

Mitsubishi L200: Im Vorserienfahrzeug auf Charaktersuche

Von Peter Schwerdtmann

Der Zeitgeist fordert heute ein ausgewogenes Verhältnis zwischen Arbeit und Privatleben. Recht hat er. Aber es geht bei der Work-Life-Balance nicht immer nur um die Zeit für die Familie; es beginnt schon am Arbeitsplatz. Der Pick-up Mitsubishi L200 wird in seiner fünften Modellreihe gleich doppelt von einer neuen Denke profitieren. An Bord wird nicht jeder sofort vom Aussteigen und vom Feierabend träumen. Und die Pick-up-Freunde, die ihren L200 eher als Freizeitfahrzeug sehen, werden am neuen Ambiente ebenfalls ihre Freunde haben. Davon konnten wir uns jetzt bei einem Probegalopp mit Vorserienfahrzeugen über Straße, Stock und Stein überzeugen.

Neun von zehn Mitsubishi L200 werden als Arbeitstiere angeschafft. Da muss der Innenraum wenigstens ebenso robust ausfallen wie das Auto selbst. So war das bisher. Bei der Neukonstruktion des Pick-ups fragten sich die Entwickler dann aber, ob der Mensch bei der Arbeit nicht einen Innenraum à la SUV verdient hätte. Sie fanden die Idee gut und gaben dem Neuen einen immer noch unempfindlichen, aber ansehnlichen, gut gestalteten Arbeitsraum für Fahrer und Beifahrer und eine angenehme Reiseumgebung für die maximal drei Mitreisenden in der zweiten Reihe der Doppelkabine mit auf den Weg.

Das wird die zehn Prozent der Käufer, für die ihr L200 ganztags All- und Feiertagsarbeit für die ganze Familie und ihre Hobbys leistet, besonders freuen, wenn sie nicht zu den ganz Harten zählen, die Autos in Cargo-Hosen lieben. Denen kann man sagen: Auch der L200 hat noch seinen Leiterrahmen und seine Blattfedern. Er bleibt also fast ganz der Alte, nur mit viel besseren Manieren. Aber diese ganz Harten saßen womöglich bisher eher in den Pick-ups anderer Marken. Ihnen wird die für die fast zarte Optik des Vorgängers mit dem charakteristischen Hüftschwung weniger zugesagt haben.

Auch denen kann nun geholfen werden. Der Hüftschwung wirkt weniger dominant, die komplette Karosserie viel maskuliner. Das neue, bullige Gesicht beeindruckt mit

angemessen markanten Merkmalen und Chrom. Besonders gelungen wirkt die Einbindung des Abteils für die Ladung. Das wirkt nicht mehr angeflanscht wie die das Abteil mit dem abfällig klingenden Namen „Pritsche“. Mit einer Charakterlinie von vorn bis hinten gelang den Designern die optische Einbindung. Insgesamt wirkt der L200 größer und stärker – wie ein echter Pic- up, der nicht nur bei den Eigenschaften mit den anderen seiner Art mithalten kann, sondern auch mit seiner Erscheinung.

Das mit der Größe ist aber nicht nur optischen Effekten geschuldet. Mit der Neukonstruktion kamen auch neue Maße. So wuchs die Kniefreiheit vorn und hinten um je 20 Millimeter. Auch die Kopffreiheit nahm um fünf Millimeter zu. Aber mehr als die Maße schaffen die besseren Sichtverhältnisse nach außen auf allen Plätzen das Gefühl von mehr Großzügigkeit. Das wird unterstrichen durch die genannte SUV-Optik innen mit zweifarbiger Gestaltung, guten Materialien, Chromdetails und Klavierlackflächen.

So wird besonders die Doppelkabine mit ihren fünf Sitzplätzen zu einem Umfeld, das Wertigkeit sichtbar, aber auch spürbar werden lässt. Die Sitze sind größer, bequemer und bieten bessere Seitenführung. Der Schalthebel der Sechs-Gang-Handschaltung auf der Mittekonsole und der Fahrprogrammschalter daneben, das dicke, erstmals längs- und höhenverstellbare Lederlenkrad mit Funktionstasten – das hat nichts mehr vom Nutzfahrzeug. Das gilt auch für das Geräuschniveau. Der Diesel arbeitet angenehm leise. Übrigens hatten wir den Eindruck, dass der L200 mit der Fünf-Gang-Automatik von Aisin eleganter zur Sache ging. Aber ob Handschalter oder Automatik – leiser sind beide.

Eher als das Geräusch lässt die starre Hinterachse mit Blattfedern auf schlechten Wegstrecken schon einmal Nutzfahrzeug-Erinnerungen zu. Weil deren Fähigkeiten mit ein paar Passagieren noch längst nicht ausgeschöpft sind, reagiert sie hart auf kurze Stöße. Man hört und spürt ihre Arbeit. Auch das Wanken in schnell gefahrenen Kurven passt nicht zum SUV-Anspruch, hat aber nichts Bedrohliches. Der vergleichsweise enge Wendekreis passt wieder zum SUV, die indirekte Lenkung eher zu den Nutzis.

Mitsubishi hat für den L200 einen neuen Leiterrahmen entwickelt, der die Steifigkeit noch einmal um sieben Prozent angehoben haben soll, was ihm besonders im Gelände zugute kommt. Auf der Straße freut man sich eher über das heftig gesunkene Leergewicht von 1875 kg. Mit dem von 0,48 auf 0,4 verbesserten Luftwiderstandbeiwert schafft der neue 2,4-Liter-Cleartech-Diesel so günstige Verbrauchswerte. Er wird in zwei Leistungsstufen (113 kW / 154 PS und 133 kW / 181 PS) angeboten, die sich im Verbrauch kaum unterscheiden: im Schnitt zwischen 6,4 und 7,2 Liter auf 100 km und zwischen 166 und 193 Gramm Kohlendioxidemission pro Kilometer (nach EU-Norm).

Beim Allradantrieb nutzt der L200 jetzt das System „Super Select 4WD II“, mit dem der Fahrer per Fahrprogramm-Wählschalter die jeweils richtige Kraftverteilung wählen kann. Dabei kann er bis zu Geschwindigkeiten von 100 km/h zwischen Zwei- und Vierradantrieb wählen.

Auch ein Auswahl von Assistenzsystem ist an Bord, wenn auch eine eher bescheidene. Dazu gehören die Warnung vor dem Verlassen der Spur, eine Starthilfe am Berg und ein „Trailer Stability Assist“, ein Tempomat sowie Rückfahrkamera, ein Bordcomputer, Schnittstellen für externe Geräte und eine Navigation.

In Deutschland wird der Doppelkabine der größte Erfolg zugetraut, gefolgt von dem der Club Cab, jener kürzeren Kabine mit einer engeren Sitzreihe hinten. Die kann man beim Neuen nun leichter erreichen, denn sie bekommt eigene Türen, die sich gegenläufig öffnen. Die Single Cab mit nur einer Sitzreihe wird in Deutschland nicht angeboten werden, wohl aber ein Fahrgestell mit Windlauf für Aufbauhersteller, die mit der rund eine Tonnen hohen Zuladung arbeiten wollen.

Zu den Preisen hat Mitsubishi noch keine Angaben parat. Bis zur Markteinführung Ende September bleibt dafür noch Zeit genug für die Vermutung, dass der neue L200 sich auf demselben Niveau bewegen wird wie der alte – trotz des komplett geänderten Charakters. (ampnet/Sm)

Mitsubishi L200 Doppelkabine

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,21 x 1,76 x 1,78

Pritsche (Länge x Breite x Höhe in m): 1,52 x 1,47 x 0,48

Radstand (m): 3,00

Bodenfreiheit: 205 mm

Wattiefe: 600 mm

Böschungswinkel: vorn 30 Grad, hinten 22 Grad

Rampenwinkel: 24 Grad

Motor: D4-Benziner, 2442 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 133 kW / 181 PS bei 3500U/min

Max. Drehmoment: 430 Nm von 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 179 km/h

ECE-Durchschnittsverbrauch (NEFZ): 6,4 - 7,2 Liter

CO₂-Emissionen: 193 - 169 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1875 kg / max. 960 kg

Max. Anhängelast: 3100 kg

Wendekreis: 11,8 m

Reifen: 245/70 R 16

Luftwiderstandsbeiwert: 0,40

Bilder zum Artikel



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200: vierte Generation.



Mitsubishi L200: Vierte Generation.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200.



Mitsubishi L200: Die Ladefläche liegt deutlich tiefer als bei Vorgänger, die Seitenwände sind höher.



Mitsubishi L200.
