

# Mehr Muskeln für mehr Käufer

**Fahrbericht** | Der Pick-up L200 gehört zu den Klassikern im Segment, das der Japaner einst mitprägte. Die fünfte Generation des in Thailand gebauten Allradlers hat das Bewährte mit dem Neuem vielversprechend kombiniert.

Die Zeiten der Marktführerschaft sind lang vorbei. Als es im Pick-up-Segment nur darum ging, welchen Platz man auf dem Stockerl einnimmt, glänzten die Diamanten im Firmenlogo der Japaner besonders. Nun geht es deutlich enger zu in der vor allem für Märkte in Asien, Nord- und Südamerika interessanten Größenklasse. Dennoch hofft Mitsubishi mit der fünften Auflage des seit 1993 in Deutschland angebotenen L200 an diese Zeit anzuknüpfen.

Interessant dabei ist, dass die Marke mit ihren Pkw zum Großteil Privatkunden erreicht, den Pick-up aber fast ausschließlich an Gewerbekunden verkauft, wo die Erwartungen an Service und Ausstattung spürbar andere sind. Aber diesen Spagat bekommt der in Thailand gebaute Nippon-Offroader heute schon gut hin.

Der Eintonner fährt wie gewohnt als Doppelkabine oder Club Cab vor, wobei diese nun viertürig ist und über gegenläufig öffnende Fondtüren den recht engen Platz auf den hinteren Sitzen freigibt. Bekannte L200-Werte, wie Wendigkeit (11,8 Meter Wendekreis), hohe Nutzlast (nun bis 3,1 Tonnen Anhängelast) und permanenter Allradantrieb mit Geländeuntersetzung (im Top-Diesel, der kleine Selbstzünder erhält den zuschaltbaren Allradantrieb), bringt das laut dem Geschäftsführer des Importeurs Werner Frey „verlässliche und unverwüstliche Arbeitstier“ für den Wettkampf mit.

**Kraftvoller** | Dies wird nun um das Attribut „sicher mit dem Anhänger unterwegs“ ergänzt. Das System, das für die Gespannstabilität sorgt und ein Pendeln des Anhängers verhindert, ist jetzt bereits ab Werk dabei.

Zur fünfstufigen Automatik gesellt sich ein neuer Sechsganghandschalter (bislang mussten fünf Gänge reichen) mit serienmäßigem Start-Stopp-System. Beide Selbstzünder (154 oder 181 PS) sind stärker geworden: Das Einstiegs-Aggregat hielt bisher 136 PS parat und der Top-Diesel war bislang mit 400 Newtonmeter (Nm) Drehmoment ausgestattet, jetzt sind es 430 Nm.

Der 2,4-Liter-Grundmotor hält den Japaner gleichmäßig und kraftvoll in Schwung, das Touren fällt dennoch recht raubeinig aus. Von daher stört es nicht, dass im Interieur weiterhin viel Hartplastik verbaut wurde. Gut ist, dass die Sitze etwas größere Polster erhalten. Das in der Höhe und Tiefe verstellbare Lenkrad erhöht den Komfort im ehrlichen Arbeiter. Dieser steht Ende September als Neuauflage bei den Händlern und soll helfen, die Fanschar deutlich zu vergrößern.

**Hohe Ziele** | Aus gut 1.000 Einheiten in diesem Jahr sollen im kommenden 2.500 werden. Um das ambitionierte Ziel zu erreichen, lockt Mitsubishi mit der markentypischen 5-Jahre-Herstellergarantie bis 100.000 Kilometer, einem verlängerten Ölwechselintervall von 20.000 Kilometern (statt 15.000 Kilometern) und einem leicht gesenkten Preisniveau. Der Club Cab startet bei 22.093 Euro, laut dem Importeur gut 1.000 Euro unterhalb des jetzigen Preises, die Doppelkabine wird gut 300 Euro günstiger und erfordert ein Invest von mindestens 23.942 Euro.

Weiterhin überzeugend ist der Normverbrauch. Diesen gibt Mitsubishi mit 6,4 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Wert: 169 g/km) für den Handschalter beziehungsweise 7,2 l/100 km (CO<sub>2</sub>-Wert: 189 g/km) für den Automaten an. | rs



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Raubein** | Die Front des L200 ist noch markanter, was das maskuline Image des Offroaders betonen soll



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Guter Zugang am Heck** | Der Pick-up ist ein Arbeitstier, das stets schnell einsatzbereit ist



Foto: Rocco Swantusch/Autoflotte

**Kleine Hilfe** | Die Rückfahrkamera (ab mittlerem Niveau Serie) funktioniert gut – trotz Mini-Display

## Mitsubishi L200 | Daten und Preise

**2.4 DI-D Club Cab** ab 22.093 Euro

R4/2.442 cm<sup>3</sup> | 113 kW/154 PS | 380 Nm/1.500 U/min  
6-Gang | 12,2 s | 169 km/h | 6,4 D | 169 g/km

**2.4 DI-D+ Club Cab** ab 27.639 Euro

R4/2.442 cm<sup>3</sup> | 133 kW/181 PS | 430 Nm/2.500 U/min  
6-Gang | 10,4 s | 179 km/h | 6,4 D | 169 g/km

5.195 x 1.785 x 1.775 mm | 955 – 960 kg Zuladung

Wartung: jährlich oder alle 20.000 km

Effizienzklasse: C | B

Schadstoffklasse: Euro 5 (beide)

Versicherung: k. A.

Garantie: 5-Jahre-Herstellergarantie

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer