

Mitsubishi 3000 GT

Die Diamanten des Kaisers

Vor drei Jahrzehnten mischten die Japaner noch kräftig mit im Supersportwagen-Segment – **Mitsubishi** sogar mit **Allradlenkung & Allradantrieb**. Wir fahren den **3000 GT** in der **ultrararen Beckenbauer Edition**.

Von Enrico Falchetto mit Fotos von Robert May



Knapp unter einer Million Schilling – das ist vor dreißig Jahren schon eine Ansage am Preiszettel, zumal bei einem japanischen Auto. Damit ist der Mitsubishi 3000 GT aber nicht der teuerste Sohn Nippons, der Nissan 300 ZX kostet „zwei Blaue“ mehr, wie man damals zu sagen pflegt, der mittelmotorige Honda NS-X kommt gar auf 1,2 Millionen. Etwas billiger als der Mitsu, aber gleichfalls kein Schnäppchen: der Toyota Supra für exakt 964.440 Alpendollar. Deutlich günstiger gibt es jedenfalls europäische Mitbewerber, die Alpine A610 etwa oder den Porsche 968. Immerhin: Als sich Mitsubishi 1992 mit dem zwei Jahre zuvor präsentierten 3000 GT auch auf den europäischen Markt traute, gibt es einige Argumente zur Legitimation des Kaufpreises, der so gar nicht dem entspricht, was man von einer fernöstlichen Brot-und-Butter-Marke gewohnt ist: V6 und Biturbo, Allradantrieb und Allradlenkung, elektronisches Fahrwerk und aktive Aerodynamik. Dazu eine üppige Serienausstattung inklusive Lederpolsterung und Klimaautomatik, elektrische Sitze und Tempomat – zumindest diese Goodies kennt man von teureren japanischen Fahrzeugen. Einziges Extra: Metallic-Lack für umgerechnet rund 400 Euro.

Dennoch: Kostspielige Nippon-Autos haben es schwer in Europa, vor allem in Deutschland. Und besonders in der Motorpresse. Genau dort, nämlich konkret im Herbst 1992 für die Ausgabe 21 von „auto motor und sport“, tritt der 3000 GT zum ersten großen Test an. „Rote Karte“ lautet der etwas uninspirierte Titel, immerhin wird zu Beginn die Optik des Mitsubishi-Sportlers – „fließenden



Foto: Werk

Autogrammstunde: 1994 legte Mitsubishi Deutschland 30 Stück der Sonderserie „Beckenbauer Edition“ auf, der Fußball-Kaiser signierte die Fahrzeuge an den B-Säulen – und übergab auch die meisten Exemplare. Er selbst fuhr einen standardmäßigen 3000 GT in Rot

Linien“, „wespenhaft betonte Taille“ – gelobt. Um im nächsten Atemzug die schlechte Raumausnutzung der ausladenden Karosserie zu monieren. Es geht weiter mit der Kritik: Der kultivierte V6 klingt mau, wirkt bis 3000 Umdrehungen matt, auch ob hohem Fahrzeuggewicht und langer Getriebe-Übersetzung. Immerhin: Die Schaltung lässt sich einfach bedienen, kein Wunder, sie stammt ja von Getrag, also aus Deutschland. Wenig Kraftaufwand benötigt zudem die Pedalerie, genauso wie die Lenkung, die freilich zu leichtgängig rüberkommt. Und der Wendekreis von 12,3 Meter ist trotz Allradlenkung kein Hit – die Hinterräder drehen allerdings maximal 1,5 Grad mit. Das Fahrwerk ist im Sport-Modus zu hart, das Kurvenverhalten gutmütig – außer bei Lastwechseln. Selbstredend top: die Traktion. Testverbrauch: 14,2 Liter auf 100 Kilometer, also schon damals nicht so gut. Wohl aber der Bremsweg von rund 40 Metern. ▶

Kaiser-Kutsche: Das sportliche Mitsubishi-Flaggschiff brachte zu Beginn der 90er einen wahren Technik-Overkill. Zur Verkaufsförderung lancierte der deutsche Importeur eine gelb lackierte Sonderreihe zu Ehren von Markenbotschafter und Fußball-Ikone Franz Beckenbauer, dem „Kaiser“





