheibenbremsen (innenbelüftet); hinten Starrachse an Blattfedern, Trommelbremsen; Reifen 215 R 15 100 Q

**Fahrleistungen\*:** Höchstgeschwindigkeit 132,4 km/h bei 4250 U/min, Beschleunigung 0–80 km/h in 16,94 s, Elastizität 60–100 km/h im 4. Gang 16,27 s, Durchschnittsverbrauch 10,59 l/100 km, Tankinhalt 60 l, theoretische Reichweite 567 km

**Preis:** Basisfahrzeug ca. DM 31 000,- (inklusive Überführung), einschließlich selbstsperrendes Differential hinten, Servolenkung, Antenne mit Lautsprechern, heizbarer Heckscheibe, Heckscheiben-Wisch-Waschanlage mit Intervallschaltung; Wohnausbau DM 12 088,70 einschließlich komplettem Innenausbau, Küchenblock mit Kühlschrank RM 185 R (12 V/220 V/Gas umschaltbar), 5-kg-Gasflasche mit Gasanlage, Wasserkänter mit Tauchpumpe, 220-V-Eingang, 2. Batterie 12 V mit Trennrelais, Klappschlafdach SCA 139; Zusatzausstattung Testwagen: Außendekor und Fensterverdunkelung (DM 815,-)

**Hersteller:** Burowmobil, Claus Burow, Am Mühlanger 13, 8905 Mering

\* von OFF ROAD ermittelt



Der Küchenblock im Heck sowie die Längssitzbänke gestattet volle Stehhöhe im Burowmobil (oben). Wie beim Vvan können die Sitzbänke zur Liegefläche ausgebaut werden (unten)



zept: Volker Schenk hat die hinterste, durchgehende Sitzbank quer zur Fahrtrichtung installiert, volle Stehhöhe gibt's also nur im Bereich der Schiebetüren. Um an die Griffe zum Einklappen des Daches zu gelangen, muß man sich hier auf die Rückbank knien. Jetzt gilt es, gleichzeitig das Dach zu halten, die Zeltwände einzusortieren und dann schnell die Verschlüsse einschnappen zu lassen. Das ist genauso umständlich, wie es sich anhört, und Leute mit kaum mehr 1,70 Meter Körpergröße verrenken sich leicht dabei.

Es geht auch einfacher, wie Claus Burow mit seinem Ausbau zeigt. Die hinteren Sitzplätze sind als Einzel-elemente längs der Bordwand und



Fahrtrichtung angeordnet, was volle Stehhöhe am neuralgischen Punkt und damit ein einfaches Einholen des Klappdaches gewährleistet.

Die Unterschiede sind, wie gesagt, in der Gesamtkonzeption der beiden Wohnausbauten begründet: Zentrales Element dabei ist das Küchenabteil. Burow vertraut auf seine langjährige Erfahrung mit dem 2WD-L300: Die Anordnung der fest montierten Einheit aus Spüle, Kocher und Kühlschrank im Heck habe sich laut Kundenresonanz bewährt. Die Arbeit in der Küche wird vom Innenraum aus erledigt, über die Heckklappe hat man Zugang zu Gasflasche, Zweitatterie und mobilem Wasserkanister. Die Nachteile dieser festen Kücheninstallation: Der Bewegungsspielraum ist eingeschränkt, und am nächsten Morgen wacht man mit den Wohlgerüchen des zubereiteten Abendmahls in Einrichtung und Nase auf.

Das Geruchserlebnis bleibt den Vvan-Bewohnern vorenthalten. Der Ausbau des L300-Allrad ist Volker P. Schenks Erstlingswerk in Sachen Mitsubishi. Allerdings konnte die Münchener Firma auf ihre jahrelange Erfahrung mit dem VW Typ 2 zurückgreifen: Die äußert sich denn

