

Nuevo Mitsubishi L200

Mucho más que dureza

Exactamente 40 años después del lanzamiento de su primer pick-up capaz de transportar una tonelada de carga, y con más de 4,7 millones de unidades vendidas en todo el mundo (de las cuales 416.000 ruedan por Europa, según datos de MME a junio de 2019), Mitsubishi Motors Corporation (MMC) lanza la sexta generación de su L200.



Comercializado en 150 países, el L200 es el segundo modelo más vendido de MMC, se sitúa entre Outlander y ASX, y desempeña un papel clave para la marca, especialmente por su relevancia en la zona estratégica de la ASEAN (\pm 30% del mercado mundial de pick-up del conjunto de las marcas).

Un coche que brilla por su fiabilidad, su conducción mejorada dentro y fuera del asfalto, gracias a su sistema de tracción Super Select 4WD (SS4-II) permanente, que ahora añade los nuevos sistemas Off Road Mode y control de descenso de pendientes HDC y un nivel de confort al nivel de una berlina, la nueva generación del L200 lleva a su máxima expresión el concepto de vehículo con tracción a las cuatro ruedas, (tanto en la forma como en el fondo), y sigue por tanto los pasos iniciados por el ya legendario Montero.

Fabricado en Tailandia, (la mayor operación de MMC fuera de Japón), para los mercados globales, la nueva generación del L200 llegará a los concesionarios europeos a partir de septiembre de este año.

Diseñado para ser mucho más que un tipo duro

“En Indonesia, el L200 tiene una cuota del 60% en el mercado pick-up, utilizados, en gran medida, para trabajos de minería. La durabilidad y la solidez, y el soporte de postventa son absolutamente esenciales en ese y otros entornos hostiles y aquí es donde radica la fuerza de Mitsubishi Motors”.

Koichi Namaki

Director de Proyecto, PD Office & LCV Business Leader, División de estrategia de producto.

Indonesia es uno de los muchos mercados donde el L200 tiene que demostrar su valía para superar los caminos y las condiciones de conducción más exigentes, ya sea en el transporte de cargas pesadas, con las temperaturas más elevadas o bajas, o circulando sobre terrenos extremos. O todo al mismo tiempo.

Al otro lado del planeta, en Chile, el L200 se ha convertido no solo en el caballo de batalla favorito de la industria minera, sino también en el vehículo más vendido de todos los segmentos y formatos del país (fuente: Mitsubishi Motors Chile).

El diálogo bidireccional constante entre MMC y sus clientes de todo el mundo ha sido esencial durante los últimos cuarenta años para desarrollar y perfeccionar aún más el concepto general de pick-up de una tonelada de carga en Mitsubishi Motors.

En este sentido, Namaki-san dice: “Al concebir la nueva generación del L200, nos hemos enfocado en crear un proceso que conduzca a una mayor satisfacción del cliente. Esto significa que en el desarrollo llevamos a cabo investigaciones de las condiciones reales bajo las cuales se usa el vehículo y, también, cuando se solicitan mejoras, realizando un estudio exhaustivo en el mercado en el que se solicitan. En ese sentido, cada mercado a lo largo y ancho del planeta se ha convertido en nuestro campo de pruebas diario de la vida real. Sobre la base de esos resultados, introducimos medidas correctivas para el producto en sí, naturalmente, pero también examinamos nuestros métodos de prueba con mucho cuidado. La repetición

constante de este proceso es la responsable de un legado de desarrollo de 40 años que sigue vivo y que ha llevado a la extrema resistencia y solidez de la nueva generación del L200".

La acumulación de estos desarrollos de ingeniería de Mitsubishi Motors, actualizados constantemente desde 1978, se han convertido en un activo único con beneficios directos para esta nueva generación del L200, que incluye:

- **Diseño exterior completamente nuevo, denominado "Rock Solid".**
- **Calidad percibida más refinada (interior y exterior).**
- **Sistema 4WD actualizado, que incorpora un nuevo Modo Off Road y un Sistema de control de descenso en pendientes (HDC).**
- **Nuevo motor diésel 2.2 (compatible con Euro 6d-temp) para Europa.**
- **Nueva transmisión automática de seis velocidades.**
- **Chasis, frenos y suspensión mejorados.**
- **Confort de marcha mejorados.**
- **Nuevas características de seguridad:**
 - **Sistema de detección de ángulo muerto (BSW).**
 - **Sistema de alerta de tráfico trasero (RCTA).**
 - **Sistema de mitigación de colisión frontal (FCM).**
 - **Sistema de mitigación de aceleración no intencionada (UMS).**
- **Interior renovado.**
- **Amplia gama de accesorios.**

El desarrollo de esta sexta generación ha llevado consigo un gran esfuerzo por parte de la marca.

No solo porque este vehículo representa el 15% de las ventas globales de Mitsubishi Motors, sino también gracias a la renombrada reputación 4x4 de MMC, a lo que ha contribuido el siguiente hecho: el primer sistema 4WD del Montero (Pajero) en 1982 deriva del instalado en el pick-up de 1978

Diseñado más allá de la dureza

“La historia de nuestro diseño para la nueva generación del L200 comenzó con una encuesta a nuestros clientes que empezó en Tailandia y siguió por todo el mundo, que incluía desde profesionales hasta familias. Les preguntamos qué buscaban en un pick-up. Su respuesta fue: que sea duro, robusto, estable y dinámico. Ese fue un mandato claro para nosotros, que traducimos en un concepto de diseño que llamamos "Rock Solid", coherente con lo que sentimos que es la esencia de nuestra firma, que es precisamente la robustez y el dinamismo”.

Tsunehiro Kuminoto

Vicepresidente Corporativo - Diseño

En los cuarenta años de historia de los pick-up de Mitsubishi, el diseño siempre ha desempeñado un papel importante para atraer a los clientes a los concesionarios de todo el mundo.

Cada una de las primeras cuatro generaciones fue actualizada al detalle, con características de diseño distintivas y creativas, hasta la cabina tipo cápsula de la cuarta generación en 2005, por ejemplo:



Sin embargo, en este segmento se viven rápidos cambios impulsados por una oleada de nuevos y audaces competidores, motivo por el que el diseño limpio del L200 ya no se consideró suficiente. Por eso, la quinta generación comenzó a alejarse de las expectativas de los clientes en todo el mundo: "duro, robusto, estable y dinámico", si bien mantenía unas excelentes capacidades 4x4.

Ahora entra en juego la sexta generación "Rock Solid" y su aspecto radicalmente nuevo.

Carrocería totalmente nueva

La nueva generación del L200 tiene formas angulosas y “hombros” más anchos, y sin duda llamará la atención en consonancia con las últimas tendencias del mercado en este segmento.

Mucho más que un simple “lifting”, ahora cuenta con nuevos componentes en la parte delantera y trasera de la cabina, conservando rasgos distintivos de Mitsubishi, como la marcada línea de la cintura en el lateral, la división curva entre la cabina y la caja o las destacadas líneas horizontales que le imprimen carácter y subrayan la solidez, como “tallada”, del cuerpo en general.



Aerodinámica

A pesar de su aspecto sólido, se hicieron muchos esfuerzos para mejorar la aerodinámica del L200:

- Se agregó algo de espacio a la franja entre la cabina y la caja para ayudar en la gestión del flujo aerodinámico y disminuir el ruido del viento (modelos Club Cab).
- El punto más elevado de la cabina y del marco protector de la caja de carga son ahora de la misma altura para reducir la resistencia del aire.
- Se han desarrollado nuevos retrovisores.

Identidad visual evolucionada del "Dynamic Shield"

Sin embargo, el punto de partida de esa nueva dinámica de diseño, y el factor definitorio, está en la parte delantera, donde la nueva generación del L200 muestra la última evolución del rostro de MMC, resumida en la identidad visual "Dynamic Shield".

Más que ser un simple rediseño de la parrilla, se ha redefinido todo el aspecto del frontal en 3D, desde la rejilla hasta el capó y los guardabarros, para trasladar un “look and feel” general completamente nuevo y consistente.

Al mismo tiempo que el L200 se alinea con el ASX, Eclipse Cross y Outlander, que cuentan también con Dynamic Shield, esta evolución también ha pretendido darle un aspecto mucho más sólido y mejorar la funcionalidad.



Nuevas características del diseño frontal:

- Capó más elevado (40 mm) en su parte central, que da la sensación de adaptarse mejor al bloque motor que lleva debajo.
- Parrilla más estrecha y elevada con barras dobles gruesas (la superior se extiende hasta el faro rasgado) para dar una impresión de amplitud.
- Entrada inferior de aire más grande, cuadrada y abierta, enmarcada por los embellecedores cromados Dynamic Shield en forma de boomerang a cada lado.
- Los faros se han desplazado a los laterales, definiendo la anchura de los “hombros” (los guardabarros delanteros), remarcados por unos pasos de rueda de diseño “afilado” que transmiten solidez y poderío.
- El nuevo posicionamiento de las luces antiniebla delanteras también mejora la visibilidad en ambos lados del vehículo.
- Zona inferior del parachoques más afilada, que permite un mejor ángulo de ataque: 31°.
- Nuevo sistema de iluminación por LED (luces de cruce y carretera, diurnas y de posición): reflejo de la reconocida ingeniería de precisión de Mitsubishi, al igual que la integración de las luces diurnas en el diseño de la parrilla, lo que no hace otra cosa que sumar a la audaz identidad que ahora adopta el frontal.

Su posición elevada también ayuda a la hora de atravesar zonas de agua, como ríos, (siempre que sea legal y se requiera) al tiempo que ofrece una mejor protección contra daños en los bajos.

Nuevas características de diseño trasero

Mientras que la caja de carga ha sido completamente rediseñada y ahora recibe un aspecto más macizo, la disposición de los pilotos traseros casi alcanzan la parte superior del portón posterior y se envuelven alrededor de los guardabarros traseros para dar un efecto más amplio, profundo e imponente.

El diseño exclusivo de las ópticas traseras LED (también la de freno) le da al L200 una identidad visual más nítida y marcada ya desde la zaga, al mismo tiempo que mejora la visibilidad.

El parachoques trasero, más macizo y mejor integrado, ofrece una mejor protección sin restar valor al ángulo de salida: 23°.

Lo mismo ocurre con los guardabarros traseros, cuya parte destacada acentúa su alejamiento del diseño anterior, ya que ahora adopta una apariencia general que transmite una indudable solidez.

El viaje de "elegante" a "sólido" continúa con el diseño de las llantas de aleación, y pasa del actual de doce finos radios a las nuevas de 18 pulgadas de seis radios dobles y macizos.

El estilo y la funcionalidad 4x4 para el día a día también se logra con los umbrales laterales más elevados (para un mejor desempeño todoterreno, con ángulo ventral que pasa a los 25° y más anchos (para una mejor accesibilidad).

Estilo y practicidad

También se han desarrollado cuatro nuevos colores:

- Gris Graphite
- Blanco Polar
- Negro Cosmos
- Bronce Radiant
- Naranja Sunflare
- Rojo Aztec

- Blanco Diamond: similar a la tecnología aplicada a la pintura multicapa del color Rojo Diamond del Eclipse Cross, que combina el brillo perlado y la profundidad metálica, en el que el color cambia según la luz, lo que destaca las formas esculpidas de la carrocería del L200.

Por último, pero no menos importante, el L200 de sexta generación permanece dentro de la "categoría de los 5 metros" (5.225 mm para el Double Cab frente a los 5.205 mm del modelo anterior), al tiempo que facilita las maniobras de estacionamiento el hecho de que tenga el mejor radio de giro de su clase (5,9 metros) y menos peso (entre 1.895 y 2.035 kilos).

Este último es un factor clave para una buena economía de combustible y, por lo tanto, bajas emisiones de CO₂, todo lo cual se traduce en menores costes de funcionamiento para los usuarios que destinan el L200 a su actividad profesional. Sin embargo, dentro de estas dimensiones, los ingenieros de MMC han aprovechado muy bien la vía delantera (1.520 mm, igual que antes), que supone el 29% de la longitud total.

Más allá de lo difícil

"El rendimiento 4x4 es una de las fortalezas definitorias de Mitsubishi Motors, y el L200 de nueva generación da otro paso evolutivo hacia adelante al ofrecerse con un nuevo Modo Off-road y con el sistema de control de descenso (HDC), como una de sus principales novedades.

Es un vehículo que sirve tanto para el tiempo libre como para conducir varias decenas de kilómetros en duras condiciones off-road en el transcurso del trabajo diario. El nuevo rendimiento fuera de carretera del L200 demuestra que es un "compañero" en el que se puede confiar, ya que es capaz de asumir cualquier rol que se le proponga".

Yoshiki Masuda

Jefe de Producto Especializado, División de Estrategia de Producto

Ahora, gracias a una estética coherente con sus habilidades para el día a día, el L200 de nueva generación lleva la dinámica de un pick-up capaz de transportar una tonelada de carga a un nuevo nivel.



Sistema de tracción a las cuatro ruedas

Como líder de los 4x4 ya desde principios de los ochenta, Mitsubishi Motors ha mantenido en su L200 una ventaja sobre la competencia durante cinco generaciones sucesivas, especialmente con la introducción del primer sistema de transmisión Super Select en 1991, la única de su clase en el mercado que ofrece 4WD en la carretera a tiempo completo y 4WD off-road (la reductora) en una misma unidad.

Originalmente desarrollado para el Montero, el sistema Super Select de MMC (ahora "Super Select 4WD-II") permite al conductor elegir la configuración más adecuada, según el terreno y las condiciones de conducción. Puede cambiarse de 2WD a 4WD sin detener el automóvil y por debajo de los 100 km/h (excepto para la posición extrema de 4WD Low/Lock), sin importar la superficie de la carretera.

En el caso específico del L200, el sistema Super Select 4WD-II proporciona un agarre significativo cuando el automóvil se conduce con la caja de carga vacía. Cuenta con un bloqueo de diferencial central que brinda un excelente rendimiento fuera de la carretera, pero también controla la distribución de par entre la parte delantera y trasera en modo 4H para un comportamiento superior y un manejo más fácil en una amplia gama de superficies, desde carreteras pavimentadas hasta senderos resbaladizos.



A diferencia de algunos de sus competidores, el Super Select 4WD-II también está equipado con una gama de marchas bajas ("4LLc") para operaciones extremas en las que la pura electrónica puede llegar a sus límites. Un sistema opcional de bloqueo del diferencial trasero también está disponible para una máxima tracción en superficies sueltas.

Este diferencial de bloqueo trasero aumenta el rendimiento general del vehículo fuera de la carretera, incluida la capacidad de vadeo máxima de 700 mm (frente a los 600 mm del anterior L200) que le permite el nuevo diseño de la carrocería.

Con la sexta generación, el L200 cuenta con dos nuevas características de seguridad activa que mejorarán sus habilidades fuera de la carretera:

1 - Nuevo Off Road Mode

Operado a través de un interruptor al lado del selector de dial 4WD, ofrece la opción de GRAVEL, MUD/SNOW, SAND y ROCK específicos (solo en 4LLc), que son modos de conducción seleccionables en función de las condiciones del asfalto.

⇒ GRAVA

Este modo combina una aceleración y estabilidad óptimas en caminos sin pavimentar donde piedras pequeñas o tierra pueden causar deslizamiento de las ruedas.

⇒ BARRO/NIEVE

Este modo regula el deslizamiento de las ruedas para evitar que se atasque, al tiempo que mantiene la estabilidad, también en los giros. Una vez que el vehículo está en movimiento, el sistema permite cierto deslizamiento y reduce la acción del control de tracción para mitigar cualquier sensación de bloqueo. Si el sistema detecta que el vehículo se atasca en barro o nieve, controla la entrega de potencia del motor para mejorar su tracción y poder salir así de situaciones complicadas.

⇒ ARENA

En este modo, el sistema reduce el deslizamiento de las ruedas para evitar que se atasque y, cuando se inicia el efecto del diferencial de deslizamiento limitado, mejora su capacidad de tracción. Una vez que el vehículo está en movimiento, el sistema permite cierto deslizamiento y reduce el grado de actuación del control de estabilidad y el control de tracción para mitigar cualquier sensación de atasco. En los modelos con caja automática, la transmisión cambia a la sincronización de relaciones que mejor se adapta al modo SAND y mantiene un par elevado seleccionando la marcha adecuada.

⇒ ROCA

Cuando el sistema detecta que las ruedas diagonalmente opuestas no tienen suficiente contacto con el suelo, o para mejorar la tracción y la estabilidad cuando se sube por una pendiente, el sistema reduce cualquier pérdida de tracción al suprimir el deslizamiento de las ruedas y actuar como un diferencial de deslizamiento limitado. En los modelos con caja automática, la transmisión cambia a la sincronización de cambios que mejor se adapta al modo ROCK y mantiene un par elevado al seleccionar la marcha adecuada.

A tener en cuenta...:

- El modo GRAVA es el ajuste predeterminado.
- Cada modo corresponde a establecer la respuesta 4x4 por medio del Super Select 4WD-II.
- El bloqueo del diferencial trasero tiene prioridad sobre los modos fuera de carretera.
- Los modos, por tanto, ya no están disponibles una

2 - Control de descenso en pendientes (HDC)

Se acciona a través de un botón al lado del selector de dial 4WD. El sistema HDC mantiene una velocidad constante del vehículo cuando desciende una pendiente, y donde el freno motor no es suficiente por sí solo.

Así, el sistema puede mantener la velocidad del vehículo constante desde 2 a 20 km/h cuando se conduce cuesta abajo en fuertes pendientes. El conductor decide la velocidad establecida y la unidad hidráulica ECU del control de estabilidad es la que aplica la presión de frenado.

Más allá:

- Para vehículos con transmisión automática, se puede seleccionar cualquier modo de conducción, mientras que para vehículos con caja manual se debe seleccionar 4LLc
- Cuando la retención automática HDC está activa, las luces de freno se encenderán.
- Si es necesario, una vez que el control de descenso de pendientes esté activo, se

puede aumentar la velocidad establecida presionando el pedal del acelerador. En esta situación, una vez que se presiona el acelerador, la presión del freno se reduce gradualmente. La nueva velocidad de descenso del HDC se fija tan pronto como se suelta el pedal del acelerador.

Chasis actualizado

Además de los nuevos Off Road Mode y sistema de control de descenso, el comportamiento del L200 de sexta generación mejora al de su predecesor en numerosas áreas, lo que se traduce en un mayor nivel de seguridad activa, confort de conducción y durabilidad:

1.- Chasis más resistente:

Para circular en las duras condiciones en las que se suele utilizar un pick-up, en el L200 se ha hecho un uso extensivo de paneles de alta resistencia en la cabina y la plataforma de carga, lo que garantiza una durabilidad de muchos años, al tiempo que reduce el peso y aumenta la rigidez.

En la nueva generación del L200, la robustez y la capacidad de conducción generales se han incrementado mediante el uso efectivo de refuerzos para aumentar la rigidez torsional en la estructura del vano motor y en las estructuras del chasis, cabina y plataforma de carga.

La ubicación estratégica de los materiales de insonorización, absorción de ruidos y vibraciones, junto con una estructura de chasis, cabina y plataforma de carga de mayor rigidez, mejoran la insonorización y por ello el confort en la zona del conductor y los pasajeros.

Además, para garantizar que la nueva generación del L200 resista las duras condiciones de uso que experimentará como pick-up en diferentes regiones y situaciones en todo el mundo y el deterioro relacionado con la edad, se ha usado un acero resistente a la corrosión en la cabina y caja de carga, además del uso de sistemas de sellado más eficaces.

- 1. Re-tuned suspension

Retaining the layout of the previous 5th generation (coil springs @ front / leaf springs @ rear) to offer a suitable real-life combination of comfort and high bed load, the new 6th generation L200 has nonetheless seen its performance improved through:

@ front: increased spring rate + increased size of the shock absorbers

@ rear: increased spring rate + higher number of leaves (from 5 before to 6 now) + optimized damping force of the shock absorbers

- **2. Suspensión reajustada**

Mantiene el diseño y configuración de la quinta generación anterior para ofrecer un equilibrio entre el confort de uso normal en el día a día y la circulación con carga elevada. Y a partir de ahí, la sexta generación del L200 mejora su rendimiento aún más gracias al aumento de tamaño de los amortiguadores, delante, a una mayor fuerza de la amortiguación detrás y a un incremento de la velocidad de resorte tanto en la parte delantera como en la trasera.

- **3. Frenos más potentes:**

En los modelos equipados con ruedas de 18 pulgadas, los discos delanteros han crecido de tamaño, aumentando el diámetro de 294 mm a 320 mm y también están equipados con pistones de doble pistón (2 x 45 mm en lugar del sistema de pistón único de 60 mm anterior). Además, el material utilizado para la pastilla de freno también es de mayor rendimiento.

- **4. Nuevo motor diésel 220 DI-D**

La familia de motores diésel "4N1", están fabricados totalmente en aluminio, cuentan con doble árbol de levas, 4 cilindros y 16 válvulas, inyección directa common-rail de baja compresión - fue el primer diésel del mundo equipado con válvulas de distribución variable -, y han sido desarrollados para el L200, lo que incluye una reducción extensa de la fricción entre las partes móviles y una mejora sustancial en la respuesta del sistema de inyección.

Estas novedades han reducido el consumo de combustible, han limpiado los gases de emisión y reducido el ruido mecánico. Además, la reducción de peso de los pistones, bielas y cigüeñal ahora contribuyen a una aceleración más suave, más elasticidad y empuje en toda la gama de revoluciones.

Impulsada por la necesidad de cumplir con las regulaciones de emisiones de la UE en el marco de WLTP, esta reducción permite que el L200 de sexta generación cumpla con los requisitos de la Euro 6d-temp.

En particular, ahora equipa un sistema de purificación de gases de escape (reducción catalítica selectiva SCR) que usa inyección de AdBlue*, lo que reduce el nivel de emisiones de NOx.

En efecto, este bloque más pequeño y ligero ofrece un rendimiento similar al anterior propulsor, pero cumple con el protocolo de medición de emisiones WLTP, que es mucho más exigente, al tiempo que el L200 goza de los beneficios de su peso contenido frente a la competencia.

-	- MY19 HP	- MY19 NP	- MY20
- Max Power	- 181 ps @ 3,500 rpm	- 154 ps @ 3,500 rpm	- 150 @ 3,500 rpm
- Max Torque	- 430 @ 2,500 rpm	- 380 Nm - @ 1,500 - 2,500 rpm	- 400 Nm - @ 1,750 - 2,250 rpm

5. Nueva caja automática de seis velocidades.

De acuerdo con la elección del motor 220 DI-D, los ingenieros de MMC han reemplazado la caja de cambios automática de 5 velocidades anterior (procedente del Montero) por una automática de seis velocidades de mayor rendimiento, que logra por tanto unas emisiones más bajas.

Más silencioso a alta velocidad (donde es legal), también trae mejoras en términos de eficiencia y ahorro de peso mediante el uso de una bomba de aceite electromagnética con un mecanismo más sencillo para gestionar el sistema de parada y arranque automático (AS&G).

Cómodo más allá de la dureza

Como dijo el jefe de Diseño de MMC, Tsunehiro Kunimoto: *"En el interior, la evolución del diseño continúa con mayor robustez y funcionalidad"*.



* AdBlue es una marca registrada de Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Para un vehículo que se usa a diario en condiciones exigentes (y a menudo incluso extremas en las regiones más remotas del mundo), un interior cuidadosamente construido y terminado es de suma importancia.

Sobre la base de los puntos fuertes de su predecesor, el L200 de sexta generación mejora en varias áreas clave. Citando a Kunimoto-san: "El panel central oscuro con 'alas' y la moldura de ventilación, así como el nuevo diseño de la consola central hacen que el puesto de conducción tenga un aspecto más moderno y gane en robustez". Y añade: "En los suaves materiales mullidos y los detalles como costuras en la consola central, los reposabrazos y el freno de mano, puedes sentir la comodidad, calidad y la atención al detalle de Mitsubishi". Y esto se traduce en lo siguiente:

- Consola central ordenada con una integración completa de los elementos verticales y horizontales para una apariencia y sensación sólidas y consistentes.
- Mejor integración del cuadro de mandos.



- Acolchado blando en la zona de las rodillas de la consola central, el reposabrazos

central delantero, las inserciones de los paneles de las puertas y la palanca del freno de mano.

- Almacenamiento mejorado para objetos pequeños, como bandejas para teléfonos móviles delanteras y traseras (así como nuevos puertos USB delante y detrás).



- Diseño más sofisticado y de alto contraste para la instrumentación, con gráficos más elaborados, y pantalla LCD central.

(Más) Seguro más allá de la dureza

Más seguro fuera de la carretera gracias a los nuevos Off-Road Mode y sistema de control de descenso HDC y, el resistente L200 también lo es en el asfalto.

En ese caso, la seguridad comienza con la mejor visibilidad que ofrece el nuevo diseño del frontal con el capó más alto (para estimar mejor los límites exteriores del vehículo) y los limpiaparabrisas inferiores (para una vista despejada hacia adelante).

Más allá de lo dicho, el L200 de sexta generación presenta varias características clave de seguridad nuevas, muchas de ellas todavía únicas en este segmento y rango de precios:

- **Cámara de visión 360º (Multi Around Monitor):**
 - Esta función utiliza cuatro cámaras ubicadas en la parte delantera y trasera y en los retrovisores de las puertas para monitorear el área alrededor del vehículo y generar en la pantalla una imagen a vista de pájaro de los obstáculos. En particular, el sistema permite al conductor revisar los puntos ciegos en la parte delantera y trasera a derecha e izquierda. Cuando el conductor selecciona la opción de marcha atrás, el monitor muestra una superposición de cuadrícula en la imagen de vista posterior para proporcionar una ayuda extra en la maniobra.

- **Sistema de mitigación de colisión frontal (FCM):**
 - El sistema FCM utiliza sistemas de radar láser y de cámara para detectar un vehículo o peatón en la trayectoria en la que circula el vehículo, lo que da un plus inestimable de seguridad a la conducción. Cuando el sistema determina que existe riesgo de colisión, suena una alerta audible y activa el frenado FCM para evitar una colisión o, en su caso, mitigar el posible daño.

- **Sistema de detección de ángulo muerto (BSW):**
 - El sistema BSW utiliza un radar ubicado dentro del parachoques trasero para detectar los vehículos que vienen por detrás, que suelen situarse en un punto ciego para el conductor. Cuando el sistema detecta un vehículo, alerta de su presencia emitiendo una señal en el espejo de su puerta. Si el conductor, aun así, se mueve en la dirección del coche que lo está adelantando, el sistema lo alerta de la situación al encender el indicador del espejo de la puerta y hacer sonar una alarma.

- **Sistema de alerta de tráfico trasero (RCTA):**
 - Al retroceder fuera del garaje o realizar otras maniobras ajustadas, el sistema RCTA alerta al conductor de la presencia de un vehículo en la parte trasera o que se acerca por detrás, haciendo parpadear el indicador del espejo de las puertas, al tiempo que emite un sonido y un mensaje en el panel de la instrumentación.

- **Sistema de mitigación de aceleración no intencionada (UMS):**
 - El sistema UMS está destinado a mitigar el daño por colisión cuando el coche se desplaza hacia delante o hacia atrás. Al usar sensores de ultrasonido ubicados en los parachoques delantero y trasero, cuando el sistema detecta un obstáculo en la dirección del movimiento del coche, emite una alerta y reduce la potencia del motor si el conductor presiona el acelerador por error demasiado rápido o fuerte. El sistema UMS opera dentro de un rango de cuatro metros en la parte delantera y trasera del vehículo.

Estas nuevas características de seguridad se suman a las que ya están ajustadas a las especificaciones anteriores de la Unión Europea, es decir:

- ABS con EBD (distribuidor electrónico de la frenada).
- Sistema de asistencia a la frenada (BAS).
- Sistema de señalización de frenada de emergencia (ESS).

- Sistema de priorización del freno (BOS).
- Sistema de alerta de salida de carril (LDW).
- Control de tracción y estabilidad activo (ASTC).
- Sistema de asistencia de arranque en cuesta (HSA).
- Sistema de asistencia de estabilidad del remolque (TSA).

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.