
Mitsubishi L200: In Deutschland ist Ende im Gelände

Von Jens Riedel, cen

Keine andere Fahrzeuggattung ist wohl für Zubehör eine so dankbare wie Pick-ups. Es gibt Laderaumrollos, Frontbügel und Seilwinden, Sidebars (?), Laderaumrollos, Hardtops für die Ladefläche, Ein- und Aufbauten für Handwerker und kommunale Betriebe. Die Pritschenwagen sind Arbeitstier für Wald und Flur, Zugmaschine für Bootskapitäne und den Hobbyreiter sowie Freizeitfahrzeug für Outdooraktivisten. Dennoch ist die Auswahl in den vergangenen Jahren merklich geschrumpft geworden.

Ford und VW erneuern zwar gerade ihre Baureihen Ranger und Amarok gemeinsam, und es gibt den Toyota Hilux, aber das war es dann auch schon halbwegs. Isuzu spielte schon immer eine Nebenrolle, und der Ssangyong Musso ist hierzulande nur Statist. Der Nissan Navara ist ebenso vom europäischen Markt verschwunden wie schon lange vorher der Mazda BT-50. Mercedes-Benz hat die X-Klasse eingestellt und Renault den Alaskan (beides Navara-Derivate), Fiat den Mitsubishi-Klon Fullback. Nun hat es mit dem Mitsubishi L200 auch einen bislang echten Fels in der Brandung erwischt. Die letzten Exemplare stehen jetzt bei den Händlern.

Nach wie vor ist der Doppelkabiner mit seinen fast 5,30 Metern Länge eine mehr als stattliche Erscheinung. Da können die anderen Artgenossen kaum mithalten. Hinten beträgt der Karosserieüberhang gut einen Meter. Da ist vor allem beim rückwärtigen Rangieren in der Stadt die Birdview-Kamera ein Segen. Auch wenn die mechanischen Komponenten mit robustem 2,2-Vierzylinder-Diesel und einer Automatik, die sich mit sechs Gängen begnügt, alte Schule sind, geizt der L200 nicht mit modernen Zutaten. Auffahrwarner und Spurhalteassistent sind ebenso an Bord wie Toterwinkel-Warner und Lenkradheizung sowie Sprachsteuerung. Sogar beheiz- und kühlbare Vordersitze gibt es. Etwas verwunderlich ist dann allerdings, dass der Tempomat die eingestellte Geschwindigkeit nicht anzeigt.

Leben muss man auch damit, dass das weich gefederte Fahrwerk in Verbindung mit den bei unserem Exemplar montierten 20-Zoll-Rädern unter den um drei Zentimeter verbreiterten Kotflügeln die Fahrbahnbeschaffenheit unmittelbar ins Lenkrad überträgt. Doch das passt zum rustikalen Charme. Hinter dem aufklappbaren Display des Infotainmentsystems steckt zu unserer Freude übrigens noch ein CD-Player, während sich anderswo häufig inzwischen ja noch nicht einmal mehr ein USB-A-Stecker, sondern nur noch der Typ C Anschluss findet.

Der L200 ist vor allem ein Arbeitstier, das dank 400 Newtonmetern Drehmoment und Allradantrieb mit Unterstezungsgetriebe und Differenzialsperre auch in entfernten Winkeln der Erde zuhause ist. Hierzulande nähren Pick-ups bei Freizeitnutzern vor allem den Abenteuerdrang und das Freiheitsgefühl. Beides bedient Mitsubishi mit einer besonderen Zubehörkombination, die auch den gebrauchten L200 zum Camper macht.

Als Schlafgelegenheit steht das aufblasbare Dachzelt GT Pick Up des österreichischen Anbieters Gentle Tent bereit, und für die Pritsche gibt es einen ausziehbaren Einschub, der sich mit einem Küchenmodul bestücken lässt. Das bringt unter anderem einen zweiflammigen Gaskocher, zwölf Liter Wasservorrat, einen großen Besteckkasten und eine Spüle sowie Staufächer mit. Zusätzliches Outdoor-Equipment findet dann auf den optionalen Querträgern über dem Laderaumrollo Platz. Wer zu zweit auf Reisen geht, der findet zudem auf der hinteren Sitzbank des Mitsubishi noch Möglichkeiten, weiteres Reisegepäck unterzubringen.

Das Zelt überzeugt nicht nur durch seine sehr kompakten Abmessungen bei Nichtgebrauch auf dem Dachgepäckträger, sondern erlaubt dank Luftkammersystem

auch, vor dem Schlafbereich eine Art Aufenthaltsraum über die Pick-up-Pritsche zu spannen. Noch besser nutzen lässt sich dieser, wenn statt auf den fest eingebauten Einschub auf separates Campingequipment gesetzt wird und das Gentle Tent die Ladefläche zum Aufenthaltsraum bei schlechtem Wetter verwandelt.

Dessen ungeachtet trumpft der Mitsubishi L200 mit seinem Allradsystem „Super Select 4WD-II“: Es bietet nicht nur die Wahl zwischen Zwei- und Vierradantriebe, ein sperrbares Mittel- sowie Hinterachsdifferenzial und ein Untersetzungsgetriebe, eine Bergabfahrlilfe und einen Offroad-Modus zur weiteren Anpassung der Motorparameter. Obendrein gibt es 3,1 Tonnen Anhängelast. Viel mehr geht nicht. (Jens Riedel/cen)

Bilder zum Artikel



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



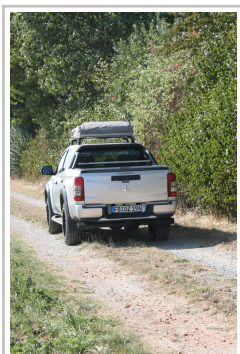
Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up und ausziehbarem Küchenmodul fürs Camping.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit ausziehbarem Küchenmodul fürs Camping.

Foto: Autoren-Union Mobilität



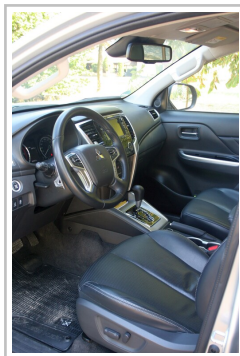
Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up und ausziehbarem Küchenmodul fürs Camping.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200 mit ausziehbarem Küchenmodul und Dachzelt GT Pick Up fürs Camping.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Mitsubishi L200.

Foto: Autoren-Union Mobilität
