

# Mit Rallye-Bonus



Mehr SUV ein Pick-up nie war: Mitsubishis neuer L200 legt einen beeindruckenden Auftritt hin

**V**or ziemlich genau 14 Tagen erst hat Mitsubishi seinen neuen Pick-up L200 auf der Motorshow in Bologna enthüllt – OFF ROAD konnte ihn jetzt schon genauer in Augenschein nehmen. Mit der Präsentation des L200 ha-

ben die drei wichtigsten Pick-up-Anbieter in Deutschland und Europa ihre neuen Modelle endlich vollzählig am Start: Nissan hat jüngst seinen Navara überholt, Toyota den Hilux aufgefrischt und Mitsubishi seinen L200 gar völlig neu konzipiert.

Eines ist allen drei gemeinsam: Sie wollen nicht mehr nur als Mililaster und robuste Arbeitstiere gesehen werden. Das sind sie zwar immer noch, aber die einschlägigen Marketingleute sprechen lieber davon, auch „freizeitaktive“ Kunden gewinnen zu

wollen. Also all die Menschen, die auch mal ihr Fahrrad, das Surfbrett, ein Quad oder den Jet-Ski transportieren müssen. Momentan werden jährlich zwar nicht mehr als knapp 10 000 Modelle bei uns neu zugelassen, die Hersteller setzen aber gerade der

Geschwungene Linien auch im Innenraum.  
Feine Anzeige: das sperrbare Mitteldifferenzial.  
Wenig variabel: die hintere Rücklehne, hinter der sich der hydraulische Wagenheber verbirgt.  
Nettes Extra: elektrisch versenkbares Heckfenster.  
Postkutschen-Reminiszenz, Teil 2: Rückleuchten, die wie Laternen wirken





Reminiszenz an die Postkutsche: geschwungene Linien wie bei der Stage Coach



Karosserie-Variante: Einzelkabine mit 2,2 Meter langer Ladefläche

Freizeitmenschen wegen auf einen wachsenden Markt. Die Art und Weise, wie sie das tun, ist vor allem Geschmackssache: Toyota bleibt mit seinem Hilux gewohnt unauffällig in der Optik. Der Navara wiederum tritt mächtig und sehr maskulin auf.

Mitsubishi dagegen hat seinem Pick-up das Design des bei der Rallye Dakar erfolgreichen Renn-Pick-ups verpasst. Das Ergebnis:

weiche Formen und Rundungen, eine aggressiv wirkende Front und eine Seitenansicht, die mit ihrer sich nach unten verbreitern-

Postkutsche erinnert. Ein vielleicht nicht gewolltes Spiel mit Zukunft und Vergangenheit, das aber gelungen und in der Gegen-

### Klassenbesten Wendekreis: 11,80 Meter

den C-Säule und der gebogenen Linie, die die Kabine von der Pritsche trennt, durchaus an eine

wart prima anzusehen ist. Ein Design, das sich auch nicht so schnell abnutzen wird...

Motorisiert sind alle L200-Varianten – es gibt ihn mit Einzel-, Club- oder Doppelkabine – mit einem 2,5-Liter-Common-Rail-Dieselmotor, der 136 PS (100 kW) leistet, ein Drehmoment von maximal 314 Newtonmeter bei 2000 min<sup>-1</sup> freisetzt und Euro 4 schafft. Man kann zwischen Fünfgang-Schaltgetriebe und Viergang-Automatik (die es allerdings nur für den Doppelkabiner gibt) wählen. Die Nutzlast des L200 beträgt 985 Kilogramm, die Anhängelast gebremst 2,7 Tonnen, ungebremst 750 Kilogramm.

Überzeugend die Antriebstechnik: Der L200 verfügt als erster moderner Pick-up über einen vollwertigen Permanent-Allradantrieb, den „Super Select 4WD“, viskosebremst und mit manuell sperrbarem Mitteldifferenzial. Dazu kommen ESP und Traktionskontrolle. Eher traditionell: der Leiterraum und die hinteren Blattfedern.

Die gerundeten Linien des fast genau fünf Meter langen Pick-up finden im Innenraum ihre Fortsetzung. Der viertürige Doppelkabiner beispielsweise bietet Pkw-Komfort (Innenraumlänge: mit 2,15 Meter Klassenbestwert; die Ladefläche verkürzt sich dann auf 1,32 Meter), lässt aber noch an Variabilität zu wünschen übrig: Die Lehne der Rückbank zum Beispiel kann nur schräg nach vorne geklappt werden. Besserung ist allerdings bereits versprochen. Dafür gibt es ein nettes, elektrisch versenkbares Rückfenster.

Macht durchaus auch Spaß, so ein Pkw-SUV-Pick-up... ■

T Günther Fischer F Peter Kasper

