

---

## Mitsubishi-Modellprogramm: Stadt-Land-SUV

Von Frank Wald

Totgesagte leben länger. Als Mitsubishi im Juli vergangenen Jahr verkündete, sich aus Europa zurück zu ziehen, sahen viele schon das Ende der japanischen Traditionsmarke in Deutschland gekommen. Nun, der Elektroauto-Pionier (i-MiEV) und mehrfache Rallye-Dakar-Gewinner, der immer wieder mit Neuerungen wie dem ersten Mini-SUV (Pajero Pinin) oder Plug-in-Hybrid-SUV mit bidirektionalen Laden (Outlander PHEV) überraschte, ist immer noch da – wenn auch mit arg gefleddertem Modellprogramm, in dem der Kleinste für die größten Zahlen sorgt. Doch Rettung naht: Allianzpartner Renault spendiert in 2023 auf Basis von Clio und Captur zwei neue Modelle.

Damit wäre also eine mögliche Fortsetzung der Modellreihen Colt und ASX denkbar, die ebenso aus dem hiesigen Programm geflogen sind wie das demnächst auslaufende Plug-in-Hybrid-SUV Outlander, von dem die rund 500 Händler in Deutschland noch ihre Restbestände verkaufen. Dessen Neuauflage wurde zwar schon im Februar präsentiert, ist zurzeit aber nur in den USA und Asien zu haben. So beschränkt sich das in Deutschland verfügbare Mitsubishi-Portfolio aktuell allein auf den Kleinwagen Space Star, den Pick-Up L200 und das Kompakt-SUV Eclipse Cross, das nur noch als Plug-in-Hybrid angeboten den Outlander PHEV kompensieren soll.

Das SUV hatte erst Anfang des Jahres ein kleines Facelift bekommen, mit dem vor allem die viel kritisierte zweigeteilten Heckscheibe verschwand und auch die Front geglättet wurde. Unter dem neuen Blechkleid steckt ein serieller Hybridantrieb. Soll heißen: zwei Elektromotoren (vorne mit 60 kW, hinten mit 70 kW) sowie ein 2,4 Liter großer Benziner mit 98 PS (74 kW) bieten einen elektrifizierten Allradantrieb mit 188 PS (138 kW) Systemleistung. Wobei der Wagen immer elektrisch startet und der Verbrenner je nach Füllstand der 13,8 kWh großen Batterie als Stromgenerator hinzuschaltet. Erst wenn man energischer aufs Pedal tritt, treibt auch der Benziner die Räder direkt an.

Das geschieht mit deutlich hörbarem Drehzahlanstieg, was an das Aufjaulen des stufenlosen CVT-Getriebe erinnert. Doch Mitsubishis Hybridsystem kommt wie bei einem reinen Elektroauto mit einem Eingang-Getriebe aus. Verzichtet man also auf wilde Beschleunigungsarien, lässt sich der Eclipse Cross PHEV bis zu 135 km/h im EV-Modus fahren. Die offizielle elektrische Reichweite von 61 Kilometer erreicht man so natürlich nicht, je nach Fahrbedingungen sind knapp 40 Kilometer aber immer drin. Beim Nachladen an der Wallbox oder Ladesäule sollte man wegen der mickrigen 3,7 kW Ladeleistung allerdings etwas mehr Zeit einplanen. Beim Schnellladen setzt Mitsubishi auf den bei uns wenig verbreiteten CHAdeMO-Standard.

Die Preise für den Eclipse Cross PHEV starten ab 39.890 Euro. Mitsubishi verdoppelt allerdings die staatliche Öko-Prämie von 4500 Euro, so dass der Wagen damit schon ab 30.890 Euro zu haben ist. Dazu gibt es bis zum Jahresende noch 2900 Euro Aktionsrabatt auf die Basisversion, womit die Preisliste aktuell bei 27.990 Euro beginnt.

