
Markenportrait Mitsubishi: Mit der Allianz auf zu neuen Ufern

Von Michael Kirchberger, cen

Die Wirtschaft brummte in den späten Siebzigern und immer mehr Deutsche wollten Auto fahren. Hanns Trapp-Dries, Autohändler von ganzem Herzen, hatte zunächst Fahrzeuge von NSU verkauft, dann entdeckte er die ausstrebenden japanischen Marken und schloss einen Vertrag mit Nissan als Importeur für Deutschland. In der Rüsselsheimer Bernhard-Adelung-Straße wurden die Markenzeichen am immerhin fünfstöckigen Bürogebäude ausgetauscht. Aber Nissan entschied kurz darauf, den erfolgsversprechenden Markt in Deutschland selbst zu betreuen, man kündigte den Importeursvertrag mit Trapp-Dries. Unverzagt sendete der ehrgeizige Geschäftsmann auf der Suche nach einem neuen Partner Telexe nach Japan. Antwort kam von Mitsubishi, die sich auf Vertragsverhandlungen einließen.

1977 wurde dann die MMC Auto Deutschland GmbH in Rüsselsheim gegründet, als erstes Modell wurde die Mittelklasse-Limousine Galant eingeführt. Kurz darauf folgten das Coupé Celeste und der Kompaktwagen Lancer. Schon im folgenden Jahr erschienen ein weiteres Coupé, der Sapporo, und jenes Kompaktauto, das den Erfolg der Marke über Jahre vorantreiben sollte, der Colt. Im ersten Jahr wurden 5446 Fahrzeuge verkauft, im darauffolgenden mehr als doppelt so viele. Der Marktanteil kletterte unaufhaltsam und erreichte 1987 seinen Zenit mit 2,4 Prozent.

Dann aber wendete sich das Glück. Zwar haben erfolgreiche Modelle wie das Geländewagen-Urgestein Pajero (1983) und der Space Wagon, die erste Großraumlimousine in Deutschland, dem Unternehmen satte Verkaufszahlen und entsprechend erfreuliche Erträge beschert, doch fehlten attraktive Neuentwicklungen, wie sie der Markt immer dringender forderte. Auch die Einfuhrbeschränkungen für japanische Automobile machten es nicht einfacher. Eine Allianz mit Chrysler brachte das in den Vereinigten Staaten gefertigte Sportcoupé Eclipse hervor, das davon nicht betroffen war. Auch der Sigma Kombi überwand die Importhürde dank seiner australischen Herkunft mühelos. Er gehörte zu den sehr wenigen japanischen Autos der gehobenen Mittelklasse, das sich im Vergleichstest der Fachpresse gegen einen 5er-BMW durchsetzen konnte.

Heute ist die Modellpalette arg geschrumpft. Im Grunde steht der Eclipse Cross mit seinem Plug-In-Hybridantrieb als einzige Neuentwicklung der jüngeren Vergangenheit da, der viertürige Space Star schlägt sich wacker und beansprucht immer wieder den Titel des meistverkauften japanischen Kleinwagens in Europa. Das zweite SUV, der Outlander, ist bereits Geschichte, der Pick-up L200 verabschiedet sich ebenfalls. Hilfe bringt jedoch endlich die 2016 mit Nissan und Renault geschmiedete Allianz. Die Baureihe ASX bekommt im Frühjahr einen Nachfolger, der sich das Blechkleid und die Technik des Renault Captur hernimmt. Und auch der Colt soll eine Renaissance erleben. Im Herbst geht er mit einem eigenen Gesicht an den Start, gleicht aber sonst aufs Haar dem Renault Clio.

Beim Eclipse erinnert rein gar nichts an das Coupé gleichen Namens Anfang der 1980er. Dennoch trägt er eine auffällige Garderobe, es gibt ihn ausschließlich als Plug-in-Hybrid mit einem 2,4-Liter-Benziner, der Diesel wurde längst gestrichen. Er leistet 98 PS (72 kW), zusammen mit dem Elektromotor an der Vorderachse (25 kW) und der E-Maschine hinten (70 kW) ergibt das eine Systemleistung von 188 PS (138 kW). Die setzt vor allem auf Gemütlichkeit, lange 10,9 Sekunden vergehen bei der Beschleunigung aus dem Stand auf 100 km/h. Immerhin müssen rund zwei Tonnen Gewicht angeschoben werden. Im rein elektrischen Betrieb sind 135 km/h möglich, im Hybridmodus 165 km/h.

Mit einer Akku-Ladung von 13,8 kWh kommt der Eclipse Cross bei verhaltener Fahrweise 61 Kilometer weit. 19,3 kWh verbraucht er nach Norm hochgerechnet auf 100 Kilometer. Der Benzinverbrauch wird mit durchschnittlich 1,7 Litern Treibstoff angegeben. Beachtenswert sind weiter die 1500 Kilogramm erlaubte Anhängelast und die mit satten 1500 Watt belastbare 230-Volt-Steckdose im Kofferraum. Hier kann der 4,55 Meter lange Wagen 359 bis 1108 Liter Gepäck transportieren. Die Preisliste beginnt bei gut 40.000 Euro.