rein praktisch in der Favorisierung eines mobilen Küchenblocks, dessen Art und Umfang der Vvan-Kunde selbst bestimmen kann und soll. Platz für einen solchen schafft Schenk ebenfalls im hintersten Bereich des Wohnmobils. Die weit hochreichende Kastenkonstruktion ist über die als eingeschränkte Regendach fungierende Heckklappe erreichbar. Die Durchladeöffnung zum Staufach unter der Rücksitzbank ist obligatorisch. Einlegebrett und Trennwand werden je nach Kundenwunsch installiert. Hoffentlich etwas solider als im Testwagen, dessen Gesamtverarbeitung noch mehr Prototypen-Charakter zeigte: Die Holzschrauben waren teils schief eingedreht, teils völlig unterdimensioniert. So mochten die Minischrauben, mit denen die Scharniere der als Ablage gedachten Klappen des Küchenkastens fixiert waren, gerade mal eine volle Sprudelflasche aushalten. In puncto Verarbeitung kassiert das handwerklich sehr solide wirkende Burowmobil da einen dicken Bonus.

Als alltägliches Zweitfahrzeug läßt sich eher der Vvan nutzen: auf der hinteren Rückbank dürfen noch einmal zwei Passagiere ihren beque-

men Platz einnehmen, müssen sich aber mit Beckengurten begnügen. Der Burow-L300 weist dagegen nur zwei offizielle Fahrplätze aus.

Doch geht's auf Urlaubsreise, stehen beider Besitzer letztendlich vor der gleichen Kapazitätsfrage: sowohl hinsichtlich der maximalen Zuladung (s. Tabelle) als auch des Platzangebots sind sie eindeutig auf zwei Bewohner hin konzipiert. So läßt sich die zusätzliche untere Liegefläche auf den ausbaubaren Sitzbänken eher mal als Notquartier für überraschenden Besuch nutzen. Spätestens nach dem Frühstück werden sich die Gäste wieder verabschieden, wenn man ihnen die Unbequemlichkeit der beiden Notsitzplätze nicht höflicherweise erspart hat: Im Burowmobil stößt man auf den beiden Längsbänken mit dem Kopf gegen die Bordwand, im Vvan auf der vorderen Querbänk gegen die Kante des Fahrerhausdaches. Für eine Vier-Personen-Bewirtung sind denn auch die beiden bauartgleichen Einfachtische auf den schwenkbaren Rohrkonsolen viel zu klein. Und schließlich sprechen für die ausschließliche, bequeme Zwei-Personen-Reise auch Anzahl und Größe der Stauräume: Für mehr

reicht's, eben auch von der Zuladung her, einfach nicht. Vor allem, wenn man ein paar Tage und Übernachtungen abseits von Campingplätzen und Supermärkten, beispielsweise irgendwo in der skandinavischen Wildnis, eingeplant hat.

Über die Geber- und Nehmerqualitäten des L300-Allrad-Fahrgestells, das bekanntermaßen auf dem kurzen Pajero I basiert, sollte man in OFF ROAD-Kreisen keine großen Worte mehr verlieren müssen. Die Bodengruppe der selbsttragenden Karosserie ist durch Längsholme verstärkt, die am Bug in Form eines „Y“ auslaufen. Ein Hilfsrahmen unter dem Vorderbau dient zur Aufnahme des vorderen Antriebsstrangs sowie als zusätzliche Versteifung. Trotz der subjektiv langen Überhänge läßt es sich mit einem Böschungswinkel von 29 Grad vorne sowie 27 Grad hinten objektiv recht gut im Gelände agieren. Die relativ gute Verwindungsfähigkeit des L300 4WD sollte man bei beiden Wohnmobilen aber ebensowenig auskosten wie seine guten Geländeeigenschaften: die steifen Bank- und Schrankwände aus Pappelsperholz wurden solches Tun mit Rissen quittieren.

Fahrkomfort und -verhalten der beiden L300-Womos auf asphaltierter Straße geben keinen Anlaß zur Beschwerde: die Feder-/Dämpferabstimmung ist angesichts des Mehrgewichts ausreichend straff, um die bei einem Frontlenker ausgeprägten Nickbewegungen auf ein für die Passagiere erträgliches Maß zu reduzieren. Und auch bei flotterer Kurvenhatz zeigt sich das Ur-Pajero-Fahrwerk mit dem 2,5-Liter-Turbodiesel bei weitem nicht überfordert.