Deutlich grobschlächtiger wirkt dagegen der Pick-up L200, seit 1993 in Mitsubishis Modellprogramm und zuletzt 2019 überarbeitet. Um den Mini-Laster im Stadtverkehr zu bewegen, braucht es eine ebenso geübte Hand wie einen guten Überblick und jede Menge Gelassenheit. Deutlich entspannter fährt sich der bis zu 5,31 Meter große Trumm über Land, wo auch der hörbar nagelnde 2,2-Liter-Diesel mit 150 PS (110 kW) seine Geräuschkulisse auf ein erträgliches Maß runterdimmen kann. So richtig komfortabel wird das Fahrwerk mit Blattfedern an der Hinterachse deshalb zwar immer noch nicht, doch dafür ist der Pick-up auch nicht gedacht und gemacht. Seine wahren Stärken zeigt der Allradler mit sperrbarem Hinterachsdifferenzial abseits der Piste, wo es keine Kiesgrube, Baustelle oder Offroad-Gelände gibt, dass er nicht zu meistern scheint – selbst wenn bis

---

zu 3,1 Tonnen am Haken hängen.

Wie vielfältig der Pick-up eingesetzt werden kann, verrät schon ein Blick in die Preisliste, wo die Modellvarianten zwölf Seiten umfassen, das Zubehörprogramm jedoch 48 Seiten. Dazu kommen Sonderum- und -aufbauten sowie Individuallösungen. Als Club Cab mit 2+2 Sitzplätzen, 6-Gang-Getriebe und zuschaltbarem oder permanentem Allradantrieb kostet der L200 ab 32.190 Euro, die viersitzige Version mit Doppelkabine steht ab 33.990 Euro in der Preisliste. Ein Automatikgetriebe kostet hier 1900 Euro Aufpreis.

Unangefochtener Bestseller im aktuellen Mitsubishi-Programm ist mit dem Space Star allerdings das kleinste Modell. Der 3,85 Meter kurze Fünftürer erfreut sich seit 2013 ungebrochener Beliebtheit und macht zurzeit 45 Prozent des Volumens aus. Erst im Oktober fuhr er in die Top-Ten der hiesigen Neuzulassungen, nachdem er schon im August das meistverkaufte asiatische Auto, noch vor dem ersten Hyundai oder Toyota, auf dem deutschen Markt war.

Das erstaunt umso mehr, wenn man sieht, dass der Kleinwagen einzig von einem 1,2 Liter großen Dreizylinder-Benziner mit überschaubaren 71 PS (52 kW) angetrieben wird. Doch dessen 102 Nm Drehmoment reichen vollkommen, um das City-Car im städtischen Stop&Go mitschwimmen zu lassen. Mit dem gut zu bedienenden Fünf-Gang-Schaltgetriebe sind der eine oder andere flotte Ampelstart ebenso wie das muntere Spurwedeln drin. Die 1100 Euro teure CVT-Automatik kann man sich sparen.

Aller Erfahrung nach würde sie mit ihrem abrupt „aufjaulenden“ Drehzahlanstieg den Lärmpegel im Innern ohnehin nur weiter in die Höhe treiben. Denn auch wenn Materialauswahl und Verarbeitung im keinen Space Star als durchaus routiniert bezeichnet werden können, an der Geräuschdämmung haben die Japaner leider gespart. Immerhin sorgt ein schluckfreudiges Fahrwerk in Kombination mit gut gepolsterten Vordersitzen für insgesamt befriedigenden Fahrkomfort. Auf den Rücksitzen geht es hingegen klassen- und konstruktionsbedingt, ebenso wie im 235 Liter kleinen Kofferraum, etwas beengter zu.

Mit dem kurzfristigen Aktionsrabatt gibt es den Space Star bis Ende des Jahres schon ab 7990 Euro, allerdings sind dann weder Radio noch Klimaanlage mit drin. Will man diese und dazu noch ein Infotainment-System mit Bluetooth-Telefon- und Audio-Integration und Zentralverriegelung mit Fernbedienung sollte man mindestens 10.190 Euro auf den Tisch legen. Fast schon luxuriös ist die Ausstattung „Top“, unter anderem mit kompletter LED-Beleuchtung, Multifunktions-Lederlenkrad, Klimaautomatik, Sitzheizung, Start-Stopp-Knopf, Spurhalte- und Notbremsassistent oder 15-Zoll-Leichtmetallfelgen, kostet dafür aber auch ab 17.790 Euro doppelt so viel wie das Modell „Basis“. (aum/fw)

---

## Bilder zum Artikel



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi L200 mit Dachzelt.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi L200 und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Alok Paleri

---



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Space Star.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Space Star.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Space Star.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---



Mitsubishi Space Star.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi

---