

En redan bra pickup som inte blivit så mycket bättre

Vi hade väntat oss mer efter att Mitsubishi slagit på stora trumman för en ny generation av en av pickupbranschens verkliga trotjänare. Vi konstaterar att det i stort sett handlar om samma bil som tidigare, men med svagare motor och sämre vridmoment. Men, den gamla var en av våra favoriter, varför även den nya får godkänt.

Text och foto: Christer Andersson

Den sjätte generationen av den gamla trotjänar-pickupen Mitsubishi L200 har nu kommit till Sverige efter att ha sålts på asiatiska marknader i nära ett år. En bil som många sett fram emot. Men det blev inte så mycket nytt. Utvändigt ser man en omarbetad front.

Bland det som inte syns noterar vi En 2,2-litersdiesel och en ny sexstegad automatlåda. Föregångaren hade en femstegad. Dessutom ett mer vridstyvt chassi, effektivare fjädring-dämpning, större bromsskivor fram och inte minst nya säkerhetsfunktioner.

Den nya motorn är på 2,2 liter och ger 110 kW/150 hk. Föregångaren på 2,5-liter lämnade 133 kW/181 hk och hade ett bättre vridmoment. Det är det senare vi saknar, speciellt när man drar släp. 181-hästarmotorn finns kvar för marknader som inte omfattas av den nya utsläppsnormen Euro6d-temp.

Bland nya säkerhetsfunktioner hittar vi ett automatiskt kollisionssvarningssystem inkluderande autobroms, 360-gradersvy med hjälp av kameror runt bilen, dödvinkelvarnare, filbytesvarnare, varning vid oavsiktlig acceleration, stabilitetshjälp för släpvagn, starthjälp i backe, utförskörningskontroll och varningssystem vid backning.

L200 säljs i Sverige i tre utföranden, alla med 110 kW/150 hk-motorn. Club Cab Komfort har sexväxlad manuell låda och kostar 337 375 kronor, inklusive moms. Double Cab Explorer har även den manuell låda och kostar 368 625 kronor medan Double Cab Premium med automatlåda kostar 399 875 kronor.

Byggarens provbil var en Double Cab Premium. Vi gillar inte att ett arbetsredskap har ömtåligt lackade stötfångare och lackade plaströr på stötfångaren bak vilken dessutom har fotsteg. Något man inte har nytta av när baklämmen är fälld. Fotsteg på sidorna. Innerskärmar av plast och små stänkskydd runt om. Reservhjulet hänger under flaket bak, mellan rambalkarna och de långsgående bladfjädrarna. Dragkrok är standard.

Backspeglarna är silverblanka med infällda blinkers. Led-varselljus och mycket bra strålkastare, speciellt halvljuset med bred ljusbild. Strålkastarspolning. Dimljus.

Flaket är som på alla pickuper av den här typen svåråtkomlig. Att det som standard är inklätt med aluminium är bra. Hjulhusen är plastinklädda. Det är svårt att surra last på flaket med fyra små öglor på insidan. Som vanligt efterlyser vi en möjlighet att surra på utsidan för att enklare kunna skyddstäckas med en pressening.

De fyra dörrarna öppnar bra, men på grund av hög markfrigång blir insteget besvärligt och man slår lätt huvudet i taket. Handtag på båda vindrutestolparna bättrar upp situationen.

Inredningen går i mattsvart plast med apelsinskalyta mot speglingar och reflexer. Vi sitter bra i en läderklädd och lagom skålad förarstol som är eljusterbar framåt/bakåt/upp-ner i både fram- och bakkant. Ryggstödsjusteringen är steglös. Och tack vare en åt två håll justerbar ratt bör de flesta få till en bra körställning. Skjutmånen räcker till, utom för riktigt storvuxna.

Passagerarstolen saknar eljusteringen, men har annars motsvarande komfort, förutom att höjjustering saknas. Baksä-

tet är vuxet för biltypen och ger godkänd komfort för två vuxna även om sittdynan känns i kortaste laget. Reservsätet i mitten är inte komfortabelt. Ett mittarmstöd kan fällas fram ur ryggstödet. Soffans ryggstöd går att fälla för att skapa ett lastutrymme.

Instrumenteringen kan skymmas av ratten med höjd stol och sänkt ratt. Två stora urtavlor med varvräknaren till vänster och hastighetsmätaren till höger. Däremellan digital avläsning av temp och bränslemängd samt vilken växel som ligger i. P-, R-, N- och D-läge samt möjlighet till att växla manuellt med stora paddlar på varje sida under ratten.

Ovanför visas om 2WD- eller 4WD-lägena ligger i. Dessa manövreras elektroniskt med en ratt och omfattar tvåhjulsdrift hög, fyrhjulsdrift hög, fyrhjulsdrift hög med låst mellandifferential och fyrhjulsdrift låg med låst mellandiff. Som på de flesta bilar med den här typen av elektrisk inkoppling går det alldeles för långsamt, enligt vår smak.

Reglagen och manövertangenterna är väl placerade, tydligt utmärkta och belysta. Bakom ratten till vänster finns ljusfunktionerna, med automatikläge, och till höger torkare och spolning. Radio, navigation, samt telefunktioner manövreras i små tangenter till vänster på ratten och farthållaren på höger sida. En 7-tums pekskärm för radio, navigation och backkameran visade en diffus bild. Objektiv för kameran blir lätt nedsmutsat.

