Un centenaire pour l'avenir

Septembre 1978

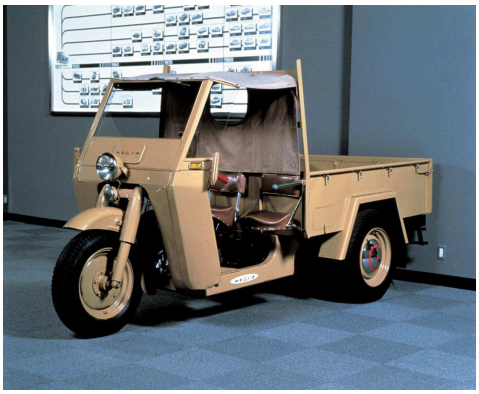
Mitsubishi L200 – Tendance(s)

Autrefois l'apanage d'une poignée de constructeurs, le marché mondial des pick-up (hors Amérique du Nord) semble connaître une (r)évolution sans précédent en accueillant un flot ininterrompu de nouveaux acteurs.

Indépendamment de cette frénésie marketing mondiale, les clients du L200 bénéficient des soixante-dix ans d'expertise de Mitsubishi Motors et de sa connaissance approfondie du marché - des atouts que le constructeur a su mettre à profit lors du développement de son nouveau pick-up - digne successeur du petit Mizushima sorti en 1946 et du mythique Forte lancé en septembre 1978.

Du Mizushima au Colt…

À l'origine, c'est le succès de véhicules aussi modestes que le Mizushima de 1946 – un petit pick-up rudimentaire à trois roues de 0,4 tonne développé par l'usine automobile de Mizushima – ou le Leo de 1959 qui ont marqué l'entrée de Mitsubishi sur le marché des pick-up il y a soixante-dix ans.



Mizushima

Leo

De lointains cousins tels que le robuste Jupiter Junior de 2 tonnes ont contribué à façonner la réputation des pick-up Mitsubishi jusqu'à l'arrivée en 1967 du pick-up Colt de 0,5 tonne, reprenant le châssis de la Colt 1000F de l'époque. La popularité de ce modèle témoigne une fois encore de la capacité de Mitsubishi à anticiper les tendances du marché et les attentes des clients.

… au Forte…

Au début des années 1970, Mitsubishi comprend qu'un véhicule davantage axé sur le confort des passagers permettrait de séduire un plus large public. Sachant que ce nouveau pick-up était destiné aux marchés d'exportation, et notamment aux États-Unis, plutôt qu'au marché japonais, Chrysler Corporation qui, à l'époque, commercialisait les véhicules Mitsubishi sous son propre nom, a été associé au processus de conception.

Après de multiples travaux de recherche et de développement, le Forte - lancé sous le patronyme de L200 sur de nombreux marchés étrangers - a finalement vu le jour en 1978, soit huit longues années écoulées entre sa conception et sa production, mais huit années employées à bon escient.

L200 1ère génération

La première année, ce modèle s'est vendu à 45 000 exemplaires, puis ses ventes ont grimpé en flèche pour atteindre plus de 100 000 unités l'année suivante. Sur le seul marché américain, il s'écoulait quelque 5 000 unités par mois. Commercialisé sous les appellations Dodge D-50 et de Plymouth Arrow Truck par Chrysler aux États-Unis, il a vu sa popularité fortement augmenter et a d'ailleurs été élu Pickup de l'année 1979 par le magazine « Pick-up, Van and 4WD ». À compter de 1983, lorsque Mitsubishi Motors Corporation (MMC) commence à vendre des véhicules sous sa propre marque aux États-Unis, le Forte est distribué sous le patronyme « Mighty Max ».

Restylé en 1986 - l'année même où le Forte quitte le marché japonais – le L200 de première génération continue d'attirer de nombreux clients avec quelque 130 000 unités vendues par an entre 1985 et 1987, preuve indéniable de son énorme succès.

… au Strada I …

Toutefois, le grand changement intervient en 1991 avec le remplacement du Forte par la gamme Strada au Japon et sur les marchés étrangers, lequel s'est accompagné d'une réorientation de l'offre de MMC en faveur de pick-up de type SUV, à la fois robustes et baroudeurs dans l'âme, en parfaite adéquation avec les nouvelles exigences des marchés d'exportation.

Oublié le patronyme de Forte, et avec lui, l'image du véhicule utilitaire léger restée indissociable du marché japonais pendant si longtemps. Mitsubishi Motors, toujours en prise avec les nouvelles tendances du marché, reconnait alors la nécessité d'élargir son offre destinée au segment des véhicules de sport et de loisirs afin de tirer profit de l'attirance grandissante du public pour les SUV « lifestyle ».

La première génération du Strada a commencé par adopter tous les attributs d'un robuste pick-up sportif à l'âme de baroudeur tout en y associant le confort auquel les clients aspirent désormais. Son imposante protection de calandre, ses ailes proéminentes, ses pneus - les plus larges de sa catégorie - associés à des jantes en aluminium ainsi que ses arceaux lui confèrent un look résolument puissant et séduisant. L'intérieur de la cabine double du Strada rappelle davantage celui d'une berline et bénéficie d'équipements judicieusement pensés.

Le Strada I offre également une excellente modularité grâce à sa vaste benne de chargement - la plus grande de sa catégorie. Par ailleurs, son réservoir de carburant de 75 litres lui garantit une remarquable autonomie tandis que son moteur diesel 2.5 l 4D56 Cyclone T lui permet d'évoluer sur tous les terrains.

… au Strada II et enfin au Triton…

Conçu au Japon et lancé sur les marchés mondiaux en 1996, le Strada de 2ème génération est produit dans l'usine MMC de Sittipol en Thaïlande. Ce lancement est intervenu après la décision de MMC de centraliser dans ce pays la production mondiale de ses pick-up d'1 tonne.

Commercialisé sous le nom de L200 sur les marchés d'exportation, ce nouveau pick-up élégant devient un champion des ventes de MMC, Mitsubishi Motors Thailande (MMTh) et Mitsubishi Motors Europe (MME) – avec plus de 700 000 unités exportées en chiffres cumulés. Le succès du L200 a également fait le bonheur de Mitsubishi Motors (Thailand) Co., Ltd, la nouvelle mouture du L200 ayant été lancée en Thaïlande le 25 août 2005 sous l'appellation « Triton »…
… un véhicule totalement nouveau, inaugurant un concept produit inédit – celui de « Sport Utility Truck » » (pick-up de loisirs), doté d'un design sophistiqué inspiré du Pajero Evolution, d'équipements dignes d'une berline et d'atouts exclusifs à l'instar de sa transmission intégrale permanente Super Select (avec boîte courte) ou de son diamètre de braquage, le plus réduit de sa catégorie.

Définissant un nouveau style de véhicule, le L200 de quatrième génération a remporté un large succès à l'échelle mondiale avec plus d'1,4 million d'unités produites au total*.

** Le volume de production total à fin juin 2017 était de 1 424 062 unités. Principalement produit par MMTh entre 2005 et 2015, mais sa production se poursuit également au Brésil.*

… 5ème génération

Soixante-dix ans après la première apparition du petit Mizushima en 1946 – Mitsubishi Motors continue de bénéficier du succès d'une famille de véhicules dont les cinq générations successives représentent désormais un volume de production cumulé de plus de 4 500 000 unités entre 1978 et juin 2017, dont déjà 343 000 de la 5ème génération actuelle.

Par ailleurs, le L200 demeure à la troisième place du classement des meilleures ventes de MMC au niveau mondial** (141 000 unités en 2016), derrière l'ASX et l'Outlander. Il a également contribué au succès de Mitsubishi Motors en Thaïlande où le Groupe est devenu le premier exportateur automobile du pays pour la toute première fois, avec un volume d'exportation total de 309 915 véhicules sur la période de 12 mois close au 31 mars 2017.

*** Ventes mondiales du 01/04/16 au 31/03/17 :*
1er Outlander (185 000 ventes)
2ème ASX (155 000 ventes)
3ème L200 (141 000 ventes)
4ème Space Star/Mirage (84 000 ventes)

***