Nichtsdestotrotz ist der gleichfalls vom alten Pajero adaptierte Selbstzünder im rund 1780 Kilo leichten L300-Allrad-Bus ein durchaus spritziger Vortreiber, wie OFF ROAD bereits vor Jahresfrist anhand eines Schweizer Testwagens feststellen konnte. Das 87-PS-Aggregat war hier für eine Beschleunigung von rund 13,4 Sekunden auf 80 km/h und rund 22 Sekunden auf 100 km/h gut. Auch die im Schnitt etwa 150 Kilogramm schwereren Wohnmobile vermag der Turbodiesel ausreichend flott auf Tempo zu bringen, gegenüber dem leichteren Bus verlieren sie lediglich rund zwei bis drei Sekunden in den klassischen Elastizitätsdisziplinen.

Da die beiden Frontpassagiere im L300 4WD unmittelbar über dem Motor thronen, wird es vor allem bei Maximaltempo und -drehzahl recht laut in der Kabine. Eine gemäßigte Gangart reduziert den Geräuschpegel und senkt den gemessenen Maximalverbrauch von 11,6 l (Bu-



rowmobil) bzw. 12,6 l (Vvan) pro 100 km noch einmal deutlich. Daß dieser Vierzylinder ohnehin kein suchtfährdeter Dieselholiker ist, war schon immer ein Argument für L300 4WD-Vielfahrer. Auf der im Urlaubstempo absolvierten OFF ROAD-Standard-Verbrauchsstrecke über Autobahn, Land-, Paß- und Stadtstraßen leerten sich die beiden Tanks nahezu gleichmäßig.

So empfiehlt sich der L300 TD 4WD für Langstrecken auch über die europäisch-zivilisatorischen Grenzen hinaus. Eingeschränkt mit den darin bauenden Wohnmobil-Lösungsmodellen von Burow und Vvan, die sich lediglich als Kompromisse für unbefestigte Wege innerhalb dieser regional-kulturellen Grenzen präsentieren. Nicht für mehr, aber auch nicht für weniger.

Gleiche Karosserie, gleiches Klappschlafdach: Auf den ersten Blick erscheinen die beiden L300 4WD-Wohnmobile von Vvan und Burow wie eineiige Zwillinge (Bild S. 50). Das Cockpit der beiden L300 Basisfahrzeuge ist weitgehend identisch (linke Bildleiste oben), der 2,5-Liter Turbodiesel, mittig unter den Frontsitzen installiert, vermag beide Wohnmobile ausreichend flott voranzutreiben und zeigt sich dabei genügsam (unteres Bild). Das vordere Scherenscharnier des SCA-Dachs erleichtert in beiden Wohnmobilen durch die Umlenkung das Hoch- und Herunterklappen (mittleres Bild)

**E**s war einmal eine laue Sommernacht im fernen, fernen Osten. Da begab es sich, daß hinter der großen Auslieferungshalle jenes Automobilwerkes der stämmige, junge Prinz Pajero I. eines stupsnasigen, Kleinbus-igen Mädchens mit Namen Delica ansichtig wurde, das ihm gar wohl gefiel. Auch Delica fand alsbald Gefallen an der rauen Herzlichkeit des Pajero, dem man ansah, daß seine Heimat die Sümpfe und Berge weit außerhalb der großen Stadt waren, und die beiden wurden ein Paar.

Und eh' ein Jahr vergangen, ward ihnen ein Kind geboren. Es war eine geglückte Mischung beider Eltern. Von der Mutter hatte es den glatten, Kleinbus-igen Leib und das stupsnasige Gesicht, vom Vater aber erbte es den Unterbau, dessen vier kräftige Räder allesamt vom Motor bewegt werden konnten. Pajero und Delica beschlossen, es Delica 4WD zu taufen.

Delica 4WD war noch kein Jahr alt, da durfte sie ihren Vater, Prinz Pajero I., auf dessen erste Reise ins ferne Germanien begleiten. Und die Menschen in jenem Lande wurden von tiefer Ratlosigkeit befallen, als sie sie sahen. Denn Delica 4WD schien so recht in keine der bekannten Auto-Schubladen zu gehören. Die großen, starken Räder wollten nicht zum kastenförmigen Aufbau passen, und der weibliche Name nicht zum kantigen Blech. So wurde Delica 4WD zum Mann gemacht und fortan L300 Allrad genannt.

