



Päivitys toi L200:n keulan muotoiluun piirteitä Outlander –katumaasturista. L200 on lava-autokonseptinmukaisesti korkea auto niin maavaraltaan kuin lastauskorkeudeltaan.

Mitsubishi L200 on päivitetty. L200:n vahvuutena on asiallinen nelivetojärjestelmä ja hinta, jolla se asemoituu lava-automarkkinoilla kärkikahinoihin.

Mitsubishi L200 palasi markkinoillemme maahantuojaan vaihdoksen yhteydessä vuonna 2011. Saman vuoden syksyllä L200 oli mukana parivertailussamme (Atk. 10/2011).

Nykyinen korimalli edustaa L200 neljättä sukupolvea. Se tuotiin markkinoille jo 2006. Sittemmin auton tekniikkaa ja varusteita on päivitetty. Suomeen tuotavasta mallistosta on karsittu pois alemman varustetaso ja yksinkertaisemman nelivetojärjestelmän omaavat Invite+ mallit.

L200 on saatavana kahtena eri korimallina: 2-paikkaisena Club Cabina ja 2- sekä 5-paikkaisena Double Cab -versiona Magnum varusteluin.



Vakiolavan päälle on sovitettu kestävästä muovista valmistettu lavakaukalo. FIN-lava sopii neuvottelematta kyytiin. Suoraan maahantuontitarkastuksesta irrottamamme ajokin lavasta oli ilmeisesti unohtunut kuormansidontalenkit.

Magnum-varustetaso sisältää muun muassa automaatti-ilmastoinnin, hätäjarrutehostimen, sivuturvatyyny, turvaverhot, vakionopeudensäätimen, tummennetut takalasit, sähkötoimisen takalasin, takapuskurin askelmalla, 17-tuumaiset kevytmetallivanteet, korinväriset lokasuojan levikkeet sekä taitettavat sivupeilit.

MOOTTORI JA VAIHTEISTO

Mitsubishin 2.5-litrainen välijäähdyttimellä ja Common Rail yhteispaineruiskutuksella varustettu turbodieselin parhaaksi tehoksi ilmoitetaan 131 kW (178 hv) / 4000 r/min ja vääntömomentiksi 400 Nm / 2000 - 2850 r/min.

Päästötaso on Euro 5b. Valmistaja ilmoittaa yhdistetyksi kulutukseksi 7,7 l / 100 km ja CO₂-päästöiksi 204 g/km.

Rivinelikon tuottama voima siirtyy 5-vaihteisen manuaalivaihteiston välityksellä

nelivetojärjestelmän hampaisiin.



Mitsun kuljettajaympäristö on muutamia väriteemoihin liittyviä yksityiskohtia lukuun ottamatta ennallaan. Ajotietokoneen matriisinäyttö ja manuaalinen vetotavanvalitsin ovat toimivia kaikuja menneisyydestä.

Huippunopeudeksi luvataan 179 km/h ja kiihdytys nollasta sataan pitäisi onnistua karvan yli 12 sekunnissa. Lava-autolla saa kuitenkin ajaa Suomessa vain sataa – mikä muistutuksena mainittakoon. Nopeusrajoitus koskee myös viisipaikkaisia malleja.

VETOTAPA VIVUSTA

Mitsubishi L200:sen suurin viisaus piilee Pajero –maasturista lainatussa Super Select nelivetojärjestelmässä. Näin ollen auto on lähes täysin immuuni tienpinnan muutoksille. Se sallii kuljettajan valita käytettävän vetotavan. Se on harvojen herkkua näinä automatisoitujen ja älykkäiden nelivetojärjestelmien aikoina.

Neliveto ja alennusvaihte kytetään perinteiseen tapaan vivulla vaihdekepin vierestä. Vetotavoiksi voidaan valita nopean taka- ja nelivedon lisäksi hidas neliveto keskitasauspyörästä lukittuna tai ilman.

Kytkenän takavedon ja nopean nelivedon välillä voi tehdä 100 km/h nopeudessa. Maastoon tarkoitettu hidas neliveto kytetään paikallaan.

Suomeen tuotavissa malleissa on vakiona yksittäisten pyörien pyörintänopeuden tarkkailuun ja rajoittamiseen perustuva ASTC-ajovakauden- ja pidonhallintajärjestelmä.

MATKUSTAMO

Päivitykset toivat L200:sen ohjaamon värimaailman tähän päivään. Suurin osa ennen hopeanvärisistä sisustuselementeistä on korvattu mustasta muovista valmistettuihin. Ohjaamo on nyt rauhallisempi ja sopii paremmin eurooppalaiseen makuun.

Kuljettajan paikka on ennallaan. Kapteenin paikalle kapuaminen ei ole täysin vaivatonta. Lattia on korkealla ja istuimet melko matalalla. Metalliset astinlaudat ovat hienot mutta niiden toiminnallisuus rajoittuu lähinnä lahkeiden likaamiseen.

Istuimissa on riittävästi siirtovaraa. Ratissa on pelkkä korkeussäätö. Kangasverhoillut istuimet sisältävät perussäädöt. Mukavan ajoasennon löytäminen vaatiikin hieman tavallista enemmän hakemista.

Mitsubishi L200 DoubleCab 2.5 Di-D Magnum

Kirjoittanut Auto, tekniikka ja kuljetus

23.06.2014 12:30