Bilen startas nyckellöst. Antisladd och varning för körfältsbyte kan kopplas ur. Elfönsterhissar fram/bak. Värmen/ventilationen var tillfredsställande och klimat-anläggningen effektiv.



Aluminiumklätt flak. Små lastsäkringsögglor. Inga fästpunkter på utsidan för surring av last. Bra att dragkrok är standard. Biltypen är populär som dragbil bland hantverkare. Släpvagnsvikten är 3 100 kilo.



Fronten är helt ny på den sjätte generationen av Mitsubishi L200. Bilen uppför sig mer som en stor personbil än som en liten lastbil men har alldeles för personbilmässig kaross för arbete och tuffare tag.

Bilen andas modern personbil i inredningen, vilket innebär stora brister som arbetsplats. Det som finns är fack i alla fyra dörrarna, två mugghållare mellan sätena fram och två i mittarmstödet bak. Samt ett låsbart handskfack. Ett glasögonfack i taket.

Sikten runtom är bra med stora eluppvärmda och elmanövrerade backspeglar. Vindrutestolparna är skrymmande vilket förvånas av att torkaren inte går tillräckligt långt ut i vänsterkant. Bra innerbackspegel. Solskydden fungerar bra framåt men dåligt vid sidoljus. Innerbelysning mitt i taket samt kartläsningslampor åt båda hållen fram.

Krockkuddar och sidokrockkuddar fram är naturligtvis standard, Dessutom knäckkrockkudde för föraren och sidokrockgardiner fram/bak. Trepunktsbälten på alla fem sittplatserna med justerbara övre fästpunkter fram.

Den ljudisolerade motorhuvu är tung och det är trångt runt den långsmonterade motorn. Alla kontroller och påfyllningar är dock välmarkerade och hjälpligt åtkomli-

ga. Dock med undantag för lampbyten. Bra med en kombinerad stänk- och skyddsplåt under motorn.

På vägen känns L200 mer som en maffig personbil än en liten lastbil. Fjädringen är ganska hård, något stötig, men känns samtidigt mjuk beroende på lång fjädringsväg. Maxlastad sjunker den ungefär 10 cm bak. Servostyrningen känns oprecis samt har noll vägkontakt och många rattvarv ger mycket vevande i stadstrafik. Nya L200 är stadig och riktningss stabil med lätt last men egenskaperna försämras märkbart med last.

En pickup är även avsedd att gå i terräng med lång fjädringsväg och relativt mjuk fjädring. L200 sköter sig med den äran vid sidan av vägen, där terrängkörningslagen så tillåter. Släpvagnsvikten är 3 100 kilo. Notera att flera konkurrenter i dag har 3 500 kilo som dragvikt.

Ljudnivån i L200 är personbilmässig. Byggaren mätte upp förhållandevis låga 66 decibel på knagglig asfalt vid 110 km/tim och ca 1 800 varv på sexan. Vid 70 km/tim

62 decibel på fyran och femman och 63 på trean. Bränsleförbrukningen var låga 0,8 liter/mil över vår distributionslinga på 17 mil, med 600 kg på flaket. 📌



Inredningen är personbilslik med hög komfort både fram och bak, förutom besvärligt insteg. Däremot stora brister beträffande förvaring och arbetsytor om man ser bilen som ett arbetsredskap..

PLUS & MINUS

- + Låg ljudnivå
- + Låg förbrukning
- + Bra förarmiljö
- + Bra halvljus
- + Lämplig dragbil
- Ej skyddad mot småskador
- Dåligt med förvaringsplatser
- Utvändig lastsäkring saknas
- Långsam inkoppling av 4WD
- Instabil med maxlast

Mitsubishi L200 Double Cab Premium 2,2D Aut

Pris, inkl. moms: 399 875 kr..

Fordonsskatt: 14 147 kr.

Garantier: Nybil, 5 år eller 10 000 Vagnskada, nej. MAP avbrottsgaranti 5 år.mil. Rost, 12 år. Lack, nej. Elektronik, nej.

Motor: Turbodiesel med commonrail och intercooler. Partikelfilter. Rak 4 cyl. 16 vent, två överliggande kamaxlar. 2 268 cm³. Max effekt 110 kW/150 hk vid 3 500 v/min. Max vridmoment 400 Nm vid 2 000 v/min.

Miljö: Euro 6d-Temp. Koldioxidutsläpp, Testcykel WLTP, 254 g/km.

Bränsleförbrukning: Testcykel WLTP. Blandad körning, 9,7 l/100 km. Låg, 11,1 l/100 km. Medium, 9,7 l/100 km. Hög, 8,6 l/100 km. Extra hög, 10,1 l/100 km. Byggarens snittförbrukning med 600 kg last, 8,0 l/100 km.

Prestanda: 0-100 km/tim, 11,8 sek. Med 600 kg last, ca 15,5 sek. Toppfart 171 km/tim.

Mått och vikter: Längd/bred/höjd 530,5/181,5/177,5 cm. Axelavstånd, 300,0 cm. Flakmått, längd/bredd/höjd, 152,0/147,0/47 cm. Bredd mellan hjulhus, 106,0 cm. Tjänstevikt/maxlast/släp, 2 149/961/3 100 kg.