

Pressepräsentation Mitsubishi L200: Raus aus der Cargohose?

Von Peter Schwerdtmann

Arbeitsklamotten werden im tragbarer. Manche werden sogar gesellschaftsfähig - zum Beispiel die Cargohose. Warum also sollte es einem Fahrzeug, das zu 80 Prozent wegen seiner praktischen Eigenschaften zu gewerblichen Zwecken erworben wird, nicht ebenso gelingen, sich zu einem Trendprodukt zu wandeln? In den USA ist ein Pick-up seit Jahrzehnten das meistverkaufte Auto. Da muss doch auch in Europa mehr Geschäft drin sein, wenn das Angebot passt, sagt sich zur Zeit nicht nur Mitsubishi, die ab August mit einem neuen L200 antreten.

Mit dem komplett neu entwickelten Pick-up Mitsubishi L200 sieht der japanische Hersteller gute Chancen, sich auch in Deutschland eine besser Platzierung in der Zulassungsstatistik zu erarbeiten. Bis jetzt führt der Ford Ranger das deutsche Ranking an, gefolgt vom Volkswagen Amarok, dem Nissan Navara und dem Toyota Hilux. Dann erst kommt der bisherige L200. Vom Mercedes-Benz, der im kommenden Jahr aus der Partnerschaft zwischen den Stuttgartern und Renault-Nissan entstehen wird, erhoffen sich alle Pick-up-Anbieter hierzulande einen kräftigen Impuls für diese Fahrzeugklasse in Deutschland. 2014 wurde hier insgesamt rund 15 000 Einheiten neu zugelassen.

An diesem Schub fürs Segment möchte Mitsubishi mehr als andere teilhaben. Dafür braucht es einen anderen Auftritt. Der bisherige L200 nahm sich neben seinen Klassenkameraden eher zierlich aus. So wurde die geschwungene Linie zwischen Kabine und Ladefläche als feminin empfunden. Da haben die Japaner nun begradigt und auch sonst alles getan, maskulin zu wirken. Mit dem neuen kraftvolleren Stil gelang es den Designern auch, Kabine und Ladefläche als Einheit zu gestalten. Optisch wirkt der Neue jetzt eine halbe Klasse größer.

Der L200 wird in Deutschland in zwei Versionen angeboten: als Club Cap mit engeren Sitzen hinten, die nun über kleinere, gegenläufig sich öffnende Türen bestiegen werden

können, und die Doppelkabine, bei der der Zugewinn an Breite allen Insassen und der an Länge denen auf der hinteren Bank zugutekommt. Mit 1,75 Meter Kabinenlänge steht der L200 ganz vorn in der Reihe der Ein-Tonnen-Pick-ups.

Der Innenraum hat nur noch wenig Ähnlichkeit mit einem Arbeitsplatz. Wer den L200 erklommen hat, findet sich in einem Pkw-Ambiente wieder. Er sitzt auf den neuen Sitzen wie in einem Personenwagen. Und auch das Fahrerlebnis passt beinahe. Vom kräftigen Nagel des neuen 2,4-Liter-Diesel 2.4 DI-D+, der in zwei Leistungsstufen angeboten wird (135 kW / 181 PS und 113 kW / 154 PS) dringt nur wenig in den gut isolierten Innerraum. Der Griff der Sechs-Gang-Handschriftung ist kurz wie bei einem Pkw. Die Kupplung verlangt nicht mehr nach einem kräftigen Tritt. Und die Lenkung wurde direkter. ESP, sieben Airbags, ein Spurhalteassistent und eine Heckkamera passen ebenfalls ins Bild vom hohen Pkw.

An den Nutzfahrzeug-Charakter erinnern der große Wendekreis von 11,8 Metern, die zwölf Sekunden, die man für den Spurt von 0 auf 100 km/h braucht, die auch mit der stärkeren Version des Diesels recht niedrige Höchstgeschwindigkeit von 177 km/h und das Trampeln der Hinterachse mit Blattfedern. Das ESP hat dieser klassischen Hinterachse aber ihre gefährliche Übersteuerneigung abgewöhnt. Es geht also nur um einen Komfortnachteil, der mit jedem Kilogramm Zuladung geringer wird.

