
Im Rückspiegel: Der Mitsubishi L 200 wurde in 40 Jahren immer vielfältiger

Forte (italienisch: „stark“) nannte Mitsubishi seinen ersten Ein-Tonnen-Pick-up auf dem japanischen Heimatmarkt. Das passte zu den Härte tests, denen sich die Prototypen vor der Serienproduktion in Nordamerika, Thailand und Saudi-Arabien unterziehen mussten. Im September 1978 war es dann so weit: Der erste Mitsubishi L 200, wie das Modell auf den Exportmärkten hieß, fuhr mit langer Motorhaube, einem zum damaligen Zeitpunkt erstmals bei Nutzfahrzeugen verwendeten Frontspoiler und vier runden Scheinwerfern vor. 40 Jahre später wurde im November vergangenen Jahres die sechste Modellgeneration vorgestellt und kommt in Kürze nun auch zu uns.

Die erste Modellgeneration – damals noch mit einem Leerzeichen zwischen Buchstabe und Zahl – wies optisch Anleihen bei der kompakten Limousine Galant auf. Mühe hatte sich Mitsubishi beim Fahrwerk mit Scheibenbremsen und Doppelquerlenkern an den Schraubenfedern sowie einer Starrachse mit Blattfedern hinten gegeben. Gezielt platziertes Dämmmaterial und der Einsatz einer zweiteiligen Antriebswelle reduzieren die Geräuschentwicklung im Innenraum, denn der japanische Hersteller hatte neben gewerblichen Kunden von vornherein auch Alltagsfahrten etwa zur Schule oder zur Arbeitsstätte im Auge.

Für den Vortrieb standen je nach Markt unterschiedliche Benziner sowie ein 2,3-Liter-Dieselmotor zur Wahl. Basierend auf seiner langjährigen Erfahrung im Bau von Geländewagen, nutzt Mitsubishi zudem ein neu entwickeltes Verteilergetriebe mit einer direkt angebundenen Zahnkette. Es reduzierte Geräusche und Leistungsverluste und ermöglicht zugleich hohe Geschwindigkeiten auf befestigten Straßen. Von der ersten Modellgeneration werden rund 657 000 Fahrzeuge im japanischen Stammwerk Ohe und teilweise im thailändischen Werk Laem Chabang produziert.

Die Ablösung erfolgte 1986 durch die zweite Modellgeneration, von der knapp 1,15 Millionen Exemplare gebaut wurden. Verpackt in frisches Design mit neuem Kühlergrill wurde der nun eigenständig entwickelte L 200 erstmals in drei Karosserievarianten angeboten: mit zweitüriger Einzelkabine wahlweise als Kurz- oder Langversion, mit verlängerter Club Cab sowie als Doppelkabine. Diese Vielfalt, die sich auch in der Motoren- und Antriebspalette sowie in den teils neuen Modellbezeichnungen wie Strada (Japan), Mighty Max (Nordamerika) und Triton (Australien) widerspiegelte, legte den Grundstein für eine weltweite Expansion: 1993 kamt der auf dem Pajero basierende L 200 erstmals nach Deutschland – mit Doppelkabine und 2.5-Liter-Turbodiesel.

Um den Kundenbedürfnissen gerecht zu werden, die den Pick-up verstärkt als Pkw-Alternative nutzen, präsentierte sich der Mitsubishi L 200 der dritten Generation im November 1995 innen wie außen grundlegend erneuert. Auch sie verkaufte sich weit über eine Million Mal. Das Interieur des Fünfsitzers erinnerte mit ausgeformten Türverkleidungen und bequemen Polstern an eine klassische Limousine, was auch Ausstattungsdetails wie ein Seitenairbag an der Fahrerseite, elektrische Fensterheber und das in einigen Ausstattungslinien verfügbare ABS unterstrichen. Die Kraft des neuen 2.5 Liter Turbodiesels mit Ladeluftkühlung passte das „Easy Select 4WD“-System an die Fahrbahnoberfläche an. Ein Freilauf-Differential vorn und Hybrid-Sperrdifferential hinten trugen zur Fahrstabilität bei.

Die Erwartungen an den im August 2005 vorgestellten Nachfolger waren entsprechend hoch. Sie erfüllten sich, denn das Einsatzspektrum wurde nochmals erweitert. Die

Neuaufgabe des in drei Karosserievarianten erhältlichen L200 (nun ohne Lücke zwischen Buchstabe und Zahl) kombinierte ein eleganteres Exterieur mit dem großzügigsten Platzangebot seiner Klasse sowie einem Fahrwerk und einer Innenausstattung, die sich größtenteils an einem Pkw ebenbürtig orientierte. Ein neu entwickelter Diesel mit Common-Rail-Direkteinspritzung ermöglichte höhere Leistungen bei weniger Verbrauch und geringerer Geräuschentwicklung. Als Antriebsvarianten standen 2WD- und 4WD-Systeme („Super Select 4WD“ und „Easy Select 4WD“) zur Wahl. Die neu konstruierte Karosserie konnte zudem in Crashtests überzeugen.

Am Ende standen 1,42 Millionen produzierte Fahrzeuge, die in rund 150 Länder exportiert wurden. Auch die erfolgreiche Teilnahme an der Rallye Dakar und an anderen Offroad-Wettbewerben trug zur Beliebtheit des L 200 Nummer vier bei.

2014 verfeinerte Mitsubishi das Konzept weiter: Verbesserte Einsatzfähigkeit und Haltbarkeit im gewerblichen Bereich, ein Gefühl von Sportlichkeit und Fahrspaß sowie Komfort für alle Passagiere kennzeichneten die fünfte Ausgabe des Mitsubishi L200. Zu Einzel- und Doppelkabine gesellte sich die doppeltürige Club-Variante. Anstelle eines jeweils 2.5 Liter großen Dieselmotors oder Benziners kommt in Deutschland aktuell der neu entwickelte 2,4-Liter-Turbodiesel in unterschiedlichen Leistungsstufen zum Einsatz. Als Alternative zum Sechs-Gang-Schaltgetriebe steht eine Fünf-Gang-Automatik zur Wahl. Wer die 2WD-Version wählt, kann zudem erstmals ein „High Rider“-Modell ordern, das genauso viel Bodenfreiheit bietet wie die Allradfahrzeuge – ein weiterer Schritt in Sachen Vielfalt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel



Mitsubishi L 200 (1978–1986).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L 200 (1978–1986).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



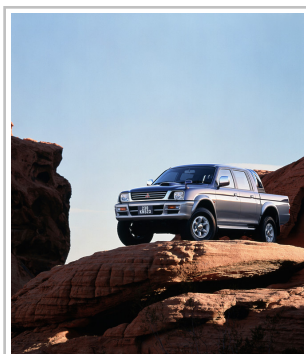
Mitsubishi L 200 (1986–1995).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L 200 (1986–1995).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L 200 (1995–2005).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L200 (2005–2014).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi L200 (2014–2019).

Foto: Auto-Medienportal.Net
