



# BREIT AUFGESTELLT

**Fahrbericht:** Mit sportlicher Front, wertigem Interieur und hohem Fahrkomfort steht die neue Generation des Mitsubishi L200 bei den Händlern. Mit seinem Vorgänger gemein hat er ein umfangreiches Zubehörprogramm.

TEXT: JULIAN HOFFMANN | FOTOS: MITSUBISHI

Für seine Fahrzeugklasse wenig aggressive, geradezu rundliche Linien zeichneten den Mitsubishi L200 bis zuletzt aus. Mit der mittlerweile sechsten Generation aber ändert sich das radikal. Um im hierzulande immer noch kleinen, dafür hart umkämpften Pick-up-Segment gegen die Konkurrenz bestehen zu können, verpassen die Designer dem Pritschenwagen jetzt nämlich ein kräftigeres Gesicht. Den unteren Lufteinlass schmücken Chromleisten, die Scheinwerfer sind schmal gehalten und die Radhäuser ausgestellt. „Dynamic Shield“ nennt Mitsubishi die Design-Philosophie, die auch die SUV-Modelle der Marke prägt.

An ebendiese ist auch das Interieur des Pick-ups angelehnt. Softtouch-Oberflächen und Ziernähte an Armlehne und Feststellbremse prägen das Bild. Die Mittelkonsole ist im Alu-Look eingefasst, außerdem sind Klavierlack-Einsätze montiert. Die hinter dem Lederlenkrad mit ebenso breitem wie griffigem Kranz liegenden Rundinstrumente sind klar ablesbar. Allein die klobigen Taster für die Sitzheizung wollen in die Konsole samt hochauflösendem Sieben-Zoll-Touchscreen nicht so wirklich passen.

Viel wichtiger in einem Pick-up wie dem L200 aber sind ohnehin die inneren Werte – und die kommen recht konventionell daher. Ganz unabhängig von der Ausstattung vertrauen die Japaner da auf einen 2,3-Liter-Vierzylinder mit 150 PS. Serienmäßig ist der Selbstzünder an ein Sechsgang-Schaltgetriebe gekoppelt, dazu gibt's einen manuell zuschaltbaren Vorderachs-antrieb („Easy Select 4WD“). Wie sonst nur der VW Amarok und die Mercedes-X-Klasse kann der Mitsubishi aber zumindest optional auch mit einem permanenten Allradsystem („Super Select 4WD-II“) geordert werden.

Mit dieser Option und der aufpreispflichtigen Sechsgang-Automatik fuhr der neue Pick-up sodann auch für die erste Probe vor. Und sie-

he da: Der Antrieb macht auf der Landstraße, der Autobahn und im Gelände einen harmonischen Eindruck. Nach den ersten zaghaften Metern geht der Turbodiesel mit seinem maximalen, ab 1.750 Touren anliegenden Drehmoment von 400 Nm kraftvoll ans Werk. Die knapp 2,3 Liter Hubraum sind dem rund zwei Tonnen schweren L200 durchaus gewachsen, wenngleich die Automatik eher träge auf Gasbefehle reagiert. Sie verleiht dem Pritschenwagen mit hinterer Starrachse und Blattfederpaketen dafür ein komfortables Fahrgefühl, zu dem auch die neuen Stoßdämpfer an der Hinterachse beitragen, die ab sofort auf ein vergrößertes Ölvolumen zurückgreifen können.

Sobald die Räder dann über unbefestigtes Terrain rollen, schlägt die Stunde des permanenten Allradantriebs: In der Grundeinstellung verteilt er die Kraft des Dieselmotors in einem Verhältnis von 40 zu 60 auf Vorder- und Hinterachse. Das reicht für Feld- und Waldwege, Schotterpisten und die Kiesgrube. Sperrt man das Mittendifferenzial über den Drehschalter hinter dem Automatikwählhebel, fährt der L200 zielstrebig auch durch Matsch und Schnee. Kommt zum rutschigen Grund zusätzlich eine heftige Steigung, ist der „4LLc“-Modus an der Reihe. Mit ihm wird die Geländeuntersetzung eingelegt und gerade

**In der Doppelkabine ist auch hinten ausreichend Kniefreiheit vorhanden.**





**1** Mittendifferenzialsperre und Untersetzung werden per Drehschalter eingelegt.

**2** Das Cockpit wirkt insgesamt aufgeräumt, die Materialien machen einen wertigen Eindruck.

**3** Die Ladefläche misst in der Länge je nach Kabine 1,85 oder nur 1,52 Meter (im Foto).



bei niedrigem Tempo ein Maximum an Kraft an die Räder übertragen – und das mit Unterstützung einer neuen Offroad-Traktionskontrolle, die sich auf Schotter, Schnee, Sand und steinige Untergründe vorkonditionieren lässt und von einer Bergabfahrhilfe flankiert wird.

Was Passagierkabine und Ladeabteil angeht, ist der L200 weiter in zwei Varianten verfügbar. Die Club Cab mit gegenläufig zu den Vordertüren öffnenden hinteren Türen bietet Hinterbänklern weniger Platz, kann dafür aber mit einer 1,85 Meter langen Ladefläche aufwarten. Die Doppelkabine wiederum ist als echter Fünfsitzer und Viertürer konzipiert, wird dafür aber nur von einer 1,52 Meter kurzen Pritsche ergänzt. In Sachen Zuladung wiederum herrscht mit rund einer Tonne zwischen beiden Modellen nahezu Gleichstand, auch die Anhängelast pendelt sich je nach Version bei ordentlichen 3,0 bis 3,1 Tonnen ein. Am Ende ist also der Einsatzzweck entscheidend, dem bei Mitsubishi dank eines umfangreichen Zubehörprogramms traditionell kaum Grenzen gesetzt werden.

So offeriert der Hersteller für den L200 beispielsweise eine bis über die Außenkante der Seitenwände reichende Permanentbeschichtung aus Zwei-Komponenten-Polyurethan. Als Alternative ist eine Laderaumwanne aus Kunststoff oder Alu zu haben, die mit einem Verzurrösen-Set mit vier Schienen und sechs einstellbaren Ösen geliefert werden kann. Ebenfalls im Programm: eine große Werkzeugbox, eine Auffahrrampe, ein Rollcover und viele weitere Laderaumabdeckungen – darunter ein Commercial Hardtop, das aus der Pritsche ein echtes Ladeabteil machen soll.

In Kooperation mit Kunath Fahrzeugbau realisiert Mitsubishi zudem aufwendigere Umbauten. So wird der L200 auf Wunsch zum Hinter- oder Dreiseitenkipper, auch ein Ladekran ist erhältlich – ebenso wie Schneepflug und Aufbaustreuer und eine Tankanlage samt Zapfpistole. Mit einem Kofferaufbau wiederum will der Pick-up hinter abschließbaren Rollläden beispielsweise Gartenzubehör oder Baustellenabsperrungen verstauen können. ■

## Mitsubishi L200

### MOTOR

Reihenvierzylinder-Turbodiesel, vier Ventile pro Zylinder, zwei oben liegende Nockenwellen, Common-Rail-Einspritzung; Euro 6d-Temp per SCR-Katalysator	
Hubraum	2.268 cm <sup>3</sup>
Leistung	110 kW (150 PS) bei 3.500/min
Max. Drehmoment	400 Nm bei 1.750–2.250/min

### LEISTUNG

Getriebe	6-Gang-Schaltung, optional 6-Gang-Automatik; jeweils mit Geländereduktion
Kraftübertragung	manuell zuschaltbarer Allradantrieb, optional permanenter Allradantrieb; jeweils mit Hinterachsdifferenzialsperre

### ABMESSUNGEN UND GEWICHTE

Länge/Breite/Höhe	5.215–5.305/ 1.815/1.780 mm
Radstand	3.000 mm
Länge/Breite Ladefläche	1.850/1.470 bzw. 1.520/1.470 mm
Club Cab bzw. DoKa	
Wendekreis	11,8 m
Bodenfreiheit unbeladen	205 mm
Leergewicht	2.039–2.149 kg
Zulässiges Gesamtgewicht	2.920–3.110 kg
Nutzlast	956–1.087 kg
Anhängelast ungebr./gebr.	750/3.000–3.100 kg

### VERBRAUCH UND EMISSIONEN

Normverbrauch kombiniert	7,5–7,9 l Diesel/100 km
CO <sub>2</sub> -Emissionen kombiniert	198–206 g/km
Tankinhalt Diesel/Adblue	75/21 l

### PREIS

L200 Club Cab Basis	29.690 Euro
L200 Doppelkabine Basis	31.490 Euro
L200 Doppelkabine Top	43.390 Euro

**Markante und im Vergleich zum Vorgänger große Rückleuchten prägen den Abschluss.**

