
Fahrbericht Mitsubishi L200: Markanter Typ mit guten Manieren

Von Jens Riedel, cen

Nach wie vor üben Pick-ups eine gewisse Faszination aus, und zwar auch auf Menschen, die sie im Autoalltag gar nicht benötigen. Während sie für die meisten Käufer vor allem Arbeitstiere sind, versprühen sie für viele Freizeit- oder Familienmenschen einen ordentlich Schuss Abenteuer. Dem versuchen die Hersteller mit immer komfortableren Modellen entgegenzukommen, um ihre Pritschenwagen, die sich vor allem in Amerika, Afrika und Asien tummeln, hierzulande auch als Pkw-Alternative an den Mann oder die Frau zu bringen. So liegt auch das Augenmerk des Mitsubishi L200 spürbar auf einen möglichst angenehmen Umgang und ein ansprechendes Ambiente.

Vorab: Diese „Schnauze“ kann sich wirklich sehen lassen. Mit kantig markanter Front blickt der L200 in die Welt und vermittelt schon optisch einen robusten Charakter. Hier macht der L200 bereits auf den ersten Blick mächtig Eindruck. Beibehalten hat Mitsubishi auch bei der jüngsten Generation seines Pick-ups die charakteristische Rundung der Fahrerkabine vor dem Übergang zur Ladefläche. Dabei läuft diesmal auch das hintere Seitenfenster der Doppelkabine wie bei einem Pkw schmaler zu.

Etwas ungewohnt ist trotz Haltegriff an allen vier Türen der Einstieg in den zwar hohen Aufbau, aber dann doch recht niedrig montierte Sitze. Die Interieurgestaltung ist – typisch Mitsubishi – wenig aufregend. Es dominiert auch in der höchsten Ausstattungsstufe „Top“ artgerechtes Hartplastik, aufgelockert durch Akzente in Silber und Klavierlack. Warum da ausgerechnet die Seiten der silbern eingefassten Mittelkonsole mit Leder bespannt sind, erschließt sich nicht. Dass die Ledersitze leicht Falten werfen passt ein wenig ins Bild. Ansonsten verwöhnt der L200 seinen Fahrer unter anderem mit Lenkradheizung und 360-Grad-Kamera, deren Bird-View-Funktion den Umgang mit dem 5,31 Meter langen Koloss erheblich erleichtert. Im Dunkeln oder bei schlechter Witterung leidet das Bild allerdings ein wenig, so dass es manchmal doch besser ist, nach klassischer Art beim Rückwärtsfahren aus dem geöffneten Fahrerfenster zu blicken. Zwei USB- und ein HDMI-Anschluss sowie Sitzheizung vorne fehlen ebenfalls nicht. Audio-Liebhaber sollten allerdings an die Soundanlage keine allzu hohen Erwartungen knüpfen.

Die leistungsstarke Heizung bringt den Innenraum an kalten Tagen erfreulich schnell auf Temperatur. Das dürften vor allem diejenigen zu schätzen wissen, die tagtäglich mit dem Mitsubishi ihr Brot verdienen müssen. Die leistungsstarke Heizung heizt den Innenraum erfreulich schnell auf. Das dürften vor allem diejenigen zu schätzen wissen, die tagtäglich mit dem Mitsubishi ihr Brot verdienen müssen. Ihnen stehen für nahezu jede berufliche Herausforderung drei Allrad-Modi mit sperrbarem Hinterachsdifferenzial und Getriebeuntersetzung zur Verfügung. Sie werden per Drehschalter aktiviert. Der Wechsel von All- auf Zweiradantrieb an der Hinterachse – und umgekehrt – ist auch während der Fahrt möglich.

Bis 130 km/h zieht der 2,2-Liter-Diesel ordentlich an, ehe ihm ein wenig die Puste ausgeht. Aber auch jenseits von Tempo 150 gibt es am Geradeauslauf und Fahrkomfort des 5,30 Meter langen Mitsubishi nichts auszusetzen. Hier haben die Ingenieure das Versprechen eines Pkw-ähnlichen Fahrzeugs voll und ganz erfüllt. Die Lenkung ist angenehm leichtgängig, und trotz hinterer Blattfedern halten sich die Pick-up-typischen Ausbruchsversuche des Hecks in erstaunlichen Grenzen. Im Zweifelsfall greift das ESP unaufgereggt, aber bestimmt ein. Mit an Bord sind außerdem unter anderem Toter-Winkel-

ein Auffahr-, ein Querverkehrs- und ein Spurverlassenswarner sowie eine Geschwindigkeitsregelanlage. Zudem gibt es eine Bergan- und eine Bergabfahrhilfe sowie eine Gespannstabilisierung. Die Offroad-Traktionskontrolle mit vier wählbaren Fahrmodi für Schotter, Schnee, Sand und steinige Untergründe ist ein weiteres Feature.

Wes Geistes Kind der L200 dennoch letztendlich ist, dokumentiert die althergebrachte Automatik mit lediglich sechs Getriebestufen. Sie ist den Hauptmärkten in Übersee und der Kostenbremse geschuldet, verrichtet ihre Arbeit aber dank guter Abstimmung der Schaltpunkte ordentlich und ohne überanstrengt zu wirken. So sind die Schaltwippen hinter dem Lenkrad und der manuelle Modus trotz der „nur“ sechs Getriebestufen überflüssig. Allenfalls helfen sie, bei dem in Deutschland neuralgischen Geschwindigkeitsbereich zwischen 100 und 110 km/h etwas eher den letzten Gang zu bemühen. Der Durchschnittsverbrauch des L200 bewegt sich mit um die zehn Liter im klassenüblichen Rahmen und nicht übermäßig weit vom WLTP-Wert entfernt.

Etwas großzügig bemessen sind allerdings die Spaltmaße der Heckklappe. Mit einem Aufsatz lässt sich der Mitsubishi L200 in einen Kombi verwandeln. Das Commercial-Hardtop mit Schiebefenstern, LED-Innenleuchte und 80 Kilogramm Dachlast verlangt für die Entriegelung allerdings einen Extraschlüssel. Schade auch, dass sich die hintere Sitzfläche des Doppelkabiners nicht um-, sondern nur die Lehnen marginal nach vorne klappen lassen, um an ein paar Utensilien wie Warnwesten oder Verbandszeug heranzukommen.

Fazit: Der Mitsubishi L200 bleibt vor allem ein Fahrzeug für allerlei berufliche Aufgaben oder ein Hobby, bei dem eine gute Traktion und hohe Anhängelast nicht schaden können. Dabei bietet er eine recht gute Ausstattung und Pkw-ähnlichen Fahrkomfort. Wer sich allerdings als Familie einen steuerlichen Vorteil verspricht, der wird zumindest beim Doppelkabiner enttäuscht. Er wird vom Kraftfahrt-Bundesamt zwar als Nutzfahrzeug und Geländewagen geführt, aber den Finanzämtern ist der Viertürer – anders als der Anderthalb-Kabiner Club Cab – zu Pkw-haft. (ampnet/jri)

Daten Mitsubishi L200 Doppelkabine Top

Länge x Breite x Höhe (m): 5,31 x 1,82 x 1,78
Radstand (m): 3,00
Motor: R4-Diesel, 2268 ccm, Turbo, Direkteinspritzung
Leistung: 110 kW / 150 PS bei 3500 U/min
Max. Drehmoment: 400 Nm bei 1750–2250 U/min
Höchstgeschwindigkeit: 171 km/h
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 13,5 Sek.
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 8,8 Liter
Effizienzklasse: k. A.
CO₂-Emissionen: 231 g/km (Euro 6-d Temp Evap)
Leergewicht: 2110 kg
Zuladung: 1000 kg
Wattiefe: 500 mm
Böschungswinkel: 30 Grad (v.) / 22 Grad (h.)
Rampenwinkel: 24 Grad
Steigfähigkeit: 70 %
Kippwinkel: 45 Grad
Max. Anhängelast: 3100 kg
Wendekreis: 11,8 m
Bereifung: 265/60 R18
Basispreis: 43.390 Euro
Testwagenpreis: 45.997 Euro

Bilder zum Artikel



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



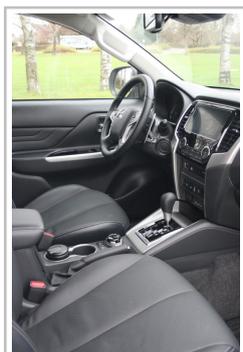
Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



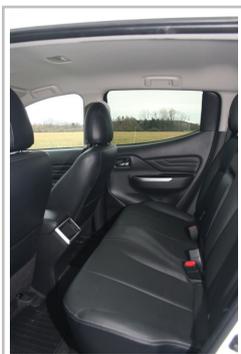
Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net



Mitsubishi L200.

Foto: Auto-Medienportal.Net