Und Zuladung hat ein L200 reichlich zu bieten: knapp eine Tonne. Ziehen darf die Doppelkabine nun 3,1 Tonnen. Dabei nahm das Gewicht des L200 um rund 100 Kilogramm gegenüber dem des Vorgängers ab. Da auch die Aerodynamik mit einem Luftwiderstandsbeiwert von 0,40 für einen Pick-up ordentlich ausgefällt, liegt der Norm-Durchschnittsverbrauch auf dem respektablen Wert von 7,2 Litern auf 100 km.

Auch die Pritschenmaße von 1,52 x 1,47 x 0,48 Metern sprechen für die Qualitäten im gewerbliche Einsatz, bieten aber auch Platz für reichhaltiges Hobby-Gerät, wenn der L200 nicht selbst zu einem Hobbygerät wird. Wir erlebten ihn bei 50 Prozent Steigung, 70 Prozent Gefälle und 45 Grad Schräglage. Er lässt sich als einziges Fahrzeug seiner Klasse mit Permanent-Allradantrieb mit Geländeuntersetzung abenteuerlich bewegen. Das neue System „Super Select 4WD II“ verteilt das Drehmoment im Verhältnis 40:60 zwischen Vorder- und Hinterachse. Mit einem Drehschalter auf der Mittelkonsole wird die Geländeuntersetzung aktiviert. Bis Tempo 100 kann man hier auch von Allrad- auf Heckantrieb umschalten.

Hardcore-Geländefahrer werden sich das Schalten nicht aus der Hand nehmen lassen wollen. Wer aber für sich und seine Familie eine Alternative zum SUV sucht, der kann mit

dem Erwerb der Fünf-Gang-Wandler-Automatik von Aisin noch einen weiteren Schritt hin zum Pkw schaffen.

Mitsubishi hält für den L200 Lockmittel in Form von drei Intro-Versionen des L200 bereit, die mit jeweils angepasstem, großen Ausstattungsumfang zwischen 37 690 Euro (großer Diesel und Handschaltung) und 40 490 (großer Diesel mit Automatik) kosten. Die normale Preisspanne beginnt mit 26 290 Euro für die einfachste Club Cab-Version mit der einfacheren Allrad-Version, was einen Tausender unter dem Preis des Vorgängers liegt. Rund 300 Euro niedriger beginnen die Preise für die Doppelkabine bei 28 490 Euro.

Drei von vier L200 werden auch beim neuen Modell wieder Doppelkabinen sein. Gut möglich, dass mehr zukünftige L200-Besitzer ihre Cargohose als Freizeitbekleidung tragen. Mitsubishi hat sich jedenfalls darum bemüht, ihnen ein passendes Umfeld zu schaffen. Daran werden aber sicher auch die ihre Freude haben, die den L200 nur in Arbeitsklamotten besteigen. (ampnet/Sm)

Daten Mitsubishi L200 Doppelkabine 2.4 DI-D+ Top Automatik

Länge x Breite x Höhe (in m): 5,29 x 1,82 x 1,78

Radstand (m): 3,00

Motor: R4-Diesel, 2442 ccm, Turbo, Direkteinspritzung

Leistung: 135 kW / 181 PS bei 3500 U/min

Max. Drehmoment: 450 Nm bei 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,8 Sek.

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,2 Liter

CO₂-Emissionen: 189 g/km (Euro 5)

Leergewicht / Zuladung: min. 1950 kg / max. 960 kg

Pritschenmaße (in m): 1,52 x 1,47 x 0,48

Ladekantenhöhe: 650 mm

Böschungswinkel: vorn und hinten 30 Grad

Rampenwinkel: 24 Grad

Bodenfreiheit: 205 mm

Max. Anhängelast: 3100 kg

Luftwiderstandsbeiwert: 0,40

Wendekreis: 11,8 m

Räder / Reifen: 7,5 J X 17 LM / 245/65 R 17

Preis: 40 290 Euro

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.
