

## New Gen L200 (MY20)

---

Genau 40 Jahre nach der Markteinführung des ersten Pick-ups der Mitsubishi Motors Corporation (MMC) wurde im November 2018 die 6. Generation vorgestellt. Seit dem Start 1978 sind weltweit insgesamt über 4,7 Millionen Exemplare verkauft worden, von denen 2019 noch 416.000 Exemplare in Europa in Betrieb sind<sup>1</sup>.



In 150 Ländern vertrieben, rangiert der L200 – zwischen Outlander und ASX – an zweiter Stelle des weltweiten MMC-Absatzrankings. Er spielt dabei für das Unternehmen eine Schlüsselrolle, beginnend mit der strategisch wichtigen ASEAN-Region ( $\pm 30\%$  des globalen Pick-up-Markts – alle Marken).

Der L200 der neuesten Generation verkörpert – sowohl in puncto Form als auch innerer Werte - die extremste Ausdrucksform eines von Mitsubishi Motors angebotenen Allradlers und tritt damit in die Fußstapfen des legendären Pajero. Nicht nur dank des permanent arbeitenden und durch neue „Off Road Mode“- und „Hill Descent Control“-Systeme verstärkten Verteilergetriebes „Super Select 4WD II“, sondern auch durch aus PKW bekannten Komfort-Features, die in die neue Generation Einzug gehalten haben.

---

<sup>1</sup>MME-Daten Stand Juni 2019

In Thailand – MMCs größtem Werk außerhalb Japans, für globale Märkte gebaut – wird der „Rough & Tough“ L200 der neuesten Generation ab September 2019 in den europäischen Showrooms zu sehen sein.

### **Engineered beyond Tough**

„In Indonesien hat der L200 einen Marktanteil von 60 Prozent der im Bergbau eingesetzten Pick-ups. Im Bergbau und in sonstigen extremen Einsatzbedingungen sind die Haltbarkeit der Karosserie sowie die After-Sales-Support-Organisation unabdingbar und darin liegt auch die Stärke von Mitsubishi Motors“, so Koichi Namiki, Project Director, PD Office & LCV Business Leader, Product Strategy Div.

Indonesien ist nur einer von vielen Märkten, in denen der L200 seinen Wert unter anspruchsvollsten Fahr- und Einsatzbedingungen unter Beweis stellt – egal, ob es um schwere Lasten, hohe oder niedrige Temperaturen oder extremes Gelände geht. Auf der anderen Seite des Planeten, in Chile, ist der L200 nicht nur zum beliebtesten Arbeitstier für die Bergbauindustrie geworden, sondern aus genau dem gleichen Grund zum meistverkauften Fahrzeug aller Segmente und Formate des Landes<sup>2</sup>. In diesem Sinne spielt der konstante Dialog zwischen MMC und seinen globalen Kunden bereits seit 40 Jahren eine essenzielle Rolle für die Weiterentwicklung des Gesamtkonzepts des 1-Tonnen-Pick-ups bei Mitsubishi Motors.

Um Namiki-san zu zitieren: „Bei der Entwicklung des L200 der neuesten Generation haben wir versucht, einen Fahrzeugentstehungsprozess zu schaffen, der zu noch höherer Kundenzufriedenheit führt. Das heißt, dass wir während des Entwicklungsprozesses Untersuchungen der realen Bedingungen, unter denen das Fahrzeug eingesetzt wird, durchführen. Darüber hinaus nehmen wir immer dann, wenn Verbesserungen gewünscht werden, auch entsprechende Untersuchungen im betreffenden Markt vor. So gesehen, ist jeder Markt rund um die Welt für uns zu einem realen, täglich genutzten Testgelände geworden. Basierend auf den entsprechenden Ergebnissen, führen wir Verbesserungsmaßnahmen für das Produkt selbst ein. Aber natürlich stellen wir auch unsere Testmethoden sehr sorgfältig auf den Prüfstand. Dank der konstanten Wiederholung dieses Prozesses zeigt sich unser 40-jähriges Entwicklungserbe lebendig und eindrucksvoll in der Robustheit des L200 der neuesten Generation.“

---

<sup>2</sup>Quelle: Mitsubishi Motors Chile

Das von Mitsubishi Motors seit 1978 kontinuierlich aktualisierte Konstruktions-Logbuch selbst ist dabei zu einem einzigartigen Produkt-Asset geworden, dessen Vorteile sich unmittelbar auch im L200 der neuesten Generation niederschlagen. Diese umfassen unter anderem:

- Ein komplett neues Exterieur-Design – genannt „Rock Solid“
- Feinere Qualitätsanmutung (innen und außen)
- Verbessertes 4WD-System mit neuem „Off Road Mode“ und einem „Hill Descent Control“-System<sup>3</sup>
- Neuer 2.2 Liter Dieselmotor für Europa, erfüllt Euro-6d-Temp-Richtlinien
- Neues 6 Gang Automatikgetriebe
- Optimierungen bei Chassis, Bremsen und Radaufhängung
- Verbesselter Fahrkomfort
- Neue Sicherheits-Features<sup>3</sup>:
  - Blind Spot Warning System (Totwinkel-Warnsystem mit Spurwechsel-Assistenzfunktion)
  - Rear Cross Traffic Alert (rückwärtiges Querverkehr-Warnsystem)
  - Forward Collision Mitigation (Notbremssystem)
  - Ultrasonic Misacceleration Mitigation System (Ultraschallsystem zur Minderung von Unfallgefahren durch zu starkes Betätigen des Gaspedals beim An- bzw. Rückwärtsfahren)
- Neue Innenraum-Features (einschließlich neu konturierter Vordersitze)
- Erweitertes Angebot an Zubehör

Die Entwicklung dieser 6. Generation stellte für das Unternehmen ein umfangreiches Unterfangen dar. Nicht nur weil dieses zur Kernproduktpalette gehörende Fahrzeug 15 Prozent des weltweiten Umsatzes von Mitsubishi Motors ausmacht, sondern auch aufgrund seiner seit 1978 kontinuierlich auf die Marke wirkenden Strahlkraft sowie MMCs Allrad-Reputation, zu der es maßgeblich beigetragen hat. Es ist daher der richtige Zeitpunkt, zu erwähnen, dass das erste Pajero-4WD-System 1982 von demjenigen abgeleitet wurde, das in Mitsubishi's ursprünglichem 1-Tonnen-Pick-up aus dem Jahr 1978 eingesetzt worden war.

---

<sup>3</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

## **Designed beyond Tough**

„Die Geschichte unseres Designs für den L200 der neuesten Generation begann mit einer Umfrage unter unseren Pick-up-Kunden in Thailand sowie weltweit – von beruflichen Nutzern bis hin zu Familien. Wir haben sie gefragt, welche Eigenschaften sie sich an einem Pick-up wünschen. Die Antwort lautete: kernig, robust, stabil und dynamisch. Damit hatten wir ein klares Mandat, das wir sodann in das Designkonzept „Rock Solid“ übersetzten, welches konsequent mit dem übereinstimmt, was wir für die Quintessenz dessen halten, wofür Mitsubishi steht, d.h. Robustheit und Dynamik“, so Tsunehiro Kuminoto, Corporate Vice President – Design.

In der 40-jährigen Geschichte von Mitsubishis 1-Tonnen-Trucks hat Design durchgängig eine wichtige Rolle dabei gespielt. Stets haben sich diese Fahrzeuge durch ihre Leistungsfähigkeit ausgezeichnet, aber eben auch gepaart mit gutem Aussehen. Jede der ersten vier Generationen war hochaktuell mit jeweils markanten und kreativen Designmerkmalen bis beispielsweise hin zur Kapselkabine der 2005 vorgestellten 4. Generation:



In diesem sich schnell wandelnden, von einer Welle kühner neuer Player angetriebenen Segment wurde das klare Design des L200 jedoch als nicht mehr ausreichend betrachtet. Folglich bewegte sich die 5. Generation des L200 allmählich weg von den weltweiten Kundenerwartungen „kernig, robust, stabil und dynamisch“ und stand dabei gleichzeitig auch in einem gewissen Widerspruch zur inneren Stärke und den hervorragenden Allrad-Fähigkeiten des Fahrzeugs. Die 6. Generation tritt unter der Maxime „Rock Solid“ mit einem radikal-neuen Look auf den Plan.

### **Komplett neues Blechkleid**

Mit kantigem Kinn und breiten Schultern wird sich der L200 der neuesten Generation mit einem ausgeprägt „aggressiven“ Auftritt präsentieren und damit voll und ganz den jüngsten und vorhersehbaren Markttrends in diesem Segment entsprechen. Dabei stellt sich das neue Modell mit einem komplett neuen Blechkleid vor und bietet hinter der Kabine viel mehr als ein simples Facelift. Gleichzeitig bleiben jedoch die Mitsubishi-typischen Merkmale wie die schwungvolle Gürtellinie, der gewölbte Spalt zwischen Kabine und Ladefläche oder die markanten

horizontalen Charakterlinien erhalten, wobei Letztere die herausgearbeitete Solidität der gesamten Karosserie noch zusätzlich unterstreichen:



#### **Aerodynamik:**

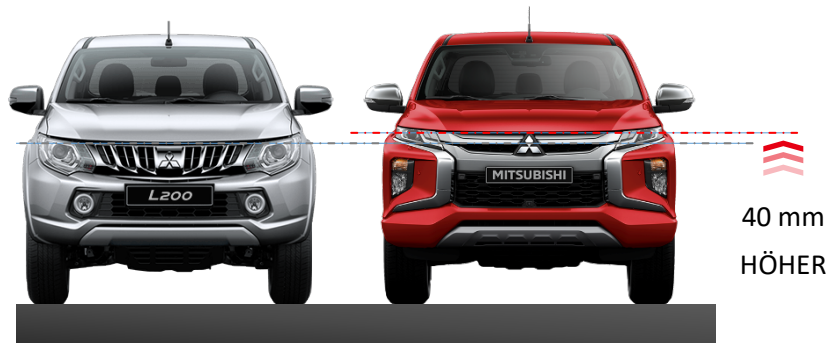
Ungeachtet der soliden Optik, wurde aber auch viel in die Verbesserung der Aerodynamik des L200 investiert, zum Beispiel:

- Der Bereich zwischen Kabine und Ladefläche verfügt nun zusätzlich über einen Spoiler zur Unterstützung der Luftführung und Reduzierung von Windgeräuschen (Club-Cab-Modelle).
- Die Türspiegel wurden neu entwickelt.

#### **Fortschrittliche visuelle Identität „Dynamic Shield“**

Der Ausgangspunkt der neuen Design-Dynamik, der bestimmende Faktor, befindet sich jedoch an der Frontpartie, an welcher der L200 der neuesten Generation die jüngste Evolution der neuen visuellen Identität von MMC namens „Dynamic Shield“ aufweist. Mehr als ein reines Kühlergrill-Design definiert „Dynamic Shield“ die gesamte Frontgestaltung in 3D, vom Kühlergrill bis zur Haube und den Kotflügeln für ein insgesamt konsistentes Look-and-Feel.

Während das neue Styling einerseits der Anpassung des L200 an bereits im „Dynamic Shield“-Look auftretende Mitsubishi-Modelle wie den ASX, Eclipse Cross und Outlander diene, sollte es dem L200 andererseits auch eine noch eindrucksvollere Optik bei gleichzeitiger funktionaler Optimierung verschaffen.



### Neue Merkmale des Front-Designs

- Höhere Haube (um 40 mm) mit angehobenem Mittelblech für einen maschinenartigen „Clamshell“-Effekt
- Schmalere und höhere Kühlergrill mit dicken Doppelstreben (von denen die obere bis hin in die schlanke Scheinwerfereinheit verläuft) für eine Anmutung von Breite – im Gegensatz zu den nach innen geneigten, schlanken senkrechten Streben des L200-Vorgängermodells
- Höherer, kantigerer und offenerer unterer Lufteinlass, beidseitig eingerahmt von den bumerangförmigen verchromten Dynamic-Shield-Whiskern
- Verlegung der Sekundärleuchten-Einheiten vom Mittelpunkt des unteren Lufteinlasses hin zu groß dimensionierten eckigen senkrechten Gehäusen (auf beiden Seiten der Whisker), die bereits an sich die breitschultrige Optik der vorderen Kotflügel definieren und die sich sodann im scharf gezeichneten Design der Radläufe und in deren „wie aus dem Vollen gefrästen“ Anmutung fortsetzen
- Die Neupositionierung der vorderen Nebelleuchten sorgt zudem für verbesserte Sicht an beiden Seiten des Fahrzeugs.
- Die sorgfältige Detaillierung der Wischerdüsen der Doppelscheinwerfer verstärkt den Eindruck feinsten technischer Präzisionsarbeit.
- Prägnanteres und stabileres unteres Stoßstangenelement, das dennoch nach wie vor einen vorderen Böschungswinkel von 30° ermöglicht
- Das neue Voll-LED-Beleuchtungssystem (Fernlicht, Tagfahrlicht (DRL) <sup>4</sup> spiegelt Mitsubishis renommierte Präzisionstechnik wider, ebenso wie die Integration des Tagfahrlichts in das Kühlergrill-Design die kühn wirkende Identität der Frontmaske noch zusätzlich betont.

---

<sup>4</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

Die hohe Positionierung der Leuchten ist beim Durchfahren unter Wasser stehender Bereiche<sup>5</sup> hilfreich und bietet gleichzeitig besseren Schutz vor Beschädigung der Leuchten.

### **Neue Merkmale des Heckdesigns**

Während die Ladefläche komplett für einen kantigeren und noch stabileren Look umgestaltet wurde, reicht das Layout der Rückleuchten fast bis ans obere Ende der Heckklappe. Damit entfaltet es eine Wirkung von noch größerer Breite, Tiefe und Stabilität. Das charakteristische Design der LED<sup>4</sup>-Rück- und -Bremsleuchten verschafft dem L200 eine geschärfte visuelle Identität auch am Heck und verbessert gleichzeitig die Sicht. Darunter bietet die stabile und nun noch besser integrierte hintere Stoßstange<sup>4</sup> verbesserten Schutz ohne Verringerung des hinteren Böschungswinkels (22° wie beim Vorgänger).

Gleiches gilt für die hinteren Kotflügel, deren hinterster Überhanganteil die (Boden-)Freiheit des vorherigen Designs teilweise abdeckt und damit auch hier wieder für einen stabileren Auftritt sorgt.

Die Reise von „schnittig“ hin zu „stabil“ setzt sich auch in der Gestaltung der Alufelgen fort, deren bisheriges Design mit zwölf dünnen Speichen nun durch neue 18-Zoll-Räder<sup>6</sup> mit sechs dicken Doppelspeichen ersetzt wird. Styling und reale Offroad-Funktionalität treffen ferner auf einen geländetauglichen Rampenwinkel von 24° und breitere seitliche Einstiegsstufen (für verbesserte Zugänglichkeit).

### **Stil & Zweckmäßigkeit**

Als i-Tüpfelchen des Exterieurs wurden ferner vier neue Farben entwickelt:

- Graphite Gray
- Sunflare Orange
- Red Solid
- White Diamond – ähnlich wie die Lacktechnologie Red Diamond beim Eclipse Cross verbindet sie Perlmuttglanz mit metallischer Tiefe und sorgt damit für einen lackartigen Effekt, bei dem die Farbe entsprechend den jeweils herrschenden Lichtverhältnissen zu changieren scheint und die ausgeformte Karosserie des L200 besonders betont.

---

<sup>5</sup>sofern gesetzlich erlaubt und erforderlich

<sup>6</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

Nicht zuletzt bleibt auch die 6. Generation des L200 innerhalb der „5-Meter-Klasse“ (5.225 mm für die Doppelkabine – ohne hintere Stoßstange – gegenüber 5.205 mm des bisherigen Modells) und bietet damit Vorteile im Hinblick auf Park- und allgemeine Manövrierfähigkeit (mit 5,9 m nach wie vor mit dem engsten Wenderadius innerhalb seiner Klasse) sowie in puncto Gewicht (1.895 bis 2.035 kg). Letzteres ist ein Schlüsselfaktor in Bezug auf günstige Verbrauchswerte und damit geringe CO<sub>2</sub>-Emissionen, die sich insgesamt in niedrigen Betriebskosten für berufliche Nutzer niederschlagen. Innerhalb dieser Dimensionen haben die MMC-Ingenieure mit einer Ladeflächenlänge (1.520 mm wie beim Vorgänger), die 29 Prozent der Gesamtfahrzeuglänge entspricht, gute Arbeit geleistet und zusätzlich den Vorteil des engsten Wenderadius (5,9 m) in diesem Segment realisiert.

### **Driven beyond Tough**

„Offroad-Performance ist eine der charakteristischen Stärken von Mitsubishi Motors, wobei der L200 der neuesten Generation mit dem Angebot eines neuen Offroad-Modus und einer Bergabfahrhilfe nochmals einen Evolutionssprung nach vorne macht. Wir haben Kunden, die den L200 in ihrer Freizeit im Gelände fahren, aber auch Kunden, die mit ihm in ihrem beruflichen Alltag Distanzen von mehreren Kilometern im zweistelligen Bereich unter härtesten Offroad-Bedingungen zurücklegen. Dabei erweist sich der neue L200 in puncto Offroad-Performance als verlässlicher ‚Kumpel‘, der all diese Einsätze vollumfänglich meistern kann“, so Yoshiki Masuda, Chief Product Specialist, Product Strategy Division.

Der L200 der neuesten Generation ist mit einem optischen Auftritt ausgestattet, der seinen realen Fähigkeiten entspricht, und kann auch die Dynamik eines 1-Tonnen-Pick-ups auf eine kontinuierlich höhere Ebene heben.





## Allrad-System

Als Vorläufer der modernen Allrad-Ära von Mitsubishi Motors der frühen 80er Jahre hat der L200 sich einen über fünf aufeinanderfolgende Generationen hinweg bestehenden Wettbewerbsvorteil erhalten, insbesondere mit der 1991 erfolgten Einführung des ersten Verteilergetriebes „Super Select“ – des einzigen seiner Art am Markt, das permanenten Onroad-Allradantrieb **UND** permanenten Offroad-Antrieb (untersetzt) in ein und derselben Einheit bietet.

Ursprünglich für Pajero/Montero/Shogun entwickelt, ermöglicht MMCs Super-Select-System<sup>7</sup> (heute „Super Select 4WD-II“) dem Fahrer, die je nach Gelände/Fahrbahn und Fahrbedingungen am besten geeignete Verteilergetriebeeinstellung zu wählen. Der Wechsel von 2WD- zu 4WD-Antrieb kann, ohne anzuhalten, bei Geschwindigkeiten unter 100 km/h (außer für die Extrem-Position 4WD Low/Lock) und unabhängig von der Fahrbahnoberfläche erfolgen.

Insbesondere bei einem Pick-up wie dem L200 sorgt Super Select 4WD-II für wesentlich höhere Bodenhaftung bei Fahrten mit leerer Ladefläche. Das System verfügt über eine Zentraldifferentialsperre, die für hervorragende Offroad-Performance sorgt, aber im 4H-Modus auch die Drehmomentverteilung an die Vorder- und Hinterachse für herausragendes und einfaches Handling auf unterschiedlichsten Fahrbahnoberflächen, von asphaltierten Straßen bis hin zu rutschigen Feldwegen, regelt.



Im Gegensatz zu einigen Mitbewerbern ist Super Select 4WD-II auch mit niedrigen Gängen („4LLc“) für extremes Offroading<sup>8</sup> ausgestattet, bei dem elektronische Systeme letztendlich an ihre Grenzen stoßen.

Auch ein optionales Heckdifferentialsperrsystem für maximale Traktion auf unbefestigten Flächen ist verfügbar. Diese elektromagnetische Heckdifferentialsperre wird die Offroad-Performance des Fahrzeugs insgesamt noch weiter verbessern – auch im Hinblick auf die durch

---

<sup>7</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

<sup>8</sup>sofern gesetzlich erlaubt

das neue Karosseriedesign ermöglichte maximale Wat-Tiefe von 700 mm (gegenüber 600 mm beim L200-Vorgänger).

Ein optimiertes „Easy Select“-Teilzeit-4WD-System ist ebenfalls verfügbar<sup>9</sup>. Auch eine 2WD-Variante ist erhältlich – nur in der Form „Double Cab High Rider“<sup>9</sup>. In der 6. Generation verfügt der L200 über zwei neue aktive Sicherheitsfunktionen, die seine Offroad-Fähigkeiten noch weiter verbessern:

### **1 – Neuer Off Road Mode<sup>9</sup>**

Betätigt über einen Schalter neben dem 4WD-Einstellrad und sowohl in Kombination mit Schaltgetriebe als auch Automatikgetriebe (4WD-Modelle) verfügbar, bietet der neue Offroad-Modus spezifische Fahrmodi: GRAVEL (SCHOTTER), MUD/SNOW (SCHLAMM/SCHNEE), SAND und ROCK (GESTEIN - nur in 4LLc), die entsprechend den Fahrbedingungen ausgewählt werden können.

Durch Einsatz der integrierten Motorsteuerung hängen automatische Kraftübertragung und Bremse von der aktiven Stabilitäts- und Traktionskontrolle ab. Das System reguliert den Grad des Radschlupfs zur Maximierung der Geländegängigkeit und Fähigkeit zur Selbstbefreiung aus schwierigem Gelände:

#### ⇒ GRAVEL (SCHOTTER)

Dieser Modus verbindet optimale Beschleunigung und Stabilität beim Befahren unbefestigter Wege, auf denen Geröll oder Schmutz zu Radschlupf führen können.

#### ⇒ MUD/SNOW (SCHLAMM/SCHNEE)

Dieser Modus reguliert den Radschlupf, um ein Festfahren zu verhindern und beim erneuten Anfahren Seitenführung bzw. Spurstabilität aufrechtzuerhalten.

Nachdem das Fahrzeug sich konstant bewegt, erlaubt das System einen gewissen Grad an Schlupf und reduziert den Grad der Traktionskontrolle, um die Gefahr des Feststeckens zu reduzieren. Falls das System erkennt, dass das Fahrzeug in Schlamm oder Schnee festzustecken droht, reduziert es die Steuerung der Motorleistung, um somit die Fähigkeit zur Selbstbefreiung zu verbessern.

#### ⇒ SAND

In diesem Modus reduziert das System beim Anfahren den Radschlupf, um ein Festfahren zu vermeiden, und verbessert die Selbstbefreiungsfähigkeit des Fahrzeugs

---

<sup>9</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

durch Einleiten einer Sperrdifferentialwirkung. Nachdem das Fahrzeug sich konstant bewegt, erlaubt das System einen gewissen Grad an Schlupf und reduziert den Grad der Aktiven Stabilitätskontrolle und Traktionskontrolle, um die Gefahr des Feststeckens zu reduzieren.

Bei Automatik-Modellen wechselt das Getriebe zu Schaltzeitpunkten, die sich am besten für den SAND-Modus eignen, und sorgt durch Wahl des entsprechenden Gangs für eine konstant hohe Drehmomentabgabe.

⇒ ROCK (GESTEIN - nur in 4LLc)

Wenn das System erkennt, dass diagonal entgegengesetzte Räder keinen ausreichenden Bodenkontakt besitzen, oder auch zur Verbesserung von Traktion und Stabilität beim Befahren von Steigungen reduziert das System Antriebskraftverluste durch Unterdrückung von Radschlupf und agiert als Sperrdifferential.

Bei Automatik-Modellen wechselt das Getriebe zu Schaltzeitpunkten, die sich am besten für den ROCK-Modus eignen, und sorgt für eine konstant hohe Drehmomentabgabe durch Wahl des entsprechenden Gangs.

**Zusatzinformationen:**

- Der GRAVEL-Modus ist die Standard-Voreinstellung.
- Jeder Modus entspricht den 4WD-Positionseinstellungen beim Super Select 4WD-II.
- Die Heckdifferentialsperre hat Vorrang vor den Offroad-Modi.
- Sobald die Heckdifferentialsperre eingeschaltet ist, stehen die Modi nicht mehr zur Verfügung.

**2 – Hill Descent Control (HDC; Bergabfahrlilfe)<sup>10</sup>**

Ebenfalls über einen Schalter neben dem 4WD-Einstellrad und in Kombination mit sowohl Schaltgetriebe als auch Automatikgetriebe (4WD-Modelle) verfügbar, sorgt HDC für eine konstante Fahrgeschwindigkeit bei Bergabfahrten und immer dann, wenn die Motorbremse allein nicht ausreicht. Das System kann die Fahrgeschwindigkeit bei Bergabfahrten konstant bei 2 bis 20 km/h (3 bis 20 km/h bei Modellen mit Schaltgetriebe) halten. Die Einstellung der Geschwindigkeit wird vom Fahrer bestimmt. Die Regelung erfolgt durch die Aktive Stabilitäts- und Traktionskontrolle mittels des durch das Steuergerät der Hydraulikeinheit veranlassten Bremsdrucks.

---

<sup>10</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

Zusatzinfos:

- Bei Fahrzeugen mit Automatikgetriebe ist jeder Fahrmodus wählbar, während bei Fahrzeugen mit Schaltgetriebe 4LLc gewählt werden muss.
- Bei aktiver automatischer-HDC-Bremse leuchten die Bremslichter auf.
- Bei aktiver HDC kann die eingestellte Geschwindigkeit bei Bedarf durch Druck aufs Gaspedal erhöht werden. Nach Betätigung des Gaspedals wird der Bremsdruck allmählich verringert, sodass sich die Fahrgeschwindigkeit erhöht. Die neue HDC-Geschwindigkeitseinstellung wird fixiert, sobald der Fahrer wieder vom Gas geht.

### **Optimiertes Chassis**

Neben den neuen Offroad-Modi und der Bergabfahrlilfe weist die 6. Generation des L200 gegenüber dem Vorgänger Verbesserungen in mehreren Bereichen auf, die für ein noch höheres Niveau an aktiver Sicherheit, Fahrkomfort und Haltbarkeit sorgen:

#### **1 - Robusteres Chassis**

Um die extremen Bedingungen zu meistern, denen Pick-ups im Einsatz ausgesetzt sind, werden beim L200 bereits seit vielen Jahren zur Gewichtsreduzierung und Erhöhung der Steifigkeit in der Kabine und Ladefläche weitgehend Bleche mit hoher Zugfestigkeit eingesetzt. Beim L200 der neuesten Generation wurden Robustheit und Fahrbarkeit insgesamt nochmals gesteigert durch den wirksamen Einsatz von Verstärkungen zur Erhöhung der strukturellen Torsionssteifigkeit im Motorraum sowie an den Verbindungsstellen des Chassisrahmens, der Kabine und der Ladefläche.

Wie bereits zuvor verbessert die strategische Platzierung von geräuschkämpfenden sowie geräusch- und vibrationsdämpfenden Materialien zusammen mit der höheren Steifigkeit des Chassisrahmens, der Kabine und der Ladefläche Geräuscharmheit und Komfort in der Kabine.

Um sicherzustellen, dass der L200 der neuen Generation den extremen Einsatzbedingungen als Pick-up in unterschiedlichen Regionen und Situationen standhält, wurde zudem durch den Einsatz korrosionsfesten Stahls und entsprechend wirksamer Versiegelungen in der Kabine und an der Ladefläche ein alterungsbedingter Wertverlust noch weiter reduziert.

#### **2 - Neu abgestimmtes Fahrwerk**

Trotz Beibehaltung des Layouts der vorherigen 5. Generation (Schraubenfedern vorne/Blattfedern hinten) im Sinne einer zweckmäßigen Kombination von Komfort und hoher

Nutzlast für reale Einsatzbedingungen wurden bei der 6. Generation des L200 etliche Verbesserungen vorgenommen:

- An der Vorderachse: höhere Federrate + größere Dimensionierung der Stoßdämpfer
- An der Hinterachse: höhere Federrate + größere Anzahl von Federblättern (6 statt 5) + optimierte Dämpfungskraft der Stoßdämpfer

### **3 – Stärkere Bremsen**

Bei Modellen mit 18-Zoll-Rädern sind die vorderen Bremsscheiben nun von 294 mm auf 320 mm vergrößert worden. Außerdem werden nun Zweikolben-Bremssättel (2 x 45 mm statt des vorherigen 60-mm-Einkolbensystems) eingesetzt. Das für die Bremsbeläge verwendete Material ist ebenfalls leistungsfähiger.

### **4 - Neuer 2.2 Liter Dieselmotor (EU-Fahrzeuge)**

Als Mitglied der von MMC entwickelten „4N1“-Vollalu-DOHC-16-Ventil-Vierzylinder-Dieselmotorenfamilie mit Common-Rail-Direkteinspritzung und niedriger Verdichtung – seinerzeit die weltweit ersten Dieselmotoren mit variabler Ventilsteuerung – weist diese neue, speziell für den L200 entwickelte Applikation eine weitgehende Verringerung der Reibungskräfte zwischen bewegten Teilen sowie eine wesentliche Verbesserung des Einspritzsystem-Ansprechverhaltens auf. Dies führt zu geringerem Verbrauch, verbesserten Abgaswerten sowie einer Reduzierung mechanischer Geräusche.

Darüber hinaus trägt die Gewichtsreduzierung der Kolben, Pleuel und der Kurbelwelle nun zu sanfteren Beschleunigungsvorgängen über das gesamte Drehzahlband hinweg bei.

Aufgrund der erforderlichen Einhaltung strengerer EU-Abgasvorschriften nach WLTP-Standards erfüllt die 6. Generation des L200 dank dieser Downsizing-Maßnahmen die Vorschriften nach Euro 6d-Temp. Insbesondere ist jetzt ein Abgasreinigungssystem (SCR) mit AdBlue<sup>11</sup> - Einspritzung zur Senkung von NOx-Emissionen installiert. Dabei bietet dieses kleinere, leichtere Aggregat eine ähnliche Leistung wie der bisherige 2.5 Liter Motor mit „normaler Power“ und erfüllt dabei die weitaus anspruchsvolleren WLTP-Standards, unter anderem auch durch Nutzung der Gewichtsvorteile des L200 gegenüber dem Wettbewerb:

---

<sup>11</sup>AdBlue ist eine eingetragene Marke des Verbands der Automobilindustrie e.V. (VDA)

	MY19 HP	MY19 NP	MY20
<b>Max. Leistung</b>	133 kW (181 PS) @ 3.500 U/min	113 kW (154 PS) @ 3.500 U/min	110 kW (150 PS) @ 3.500 U/min
<b>Max. Drehmoment</b>	430 Nm @ 2.500 U/min	380 Nm @ 1.500–2.500 U/min	400 Nm @ <u>1.750-2250</u> U/min

### 5 - Neue 6-Gang-Automatik

Entsprechend der Wahl des 4N14 2.2 Liter Dieselmotors haben die MMC-Ingenieure das bisherige 5-Gang-Schaltgetriebe (aus dem Pajero) durch ein leistungsfähigeres, emissionsenkendes 6-Gang-Automatikgetriebe ersetzt.

Neben dem geringeren Geräusch bei hohen Geschwindigkeiten<sup>12</sup> zeichnet sich das Getriebe auch durch Verbesserungen bei Effizienz und Gewichtseinsparung durch den Einsatz einer elektromagnetischen Ölpumpe mit einem einfacheren Mechanismus zur Betätigung des Start-Stopp-Systems „Auto Stop & Go“ (AS&G) aus.

### Comfortable beyond Tough

Wie MMCs Designchef Tsunehiro Kunimoto es formuliert hat: „Innen setzt sich die Design-Evolution mit verbesserter Robustheit und Funktionalität fort.“



<sup>12</sup>sofern gesetzlich erlaubt

Bei einem Fahrzeug, das tagtäglich unter anspruchsvollen Bedingungen und oftmals in extremen Verhältnissen in den entlegensten Gegenden der Welt eingesetzt wird, ist das „Cocooning“ eines sorgfältig gestalteten Innenraums von zentraler Bedeutung.

Auf den Stärken seines Vorgängers aufbauend, wurde die 6. Generation des L200 in mehreren wichtigen Bereichen verbessert. Kunimoto-san: „Die markante Einfassung der flügelartigen Mittelkonsole und der Lüfter sowie die dekorative metallische Einfassung der quadratischen Schaltkonsole verschaffen dem dynamisch wirkenden Cockpit einen noch moderneren und robusteren Look.“ Er fügte hinzu: „In der weich gepolsterten Einfassung und den Ziernähten der Bodenkonsole, der Armlehnen und der Parkbremse spürt man Mitsubishis Komfort, Qualität und Liebe zum Detail.“ Hierzu gehören beispielsweise:

- Die prägnante Einfassung der Mittelkonsole mit kompletter Integration der vertikalen und horizontalen Elemente für durchgängig solide Optik & Haptik
- Bessere Integration der Schaltkulisse



- Kontrastierende Soft Pads an den Kniepolstern der Mittelkonsole, der vorderen Mittelarmlehne, der Türverkleidungseinsätze und dem Feststellbremshebel
- Verbesserung des Stauraums für kleinere Gegenstände, wie z.B. Ablagen für Mobiltelefone vorne und im Fond (sowie neue USB-Ports vorne und im Fond)



- Raffinierteres Design der neuen kontrastreichen Anzeigen mit aufwendigeren grafischen Elementen, zentralem LCD-Display

## **Safe(r) beyond Tough**

Noch sicherer im Gelände dank der neuen HDC- und Offroad-Modi, weist der robuste L200 der neuesten Generation auch auf der Straße sowohl innen als auch außen ein Plus an Sicherheit auf. Auf der Straße beginnt diese mit besserer Sicht dank des neuen Designs der Frontpartie mit höherer Haube (zur besseren Einschätzung der Fahrzeuggrenzen) und abgesenkten Scheibenwischern (für freiere Sicht nach vorne). Dennoch hat die Neugestaltung der Fahrzeugfront keine Auswirkungen auf die Sicherheit von Fußgängern. Darüber hinaus werden in der 6. Generation des L200 etliche neue Sicherheits-Features eingeführt, von denen einige nach wie vor einzigartig in diesem Segment und in dieser Preisklasse sind:

- **Multi-around Monitor (Mehrfach-Rundum-Monitor/360-Grad-Kamera mit Vogelperspektive)<sup>13</sup>**

Dieses Feature verwendet vier Kameras – an der Frontpartie, am Heck und in den Türspiegeln – zur Überwachung des Bereichs rund um das Fahrzeug und erzeugt auf dem Display ein Bild eventueller Hindernisse rund um das Fahrzeug aus der Vogelperspektive. Insbesondere erlaubt das System dem Fahrer, einen prüfenden Blick auf tote Winkel bzw. nicht einsehbare Bereiche an Front und Heck sowie an den Seiten (rechts/links) zu werfen. Wenn der Fahrer den Rückwärtsgang einlegt, legt der Monitor zur zusätzlichen Unterstützung ein Gitter mit Führungslinien über das rückwärtige Bild.

- **Forward Collision Mitigation (FCM; Frontkollisionswarnung)<sup>13</sup>**

FCM arbeitet mit Kamera- und Laser-Radar-Systemen zur Erkennung eines sich vor dem Fahrzeug befindlichen anderen Fahrzeugs oder eines Fußgängers und dient auf diese Weise der Verkehrssicherheit. Wenn das System die Gefahr einer Kollision feststellt, löst es ein akustisches Warnsignal aus und aktiviert den FCM-Bremsvorgang, um eine Kollision zu vermeiden bzw. einen entsprechenden Folgeschaden zu verringern.

- **Blind Spot Warning System w/Lane Change Assist function (BSW with LCA; Totwinkelwarnung inkl. Spurwechselassistent)<sup>14</sup>**

BSW w/LCA arbeitet mit einer in der hinteren Stoßstange befindlichen Mikrowellen-Radareinheit zur Erkennung von Fahrzeugen, die hinter dem eigenen Fahrzeug bzw. im Bereich des hinteren Viertels auftauchen und sich daher tendenziell im toten Winkel des Fahrers befinden. Wenn das System ein Fahrzeug erkennt, warnt es den Fahrer entsprechend durch ein blinkendes Signal im Türspiegel. Falls der Fahrer zu erkennen gibt, dass er sich in die Richtung eines sich im hinteren Viertel befindlichen Fahrzeugs begibt, dann warnt ihn das System durch Blinken im Türspiegel und durch ein akustisches Signal.

---

<sup>13</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell

<sup>14</sup>Verfügbarkeit je nach Markt und Modell



- **Rear Cross Traffic Alert (RCTA; Ausparkhilfe, die vor Querverkehr warnt)<sup>14</sup>**

RCTA arbeitet mit einer in der hinteren Stoßstange befindlichen Mikrowellen-Radar-Einheit zur Erkennung von Fahrzeugen, die sich im hinteren Viertel nähern und sich somit tendenziell im toten Winkel des Fahrers befinden, oder von Querverkehr hinter dem Fahrzeug. Beim Rückwärtsfahren aus der Garage oder bei Manövern auf engstem Raum warnt das System den Fahrer, dass sich hinter ihm ein Fahrzeug befindet bzw. sich von hinten nähert, durch Auslösen des Blinkers im Türspiegel, ein akustisches Signal sowie eine blinkende Nachricht im Cockpit-Kombi-Instrument.

- **Ultrasonic Misacceleration Mitigation System (UMS)(Ultraschall-Fehlbeschleunigungsschutz)<sup>14</sup>**

UMS dient zur Abmilderung von Kollisionsschäden durch Verzögerung der Fahrgeschwindigkeit beim Anfahren oder Rückwärtsfahren. Mittels Ultraschallsensoren an der vorderen und hinteren Stoßstange gibt das System beim Erkennen eines in Fahrtrichtung befindlichen Hindernisses ein akustisches Warnsignal ab und reduziert die Motorleistung, falls der Fahrer das Gaspedal versehentlich zu schnell oder zu stark betätigen sollte.

UMS arbeitet innerhalb eines Bereichs von 4 Metern vor und hinter dem Fahrzeug. Diese neuen Sicherheitsfunktionen sind zusätzlich zu den bereits bei EU-Fahrzeugen der L200-Modellreihe vorhandenen installiert, z.B.:

- Brake Override System (BOS), System, das bei klemmendem Gaspedal, gleichzeitiger Betätigung von Gas- u. Bremspedal und sonstiger ungewollter Beschleunigung der Bremse Vorrang einräumt
- Brake Assist (Bremsassistent)
- Emergency Stop Signal (ESS; Notbremslicht)
- Lane Departure Warning (LDW; Spurhalteassistent)
- Active Stability & Traction Control (ASTC; Aktive Stabilitäts- & Traktionskontrolle)
- Hill Start Assist (HAS; Berganfahrhilfe)
- Trailer Stability Assist (TSA; Anhänger-Stabilitäts-Assistent)

\*\*\*

## About MITSUBISHI MOTORS

Mitsubishi Motors Corporation is a global automobile company based in Tokyo, Japan, which has a competitive edge in SUVs and pickup trucks, electric and plug-in hybrid electric vehicles. Since the Mitsubishi group produced its first car more than a century ago, we have demonstrated an ambitious and often disruptive approach, developing new vehicle genres and pioneering cutting-edge technologies.□Deeply rooted in Mitsubishi Motors' DNA, our brand strategy will appeal to ambitious drivers, willing to challenge conventional wisdom and ready to embrace change. Consistent with this mindset, Mitsubishi Motors introduced its new brand strategy in 2017, expressed in its "Drive your Ambition" tagline – a combination of personal drive and forward attitude, and a reflection of the constant dialogue between the brand and its customers. Today Mitsubishi Motors is committed to continuous investment in innovative new technologies, attractive design and product development, bringing exciting and authentic new vehicles to customers around the world.