Mit den Jahren wurde L300 Allrad größer und schöner, und anstelle der platten Stupsnase wuchs ihm ein ausladendes Riechorgan. Doch die Ratlosigkeit der Menschen, die ihn sahen, blieb. War er nun eine harte Abenteurernatur wie sein Vater – oder doch eher ein sanftmütiges Praxistalent wie seine Mutter?

Die berühmtesten Auto-Gelehrten scharten sich um ihn. Sie betrachteten voller Ehrfurcht die dicken Räder, den hoch über dem Boden gelegenen Leib, den zusätzlichen Schalthebel für den Geländegang. Und sie nickten zufrieden und bemerkten, daß man mit L300 Allrad gar wohl durch Felder und Wälder, durch Schlamm und Schnee fahren könne. Die weisesten der Weisen aber, sie traten noch ein paar Schritte näher und knieten vor L300 Allrad nieder. Und voller Sorge sahen sie die langen Überhänge, das tief herabhängende Verteilergetriebe und die ungeschützten Brems- und Lenkungsteile. Da beugten sie betrübt das Haupt und meinten: Fürs echte, fürs schwere, harte Gelände sei der stolze Junker mit dem Delica-Körper wohl doch nicht der Rechte.

Um das Märchen abzukürzen: OFF ROAD wollte es genau wissen und fuhr mit dem Halb-und-halb-Fourwheeler ins Testgelände. Soviel vorweg – die Wahrheit liegt in der Mitte. Viele busspezifische Besonderheiten sind zwar für eingefleischte Fahrer konventioneller Geländewagen gewöhnungsbedürftig, bei genauerer Bekanntschaft aber kein echter Nachteil.



**Mitsubishi L300 Bus 2,5 TD 4WD**

**Fernöstlicher**

**Großraum-**

**Zwitter**



Zu Hause in Japan hört er auf den aparten Namen Delica 4WD, bei uns wird er mit dem schlichten Kürzel L300 Allrad bezeichnet – Mitsubishi's Kleinbus mit Pajero-I-Antrieb. Seit Anbeginn seiner Existenz streiten sich die Geister: Ist er nun ein Geländewagen mit übergestülpter Kleinbus-Karosserie – oder nur ein wildgewordener Lieferwagen mit höhergelegtem Fahrwerk? OFF ROAD ging mit der facegelifteten jüngsten Version des L300 Allrad Bus mit 2,5-Liter-Turbodiesel ins Gelände und prüfte seine Tauglichkeit für Fahrten abseits der Straße



Die letzte Nasenkorrektur brachte außer den unsäglichen DE-Scheinwerfern eine bruchgefährdete Frontschürze; der Böschungswinkel beträgt 28°



Der Hecküberhang ist kürzer, aber tiefer; so ergeben sich ebenfalls 28° Böschungswinkel, begrenzt durch Ersatzrad, Nebelschlußlicht und Auspuff



Cockpit und Bedienung sind tadellos; die Sitze sind klein, aber ordentlich gepolstert, der Beifahrer freut sich über die beiden stabilen Haltegriffe



Ein wenig uneben zwar, aber im Notfall durchaus brauchbar: Aus den vielfach verstellbaren Rücksitzbänken läßt sich ein Doppelbett bauen

Das fängt an mit dem Einstieg – fast möchte man Aufstieg sagen. Dankbar registriert man die Anwesenheit eines Haltegriffes oben an der A-Säule, ergreift ihn und schwingt sich hinauf auf den in einem vollen Meter Höhe befindlichen Sitz. Hat man den Führerplatz jedoch einmal erreicht, ist der Aufenthalt hinter der großen, weit weg vom Fahrer und sehr schräg angeordneten Windschutzscheibe gar nicht so unerfreulich. Die mit angenehmem Stoff bezogenen Vordersitze sind – obwohl auf den ersten Blick recht klein geraten und auch nur andeutungsweise profiliert – überraschend bequem. Der Beifahrer hat neben dem erwähnten, rechts deutlich größer ausgeführten Haltegriff an der A-Säule auch noch einen stabilen Henkel links neben dem Sitz auf dem Motortunnel. Dort befindet sich hinter den beiden Schaltknüppeln und der gut erreichbaren Handbremse ein großes Ablagefach, dessen gepolsterter Deckel geschlossen als bequeme Mittelarmlehne für Pilot und Copilot, geöffnet durch seine Innenausformung als geländesicherer Getränkehalter dient.