Die Kopfstützen der bequemen E-Möbel könnten höher reichen, man sitzt hier nicht zu tief. Per Knopf in der Mittelkonsole lässt sich die Lendenwirbelstütze steuern und der Seitenhalt etwas verbessern. Im Fond ist bestenfalls Platz für kleine Kinder

Mehr Limousine als Sportwagen. Klobiges Airbag-Lenkrad mit 39 Zentimeter Durchmesser und einer Speiche zu viel. Viel Plastik, das aber meist weich. Farbiges Klima-Display seinerzeit ein Hit, Zusatzinstrumente über den Lüftungsdüsen, etwa für den Ladedruck. Hier bereits demontiert: das C-Netz-Telefon der „Beckenbauer Edition“

Wir schreiben das Jahr 1994. Nach einer kleinen Anfangs-Euphorie, in der sich wohl auch jeder große Mitsubishi-Händler einen 3000 GT gekrallt hat, flachen die Verkäufe in Deutschland spürbar ab. Hilfe erhofft man sich von einem teutonischen Testimonial: Franz Beckenbauer. Der „Kaiser“ ist gerade vom Trainer zum Präsidenten des FC Bayern aufgestiegen. Der bekennende Autofan bewegte bislang vorwiegend flotte deutsche Fahrzeuge, nicht nur welche aus München (BMW 2800 CS oder 3.0 S), sondern auch aus Stuttgart (Mercedes 350 SL oder 450 SEL 6.9). Fürs kaiserliche Domizil in Kitzbühel drängt sich freilich ein Allradler auf – schon ist Franz bei Mitsubishi unter Vertrag, die drei Diamanten im Marken-Logo passen ja wunderbar zu einem „gekrönten“ Haupt. Und dem zu Ehren wird die Sonderserie „Beckenbauer Edition“ lanciert: Zum geradezu lächerlichen Aufpreis von 9900 D-Mark legt der deutsche Importeur exakt 30 Stück auf, mit breiten OZ-Rädern, einem C-Netz-Telefon, Remus-Endtöpfen sowie einer speziellen Plakette auf einer Carbon-Einlage an der Mittelkonsole plus Beckenbauer-Autogrammen an den B-Säulen. Die teuerste Umbaumaß-

»Auf der Landstraße fühlt sich der 3000 GT am wohlsten.«

nahme führt freilich der Mitsubishi-Außenposten in Bremerhaven durch: Das gesamte Fahrzeug wird dort in Lamborghini-Gelb lackiert. Die meisten Exemplare der Sonderserie werden von Beckenbauer selbst übergeben, aktuell sollen noch zehn Stück im Umlauf sein. Eines davon treffen wir bei Mitsubishi Deutschland, gelbe Karte statt rote Karte also in der Neuzeit. Gefunden wurde das gute Ding 2019 ziemlich runtergerockt bei einem Berliner Plankenhändler, ein Vielfaches des Kaufpreises von 20.000 Euro floss danach in die Restauration – in Sachen Ersatzteil-Beschaffung war das stellenweise eine echte Herausforderung. Doch manch Mitsustützpunkt konnte mit *new old stock* aushelfen, den beweglichen Frontspoiler lieferte als Nachbauteil eine Firma in Österreich.

Hmmmm, diese Felgen... aus heutiger Sicht wirkt das Design der mehrteiligen „OZ Futura“ überholt, dazu stehen sie vorne ein wenig zu sehr aus den Radhäusern. Über die Jahre ist das Außen-Design ein bisserl beliebig geworden, also nichts wie rein in den Nippon-Ninja. Inspirierend wirkt aber auch das Cockpit nicht, das vierspeichige Airbag-Lenkrad fast schon abstoßend –





Schlangengrube: Dreiliter-V6 mit Alu-Kopf namens 6G72 aus der Limousine Sigma, hier freilich gedopt mit zwei Turbos aus eigenem Anbau, nämlich von Mitsubishi Heavy Industries – diese waren für die Europa-Versionen größer und lieferten 0,68 bar Ladedruck. Auch nur für die alte Welt gab es natriumgefüllte Auslassventile sowie eine leistungsstärkere Kühlung. Die 4,5 Liter Öl wollen alle 7500 Kilometer gewechselt werden

es stammt wie der Basismotor aus der Limousine Sigma, die heute längst ausgestorben ist. Immerhin lässt sich das lederbezogene Volant in der Höhe verstellen, damit findet man auf dem durchaus bequemen Möbelstück eine gute Sitzposition. Werfen wir den Biturbo-V6 mal an. Dezent meldet sich der Dreiliter zu Wort, die Kultiviertheit könnte sich auf Reisen bewähren. „Außen klingt er nicht so schlecht“, wird uns Fotograf Robert später wissen lassen – der Dank dafür geht nach Voitsberg in die Steiermark, wo Remus residiert. Der japanische Supersportler geht wirklich problemlos von der Kupplung, auch die Schaltung erinnert so gar nicht an die Elfer jener Jahre. Das gilt leider auch für das Temperament. Zumindest gefühlt, denn ein Blick auf den Tacho zeigt, dass man meist doch zu flott unterwegs ist. Wenig Agilität vermittelt die Allradlenkung, zweieinhalb Umdrehungen sind es von Anschlag zu Anschlag.

Raus auf die Landstraße, hier fühlt sich der 3000 GT am wohlsten. Das Fahrwerk bringt in der Normal-Stellung genug Komfort, der dritte Gang würde bis 210 reichen. Klonk! Was war denn das? Der elektrische Heckspoiler, der sich unter 80 km/h wieder in seine Ausgangsposition zurückzieht – dieses Geräusch hat auch schon 1992 die *ams* notiert. Kleine Kritikpunkte findet auch der „Kaiser“ ▶

Der cw-Wert beträgt 0,33, daran ändert die erigierte Motorantenne wohl nur wenig. „Active Aeroparts“ als Kombination von automatisch ausfahrendem Front- und Heckspoiler. Mit 45:55 ist die Basis-Kraftverteilung des Allradantriebs leicht popschlastig



DATEN & FAKTEN

Mitsubishi 3000 GT

V6, 24V, Biturbo, elektron. Einspritzung ECI, **2972 ccm, 286 PS** bei 6000/min, max. Drehmoment **407 Nm** bei 3000/min, Fünfgang-Getriebe (a.W. Viergang-Automatik), Allradantrieb; vorne: McPherson-Federbeine und Dreiecksquerlenker, hinten: Querlenker, Schraubenfedern; vorne und hinten elektron. Dämpfer, Stabilisator; Scheibenbremsen v/h (bel.), **ABS**, Zahnstangenlenkung mit Servo, L/B/H **4570/1840/1285 mm**, Radstand **2470 mm**, Spurweite v/h **1560/1580 mm**, Wendekreis **12,5 m**, Reifendimension 225/50 R 17 (Beckenbauer Edition v **235/45 R 17**, h **275/40 R 17**), Tank **75 l**, Kofferraum **165–554 l**, **4** Sitze, Leergewicht **1740 kg**, Gewichtsverteilung v/h **58:42**, 0–100 km/h **5,9 sec**, Spitze **250 km/h**, Verbrauch (90/120/Stadt) **8,5/10,7/14,2 l ROZ 95/100 km**

- **Bauzeit:** 1990–1999
- **Lebenslauf:** **1989:** Premiere der Studie HSX auf der Tokyo Motor Show; **1990:** im Sommer Marktstart des 3000 GT (in Japan als GTO vermarktet), interne Bezeichnung Z10, neben der Version mit Allrad & Biturbo (VR4) auch als Sauger mit 224 PS; **1992:** ab Sommer Export des VR4 nach Europa; **1994:** 30 Stück „Beckenbauer Edition“; Ende des Jahres Facelift (Entfall Klappscheinwerfer, andere Schürzen, neue Motorhaube, 6-Gang-Getriebe, geändertes Lenkrad, Airbag auch beifahrerseitig); **1998:** zarte Modellpflege; **2000:** Ende der Produktion
- **Stückzahlen:** 86.151 (davon 15.539 VR4)
- **Neupreis (1994):** ca. € **71.950,-**
- **Marktwert heute** (guter Zustand, lt. Classic Analytics): ca. € **25.300,-**
- **Alternativen:** Audi S2 Coupé, Honda NS-X, Mazda RX-7 FD, Nissan 300 ZX, Porsche 968 und 911 C4, Renault Alpine A610 Turbo, Subaru SVX, Toyota Supra



Foto: Werk

Der Vorgänger: Der Starion galt als einer der Turbo-Pioniere von Mitsubishi, mit 170 PS war man 1982 schon ganz üppig motorisiert. Ab 1987 gab es 2,6 statt 2,0 Liter beim lauffröhigen Vierzylinder, aber ob Katalysator weniger Leistung – dafür jedoch eine breitere Karosserie

Der US-Bruder: Der Mitsubishi 3000 GT lief im japanischen Nagoya auch als Dodge Stealth vom Band. Als Zweiventiler mit nur 164 PS, als 24V mit 220 Pferden, als Biturbo-Allradler bis zu 300 PS – Automatik gab es nur bei den Saugern. Von 1990 bis 1996 entstanden 65.303 Stück

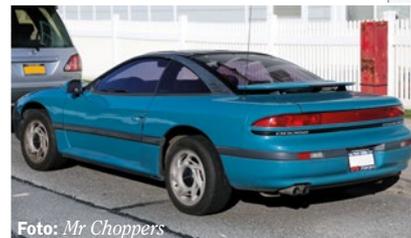


Foto: Mr Choppers



Foto: Werk

Das Facelift: Ende 1994 wichen die Klappscheinwerfer modernen Ellipsoid-Lichtern, dazu gab es umgestaltete Schürzen, eine neue Haube ohne Höcker und ein Sechsgang-Getriebe. Das Lenkrad wurde zudem etwas gefälliger, hatte aber leider nach wie vor vier Speichen

Der Aufschnitt: 1995 und 1996 öffnete der amerikanische Cabrio-Spezialist ASC den 3000 GT und verpasste ihm ein elektrohydraulisches Klapp-Hardtop – noch vor dem Mercedes SLK. Der Spyder wurde sogar in Österreich angeboten, das Preis-Plus betrug freilich 40 Prozent



Foto: Stefan Brunthaler

Ein Porsche 911 kostete mit Allradantrieb anno dazumal gut 20 Prozent mehr, und das bei weniger Mitgift. Die Abdeckungs-Höcker in der Motorhaube über den Federbeinen verschwanden mit der Modellpflege Ende 1994



Zugaben der „Beckenbauer Edition“: Autogramm an den C-Säulen, Plakette auf Carbon-Plättchen auf der Mittelkonsole, Sportauspuff aus der Steiermark

seinerzeit an seinem Dienstwagen (den er freilich in Rot ordert). Etwa, dass es keine Außentemperatur-Anzeige gibt. Und dass der Wagen bei 250 km/h abgeregelt wird, ungezügelt würde er 280 laufen. 1996 fährt Beckenbauer bereits ein Modell der zweiten Serie, also ohne Klappscheinwerfer, dafür mit Sechsgang-Getriebe – unterwegs ist er aber die meiste Zeit ohnehin wieder im Mannschaftsbus, nachdem Trainer Otto Rehagel freigestellt wurde. Am 7. Jänner 2024 stirbt Franz Beckenbauer 78-jährig in seinem Haus in

Salzburg. Ob mit seiner Hilfe oder nicht: Bis 2000 ließen sich in Deutschland rund 1000 Stück 3000 GT absetzen, etwa 190 davon sind laut Kraftfahrbundesamt heute noch aktiv. Mit dem gelben Sondermodell konnten wir uns zurück in die schrillen 90er-Jahre beamen, als die japanischen Autohersteller noch vor Selbstbewusstsein strotzten und die Welt mit Sportwagen bereicherten. Heute hält allein Toyota mit dem Supra diese Fahnen hoch – und das ebenfalls mit einem Konnex nach München und in die Steiermark. ■



Breitenwirksames Heck mit Glaskuppel-Scheibe. Der Kofferraum ist flach, aber über 1:1-Umlege-Lehnen erweiterbar – im Dienste der Karosseriesteifigkeit geriet die Ladekante gar hoch