Der teilelektrische Mitsubishi gehört zum Plan der Marke, in den nächsten Jahren nur noch mit Stromern am Start zu stehen. Bereits 2009 hat das Unternehmen in Japan ein rein elektrisch fahrendes Kleinstfahrzeug auf den Markt gebracht. Der i-MiEV kam ein Jahr später als Linkslenker als eines der ersten Elektroautos auch nach Deutschland. Ohnehin kann Mitsubishi in der Unternehmensgeschichte eine ganze Reihe von technischen Innovationen vorweisen.

So gilt die Marke als ältester Serienhersteller Japans, bereits 1917 entstand das Model A, von dem 22 Exemplare gebaut wurden. 1934 stellte man den PX 33 vor, eine allradgetriebene Limousine, die es auch mit Dieselmotor geben sollte. Später wurde die Direkteinspritzung für die Selbstzünder entwickelt. Der Galant bekam in den neunziger Jahren eine Allradlenkung und auch der Carisma, der erste in Europa produzierte Mitsubishi, konnte mit einem direkteinspritzenden Benziner bestellt werden. Gebaut wurde er von 1995 an bei Nedcar in den Niederlanden.

Motorsportliche Erfolge wie das Sieges-Abo bei der Rallye Paris-Dakar und der Gewinn der Europäischen Rallye-Meisterschaft konnten die Wirkungen der Asienkrise und der überalterten Modellpalette nicht übertünchen, die Marke suchte nach neuen Partnern und übte 2001 mit dem damals ebenfalls angeschlagenen Daimler-Konzern den Schulterschluss. Der Marktanteil sank dennoch nach der Jahrtausendwende auf teilweise nur 0,72 Prozent, die Allianz endete bereits 2004.

Heute steht Mitsubishi trotz des aktuell sehr überschaubaren Portfolios wieder gut da. Und die Aussichten auf neue Modelle, auch wenn sie mit Hilfe der Partner Renault und Nissan auf den Markt kommen, geben berechtigten Grund zur Hoffnung auf eine gute Zukunft. Auch wenn es dabei meist beim Austausch der Markenzeichen bleibt, beweisen Peugeot, Citroen, Opel und Fiat unter dem Stellantis-Dach, dass dieses Geschäftsmodell auch im großen Stil funktioniert.

Die Zeiten haben sich unterdessen geändert. Dort wo früher das Verwaltungsgebäude samt riesigem Zentrallager auf der grünen Wiese der Gemeinde Trebur-Geinsheim im hessischen Ried stand, rollen heute die schweren Lkw eines Logistik-Dienstleisters an die Laderampen. Hanns Trapp-Dries hatte das Unternehmen, an dem er stets den Mehrheitsanteil innehatte, im April 2002 an die Japaner verkauft.

Es ranken sich bis heute Legenden um die Geschehnisse in diesen heiligen Hallen, neben denen der Boss auch ein Gestüt betrieben hatte und ein Designstudio errichten ließ. In der Region wird gerne die fünfte Jahreszeit gefeiert und vor allem die donnerstägliche Altweiberfastnacht gehört zu den gepflegten Ritualen. Das war den beiden Abgesandten aus Tokio nicht bekannt, die nach langem Flug auf eine Audienz beim Unternehmenschef im Foyer neben dem Empfang mit Anzug und Krawatte gekleidet warteten.

Heute gehört die Marke zu Emil-Frey-Gruppe, die auch Subaru in Deutschland auf die Straßen bringt und ihren Sitz in Friedberg hat. (Michael Kirchberger/cen)

Bilder zum Artikel



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Start von Mitsubishi 1977 in Deutschland (von links):
Galant, Celeste und Lancer..

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Model A (1918–1921).

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi PX 33 von 1934.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Colt - 1. Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Pajero (1982).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Colt - 3. Generation.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



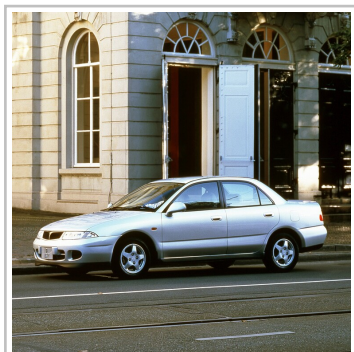
Mitsubishi Galant (1987).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Spyder (1993).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Carisma (1996).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi i-MiEV (2010).

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Colt (2010).

Foto: Autoren-Union Mobilität



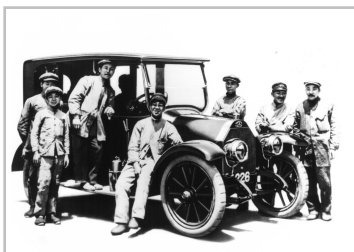
Mitsubishi Space Star.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Michael Kirchberger



Mitsubishi L200 mit Dachzelt GT Pick Up.

Foto: Autoren-Union Mobilität



Die Arbeiter in Kobe präsentieren den Prototyp des Mitsubishi Modell A (1917–1921), des ersten japanischen Serienautos.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi
