

Im Rückspiegel: Die Karriere des Pick-ups bei Mitsubishi

Parallelität der Ereignisse. Den Pick-up haben viele erfunden. In Amerika, in Asien und in Europa finden sich früh schon kleine Fahrzeuge mit Ladepritsche. Heute sind Pick-ups in vielen Regionen der Welt nicht nur Nutzfahrzeuge, sondern oft auch Kultobjekte – eine Entwicklung, an der auch Mitsubishi Motors entscheidend mitgearbeitet hat. Schließlich produziert der älteste Automobil-Serienhersteller Japans bereits seit 70 Jahre Pickups.

Ein konstruktiver Meilenstein war der Urvater aller Mitsubishi Pick-ups. Verfügte dieser von den Mizushima Motor Vehicle Works 1946 als Prototyp und ab 1947 in Serie gebaute Typ TM3 A doch als einer der ersten Pritschenwagen der 0,4-Tonnen-Klasse über eine halb geschlossene Kabine mit Frontscheibe und Stoffdach. Seine Robustheit verdankte er nicht zuletzt einem massiven Leiterrahmen, der um 1960 auch zum Kennzeichen der großen Typen Junior und Jupiter in der Zwei-Tonnen-Klasse wurde.

Eine Vorreiterrolle übernahm der Jupiter zudem als einer der ersten Pick-ups mit optional erhältlichem Dieselmotor. Dagegen führte der kleine Mitsubishi Leo ab 1959 die mit dem Mizushima begründete Modellreihe der Mini-Pickup in die Moderne, bis im Jahr 1967 ein Pritschenwagen auf Basis der avantgardistischen Fastback-Limousine Mitsubishi Colt 1000F zum Trendsetter im 0,5-Tonnen-Segment avancierte.

Im Jahr 1970 startete Mitsubishi Motors in Kooperation mit der Chrysler Corporation die Entwicklung eines größeren Pickups, der sich im Design ebenfalls an Pkw-Formen orientierte. Chrysler war in die Formenfindung für diesen Pickup einbezogen worden, weil das 1978 vorgestellte leichte Nutzfahrzeug vor allem für Nordamerika und andere Exportmärkte bestimmt war. Während der Vertrieb in den USA durch Chrysler unter den Namen D60 sowie Plymouth Arrow erfolgte, lancierte Mitsubishi den ab 1980 mit Allradantrieb verfügbaren Pick-up in vielen anderen Ländern als L200.

In Japan wurde die dort Mitsubishi Forte genannte Einzelkabine mit langer Ladefläche zwar nur bis 1986 verkauft, auf anderen Märkten entfachte der Pritschenwagen dagegen einen Pick-up-Hype. Davon kündete schon das Auftaktjahr mit 45 000 produzierten Einheiten. und mit dramatischen Zuwächsen ging es weiter. 1979 verkaufte Mitsubishi weltweit bereits mehr als 100 000 Pickups dieser ersten Generation des L200, allein 5000 Einheiten wurden monatlich auf dem US-Markt abgesetzt. Die Fachzeitschrift "Pickup, Van und 4WD" kürte den Mitsubishi zum Pick-up des Jahres 1979.

Als 1986 eine überarbeitete Version des L200 eingeführt wurde, produzierte Mitsubishi jährlich rund 130 000 Einheiten des Modells, das mittelgroße Pickups weltweit begehrenswert machte. Der entscheidende Evolutionsschritt weg vom klassischen Lastentransporter hin zum Crossover mit SUV-Elementen erfolgte 1991, als der neue Mitsubishi Strada den vormaligen Forte bzw. die erste L200-Generation ersetzte. Auf den meisten Exportmärkten trug der Strada wieder den Namen L200. So auch in Deutschland, wo er 1993 als erster Mitsubishi Pick-up angeboten wurde und sofort die Pole Position unter allen Pritschenlastern besetzte.

Mit 41 000 Neuzulassungen in den ersten zwölf Jahren war der L200 meistverkaufter Pickup in Deutschland und mit europaweit über 340 000 Einheiten im selben Zeitraum zugleich die Nummer eins auf dem Kontinent. Dazu beigetragen hat auch das Konzept des L200: Wie der klassische Offroader Mitsubishi Pajero konnte auch der L200 Schweres ziehen und sich mit zuschaltbarem Allradantrieb mit Untersetzungsgetriebe abseits des Asphalts durchsetzen.

Zum Wendepunkt in der L200-Historie wurde die 1996 lancierte zweite Generation. Als

15.01.2017 11:00 Seite 1 von 4



Wegbereiter des neuen SUV-Segments gab sich der Mitsubishi L200 nun trendiger denn je durch großen Kühlergrill, ausgestellte Kotflügel, breite Alu-Räder, Doppelrohr-Überrollbügel und komfortablem Pkw-Charakter in der Doppelkabine. Nicht fehlen durfte die größte Ladefläche seiner Klasse und ein 2,5-Liter-Turbodiesel, der dank Intercooler damals bemerkenswerte 73 kW / 100 PS leistete.

Entwickelt worden war auch dieser L200 in Japan, gebaut wurde er aber in den neuen MMC Sittipol Produktionsanlagen in Thailand. Dort wurde nun die Fertigung der Pickups im 1,0-Tonnen-Segment für alle Weltmärkte zentralisiert. Tatsächlich übernahm Mitsubishi mit dem L200 die Pionierrolle als erster Automobilexporteur Thailands, ein Land, das sich daraufhin bald zu einem Kompetenzzentrum für die Produktion von Pritschenwagen entwickelte. Allein der L200 erzielte in den bis 2005 gebauten Generationen zwei und drei kumulierte Exporterfolge von mehr als 700 000 Einheiten.

Seine sportlichen Talente und seine Offroad-Tauglichkeit bewies der L200 als souveräner Gewinner des "Cross Country Rallye World Cups 2003". Im August 2005 wurde der L200 vom Mitsubishi Triton abgelöst. Dieses wieder von Mitsubishi Motors (Thailand) Co. Ltd gebaute Fahrzeug befuhr Neuland als erster "Sport Utility Truck". Tatsächlich stellte sich der auf den meisten Märkten unter dem Traditionsnamen L200 verkaufte Triton als raffiniert designter Pick-up vor, inspiriert vom Rallye-Racer Pajero Evo. Das dynamische Sport-Design verlieh dem Bestseller einen Hauch der Coolness, die bislang nur SUV und Crossover-Typen kennzeichnete.

An Pkw-Komfort – etwa durch den Klassenbestwert von 2,15 Metern Innenraumlänge in der viertürigen Doppelkabine – ließ es dieser vierte L200 ebenso wenig missen wie an technischen Innovationen. Allen voran der permanente Super Select 4WD-Antrieb mit manuell sperrbarem Mitteldifferential. Talente, die diesen Mitsubishi auf eine neunjährige Bestsellerkarierre katapultierten, an deren Ende 1,3 Millionen verkaufte Pick-ups standen.

Genau 80 Jahre nach dem ersten Mitsubishi Pkw mit Allradantrieb und Dieselmotor debütierte die aktuelle, fünfte Generation des L200. Kraftvoll und hocheffizient schlägt die jüngste Generation des Pick-up-Klassikers ein neues Kapitel auf. Serienmäßig an Bord sind alle traditionellen Tugenden des L200: Langlebigkeit – dafür bürgt auch die außergewöhnliche fünfjährige Herstellergarantie bis 100 000 km – sparsame Clear Tec-Diesel in zwei Leistungsstufen (113 kW / 154 PS bzw. 133 kW / 181 PS), serienmäßiger Allradantrieb mit Untersetzungsgetriebe und die große Ladekapazität eines echten Transportspezialisten.

Was Ende 1946 mit dem kleinen, dreirädrigen Mizushima für den Wiederaufbau der heimischen Wirtschaft begann, setzten später Pick-up-Modellreihen für den Weltmarkt fort. Darunter seit 1978 der Mitsubishi Forte, in vielen Ländern L200 genannt. Seit 1993 schreibt der L200 auch in Deutschland eine Erfolgsgeschichte, denn hier zählt er zu den Pionieren unter den Pickups mit Allradantrieb und Diesel-Motor. Heute sind die Pickups in fünfter Generation auf dem Markt, als Mitsubishi L200 2.4 DI-D+ mit 133 kW / 181 PS starkem Turbodiesel, Topwerten bei der Anhängelast, elektronischer Stabilitätskontrolle inklusive Gespannstabilisierung sowie Traktionskontrolle und Berganfahrhilfe. (ampnet/Sm)

15.01.2017 11:00 Seite 2 von 4



Bilder zum Artikel



Mitsubishi Leo, 1959.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mizushima, 1947.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Colt 1100 Pick-up, 1967.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L200, 2015.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L200, 1996.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

15.01.2017 11:00 Seite 3 von 4





Mitsubishi L200, 1979.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L200, 1991.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

15.01.2017 11:00 Seite 4 von 4