

Ein robustes Kraftpaket

Maultiere gelten als robuste Lastentiere, die wenig Ansprüche an Haltung und Futter stellen, aber dennoch zuverlässig stets zu Diensten sind. Das war wohl der Grund, warum Kawasaki seine Arbeitstiere nach den gutmütigen Nutztieren benannte.

Mules gibt es eigentlich bereits seit 1988. Das erste „Maultier“ der Japaner hatte 454 ccm und legte den Grundstein für die heutige Reihe der arbeitsfähigen Fahrzeuge. Früher eher noch ein Golfcar mit einem Zweizylinder, stehen inzwischen hierzulande fünf unterschiedliche Modelle zur Verfügung. Eines der neuesten ist das 610 4x4. Ein kostengünstiger Helfer, der auch Arbeiten im schweren Gelände nicht scheut.

Robust auf dem Weg

Das hier vorgestellte Fahrzeug ist ein Benziner. Kawa bietet jedoch etliche Varianten, um Kommunen oder Fachbetriebe wie etwa Garten- und Landschaftsbauer zufrieden zu stellen. Mehr Ladevolumen, mehr Sitzplätze, Dieselmotor – da findet sich immer was. Die leichte und kompakte Mule 610 4x4 verbindet hohe Offroad-Tauglichkeit mit komfortablen Sitzen für Zwei und 181 kg Ladekapazität. Mit geringer Aufstandsfläche und exzellenter Traktion ist das

UTV für den Einsatz auf sensiblen Untergrund eine gute Alternative. Da Firmen stets rechnen müssen, drehten die europäischen Vertreter im hessischen Friedrichsdorf an der Preisschraube. Und zwar abwärts auf 9.190 Euro. Das heißt nicht, dass unser „kleines“ Maultier spartanisch ausgerüstet ist. Die Mule 610 4x4 ist mit einem 401ccm Einzylinder-Benzin-Motor mit 9,9 kW (13,5 PS) ausgestattet. Der Fahrtwind hält ihn auf Betriebstemperatur. Das sind nicht gerade Zahlen, bei denen Quadwelt-Redakteure in Euphorie verfallen und sich um die Probefahrt kloppen. Denn in der Regel deuten derartige Merkmale darauf hin, dass man nicht an einem Sprintwettbewerb teilnimmt im Rahmen der Recherche. Aber man darf sich immer auf ein paar Tage in der Natur freuen, wo man sich mit einem robusten und komfortablen Fahrzeug bewegen kann.

So ist es auch diesmal. Kinderleicht ist die Mule zu handhaben. Einen Gang vorwärts, einen rückwärts, eine Untersetzung, alles per Wahlschalter links eingelegt. Und los!



Text: Maurice van Oosten; Ralf Wilke Fotos: Andrew Walkinshaw



Übersichtlich: Ein einfaches und selbsterklärendes Cockpit.

Schalthebel, Allradhebel sowie der Schalter für das Sperrdifferential sind ergonomisch und übersichtlich im Armaturenbrett positioniert. Dort befindet sich auch ein Ablagefach mit viel Platz für kleine Dinge. Der Motor dreht gleich von unten raus kräftig an und erreicht bei rund 4.000 Umdrehungen seine maximalen Leistungswerte.

An die Lenkung muss man sich erst etwas gewöhnen, so leichtgängig reagiert diese. Sehr direkt. Hektische Lenkmanöver mag die Mule daher nicht und reagiert auf solcherlei Unternehmungen mit Kippneigung. Er ist halt kein Renngerät.

Ein Arbeitstier

Eben eher der zupackende Arbeiter, der den Eindruck erweckt, man könne Elefanten transportieren, so robust wirkt sie schon auf den ersten Blick. Trotzdem hat der Hersteller in Sachen Design auch etwas fürs Auge unternommen und der 610 eine imposante, durchgestylte



Es geht voran: Alles, was Du im Gelände brauchst.

Frontpartie verpasst. Kräftige Überrollbügel schützen die Insassen, wenn es doch mal schief gelaufen sein sollte. Ein Trenngitter schützt den Fahrgastraum vor der Ladung. Die hintere Ladefläche kann manuell gekippt werden. Dies ermöglicht eine einfache Reinigung und den schnellen Zugang zum Motor. Unter der Fronthaube befindet sich viel Raum, um Dinge trocken zu verstauen. Im Gelände muss man sich schon – Entschuldigung – recht dämlich anstellen, um die Mule festzufahren. Im Allrad-Modus mit eingelegerter Untersetzung ackert sich die „Kleine“ tapfer durch den größten Modder. Wie auf den Fotos zu erkennen, war uns der Wettergott nicht immer hold.



Serie: Die original Pellen bieten ausreichend Grip.

Unaufhaltsam: Die kleine Mule festzufahren ist fast unmöglich





Gut aufgestellt: Für mittelständische Betriebe ist die 610 ein williger und günstiger Lastenesel.

Dafür aber die Mule, die nahezu mit stoischer Gelassenheit zu bewegen ist und niemals das Gefühl aufkommen lässt, man könnte die Kontrolle verlieren. Das Sperrdifferential ermöglicht maximale Traktion. Das passt zum Konzept. Denn wird die Mule artgerecht eingesetzt, ist sie beispielsweise in einer

Firma das Fahrzeug für alle Fälle und für die meisten Mitarbeiter ohne großartige Erklärung und Ausbildung fahrbar. So einfach ist das! Erstaunlich dabei ist, wie weit einen der Kleinlaster schon ohne Allrad voran bringt. Lediglich die vier Trommelbremsen könnten für unseren Geschmack etwas bissiger zu-

packen. Das ist vor allem dann wichtig, wenn die Mule voll bepackt wurde. Das Fahrwerk mit seiner McPherson-Aufhängung vorne hat dagegen keine Schwierigkeiten mit Lasten. 420 Kilogramm darf die Mule aufnehmen, 181 davon auf die kippbare Ladefläche, welche allerdings ganz knapp an der Europalette vorbei geplant wurde. Anhänger dürfen bis zu 500 Kilogramm wiegen.

Ein schöner Tag im Gelände neigt sich dem Ende. Auch ohne Renneinsatz und Höchst Drehzahlen. Das Grinsen der Redakteure zeugt nun doch von einer gewissen Euphorie. Funktionalität steht an erster Stelle bei unserem Testfahrzeug und das unterstreicht es in jeder Situation, vor die wir es stellten. Nie hektisch. Unaufgeregt voran. Ein Diesel-Mule kann sicher noch einiges mehr. Dafür schlägt der aber auch heftiger in die Bilanz. Angesichts der Leistung und der Vielseitigkeit die der kleinste Vertreter bietet, ist der Preis eine Wucht. Und welcher Gärtner bewegt schon Elefanten? ■



Die packt's: Die kippbare Ladefläche nimmt 181 Kilo auf.