

## mitsubishi L200

Kto nie ugrzązł w piachu ni razu, ten nie dozna słodyczy w niebie  
Kolega ścigał się z nami maluchem. Teraz na poligonie szuka go jednostka saperów z wykrywaczami metalu!

Ten fragment z "Dziadów" w wersji dla "offroadowców" był myślą przewodnią naszego testu! Znać zabawę w "niebo- -piekło"? Przedstawimy ją na przykładzie L200. Niebo jest tam, gdzie zaczynają się doły, piachy, błota i ostre wzniesienia. Piekło natomiast rozciąga się po mieście - parkowanie, tzw. koperty, manewrowanie w ciasnych uliczkach i zawracanie, to droga przez mękę. Balansowaliśmy na krawędzi rajy i wiecznego potępienia.

Mitsubishi L200 znany jest od 1978 roku. Przez 27 lat na całym świecie znalazł prawie 2,5 mln praktykujących wyznawców. W Polsce występuje tylko w jednej wersji nadwoziowej - jako 5-osobowy double cab. Testowana przez nas jubileuszowa wersja Dakar podkreśla 10 zwycięstw japońskiej marki w tym najbardziej prestiżowym rajdzie terenowym świata. Znaki szczególne? Od oryginalnego logo rajdu na błotniku zaczynając, a na delikatnie zmodyfikowanym silniku kończąc. W limitowanej wersji L200 moc wysokoprężnego 2.5 TD zwiększono bowiem ze 115 do 136 KM, a maksymalny moment obrotowy wzrósł z 240 do 270 Nm.

Rama nośna, sztywny most tylny, niezależne zawieszenie przednie składające się z wahaczy i drążków skrętnych oraz resory piórowe z tyłu - klasyka w pojazdach tego typu. Układ hamulcowy wyposażony w tarcze wentylowane z przodu i bębny z tyłu. Całość współpracuje ze sprawdzonym systemem przeniesienia napędu. Wykorzystuje on układ stałego napędu tylnych kół (2WD) z możliwością dołączenia napędu kół przednich z równym podziałem momentu napędowego pomiędzy przednią a tylną oś - 50:50 (4WD). Układ został wyposażony w mechaniczną przekładnię redukcyjną, więc napędy "spina się" ręcznie. Co ważne, lewarek reduktora znajduje się po prawej stronie dźwigni zmiany biegów. Dzięki temu kierowca nie zaczepia o niego nogą, jak to się często zdarza w samochodach, w których konstruktorzy zrobili odwrotnie.

Za kabiną znajduje się to, co w pick-upie najważniejsze - skrzynia ładunkowa o długości 150 i szerokości 147 cm z opuszczaną tylną burtą. Chętni mogą zamówić osłonę przestrzeni bagażowej - od podstawowej skórzanej plandeki, po sztywną kabinę. Ta ostatnia kosztuje ok. 10 tys. zł.

W grudniu tego roku podczas salonu motoryzacyjnego w Bolonii zadebiutuje następca L200. Koncern ma nadzieję, że najnowszy model otworzy nową erę w dziejach pick-upów.

Prostotę wybaczam

Mariusz Skwirowski z Ostrowca Świętokrzyskiego, 38 lat, kierownik magazynu, jeździ nissanem patrolom GR

### Wygląd - 5 pkt

Najmniej ważna rzecz w przypadku samochodów tego typu. L200 to klasyk wśród aut z

nadwoziem typu pick-up. Konserwatywna linia, dużo kantów, ładnie przeszklone kabina i bardzo praktyczna paka. W Polsce jest producent nadbudów, które można kupić znacznie taniej niż u dealera.

### **W kabinie - 4 pkt**

L200 to samochód do pracy, więc można mu wybaczyć prostotę formy, ubogi wystrój i szare wnętrze. Najważniejsze, że jakość plastików jest dobra i nic nie skrzypi. Mam zastrzeżenia do wielkości miejsca z tyłu - dotykałem głową dachu, a fotel kierowcy leżał mi na kolanach. Na plus z kolei zaliczam dość dobre wyciszenie.

### **Za kierownicą - 5 pkt**

Fotel kierowcy mógłby być niżej i mieć większą regulację, bo jest po prostu mało wygodnie. Słabo trzyma też na boki, więc na wertepach trzeba mocno trzymać się kierownicy! Ascetyczne zegary są czytelne, łatwe w obsłudze, wszystkie przełączniki mam w zasięgu ręki. W centralnym miejscu deski rozdzielczej znalazły się też trzy zegary - woltomierz, temperatura zewnętrzna i przechylomierz. Z doświadczenia wiem, że jest to jednak mało przydatne.

### **Silnik - 5 pkt**

Przede wszystkim za mało elastyczny, ale nie ma się czemu dziwić - pojemność jest za mała, konstrukcja stara i po prostu nie da się nic więcej z niego wycisnąć. Po otwarciu maski widać, że intercooler oberwał od wpadających przez wlot powietrza kamyczków. Producent powinien pomyśleć o jakiejś lepszej osłonie. W terenie daje sobie bardzo dobrze radę - jedynie trochę za długa tylna część sprawia, że będzie nią "haczył" na ostrych stokach.

### **Zawieszenie - 5 pkt**

Przede wszystkim z tyłu przydałyby się hamulce tarczowe, a nie bębny - nie wiem, jak w takim przypadku działa system ABS!? Przód jest tu na drążkach skrętych, a tył na resorach podpierających. Ma też krzyżowe amortyzatory z tyłu, a producent mógłby założyć cztery oddzielne - wtedy komfort byłby większy niezależnie od obciążenia. Co do zdolności terenowych - są zabójcze. Jednak zamiast blokady ciernej, przydałyby się sztywne blokady mostów.

### **Za te pieniądze - 4 pkt**

To jest auto do pracy, więc najważniejsza jest żywotność, a nie cena. A tej możemy być pewni, bo wszystkie podzespoły są obliczone na dużo większe obciążenia. Taki samochód naprawdę trudno jest zajeździć!

#### **Plusy**

- zawieszenie Mitsubishi - miękkie, świetnie dopracowane idealne w ciężki teren,
- nadwozie typu pick-up, które pozwala na przewożenie ponad- standardowych rozmiarów bagaży,
- wnętrze, które jak na tą klasę jest wręcz luksusowe.

#### **Minusy**

- grzanie się silnika - niewiele było trzeba, żeby go zmęczyć,
- brak podłokietnika montowanego w fotelu,
- wlot powietrza powinien być lepiej chroniony, bo piach, kurz i kamienie mogą go łatwo

uszkodzić.

W Alpach nie zamarznie!

Jacek Wojdała z Krakowa, 27 lat, pracownik biurowy, jeździ suzuki ignisem

### **Wygląd - 5 pkt**

Diabeł tkwi w szczegółach, których wiele ma właśnie wersja Dakar. Podoba mi się logo rajdu umieszczone na błotnikach, wzór felg, obszyta skórą kierownica i lewarek zmiany biegów. Samochód jest jednak bardzo delikatny i gdyby nie atrapa "oruwania" z przodu, wyglądałby jak podwyższony lancer.

### **W kabinie - 4 pkt**

Brakuje mi skórzanych wykończeń, które chroniłyby tapicerkę przed uszkodzeniami - o te w terenie nietrudno. Poza tym na plus zasługuje duża liczba schowków i obszerne wnętrze, które bez trudu pomieści 5 pasażerów. Genialne rozwiązanie to osobna nagrzewnica na tył - pasażerowie nie zmarzną nawet podczas przejazdów przez Alpy.

### **Za kierownicą - 4 pkt**

Dość komfortowo, ale trochę za wysoko się siedzi - miałem wrażenie, że kieruję autem jak woźnica, z wysoko umieszczonego zydelka! Brakuje też podłokietnika w fotelu, który trochę przyjemniłby jazdę w zakrętach - fotele w ogóle nie trzymają na boki. Plus za duże lusterka boczne, minus - za radio. Powinno być zintegrowane z deską rozdzielczą i mieć sterowanie w kierownicy. Bardzo słabe też oświetlenie deski rozdzielczej - w słoneczny dzień nie widać zegarów.

### **Silnik - 4 pkt**

2,5-litrowy turbodiesel z trochę przestarzałym pośrednim wtryskiem paliwa, podrasowany do 136 KM - w sumie bez specjalnych wstrząsów. Pracuje jak na "ropniaka" przystało, na trasie nie odczuwa się mocy, która ujawnia się dopiero w terenie. 4. i 5. bieg są w zasadzie takie same - można jechać 60 km/h na obu i wrażenia będą podobne. Minus za kiepską wydolność cieplną - przy pełnym obciążeniu (4 osoby, klimatyzacja) po chwili jazdy w terenie silnik zaczął się grzać!

### **Zawieszenie - 5 pkt**

Jestem mile zaskoczony, bo jest dość komfortowe! Na równym asfalcie czułem się wręcz jak w limuzynie. Nie rzuca, pracuje miękko i cicho. Za to w terenie czuć całe dobrodziejstwo L200 - przechodzi po wszystkim jak czołg. Jednak mimo to udało mi się zawiesić go na brzuchu - mógłby być trochę wyższy.

### **Za te pieniądze - 4 pkt**

Cena jest za wysoka, a w standardzie nie ma nawet radia! Ważne jednak, że auta tego typu bardzo mało tracą na wartości!

### Plusy

- kabina jak w osobówce - praktyczna, przestronna i wygodna,
- wyjątkowo podoba mi się wzór felg - przy tak gigantycznym rozmiarze to pierwsza rzecz na jaką zwróciłem uwagę,
- funkcjonalność - zmieści aż 5 pasażerów, a na pakę zabierze ponad tonę bagażu.

### Minusy

- zbyt mała regulacja fotela kierowcy i brak podłokietnika,
- za wysoka cena - ja kupiłbym raczej używane L200,
- mało czytelne tylne światła - nie widać dobrze ani stopów, ani wstecznego, ani nawet kierunkowskazów.

### Mitsubishi L200 Dakar 2.5 TD 4WD 136 KM

#### Wyposażenie (m.in.):

2 poduszki powietrzne, ABS z EBD, automatyczna klimatyzacja, radio z odtwarzaczem płyt CD, elektrycznie sterowane szyby, centralny zamek, wspom. kier., blokada mechanizmu różnicowego tylnej osi, reduktor, dołączany napęd przedniej osi, aut. sprzęgła w piastach przednich kół, nagrzewnica dla tylnych siedzeń, termometr, kompas, woltomierz, wskaźnik ciśnienia oleju.

#### Nadwozie:

pick-up

#### Dane techniczne:

Pojemność silnika (ccm): 2477

Moc maks. (KM/obr.): 136/4000

Przyspieszenie 0-100 km/h (s): b.d.

Prędkość maks. (km/h): 152

Moment obr. (Nm/obr.): 270/2250

#### Wymiary:

rozstaw osi (mm): 2960

długość (mm): 5010

szerokość (mm): 1775

wysokość (mm): 1800

Promień zawracania (m) 6.4

Maks. kąt pokonywania wzn. 35 stopni

Kąt natarcia (stopnie) 35,9

Kąt zejścia (stopnie) 26,7

Kąt rampowy (stopnie) 23,2

Głębokość brodzenia (mm): 500

#### Silniki:

2.5 TD (115 KM),

2.5 TD (136 KM)

#### Ceny:

Cena wersji najtańszej - intense (zł): 124 990

Cena wersji podstawowej (zł): 128 990

Cena wersji testowanej (zł): 131 990

**Autorem tekstu jest Jarosaw Zabiega  
rdo: SuperExpress**