

Nouveau L200 (millésime 2020)

Plus robuste que robuste

Exactement quarante ans après le lancement de son premier pick-up et 4,7 millions d'unités vendues plus tard - dont 416 000 sont toujours en service en Europe en 2019 - (selon les données Mitsubishi Motors Europe (MME) en date de juin 2019), Mitsubishi Motors Corporation (MMC) a présenté la sixième génération de L200 en novembre 2018.



Vendu dans 150 pays, le L200 représente la deuxième meilleure vente de MMC à l'échelle mondiale, entre l'Outlander et l'ASX. Il joue un rôle clef pour l'entreprise, notamment dans la région stratégique de l'ANASE ($\pm 30\%$ du marché mondial des pick-up d'une tonne, toutes marques confondues).

À la fiabilité du nouveau L200 s'ajoutent des capacités routières et tout-terrain améliorées (grâce à sa boîte de transfert Super Select 4WD II, enrichie du nouveau mode « Off Road » et d'un contrôle de vitesse en descente), ainsi qu'un confort et des équipements dignes d'une voiture de tourisme. Il devient ainsi l'expression la plus poussée du 4x4 que peut offrir Mitsubishi Motors, que ce soit sur le fond ou la forme, roulant dignement dans les traces du légendaire Pajero.

Construit en Thaïlande - la plus grosse usine de MMC hors du Japon - et destiné aux marchés mondiaux, le Nouveau L200 sera « Brut et Costaud » (« Rough & Tough ») et il fera son apparition chez les distributeurs européens à partir de septembre 2019.

Conçu encore plus robuste

« En Indonésie, le L200 s'impose largement parmi les pick-up dans l'industrie minière avec une part de marché de 60 %. Dans les mines et autres environnements difficiles, la durabilité de la caisse et l'organisation du service après-vente sont essentiels. C'est là que réside la force de Mitsubishi Motors. »

Koichi Namaki

Project Director, PD Office & LCV Business Leader, Product Strategy Div

L'Indonésie est l'un des nombreux marchés où le L200 doit prouver sa valeur dans les conditions de conduite les plus exigeantes, qu'il s'agisse de charges lourdes, de températures extrêmes ou de terrains particulièrement difficiles.

À l'autre bout du monde, au Chili, le L200 n'est pas seulement le compagnon de prédilection dans l'industrie minière, il est aussi devenu le véhicule le plus vendu dans le pays, tous segments confondus (source : Mitsubishi Motors Chili).

Pour cette raison, il a toujours été essentiel pour MMC de maintenir un dialogue constant avec ses clients à travers le monde au cours des quarante dernières années afin de peaufiner le concept de pick-up au sein de Mitsubishi Motors.

Namaki-san ajoute : *« En imaginant le Nouveau L200, nous avons essayé de créer un processus de développement automobile qui mènerait à une plus grande satisfaction de nos clients.*

Cela signifie que dans le processus de développement, nous avons mené des enquêtes sur les conditions réelles dans lesquelles évolue le véhicule. Lorsque des améliorations sont demandées, nous approfondissons nos enquêtes sur le marché concerné.

De cette manière, chaque marché, partout dans le monde, est devenu notre terrain d'essai grandeur nature. Grâce aux résultats, nous mettons bien évidemment en place des mesures correctives, mais nous examinons aussi minutieusement nos méthodes de tests. La répétition permanente de ce processus a permis d'aboutir à ce Nouveau L200 dont la robustesse témoigne de ses quarante ans d'héritage. »

Ce journal de bord technique de Mitsubishi Motors, continuellement mis à jour depuis 1978, est devenu un atout indispensable dans le développement produit qui a directement profité au Nouveau L200 et ses améliorations :

- **Tout nouveau dessin de carrosserie « Rock Solid » (Solide comme le roc)**
- **Une qualité perçue rehaussée (à l'intérieur comme à l'extérieur)**
- **Une transmission intégrale améliorée, comprenant un nouveau mode Off Road et un régulateur de descente***
- **Un nouveau moteur diesel 2,2 L pour le marché européen (répondant à la norme Euro 6d temp)**
- **Une nouvelle boîte automatique à six rapports**
- **Un châssis, des freins et des suspensions améliorés**
- **Un confort de conduite amélioré**
- **De nouveaux équipements de sécurité* :**
 - **Le détecteur d'angle mort avec aide au changement de voie**
 - **L'alerte de trafic arrière (Rear Cross Traffic Alert)**
 - **Le système anti-collision (Forward Collision Mitigation)**
 - **Le détecteur ultrasonique d'accélération involontaire (Ultrasonic Misacceleration Mitigation System)**
- **De nouveaux équipements intérieurs (dont sièges avant redessinés)**
- **Une gamme d'accessoires encore plus étendue**

Le développement de cette sixième génération a représenté un effort majeur pour toute l'entreprise, non seulement parce que ce véhicule stratégique représente 15 % des ventes mondiales de Mitsubishi, mais aussi à cause de son aura au sein de la marque depuis 1978 et de la réputation de tout-terrain de MMC à laquelle il a fortement contribué. C'est donc l'occasion idéale pour rappeler que la transmission intégrale du premier Pajero, en 1982, dérivait de celle qu'on trouvait dans le pick-up Mitsubishi originel de 1978.

Dessiné encore plus robuste

« L'histoire de la conception du Nouveau L200 commence avec une enquête menée auprès de nos clients de pick-up en Thaïlande et dans le reste du monde, qu'il s'agisse de professionnels ou de familles. Nous leur avons demandé ce qu'ils souhaitaient voir dans un pick-up. Leur réponse a été : brut, robuste, solide et dynamique.

Nous avons traduit ce cahier des charges très clair en un concept stylistique baptisé « Rock Solid » (Solide comme le roc), cohérent avec notre vision de l'esprit Mitsubishi, c'est-à-dire robuste et dynamique. »

Tsunehiro Kuminoto

Corporate Vice President - Design

Tout au long des quarante années d'expérience de Mitsubishi dans le domaine des pick-up, le style a toujours joué un rôle important pour attirer les clients dans les concessions, partout dans le monde. Les pick-up Mitsubishi ont toujours été efficaces, mais efficaces avec style !

Chacune des quatre premières générations était à la pointe de la mode, avec des éléments stylistiques distinctifs et créatifs, menant par exemple au dessin de la cabine de la quatrième génération en 2005 :



Néanmoins, au cœur d'un segment en constante évolution et face à des nouveaux venus particulièrement agressifs, le dessin soigné du L200 n'était plus suffisant. En conséquence, la cinquième génération de L200 a commencé à s'éloigner des concepts « brut, robuste, solide et dynamique » attendus par les clients à travers le monde. D'une certaine façon, elle se trouvait même en porte-à-faux par rapport à son potentiel et ses formidables capacités tout-terrain.

C'est alors qu'entre en scène la sixième génération « Rock Solid » et son nouveau style radical...

Un tout nouveau carénage

Avec sa mâchoire carrée et ses larges épaules, le Nouveau L200 frappera les esprits lorsqu'il débarquera en Europe après l'été, répondant parfaitement aux tendances actuelles et futures du marché sur ce segment.

Bien plus qu'un simple restylage, cette sixième génération présente un nouveau carénage autour de l'habitacle, conservant toutefois les traits caractéristiques de Mitsubishi tels que sa large ceinture de caisse, la séparation incurvée entre la cabine et la benne ou les lignes directrices horizontales qui soulignent la solidité de l'ensemble :



L'aérodynamique

Malgré cette carure solide, beaucoup d'efforts ont été fournis pour améliorer l'aérodynamique du L200, notamment grâce :

- à l'ajout d'un déflecteur entre la cabine et la benne afin de faciliter l'écoulement de l'air et de réduire les bruits (sur les modèles Club Cab)
- au développement de nouveaux rétroviseurs latéraux.

Une évolution de l'identité visuelle Dynamic Shield

Cependant, le point de départ de ce renouveau stylistique et son facteur clef se trouvent à l'avant où le Nouveau L200 affiche la dernière évolution de l'identité visuelle Dynamic Shield de MMC.

Bien plus qu'un dessin de calandre, il définit en fait tout le bouclier avant en 3D, depuis la grille jusqu'au capot et aux ailes pour offrir un style et un ressenti cohérents de l'ensemble.

En plus de mettre le L200 en phase avec les autres véhicules de MMC ayant déjà intégré le Dynamic Shield, comme l'ASX, l'Eclipse Cross et l'Outlander, parmi d'autres véhicules de MMC, cette évolution significative avait aussi pour but de lui donner un aspect plus imposant tout en améliorant ses fonctionnalités.



Nouveautés sur la face avant

- Capot rehaussé de 40 mm avec une calandre plus élevée qui rappelle le godet d'un engin de chantier.
- Une grille plus fine et plus haute traversée par deux barres épaisses (dont la plus haute qui s'étend jusqu'aux optiques affinées) pour donner une impression de largeur, a contrario des fines barres inclinées vers l'intérieur du précédent L200.
- Une entrée d'air inférieure plus haute, plus carrée et plus ouverte, encadrée de chaque côté par les moustaches chromées en forme de boomerang du Dynamic Shield.

Les antibrouillards déplacés depuis le centre de l'entrée d'air inférieure vers de larges logements carrés et verticaux (de chaque côté des moustaches), eux-mêmes amenant le style massif des ailes avant, prolongés ensuite par le dessin anguleux des arches de roue et leur aspect « taillé dans la masse ».

- Ce nouveau placement des antibrouillards avant améliore aussi la visibilité de chaque côté de la voiture.
- Le soin apporté aux buses de lave-phares renforce l'impression de finitions minutieuses.

- Un pare-chocs avant plus acéré et plus imposant avec toujours un angle d'attaque de 30°.
- Un nouvel éclairage full LED (pleins phares, feux de jour et feux de position)*, reflet de l'ingénierie de pointe caractéristique de Mitsubishi, tandis que l'intégration des feux de jour dans le dessin de la calandre renforce l'identité puissante du bouclier avant.

La position haute des feux améliore également la visibilité lors de la traversée de zones inondées (lorsque c'est légal et nécessaire) tout en offrant une meilleure protection contre les dégâts qu'ils peuvent eux-mêmes subir.

Nouveautés sur la partie arrière

Tandis que la benne a été entièrement redessinée pour offrir un aspect plus carré et plus solide, les optiques arrière atteignent presque le haut de la ridelle, enveloppant les ailes arrière afin de donner un effet de largeur, de profondeur et de stabilité.

La signature stylistique formée par les feux arrière à LED* et les feux de stop donnent au L200 une identité plus agressive, même vu de dos, tout en améliorant la visibilité.

En-dessous, le pare-chocs arrière plus imposant s'intègre mieux dans l'ensemble et offre une meilleure protection sans pénaliser l'angle de sortie (22° comme précédemment).

Il en va de même pour les ailes arrière, plus proéminentes que sur la génération précédente, renforçant encore une fois à l'aspect « solide ».

La mutation de « fluide » vers « solide » passe aussi par le dessin des jantes en alliage qui abandonnent les actuelles douze branches fines pour adopter six double branches épaisses sur des roues de 18 pouces*.

Le style et les capacités tout-terrain y gagnent aussi grâce à des marchepieds plus hauts (offrant ainsi de meilleures performances tout-terrain grâce à un angle de rampe de 25°, contre 24° précédemment) et plus larges (pour une meilleure accessibilité).

Style et praticité

Et en touche finale, quatre nouvelles teintes de carrosserie ont été créées :

- Gris « Graphite Gray »
- Orange « Sunflare Orange »
- Rouge « Red Solid »
- Blanc « White Diamond » (qui s'apparente techniquement au rouge « Red Diamond » de l'Eclipse Cross, combinant un éclat perlé et une profondeur métallisée pour créer un effet laqué où la couleur semble changer en fonction de la lumière, soulignant la silhouette sculptée du L200).

Dernier point mais non des moindres, la sixième génération de L200 se maintient dans la catégorie des « véhicules de cinq mètres » (5,225 mm pour le Double Cab sans le pare-chocs arrière contre 5,205 mm pour son prédécesseur), ce qui favorise le stationnement, les manœuvres (il présente toujours le meilleur rayon de braquage de sa catégorie avec 5,9 m), ainsi que son poids (entre 1895 et 2035 kg).

Ce dernier point est crucial pour assurer une consommation de carburant contenue et donc de faibles émissions de CO₂, induisant des coûts d'utilisation réduits pour les professionnels.

Néanmoins, avec ces dimensions, les ingénieurs de MMC ont su équilibrer la longueur du plateau (1520 mm, comme précédemment) qui représente 29 % de la longueur totale, avec toujours l'avantage d'un rayon de braquage de 5,9 m, le meilleur de sa catégorie.

Encore plus robuste sur la route

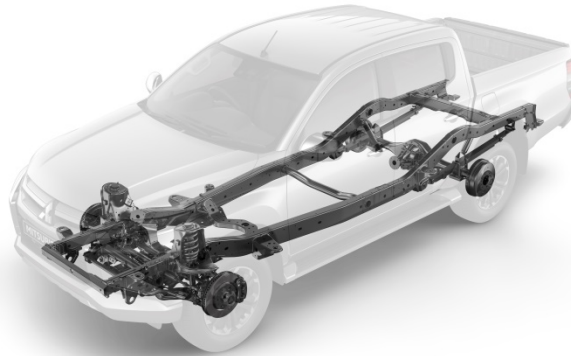
« Les capacités tout-terrain sont l'une des forces stratégiques de Mitsubishi Motors et le Nouveau L200 fait un nouveau pas en avant en étant proposé avec un nouveau mode Off-Road et le régulateur de descente. »

Certain clients conduisent leur Triton/L200 en tout-terrain pour le plaisir et d'autres parcourent des dizaines de kilomètres en hors-piste dans le cadre de leur travail quotidien. Les capacités tout-terrain du Nouveau L200 font de lui un partenaire fiable, capable d'endosser ces deux rôles. »

Yoshiki Masuda

Chief Product Specialist, Product Strategy Division

Maintenant que son design est plus en phase avec ses capacités sur le terrain, le Nouveau L200 peut continuer d'élever la dynamique du pick-up à un niveau supérieur.

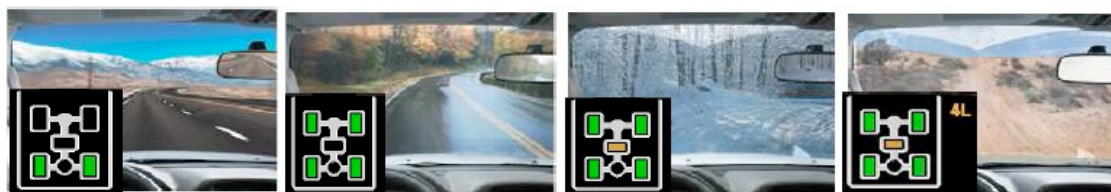


La transmission intégrale

Figure de proue des 4x4 Mitsubishi de l'ère moderne au début des années 80, le L200 a toujours conservé l'avantage sur la concurrence au cours de ses cinq générations, particulièrement avec l'introduction de la première boîte de transfert Super Select en 1991, la seule à offrir sur le marché une transmission intégrale permanente pour la route ET une transmission intégrale avec rapports courts (boîte de réduction) pour le tout-terrain au sein de la même unité.

Développé à l'origine pour le Pajero/Montero/Shogun, le système Super Select de MMC (devenu aujourd'hui le « Super Select 4WD-II ») permet au conducteur de choisir le réglage de la boîte de transfert le plus approprié au terrain et aux conditions de conduite. Il peut passer de deux à quatre roues motrices sans arrêter la voiture jusqu'à 100 km/h (à part pour la position extrême 4WD Low/Lock), quel que soit le revêtement.

Dans le cas d'un pick-up comme le L200, le Super Select 4WD-II augmente significativement l'adhérence quand la benne est vide. Il possède un verrouillage de différentiel central qui lui confère des capacités tout-terrain exceptionnelles et gère aussi la répartition de couple entre les trains avant et arrière en mode 4H pour une maniabilité accrue et une manœuvrabilité exemplaire sur n'importe quelle surface, depuis les routes pavées jusqu'aux chemins glissants.



Contrairement à certains de ses concurrents, le Super Select 4WD-II comprend aussi des vitesses courtes (« 4LLc ») pour du tout-terrain extrême (dans les endroits autorisés) où l'électronique peut éventuellement montrer ses limites.

De plus, un différentiel arrière à glissement limité est proposé de série, un système de blocage de différentiel arrière est également disponible en option pour assurer un maximum de traction sur surfaces meubles.

Ce blocage de différentiel renforcera les performances tout-terrain du véhicule tout comme le nouveau design extérieur.

Un système amélioré de transmission intégrale non-permanente Easy Select est aussi disponible*. Une version deux roues motrices est aussi disponible (seulement en configuration Double Cab High Rider).

Avec cette sixième génération, le L200 apporte deux nouveaux équipements de sécurité active qui amélioreront ses capacités tout-terrain :

1- Nouveau mode Off Road*

Actionné par un interrupteur situé à côté du sélecteur 4WD et disponible à la fois avec la boîte manuelle et la boîte automatique (sur les modèles 4WD), le nouveau mode Off-road permet de choisir les modes de conduite spécifiques : GRAVEL (terre), MUD/SNOW (boue/neige), SAND (sable) et ROCK (trial, seulement en 4LLc), selon les conditions de conduite.

Le système exploite la gestion électronique du moteur, la boîte automatique et le freinage en fonction du Contrôle Actif de Stabilité et de Traction (ASTC) pour gérer le patinage des roues et

maximiser les performances tout-terrain, ainsi que la capacité à se dégager des terrains difficiles :

⇒ GRAVEL

Ce mode combine une accélération et une stabilité optimale sur les routes non-carrossables où les petites pierres et la boue peuvent causer un patinage.

⇒ MUD/SNOW

Ce mode gère le patinage pour éviter de rester coincé et conserver du pouvoir directionnel au moment de démarrer.

Une fois que le véhicule avance à un rythme normal, le système autorise un léger patinage et réduit le contrôle de traction pour minimiser l'impression de patinage sur place. Si le système détecte que le véhicule s'embourbe ou se coince dans la neige, il atténue la gestion électronique du moteur pour favoriser son dégagement.

⇒ SAND

Dans ce mode, quand le véhicule démarre, le système réduit le patinage pour éviter de s'ensabler et, en initiant un effet de différentiel à glissement limité, il améliore sa capacité à se dégager. Lorsque le véhicule avance à un rythme normal, le système autorise un léger patinage et réduit le Contrôle Actif de Stabilité et de Traction pour minimiser l'impression de patinage sur place.

Sur les modèles équipés d'une boîte automatique, la transmission sélectionne automatiquement le rapport le plus approprié au mode SAND pour conserver un maximum de couple.

ROCK

Lorsque le système détecte que les roues opposées en diagonale ne présentent plus un contact suffisant avec le sol, ou lorsqu'il est nécessaire d'améliorer la motricité et la stabilité en montée, le système réduit la perte de motricité en éliminant le patinage et en agissant comme un différentiel à glissement limité.

Sur les modèles équipés d'une boîte automatique, la transmission sélectionne automatiquement le rapport le plus approprié au mode ROCK pour conserver un maximum de couple.

À noter :

- Le mode GRAVEL est le mode par défaut.
- Chaque mode fonctionne en accord avec le Super Select 4WD-II.
- Le verrouillage de différentiel arrière est prioritaire sur les modes Off Road.
- Les modes sont désactivés lorsque le verrouillage de différentiel arrière est activé.

2- Le contrôle de vitesse en descente - Hill Descent Control (HDC)*

Lui aussi actionné grâce à un interrupteur situé près du sélecteur 4WD et disponible avec les boîtes manuelle et automatique (sur les modèles 4WD), le contrôle de vitesse en descente (HDC) maintient le véhicule à une vitesse constante dans les pentes et lorsque le frein moteur seul ne suffit plus.

Le système peut conserver une vitesse constante entre 2 et 20 km/h (3 et 20 km/h avec la boîte manuelle) dans les descentes. Cette vitesse est déterminée par le conducteur et régulée par le Contrôle Actif de Stabilité et de Traction qui commande le circuit hydraulique de freinage.

À noter :

- Pour les véhicules équipés de la boîte automatique, n'importe quel mode de conduite peut être sélectionné ; avec la boîte manuelle, le mode 4LLc doit impérativement être enclenché.
- Lorsque le freinage automatique du régulateur de descente est actif, les feux de stop restent allumés.
- Si besoin, lorsque le régulateur de descente est activé, la vitesse peut être augmentée en appuyant sur l'accélérateur. Dans ce cas, la pression de freinage diminue progressivement pour augmenter la vitesse du véhicule. La nouvelle vitesse de commande du régulateur de descente est fixée lorsque la pédale est relâchée.

Un châssis amélioré

En plus des nouveaux modes Off Road et du régulateur de descente, la sixième génération de L200 surpasse sa devancière dans de nombreux domaines pour offrir un plus haut degré de sécurité, de confort et de durabilité :

1- Un châssis renforcé

Pour supporter les conditions difficiles dans lesquelles travaillent habituellement les pick-up, le L200 a fait depuis de nombreuses années la part belle aux éléments à haute résistance à la traction dans la cabine et la benne afin de réduire le poids et augmenter la rigidité.

La robustesse et la maniabilité du Nouveau L200 ont été augmentées grâce à l'emploi de renforts qui augmentent la rigidité en torsion dans la structure du compartiment moteur, le cadre du châssis ainsi que les liaisons entre la cabine et la benne.

Comme précédemment, le placement stratégique de matériaux insonorisants et isolants pour atténuer le bruit et les vibrations, combiné à la plus grande rigidité du châssis, de la cabine et de la benne, rendent l'habitacle plus calme et confortable.

Afin de s'assurer également que le Nouveau L200 supportera les conditions d'utilisation extrêmes que peut subir un pick-up dans différentes régions du monde, la durabilité a été renforcée grâce à l'emploi d'aciers résistants à la corrosion et de traitements pour la cabine et la benne.

2- Un nouveau tarage de suspension

Bien qu'elle reprenne la configuration de la cinquième génération (ressorts hélicoïdaux à l'avant et lames à l'arrière) pour associer le confort de conduite à une importante capacité de charge dans la benne, la sixième génération de L200 voit néanmoins ses performances améliorées :

À l'avant : tarage des ressorts augmenté et plus gros amortisseurs.

À l'arrière : tarage des ressorts augmenté, plus de lames (de 5 à 6) et force d'amortissement optimisée sur les amortisseurs.

3- Un meilleur freinage

Sur les modèles équipés de jantes 18 pouces, le diamètre des disques de frein avant passe de 294 à 320 mm avec deux pistons de 45 mm chacun (contre un piston de 60 mm précédemment).

Le matériau utilisé pour les plaquettes présente aussi des performances accrues.

4- Le nouveau moteur diesel 2,2 L (modèles européens)

Le moteur du Nouveau L200 s'inscrit dans la lignée de la famille « 4N1 » de MMC, des blocs tout aluminium, 4 cylindres et 16 soupapes, avec double arbre à cames en tête, rampe commune, injection directe et faible compression. Il s'agissait des premiers moteurs Diesel au monde à recevoir une distribution variable. Cette nouvelle évolution, spécialement développée pour le L200, réduit notablement la friction entre les parties mobiles et améliore substantiellement la réponse du système d'injection.

Cela réduit la consommation de carburant, l'émission de gaz polluants et les bruits mécaniques.

Par ailleurs, la réduction du poids des pistons, des bielles et du vilebrequin contribue maintenant à un fonctionnement plus souple du moteur sur tout le cycle de fonctionnement.

Poussé par le besoin de se conformer aux normes européennes de plus en plus sévères sur la régulation des émissions, dans le cadre de l'homologation WLTP, ce downsizing permet à la sixième génération de L200 de répondre aux exigences de l'Euro 6d temp.

En particulier, un système de purification des gaz d'échappement (SCR) utilisant une injection d'AdBlue est maintenant présent pour diminuer les rejets de NOx.

AdBlue est une marque déposée de Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Ce bloc plus petit et plus léger affiche ainsi des performances similaires au précédent bloc 2,5 L « Normal Power », tout en répondant aux exigences d'une homologation WLTP bien plus sévère, grâce à l'avantage d'un poids contenu vs la concurrence :

	MY19 HP	MY19 NP	MY20
Puissance maximale	181ch à 3 500 tr/min	154ch à 3 500 tr/min	150ch à 3 500 tr/min
Couple maximal	430 Nm à 2 500 tr/min	380 Nm à 1 500-2 500 tr/min	400 Nm à 1 750-2 250 tr/min

La nouvelle boîte automatique à six rapports

Pour aller de pair avec le moteur 4N14 diesel 2,2 L, les ingénieurs de MMC ont remplacé la boîte automatique à cinq rapports (issue du Pajero) pour une boîte automatique à six rapports plus performante et permettant de réduire les émissions.

Plus silencieuse à haute vitesse (dans le respect des limitations légales), elle se montre aussi plus efficace et plus légère grâce à une pompe à huile électromagnétique équipée d'un mécanisme plus simple pour actionner l'Auto Stop & Go (AS&G)

Aussi confortable que robuste

« L'évolution stylistique se poursuit à l'intérieur avec un habitacle toujours plus robuste et fonctionnel. » - Tsunehiro Kunimoto, responsable du Design chez MMC.



Dans un véhicule d'usage quotidien qui doit affronter des conditions difficiles (et très souvent extrêmes dans les régions les plus reculées du monde), il est indispensable que l'habitacle soit particulièrement soigné pour renforcer le sentiment de bien-être à bord.

Ajoutant aux qualités de son prédécesseur, la sixième génération de L200 s'est améliorée dans plusieurs domaines clefs, comme le confirme Kunimoto-san : *« le large encadrement du panneau central et des ouïes d'aération, ainsi que la garniture métallique carrée entourant le levier de vitesses, rendent cet habitacle encore plus moderne et robuste, en plus d'être déjà dynamique. »*

« Les garnitures et les surpiqûres de la console centrale, des accoudoirs et du frein à main témoignent du confort, de la qualité et de l'attention portée aux détails, propres à Mitsubishi. »

On retrouve notamment :

- Un encadrement marqué de la console centrale qui intègre harmonieusement des éléments verticaux et horizontaux pour donner un sentiment général de robustesse.
- Une meilleure intégration des boutons de commande.



- Des rembourrages moelleux pour les repose-genoux sur la console centrale, les accoudoirs centraux à l'avant, les inserts dans les garnitures de portes et l'habillage du levier de frein à main.
- Une amélioration des rangements pour les petits objets, comme les supports de smartphone à l'avant et à l'arrière (ainsi que des nouveaux ports USB à l'avant et à l'arrière).



- Un dessin plus sophistiqué pour la nouvelle instrumentation à haut contraste, avec un graphisme plus élaboré, un écran central LCD, ...

Aussi sûr que robuste

Non seulement le Nouveau L200 est plus sûr en tout-terrain grâce au régulateur de descente et aux modes Off Road, mais il se montre aussi plus sûr sur la route, à l'intérieur comme à l'extérieur.

Le nouveau dessin de la partie avant offre plus de sécurité grâce à son capot plus haut (qui permet de mieux estimer les dimensions du véhicule) et ses essuie-glaces placés plus bas (pour une vue dégagée).

Les changements apportés à la partie avant n'affectent en rien la sécurité des piétons.

En complément, la sixième génération de L200 apporte plusieurs nouveaux équipements clefs, dont beaucoup sont encore uniques sur le segment et dans cette gamme tarifaire :

- **Caméra à 360° (Multi-around monitor)* :**

- Quatre caméras situées à l'avant, à l'arrière et dans les rétroviseurs latéraux capturent toute la zone entourant le véhicule et affichent une image en vue de dessus permettant de repérer d'éventuels obstacles.

Ce système permet notamment au conducteur de contrôler les angles morts à l'avant, à l'arrière et sur les côtés.

Quand le conducteur passe la marche arrière, l'écran superpose sur la vue arrière une grille avec des lignes de guidage pour faciliter sa manœuvre.

- **L'assistance anti-collision (Forward Collision Mitigation – FCM)* :**

- L'assistance anti-collision utilise la caméra et le système radar laser pour détecter un véhicule ou un piéton qui se trouve devant le véhicule et contribue ainsi à une conduite plus sûre.

Quand le système estime qu'il y a un risque de collision, une alerte sonore retentit et il active le freinage FCM pour éviter la collision ou limiter ses conséquences.

- **Avertisseur d'angle mort avec aide au changement de voie (Blind Spot Warning – BSW ; Lane Change Assist – LCA)* :**

- Le système utilise un radar à micro-ondes situé dans le pare-chocs arrière pour détecter les véhicules arrivant par l'arrière ou de trois-quarts et pouvant se trouver dans un angle mort pour le conducteur.

Quand le système détecte un véhicule, il alerte le conducteur grâce à un signal lumineux dans le rétroviseur latéral. Si le conducteur manifeste son intention de se déporter alors qu'il y a un véhicule en approche par l'arrière, le système l'avertit par un signal lumineux dans le rétroviseur latéral et un signal sonore.

Alerte de trafic arrière (Rear Cross Traffic Alert – TCTA)* :

- Le système utilise un radar à micro-ondes situé dans le pare-chocs arrière pour détecter les véhicules arrivant de trois-quarts arrière et pouvant se trouver dans un angle mort pour le conducteur, ou les véhicules qui coupent sa trajectoire derrière lui.

Lorsque le conducteur quitte un stationnement en marche arrière ou réalise une manœuvre difficile, le système l'alerte de la présence d'un véhicule en approche ou déjà derrière lui par un signal lumineux dans le rétroviseur latéral, un signal sonore et un message dans l'affichage du tableau de bord.

- **Le détecteur ultrasonique d'accélération (Ultrasonic Misacceleration Mitigation System – UMS)* :**

- Le système a pour but de limiter les conséquences d'une collision en décélérant lorsque le conducteur quitte une position d'arrêt ou fait une marche arrière. Par le biais de capteurs à ultrasons situés dans les pare-chocs avant et arrière, le système détecte les obstacles dans la direction du mouvement et alerte le conducteur par un signal sonore. Si celui-ci appuie par erreur sur l'accélérateur trop vite ou trop fort, le système réduit la puissance moteur.

Le détecteur ultrasonique d'accélération fonctionne avec une portée de quatre mètres à l'avant et à l'arrière du véhicule.

Ces nouveaux équipements de sécurité s'ajoutent à ceux déjà présents sur la précédente génération de L200, à savoir :

- Le système de freinage prioritaire (Brake Override System - BOS)
- L'assistance au freinage
- Le signal d'arrêt d'urgence (Emergency Stop Signal – ESS)
- L'avertisseur de changement de voie (Lane Departure Warning – LDW)
- Le Contrôle Actif de Stabilité et de Traction (Active Stability & Traction Control – ASTC)
- L'aide au démarrage en côte (Hill Start Assist – HAS)
- L'aide à la stabilité de la remorque (Trailer Stability Assist – TSA)

*** disponibilité en fonction des marchés et des modèles**

A propos de MITSUBISHI MOTORS

Mitsubishi Motors Corporation est un constructeur automobile global basé à Tokyo au Japon qui bénéficie d'un avantage concurrentiel sur le marché des pick-up, des SUV, des véhicules hybrides électriques rechargeables et des véhicules électriques. Depuis sa première voiture il y a plus d'un siècle, le groupe Mitsubishi a montré une approche ambitieuse et souvent disruptive en créant de nouveaux genres de véhicules et en développant des technologies de pointe pionnières. Profondément ancrée dans l'ADN de Mitsubishi Motors, notre stratégie de marque résonnera auprès des conducteurs ambitieux, prêts au changement au-delà des conventions. En cohérence avec cet état d'esprit, Mitsubishi Motors a présenté sa nouvelle stratégie de marque en 2017, exprimée au travers de sa signature « Drive your Ambition » - une combinaison d'engagement et d'attitude avant-gardiste reflétant le dialogue constant entre la marque et ses clients. Aujourd'hui Mitsubishi Motors s'engage à continuer d'investir de manière continue dans des technologies innovantes, dans un design attrayant et dans le développement continu de ses produits, afin de proposer aux clients du monde entier de nouveaux véhicules passionnants et fidèles au patrimoine de la marque.