

Mit Allradantrieb ist der Lancer kaum aufzuhalten

Eine große Klappe hatte der praktische Combi von Mitsubishi schon immer. Jetzt steckt auch noch ein permanenter Allradantrieb dahinter. Und das für nur 23 280 Mark. Auf den ersten Blick also kein Wunder, daß die Zulassungszahlen steigen. Und auf den zweiten?

Vier Türen, große Heckklappe, 83-PS-Motor mit Katalysator, Fünfganggetriebe, Servolenkung und Allradantrieb: Ein Auto, das so viele nützliche Dinge mit auf den Weg bekommen hat, ist für mehr gebaut als nur für den Weg von A nach B. Der Mitsubishi Lancer Combi 4WD ist so ein Auto. Was also zeichnet ihn besonders aus?

Zunächst einmal dies: Der Lancer kann nicht nur fünf Personen oder über eine halbe Tonne Gepäck transportieren. Mit seinem permanenten Vierradantrieb und seinen kräftigen Bremsen (vorne innenbelüftete Scheibenbremsen) eignet er sich besonders gut als Zugsperd. Zugelassen ist er für eine gebremste Anhängelast von 1500 Kilogramm. Eine beachtliche Leistung. So schleppt er bequem den Wohnwagen oder den Bootsanhänger.

Große Anstrengungen läßt er sich nicht anmerken

Wer schon häufiger mit einem Gespann unterwegs war, weiß, daß dem Motor dann eine besondere Bedeutung zukommt. Der 1,8-Liter-Motor des Mitsubishi Lancer Combi 4WD mit Lambda-Sonde, Katalysator und elektronisch geregelter Vergaser weiß das offensichtlich auch. Er benimmt sich mustergültig, zumindest wenn er in Fahrt ist. Erst einmal in Schwung gekommen, läßt er sich so schnell nicht bremsen – weder von Steigungen noch stürmischen Winden. Dabei hört man ihm die Anstrengung nicht einmal an. Die 69 dB (A), die das Phonemeßgerät bei Tempo 100 km/h im vierten Gang registriert, sind ein stiller Wert. Auch übermäßiger Durst ist ihm fremd.

Weniger befriedigend ist allerdings das Kaltstartverhalten des Vierzylinders. Da läßt er ein paar Sekunden auf sich

warten, bis er anspringt. Und beim Beschleunigen, besonders im vierten und fünften Gang, spürt der Lancer-Fahrer, daß ein Teil der Leistung in der Mechanik des Allradantriebs verlorengeht und daß der Katalysator dem Motor ein wenig die Puste nimmt.

Die beste Devise heißt daher: Rollen lassen und sich wohl fühlen. Zumal der Mitsubishi einiges mitbringt, das dem Wohlbefinden der Insassen dient. Beispielsweise die Sitze, die ordentlich gepolstert sind und dem Rücken ausreichenden Halt geben. Der Fahrersitz kann zudem noch in der Höhe verstellt werden. Oder das Fahrwerk, das in seiner Abstimmung an französischen Fahrkomforterinnert.

Trotz dieser weichen Abstimmung läßt sich der Combi-Lancer auf ebener Asphalt- oder Betonpiste recht flott bewegen. Bodenwellen auf der Autobahn nimmt der Allradler bei höherer Geschwindigkeit zwar auffällig federnd – die Karosserie wippt auf und ab –, aber der gute Geradeauslauf wird nicht beeinträchtigt. In schnellen Kurven geht der Aufbau in Schräglage, aber keine Panik: Das Auto bleibt gut beherrschbar. Auf Kopfsteinpflaster schlägt der Lancer Combi dann etwas rauhere Töne an. Da liefert das Räderwerk, besonders die hintere Starrachse, deutlich hörbare Poltergeräusche.

Vom Allradantrieb ist auf trockener Fahrbahn nichts zu spüren. Selbst beim Rangieren oder beim Durchfahren enger Kurven läßt sich der 4WD-Lancer nichts anmerken. Da gibt's keine Verspannungen im Antriebsstrang. Alle Drehzahlunterschiede zwischen Vorder- und Hinterrädern werden sauber von einem zentralen Differential, das vorne im Getriebe mit untergebracht ist, ausgeglichen. Aber zu große Drehzahlunterschiede sind nicht immer erwünscht. Beispielsweise, wenn's auf verschneiter Straße

plötzlich bergauf geht. Dann genügt ein Druck auf den Schaltknopf an der Mittelkonsole, und das zentrale Differential wird einfach blockiert. So kann keines der Räder mehr durchdrehen.

Der Allradantrieb macht den ohnehin schon praktischen Combi noch vielseitiger und für eine breitere Käuferschicht interessant. Mitsubishi spürt das an den Verkaufszahlen des ersten Halbjahres.

Der Lancer-Combi rangiert neuerdings mit deutlichem Vorsprung vor der Lancer-Limousine: Fast 5000 Combis, davon rund 600 mit Allradantrieb, gegenüber knapp 4500 Limousinen wurden verkauft. Tendenz beim 4WD-Combi: steigend. Darüber freut sich Mitsubishi besonders, denn Steigungen sind für den Allradler bekanntlich kein Problem. Die nimmt er gelassen. **Jochen Gipp**



Das Cockpit ist übersichtlich, gibt dem Fahrer keine Probleme auf. Nur die Belüftung ist zu schwach



Gut: große Klappe, umklappbare Rücksitzlehnen



Der Allradantrieb schluckt einen Teil der Motorleistung. Die 83 PS des Lancer reichen dennoch für akzeptable Beschleunigungswerte und eine ausreichende Endgeschwindigkeit



Der allradgetriebene Lancer Combi zählt zu den Multi-Talenten. Er zieht 1500 Kilogramm Anhängelast und bewältigt auch schlechte Wegstrecke



Trotz kompakter Außenmaße ist im Lancer Combi ausreichend Platz. Eine gute Note verdienen die vielfach verstellbaren Vordersitze, die auch auf längeren Touren noch bequem sind



Per Knopfdruck läßt sich hier das Zentralfifferential sperren

TEST-ZEUGNIS

Schaltung:	Alle Gänge lassen sich problemlos und weich schalten. Die Schaltführung ist exakt auch bei schnellem Gangwechsel.	1
Lenkung:	Beim Lancer Combi 4WD ist die Servolenkung serienmäßig. Sie verrichtet ihre Arbeit gut. Geringer Kraftaufwand beim Rangieren.	2
Bremsen:	Die vier Scheibenbremsen, vorne innenbelüftet, packen kräftig zu und sind den möglichen großen Anhängelasten angemessen.	2
Fahrleistung:	Spurfreudig zeigt sich der Allradler in den ersten drei Gängen. Im vierten und fünften Gang nimmt das Temperament deutlich ab.	4
Fahrwerk:	Weiche Abstimmung. Ausgeglichenes Fahrverhalten auf glatter Fahrbahn. Schaukelig bei Bodenwellen und auf Kopfsteinpflaster.	4
Karosserie:	Übersichtliche Form, gute Verarbeitung. Die weit öffnende Heckklappe ermöglicht auch das Einladen von sperrigem Gepäck.	2
Motor:	Bis auf die Probleme beim Kaltstart macht die 1,8-Liter-Maschine mit Katalysator einen sehr guten Eindruck. Sie ist drehfreudig und leise.	2
Verbrauch:	Mit 9,1 Litern bleifreiem Normalbenzin pro 100 km zeigt sich der Lancer trotz Allradantrieb und Katalysator noch recht bescheiden.	2
Kofferraum:	Die Rücksitzlehnen lassen sich asymmetrisch teilen und umklappen. Bis zur Fensterhöhe schluckt der Gepäckraum dann 925 Liter.	2
Reichweite:	Bei einem Tankinhalt von 47 Litern und einem Testverbrauch von 9,1 Litern ergibt sich ein Aktionsradius von gut 500 Kilometern.	2
Kosten:	Der Lancer Combi 4WD bietet für 23 280 Mark viel Technik. Wegen des Katalysators ist er zudem für 51 Monate von der Steuer befreit.	1

Gesamturteil: Der allradgetriebene Mitsubishi zählt zweifellos zu den Sonderangeboten.



Der 1,8-Liter-Motor mit elektronisch gesteuertem Vergaser schont die Umwelt. Seine Abgase werden von einer Lambdasonde überwacht und von einem Drei-Wege-Katalysator gereinigt



Höchstgeschw.	159 km/h
0-100 km/h	15,1 Sek.
60-100 km/h (1)	12,7/18,3 Sek.
Testverbrauch	9,1 l/100 km (Nbl/fr.)
Gewicht	1060 kg
Zuladung	515 kg
Anhängelast (2)	1500 kg
Innengeräusch (3)	69 dB (A)
Steuer	befristet steuerfrei
Versicherung	1089,90 Mark
Inspektion	320-380 Mark
Grundpreis	23 280 Mark

(1) Beschleunigung im 4.5. Gang, (2) Anhängelast getrennt, (3) Bei 100 km/h im 4. Gang

Technische Daten

LANCER GLX

FULL TIME 4WD

Vierzylinder-Reihenmotor,

vorne quer eingebaut, eine oberliegende Nockenwelle, Drei-Wege-Katalysator, Lambdasonde, elektronisch gesteuerter Vergaser, effektiver Hubraum 1755 ccm, Bohrung x Hub 80,6 x 86 mm, Verdichtung 9,0:1, Leistung 61 kW (83 PS) bei 5500/min, maximales Drehmoment 135 Nm bei 3500/min, Fünfganggetriebe, permanenter Allradantrieb mit zuschaltbarer Differentialsperre, vorne Einzelradaufhängung, McPherson-Federbeine, Dreiecksquerlenker, Stabilisator, hinten Starrachse, Längslenker, Panhardstab, Stabilisator, Radstand 2385 mm, Spurweite v./h. 1410/1360 mm, Bremsen: vorne Scheibenbr., innenbelüftet, hinten Trommelbr., variabler Gepäckraum 410/925 Liter bis Fensterhöhe