

PRESSE-INFORMATION

40-jähriges Jubiläum

# **MITSUBISHI Pick-up-Truck**

---

## Die 40-jährige Geschichte des Pick-ups (Zeitschiene)

Der erste 1-Tonnen-Pick-up von Mitsubishi Motors – der *FORTE* – wird 1978 eingeführt und unter verschiedenen Namen, unter anderem *L200*, exportiert. Seitdem wurden weltweit rund 4,7 Millionen der Pick-ups verkauft. Der Pick-up ist in der Lage, alle möglichen Fahrbahnoberflächen weltweit zu bewältigen und wird mit den folgenden Designvorgaben entwickelt: Erfüllung der Kundenwünsche nach einem Pick-up mit hervorragender Zuverlässigkeit, Dauerhaltbarkeit und Nutzlast-Kapazität, dessen Niveau in puncto Fahrbarkeit, Nutzbarkeit und (Fahr-)komfort einem PKW ebenbürtig ist.

Mitsubishi Motors nutzt seine Erfahrung in der Produktion von Jeeps zur eigenständigen Entwicklung eines geländegängigen Modells. Folglich wird die Produktpalette 1980 durch einen Allradantrieb erweitert, der die Grundlage für alle 4WD-Fahrzeuge von Mitsubishi bildet und direkt in die 4WD-Modelle *PAJERO/MONTERO* und *DELICA* mündet. Die erste und zweite Generation der Pick-ups wird vornehmlich im Werk Ohe von Mitsubishi Motors in Japan produziert. Seit dem Modell der dritten Generation im Jahr 1995 konzentriert sich die Produktion im thailändischen Werk Laem Chabang, von wo aus die Fahrzeuge weltweit exportiert werden. Sowohl das Modell als auch das Werk spielen in der globalen strategischen Planung von Mitsubishi Motors eine wichtige Rolle.

### Erste Generation

- September 1978 Der *FORTE*, ein 1-Tonnen-Pick-up, wird in Japan eingeführt und unter Namen wie *MITSUBISHI TRUCK* und *L200* exportiert. Die Exporte nach Nordamerika laufen im darauffolgenden Oktober an.  
Einzige Karosserieoption ist die Single Cab. Angetrieben wird das Fahrzeug von einem 2,0-Liter-Benzinmotor. Für Nordamerika gibt es optional eine 2,6-Liter-Variante, für Japan und weitere Regionen auch ein 1,6-Liter-Aggregat. Für den allgemeinen Export ist ein 2,3-Liter-Dieselmotor verfügbar.
- Oktober 1980 Einführung eines zuschaltbaren-4WD-Systems.

### Zweite Generation

- März 1986 Kompletter Modellwechsel. Zu den nun angebotenen Varianten gehören drei verschiedene Karosserieformen: Single - Cab, Club - Cab, Doppelkabine, wobei eine Kurz- und Langversion für die Einzelkabine verfügbar ist. Neue 2WD- und 4WD-Antriebsversionen sind ebenfalls erhältlich: mit 2,0-Liter- und 2,6-Liter-Benzinmotoren und einem 2,5-Liter-Diesellaggregat (Hubraumvergrößerung von 2,3 auf 2,5 Liter).
- Mai 1991 Einführung auf dem japanischen Markt als *Strada* (nur Doppelkabine)

### Dritte Generation

- November 1995 Einführung des neuen Pick-up-Modells *L200 Strada* in Thailand.  
Konzentration der Produktion im Mitsubishi-Werk Thai Laem Chabang, von wo aus der weltweite Export erfolgt. Drei Karosserievarianten einschl. Single Cab, Club Cab und Doppelkabine für den Export. 2,5-Liter- oder 2,8-Liter-Dieselmotoren. Der 4WD-Antrieb ist mit dem innovativen „Easy Select 4WD“-System ausgestattet.

### Vierte Generation

- August 2005 Einführung des neuen Pick-ups *Triton* in Thailand.  
Danach sukzessiver Anlauf des Vertriebs in anderen Märkten.  
Drei Karosserievarianten: Single Cab, Club Cab und Doppelkabine. Die Motorenpalette umfasst u.a. einen neuen 2,5-Liter- und 3,2-Liter-Common-Rail-Diesel. Als Antriebsvarianten werden 2WD- und 4WD-Systeme mit „Easy Select 4WD“ oder „Super Select 4WD“ angeboten.

### Fünfte Generation

- November 2014 Einführung der 5. Generation in Thailand, gefolgt von weiteren Märkten.  
Drei Karosserievarianten: Single Cab, Club Cab mit Schmetterlingstür und Doppelkabine. Als Antriebsaggregate stehen ein neu entwickelter 2,4-Liter-MIVEC-Turbodiesel, ein 2,5-Liter-Turbodiesel und ein 2,4-Liter-Benziner zur Verfügung. Verfügbar sind 2WD- und 4WD-Antriebe; letzterer mit optionalem „Super Select 4WD-II“-System, das nun mit einem elektrischen Stellantrieb versehen ist.

---

## Erste Generation: 78er *Forte*/L200

Im Ausland, insbesondere in Nordamerika, besteht eine riesige Nachfrage nach kleinen Pick-ups. Dort werden sie sowohl für Alltagsfahrten zur Schule und Arbeit als auch für Freizeitaktivitäten genutzt.

Mitsubishi Motors führt seinen ersten 1-Tonnen-Pick-up unter dem Namen *Forte* im September 1978 ein und exportiert ihn ab dem darauffolgenden Oktober nach Nordamerika.

Der Name „*FORTE*“ bedeutet im Italienischen „stark“. Zur Sicherstellung der Zuverlässigkeit werden die Prototypen in Nordamerika, Thailand und Saudi Arabien rigorosen Härte tests in großem Maßstab unterzogen. Insgesamt werden rund 657.000 Fahrzeuge im japanischen Werk Ohe und teilweise im thailändischen Werk Laem Chabang produziert.

---

Das Styling ist an die kompakte Limousine *GALANT*Σ angelehnt, mit langer Nase und einem erstmalig bei Trucks eingeführten Frontspoiler sowie vier runden Scheinwerfern. Angetrieben wird der *FORTE* von 2,0-Liter- bzw. 2,6-Liter-Benzinmotoren für Nordamerika und von einem 1,6-Liter-Benzinmotor für Japan und andere Regionen. Für den allgemeinen Export steht ein 2,3-Liter-Dieselaggregat zur Verfügung. Die breite vordere Spurweite von 1.360 mm und ein langer Radstand von 2.780 mm sorgen für herausragende Fahrstabilität.

Das Fahrwerk ist für ein Nutzfahrzeug ebenfalls anspruchsvoll, mit Scheibenbremsen vorne, Doppelquerlenkern/Schraubenfedern an der Vorderachse sowie Blattfedern und Starrachse hinten.

---

Der sehr geräuscharme Innenraum wird durch einen kompromisslosen Ansatz im NVH-Bereich erzielt. Zu den Maßnahmen gehört der Einsatz einer 2-teiligen Antriebswelle sowie die großzügige Verwendung von strategisch platzierten Dämmmaterialien.

---

Mitsubishi Motors nutzt seine langjährige Erfahrung im Bau von Jeeps und versieht das Fahrzeug zusätzlich mit einem neu entwickelten Verteilergetriebe mit einer direkt angebundenen Zahnkette. Dieses System reduziert einerseits Zahnradgeräusche und Leistungsverluste und ermöglicht gleichzeitig das Befahren befestigter Straßen bei hohen Geschwindigkeiten.

Dieses Modell dient als Vorläufer der Allrad-Modellpalette von Mitsubishi Motors wie *PAJERO/MONTERO* und *DELICA*.

---

Neues Verteilergetriebehebel-Schalt-schema mit herausragender Umschaltbetätigung.

---

## Zweite Generation: 86er *STRADA/L200*

Im März 1986 erfolgt ein kompletter Modellwechsel.

Das Exterieur erhält eine vollständige, elegante Überarbeitung. Zu den Detailveränderungen gehört u.a. ein neues Kühlergrill-Design. Die Karosserielinien sorgen für eine Form, die eine robuste und moderne Optik mit aerodynamischer Effizienz vereint.

Im Angebot sind nun erweiterte Konfigurationsoptionen einschließlich drei Karosserievarianten: Single Cab, Club Club, Doppelkabine sowie Lang- und Kurzversionen für den Single Cab, 2WD- und 4WD-Antriebsoptionen, 2,0-Liter- und 2,6-Liter-Benziner und ein 2,5-Liter-Dieselaggregat.

Mit der Einführung des *STRADA* mit Doppelkabine in Japan im Jahr 1991 ändert sich auch der Name. In Nordamerika wird das Modell auch als *MIGHTY MAX*, in Australien als *TRITON* und in anderen Regionen als *L200* bezeichnet. Darüber hinaus wird es in Nordamerika auch von Dodge als *RAM 50* vertrieben.

Insgesamt werden rund 1.146.000 Modelle der zweiten Generation im Werk Ohe in Japan und im Werk Laemt Chabang in Thailand produziert.

## Dritte Generation: 95er STRADA/L200

Die Produktion der dritten Generation des STRADA/L200 läuft im November 1995 in Thailand an. Interieur und Exterieur wurden vollständig überarbeitet, um dem Fahrzeug einen charakteristischen und top-aktuellen Look zu verschaffen. Der neue Stil spiegelt den Kundenwunsch nach einem Pick-up wider, der auch als PKW für den Privatgebrauch genutzt werden kann. Das Modell wird als geräumiger 5-Sitzer positioniert, dessen Komfort und Leistungsfähigkeit für Freizeit- und gewerbliche Zwecke gleichermaßen geeignet ist.

Leistung und Geländegängigkeit werden durch einen 2,5-Liter-Turbodiesel mit Ladeluftkühlung verbessert sowie durch Funktionen wie „Easy Select 4WD“. Auch Sicherheit und Ausstattung werden an die Erwartungen von Käufern angepasst, die an Komfort auf PKW-Niveau gewöhnt sind.

Der STRADA/L200 wird in Thailand verkauft und auch nach Europa, Ozeanien, Lateinamerika, den Mittleren Osten und Afrika exportiert. Insgesamt werden rund 1.046.000 Fahrzeuge produziert.

### Merkmale:

Ein frischer, neuer Auftritt, der die Robustheit eines Pick-ups mit dem Stil eines PKW verbindet. Ein Innenraum, der das Gefühl eines PKW vermittelt, mit ausgeformten Türverkleidungen und besonders groß dimensionierten Polstern für Komfort. Ein geräumiger Laderaum gehört zu den größten in seiner Klasse. Ein 2,5-Liter-Turbodiesel mit Ladeluftkühlung sorgt für verbesserte Fahreigenschaften.

Verbesserte passive und aktive Sicherheitsausstattung wie ein Seitenairbag an der Fahrerseite, elektrische Fensterheber mit Einklemmschutz und hoch angesetzte Bremsleuchten.

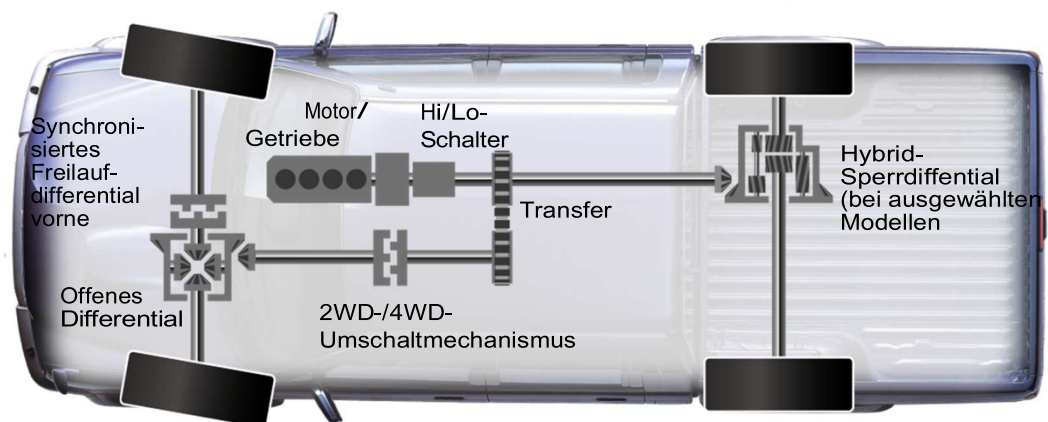
2,5-Liter-Turbodiesel mit Ladeluftkühlung

Innenraum mit PKW-Anmutung (japanische Version)

### Konzeptschema: 4WD-Mechanismus (Easy Select)

Das „Easy Select 4WD“-System von Mitsubishi Motors mit synchronisiertem Freilauf-Differential vorne wird übernommen. Es erlaubt dem Fahrer den für die jeweilige Fahrbahnoberfläche effizientesten Fahrmodus zu wählen.

In einigen Ausstattungsvarianten verfügbar sind Mitsubishi-Motors-ABS, das ein Blockieren der Räder beim Bremsen verhindert und damit das Karosserieverhalten und Handling stabilisiert, sowie ein Hybrid-Sperrdifferential (Limited-Slip-Differential - LSD) zur Verbesserung der Fahrstabilität.



## Vierte Generation: 2005er TRITON/L200

Im August 2005 erfolgt ein kompletter Modellwechsel. Nach der Einführung in Thailand im Jahr 2005 wird das neue Fahrzeug sukzessive in rund 150 Länder weltweit exportiert und damit zu einem wichtigen Modell im Rahmen der globalen Strategie von Mitsubishi Motors.

Um dem TRITON/L200 zu weltweitem Erfolg zu verhelfen, steht die Entwicklung im Zeichen von drei wichtigen Kriterien: Erstens soll er die grundsätzlich an Pick-ups gestellten Erwartungen wie Wirtschaftlichkeit, Dauerhaltbarkeit und Zuverlässigkeit übertreffen. Zweitens soll er zur weiteren weltweiten Stärkung der Marke die höchsten Qualitätsstandards erfüllen. Und nicht zuletzt soll er unterschiedliche Kundenbedürfnisse, die über ein reines Nutzfahrzeug hinausgehen, erfüllen. Insgesamt werden von der vierten Generation TRITON/L200 1.423.000 Exemplare produziert.

Zu den charakteristischen Merkmalen des 2005er TRITON/L200 gehören ein innovatives Interieur- und Exterieur-Design, das eine sportliche mit einer eleganten Anmutung vereint. Das Packaging resultiert im großzügigsten Platzangebot innerhalb der Klasse, während die Achskonstruktion und Innenausstattung einen Fahrkomfort ermöglicht, der dem von PKW ebenbürtig ist.

Diese Elemente betonen nicht nur den Innovationswert des TRITON/L200 am Markt, sondern machen auch dem allgemein geltenden Image von Pick-ups als reinen Nutzfahrzeugen ein Ende. Damit erweitert sich der Kundenkreis für Pick-ups von Mitsubishi Motors gewaltig.

Ein neu entwickelter Dieselmotor mit Common-Rail-Direkteinspritzung verfügt über höhere Leistung bei gleichzeitig verringertem Verbrauch, Emissionen und Geräusch.

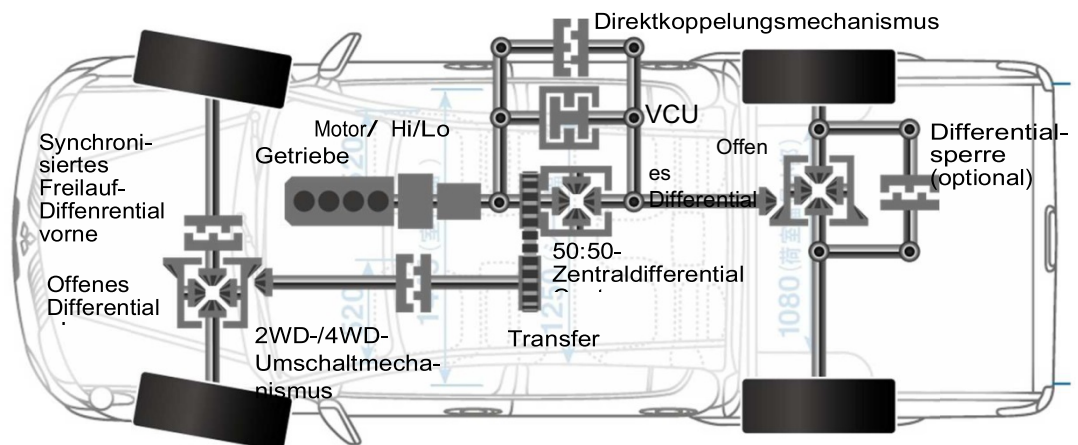
Daneben erzielt die neu konstruierte Karosserie das klassenbeste Crash-Sicherheits-Niveau. Die Teilnahme an der Rallye Dakar und anderen sportlichen Wettbewerben führt einerseits zu einer weiteren Verbesserung der bereits herausragenden Allrad-Performance und trägt andererseits dazu bei, den Ruf der Robustheit des TRITON/L200 noch stärker in die Welt zu tragen.

- Drei Karosserievarianten sind u.a. erhältlich: Single Cab, Club Cab und Doppelkabine
- Zur Motorisierung gehören u.a. neu entwickelte 2,5-Liter und 3,2-Liter-Common-Rail-Diesellaggregate
- Als Antriebsvarianten stehen 2WD- und 4WD-Systeme zur Verfügung („SuperSelect4WD und „EasySelect 4WD“)



Ausstattung mit Mitsubishi Motors' einzigartigem „Super Select 4WD“, das die Vorteile von Zuschaltbaren und Permanenten-4WD-Systemen vereint. Das 4WD-Select-System mit synchronisiertem Freilaufdifferential ermöglicht das beliebige Umschalten zwischen 2H und 4H während der Fahrt.

### Konzeptschema: 4WD-Mechanismus (Super Select 4WD)



## Fünfte Generation: 2014er TRITON/L200

Um den zunehmend unterschiedlichen Kundenbedürfnissen zu entsprechen, verfeinert 2014 die neue, fünfte Generation des TRITON/L200 das Konzept noch weiter. Verbesserte Nutzbarkeit und Dauerhaltbarkeit für den gewerblichen Einsatz, ein Gefühl von Sportlichkeit, das für ebenso leichte wie Spaß machende Fahrbarkeit sorgt, sowie Komfort für alle Passagiere sind allesamt im neuen TRITON/L200 realisierte Qualitäten und lassen ihn damit zum „ultimativen Sports Utility Truck“ avancieren. Drei, den jeweiligen Einsatzzweck abdeckende Kabinenvarianten werden angeboten: Einzelkabine, Doppelkabine sowie doppeltürige Club-Kabine.

Der 2,5-Liter-Turbodiesel und die 2,5-Liter-Benziner wurden verbessert und werden neben einem neu entwickelten 2,4-Liter-MIVEC „clean“ Turbodiesel angeboten. Dieser zeichnet sich durch herausragende Leistung aus und erzielt gleichzeitig Bestwerte in puncto Verbrauch und CO<sub>2</sub>-Emissionen. Erstmals werden auch ein 6-Gang-Schaltgetriebe und eine 5-Gang-Automatik mit Sport-Modus angeboten. Auch die 4WD-Systeme entwickeln sich weiter. Das „EasySelect4WD“-System hat drei Positionen: 2H, 4H, 4L, die für optimale Traktion entsprechend der jeweiligen Fahrbahnbedingungen sorgen, sowie das „SuperSelect 4WD-II-System“ mit elektronischem Stellantrieb. Eine 2WD-Option gibt es ebenfalls weiterhin. Verfügbar ist sie als Standard-Version sowie als „High-Rider“-Modell, das bei gleicher Bodenfreiheit wie die 4WD-Versionen für verbesserte Performance in rauem Gelände sorgt.

2,4-Liter MIVEC „clean“ Turbodiesel



Ausstattung mit „Super Select 4WD-II“ mit Zentraldifferential mit hinterachsbetonter 40:60-Verteilung und elektrischem Stellantrieb sorgt für leichtes Umschalten der Traktionsmodi. Das System bietet optimale Traktion und herausragendes Handling bei allen Straßenverhältnissen.

Konzeptschema: 4WD- Mechanismus (Super Select 4WD-II)

