

## Kurztest Mitsubishi L200: Neuer Auftritt mit althergebrachter Automatik

Von Jens Riedel

**Er wirkt sehr vertraut und ist dennoch komplett neu: Mitsubishi hat seinen Pick-up-Klassiker L200 in der fünften Generation moderner und dynamischer gezeichnet und das Ambiente spürbar aufgewertet. Gleichwohl ist er sich optisch treu geblieben. So gibt es als besonderes Markenzeichen immer noch die charakteristische Rundung am Ende der Kabine, aber sie fällt steiler aus als bisher und die Pritsche wanderte ein Stück in die Höhe.**

Keine Frage: Der L200 tritt deutlich geschmeidiger, gefälliger und weniger nutzlastig auf. Er kommt nun stärker als bisher der Lifestyle-Kundschaft entgegen. Erklärtes Ziel war es, die Neuauflage vor allem beim Interieur auf SUV-Niveau zu heben. Das ist gelungen. Das Gestühl vorne wie hinten ist höher und bietet mehr Beinauflage sowie im Fond mit den herunterklappbaren Lehnen einen bis dato unbekannt entspannten Kniewinkel. Die Mittelkonsole sticht dank Klavieroptik sogar den facegelifteten Outlander aus eigenem Hause aus. Lediglich bei den Türinnenverkleidungen geht es nach wie vor etwas robuster zu. Ab der mittleren Ausstattung Plus gibt es unter anderem ein Touchscreen-Display, Rückfahrkamera und Zwei-Zonen-Klimaautomatik sowie einen recht zuverlässigen Spurhalteassistenten.

Größter Nachteil der Neuauflage ist sein Antrieb – zumindest, wenn man beim Doppelkabiner zur Automatik greift. Hier hat es Mitsubishi unverständlicher trotz Getriebeneuentwicklung bei einer althergebrachten Fünf-Stufen-Lösung belassen. Das ist absolut nicht mehr zeitgemäß. So wirkt der L200 in dieser Konstellation beim Antrieb nach wie vor recht ruppig, zumal er die Gänge auch noch recht weit ausdreht. Wir haben noch nie so oft bei einem Automatik-Auto zu den Schaltpaddles gegriffen, um die Drehzahl und damit auch den Verbrauch zu senken. Bei 133 kW / 181 PS aus 2,4 Litern Hubraum, fast 5,30 Metern Fahrzeuglänge und über zwei Tonnen Leergewicht sollten durchaus zehn bis zehneinhalb Liter Durchschnittsverbrauch und damit gut drei Liter mehr als unter Laborbedingungen einkalkuliert werden. Dennoch hält sich das Rauhbein

bei höherem Tempo auf der Autobahn akustisch erstaunlich zurück, so dass in Verbindung mit dem gestiegenen Komfort an Bord auch längere Straßenetappen gut zurückgelegt werden können. Punkten kann der L200 dabei auch mit einem trotz notwendiger Blattfedern überraschend neutralen Fahrwerk.

Bis zu Geschwindigkeiten von 100 km/h kann auch während der Fahrt zwischen dem Hinter- und dem Allradantrieb gewechselt werden. Gleichwohl ist der Pick-up vor allem für den harten Arbeitseinsatz konzipiert. Dafür stehen das sperrbare Mitteldifferenzial und die zusätzliche Möglichkeit der Geländeuntersetzung. Dazu kommen eine Wattiefe von 60 Zentimetern, knapp 900 Kilogramm Zuladung und über drei Tonnen Anhängelast inklusive Gespannstabilisierung. (ampnet/jri)

Daten Mitsubishi L200 2.4 DI-D+ AT Top

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: 430 Nm bei 2500 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 177 km/h

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

ECE-Durchschnittsverbrauch: 7,2 Liter

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 189 g/km (Euro 5)

Effizienzklasse: C

Leergewicht / Zuladung: 2027 kg / 883 kg

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

Ladekantenhöhe: 650 mm

Böschungswinkel: 30 Grad (v.) / 22 Grad (h.)

Rampenwinkel: 24 Grad

Bodenfreiheit: 205 mm

Max. Anhängelast: 3100 kg (opt. 3500 kg)

Wendekreis: 11,8 m

Bereifung: 245/65 R17

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.

---