Ebenfalls recht kommod geht es auf fünf der hinteren sechs Plätze zu. Sie sind durch zwei breite Schiebetüren gut zu erreichen. Die außen Sitzenden haben auch jeweils einen Haltegriff am Dach zur Verfügung,

die Passagiere der dritten Reihe freuen sich überdies über die breite Armlehne, die sich – bei ebenem Untergrund – auch als Tischchen nutzen läßt, und strecken die Füße bequem unter die Mittelbank. Wer dort Platz nimmt, läßt die unteren Extremitäten angewinkelt: dem Strecken ist der Motortunnel im Wege. Der rechts der mittleren Zweiersitzbank aufklappbare Notsitz ist wirklich nur als solcher zu verwenden: Klein und wackelig ist er, Kopfstütze und Gurt gibt es nicht; wer hier sitzend durchs Gelände muß, kann sich höchstens am Dach-Haltegriff festklammern, wenn's der Pilot etwas zügiger angeht.

Den stört derlei Unbill auf den billigen Plätzen wenig. Er thront aufrecht und hoch über den Schlaglöchern hinter dem verstellbaren, aber in jeder Position relativ flach stehenden Lenkrad und genießt durchaus angenehmen Federungskomfort. Zwar werden die langhubigen Vertikalbewegungen des Vorderwagens durch die Sitzposition direkt über den einzeln an Querlenkern und Drehstäben aufgehängten Vorderrädern stärker wahrgenommen als in einem normalen Fourwheeler; aber trotz der subjektiv recht softigen Abstimmung schlägt die Federung auch bei voller Beladung nur selten durch. Auch die nach wie vor an Blattfedern aufgehängte Hinter-

achse benimmt sich recht gesittet – der Bus ist durchaus pistentauglich.

In Verschränkungspassagen macht sich jedoch der kräftige Stabilisator an der Vorderachse bemerkbar: Maximal 195 mm tief darf ein diagonal durchfahrener Graben sein, ohne daß ein Rad den Bodenkontakt verliert – ein unterdurchschnittlicher Wert für einen Geländewagen. Allerdings kommt man dank der serienmäßigen Differentialbremse (75%) in der Hinterachse auch dann noch brauchbar weiter, wenn die Federwege am Ende sind und der L300 hinten das Beinchen hebt.

Der vordere Überhang ist mit 116 cm rekordverdächtig lang geraten. Erschwerend kommt hinzu, daß die jüngste Nasenkorrektur dem L 300 eine optisch vielleicht nette, aber im Gelände völlig unsinnige Spoiler-Unterlippe aus hartem Plastik beschert hat, die zu allem Überfluß auch noch die vorderen Blinkleuchten beherbergt. Weil die Nase aber so hoch liegt, beträgt der Böschungswinkel immerhin noch 28 Grad – wenig für einen Geländewagen, ordentlich für einen Bus. Der plattnasige L 300 der ersten Serie war allerdings weit besser. Auch hinten: Zwar ist der Hecküberhang mit 97,5 cm noch immer deutlich kürzer als vorne, dafür liegt dessen Unterkante, die nicht nur durch das in einem

kräftigen Drahtkorb hängende Ersatzrad nebst Schutzbügel, sondern auch durch Auspuffrohr und Nebelschlußleuchte markiert wird, wesentlich tiefer. Es ergibt sich der identische Wert für den Böschungswinkel wie vorn.

Der mit 2340 mm sehr kurze Radstand – weniger als beim fast 60 Zentimeter kürzeren Jeep Wrangler – hat aber auch sein Gutes: Trotz des tief angebrachten Verteilergetriebes lassen sich respektable Rampenwinkel realisieren. Eine Gleitplatte für das in der jetzigen Form als perfekter Erdanker agierende Bauteil hätte Mitsubishi dem Allwege-Bus aber trotzdem spendieren können.

Die im Prospekt als Schutzplatten titulierte Bleche, die den Motorraum von unten abdecken, können allenfalls als Abschirmung vor Steinschlag und Schmutz dienen. Bereits nach einigen Schlamm-durchfahrten schmiegt sie sich eng an die sie tragenden Rahmenteile, waren aufgrund ihrer Weichheit aber auch mit einfachem Daumendruck wieder in ihre ursprüngliche Position zurückzubringen – zumindest an den Rändern. Ein Kuriosum am L300 ist das trichterartig ausgebildete Luftleitblech auf Höhe der Vorderachse: Es schaufelt von unten nicht nur Luft zum Kühler, sondern auch Schlamm, Laub und Äste. Der Kühler wurde beim Test zwar nicht beschädigt, aber die Lamellen waren danach so mit Schmutz zugesetzt, daß der Viskolüfter fast ständig mitlief, um die Wassertemperatur nicht zu hoch ansteigen zu lassen.

Das Triebwerk – es entspricht bis auf Details genau dem früheren Pajero-Turbo-diesel ohne Intercooler – zeigt schon auf der Straße seine Qualitäten. Bereits kurz oberhalb der Leerlaufdrehzahl nimmt sanft und unspektakulär der Lader seine Tätigkeit auf und sorgt für kraftvollen Durchzug. So macht der L300 TD einen sehr lebendigen Eindruck – fast überraschend, denn 64 kW/87 PS sind nicht viel für ein 1780 kg schweres Auto mit dem Luftwiderstand einer altdeutschen Schrankwand. Aber das perfekt – über Seilzüge! – schaltbare Getriebe ist gut gestuft, die Achsuntersetzung mit 4,875 recht kurz ausgelegt; da haben es die 201 Nm, die der Vierzylinder bei 2000 Umdrehungen abgibt, nicht allzuschwer. Die im Schein angegebene Höchstgeschwindigkeit von 125 km/h wurde rasch und deutlich überschritten.

Wichtiger: Auch ohne viel Schaltarbeit sorgt der erst seit 1991 offiziell lieferbare Turbodiesel für guten Durchzug. Obwohl der „low“-Wert des Verteilergetriebes mit 1,925 (wie beim Pajero) nur knapp durchschnittlich ist, ist der L300 dank kurzem erstem Gang und genug Kraft aus dem Keller ein echter Kletterkünstler. Auch in weichem, zähem Schlamm schlug er sich überraschend gut – überraschend vor allem angesichts der serienmäßigen Straßenreifen (Bridgestone SF 402) mit ihrem feinen Profil. Bei Wasserdurchfahrten zeigten lediglich die Türdichtungen, daß sie nicht für einen Geländewagen gemacht sind: bereits nach kurzer Zeit gleicht sich der Wasser-



Der äußerst kurze Radstand von 2,24 m ergibt einen sehr ordentlichen Rampenwinkel von 30°



Dank der 75%igen Differentialbremse kann man die mäßige Verschränkung halbwegs verschmerzen



Die Federung ist durchaus komfortabel, nur die Vorderachse könnte etwas straffer gedämpft sein



Wer die schlecht zugänglichen vorderen Abschlepphaken benutzt, ruiniert sich leicht die Frontschürze. Die Motorabdeckbleche sind zu labil



Das unter dem Hecküberhang montierte Ersatzrad schränkt den Böschungswinkel ein; der hintere Abschlepphaken ist hinreichend gut erreichbar

spiegel im Innenraum demjenigen außerhalb der Karosserie an. Die Wattiefe gibt Mitsubishi mit immerhin 50 cm an; dies entspricht auch in etwa der Höhe der ungeschützten Drehstromlichtmaschine über Grund, die Luftansaugung des Motors liegt gut geschützt in 90 cm Höhe. Es kann also notfalls auch mal etwas tiefer werden, ehe absolut „Feierabend“ ist.

Nach solcherart übertriebenen Wasserspielen ist allerdings ein Getriebeölwechsel nötig: Im Gegensatz zum Hinterachs-Differential verfügt es nicht über eine hochgelegte Entlüftung, saugt sich also voll Wasser. Auch sonst zeigt sich, daß dem L300 unter Umständen nicht alles wohl bekommt, was er duldsam über sich ergehen läßt. Neben dem beschriebenen Phänomen des schmutzansaugenden Kühlers sind es vor allem fehlende Schutzvorrichtungen, die den häufigen Einsatz im Gelände wenig ratsam erscheinen lassen: Ungeschützte Gummischläuche zur Fondraum-Heizung und im Kraftstoff-Einfillrohr könnten aufgeschlitzt werden, das offenliegende Ge-



In die Schiebetüren-Führung dringt Schmutz ein

lenk der Lenksäule gar zum Blockieren der Lenkung führen. Und die für Off-Road-Einsatz unzureichende Abdichtung der hinteren Schiebetüren führt dazu, daß nicht nur Wasser, sondern auch Schmutz und Sand in die Laufschiene eindringen und so die Funktion stören.

So offenbart sich auch hier wieder die Zwitternatur des L 300. Einerseits leistet der Bus absichts befestigter Wege immer wieder Erstaunliches, andererseits ist er

nicht in allen Punkten für die schwere Belastung ausgelegt. Doch was soll's? Schließlich kauft sich niemand einen Allrad-Bus, um ihn jedes Wochenende durch den Trial-Parcours zu knüppeln. Dafür gibt es geeignetere Autos. Aber welcher andere Geländewagen kann bei knapp 4,40 m Länge schon sieben ausgewachsene Mitteleuropäer durch die Pampa schaukeln, nimmt problemlos Kisten und Möbelstücke auf und läßt sich im Notfall – etwa in einer lauen Sommernacht – auch noch in ein brauchbares Doppelbett verwandeln?

### Mitsubishi L 300 Bus 2,5 TD 4WD

**Karosserie:** Selbsttragende Frontlenker-Kombikarosserie mit Hilfsrahmen, 4 Türen, 8 Sitzplätze, oben angeschlagene Heckklappe; Länge 4375 mm, Breite 1695 mm, Höhe 1975 mm, Radstand 2240 mm, Überhang v/h 1160/975 mm; Bodenhöhe 215 mm; Böschungswinkel v/h 28°/28°, Rampenwinkel 30°, Kippwinkel statisch 44°, Wendekreis- $\varnothing$  11,6 m; Leergewicht 1780 kg

**Motor:** Flüssigkeitsgekühlter 4-Zylinder-Dieselmotoren (Vorkammerinspritzung), vorne längs eingebaut, 5fach gelagerte Pleuellwelle, obenliegende Pleuellwelle (Zahnriemenantrieb); Abgasturbolader, Verteilereinspritzpumpe; Hubraum 2477 cm<sup>3</sup>; Leistung 64 kW (87 PS) bei 4200 U/min, max. Drehmoment 201 Nm bei 2000 U/min (153 Nm bei 1000 U/min)

**Kraftübertragung:** Heckantrieb, Frontantrieb zuschaltbar (automatische Freilaufnaben), 5-Gang-Schaltgetriebe mit Geländereduktion (Straße 1,00/ Gelände 1,925); hydraulisch betätigte Kupplung; selbsthemmendes Hinterachsdifferential (75%)

**Fahrwerk:** Vorne Einzelradaufhängung an Querlenkern, Drehstabfedern, Stabilisator; hinten Starrachse an Blattfedern; Federweg v/h 375/390 mm, maximale Verschränkung 195 mm; Scheibenbremsen vorne (innenbelüftet), Trommelbremsen hinten; Reifen 215 R 15; Felgen 6x15

**Fahrleistungen:** Steigfähigkeit in I/G 35°, Wattiefe 500 mm, maximale Zugkraft in I/G (37,23) pro Rad 1871 Nm bei ca. 6,9 km/h; Verbrauch 8–14 l/h (Tankinhalt 60 l)

**Preis:** DM 38880,- (Grundpreis)



50 cm Wattiefe läßt Mitsubishi zu; wird es mehr, saugt das Getriebe durch die Entlüftung Wasser an