

## New Gen L200 (MY20)

# Beyond Tough

---

Precies 40 jaar en 4,7 miljoen exemplaren nadat Mitsubishi Motors Corporation (MMC) zijn eerste 1-tons pick-up lanceerde – in Europa rijden er in 2019 trouwens nog steeds 416.000 van rond (data van MME - juni 2019) – introduceerde de Japanse constructeur in november 2018 de zesde generatie van zijn L200.



De L200, die verkrijgbaar is in 150 landen, staat op de tweede plaats in MMC's wereldwijde verkoopstatistieken, tussen de Outlander en de ASX. Hij speelt een sleutelrol voor het bedrijf, te beginnen in de strategische ASEAN-regio (ongeveer 30 procent van de wereldwijde één ton zware pick-upmarkt over alle merken heen).

De Nieuwe Generatie L200 combineert betrouwbaarheid en een verbeterd rijgedrag op en naast de weg (dankzij de permanente vierwielaandrijving Super Select 4WD II die nog wordt verbeterd door de nieuwe "Off Road Mode" en "Hill Descent Control") met het comfort en de uitrusting van een passagierswagen. Op die manier wordt hij de meest extreme uitdrukking van een vierwielaandrijver – in vorm en inhoud – die Mitsubishi Motors aanbiedt en loopt hij zo in de voetsporen van de legendarische Pajero.

De "Rough & Tough" Nieuwe Generatie L200 wordt voor de hele wereld gemaakt in Thailand – in MMC's grootste fabriek buiten Japan – en komt vanaf september 2019 naar Europese showrooms.

## **Ontwikkeld beyond Tough**

*“In Indonesië ligt het marktaandeel van de L200 in de sector van de pick-ups voor de mijnbouw op 60 procent. Absoluut essentieel voor de mijnbouw en andere ruwe omgevingen zijn de duurzaamheid van het koetswerk en de dienst naverkoop, en daar liggen de sterktes van Mitsubishi Motors”.*

**Koichi Namaki**

**Projectleider, PD Office & Bedrijfsvoertuigen Business Leader, Productstrategie Div**

Indonesië is een van dit soort markten waar de L200 zijn waarde moet bewijzen door te overleven in de meest veeleisende rij- en gebruiksomstandigheden, – of zoals zware ladingen, hoge of lage temperaturen of extreem terrein.

Aan de andere kant van de planeet, in Chili, is de L200 niet alleen het favoriete werkpaard geworden van de mijnindustrie, maar is hij ook het bestverkochte model van het land geworden over alle segmenten & formaten heen (bron: Mitsubishi Motors Chili), om exact dezelfde redenen.

De constante dialoog tussen MMC en zijn wereldwijde klantenbestand is de voorbije veertig jaar dan ook essentieel geweest voor het overall-ontwerp van de 1-tons pick-up bij Mitsubishi Motors.

Om Namiki-san te citeren: *“Bij de ontwikkeling van de Nieuwe Generatie L200 hebben we geprobeerd om een autobouwproces te creëren dat leidt tot een grotere klantentevredenheid. Dit betekent dat we tijdens het ontwikkelingsproces onderzoek hebben gedaan naar de dagelijkse gebruiksomstandigheden waarin de auto wordt ingezet. En wanneer verbeteringen worden gevraagd, voeren we een lokaal onderzoek uit in die desbetreffende markt.*

*Op die manier is elke markt op de wereld ons live proefterrein.*

*Op basis van deze resultaten introduceren we uiteraard verbeterende maatregelen aan het product zelf, maar nemen we ook onze testmethodes heel zorgvuldig onder de loep. Door de constante herhaling van dit proces zien we de 40-jarige ontwikkelingsgeschiedenis levend en wel in het robuuste karakter van deze Nieuwe Generatie L200”.*

Dat Mitsubishi Motors-ingenieurslogboek, dat al sinds 1978 constant wordt bijgewerkt, is ondertussen de unieke kracht geworden van dit product, met onmiddellijke voordelen voor de Nieuwe Generatie L200, waaronder:

- **Volledig nieuw koetswerkdesign – onder de slagzin “Rock Solid” (sterk als een rots)**
- **Een verfijnder kwaliteitsgevoel (binnen- en buitenkant)**
- **Verbeterde vierwielaandrijving, met een nieuwe “Off Road Mode” en een “Hill Descent Control”-systeem\***
- **Nieuwe 2.2-dieselmotor (Euro 6d temp-conform) voor Europa**
- **Nieuwe 6-trapsautomaat**
- **Verbeterd chassisframe, remmen en ophanging**
- **Verbeterde ophangingscomfort**
- **Nieuwe veiligheidselementen\*:**
  - **Blind Spot Warning system met Lane Change Assist-functie (dodehoek- waarschuwing met rijstrookwisselassistent)**
  - **Rear Cross Traffic Alert (waarschuwing voor naderend dwarsverkeer achterop)**
  - **Forward Collision Mitigation (botspreventie)**
  - **Ultrasonic Misacceleration Mitigation System (ultrasone acceleratie-preventie)**
- **Nieuwe interieurdetails (met hervormde zetels vooraan)**
- **Uitgebreid gamma van accessoires**

De ontwikkeling van deze zesde generatie was een grootschalige onderneming voor het bedrijf.

Niet alleen omdat dit kernmodel goed is voor 15 procent van de wereldwijde verkoop van Mitsubishi Motors, maar ook door zijn constante imagoversterkende effect op het merk sinds 1978 en op MMC's gerenommeerde 4WD-reputatie, is dit het juiste moment om in herinnering te brengen dat de vierwielaandrijving van de eerste Pajero uit 1982 was afgeleid van die van de oorspronkelijke Mitsubishi 1-tons pick-up uit 1978.

## **Design beyond Tough**

*“Het verhaal van het design voor de Nieuwe Generatie L200 begon met een enquête bij onze pick-upklanten in Thailand en over de hele wereld, van professionele gebruikers tot gezinnen. We hebben hen gevraagd wat ze zoeken in een pick-up. Hun antwoord was: robuust, stevig, stabiel en dynamisch.*

*Dat was voor ons een duidelijk mandaat, dat we hebben vertaald in een designconcept dat we “Rock Solid” hebben gedoopt en dat aansluit bij wat volgens ons de essentie is van onze “Mitsubishiness”, die robuust en dynamisch is”.*

**Tsunehiro Kuminoto**

**Corporate Vice President – Design**

In de veertigjarige geschiedenis van de Mitsubishi 1-tons pick-ups heeft design altijd al een belangrijke rol gespeeld om klanten over de hele wereld naar de showroom te lokken.

Elk van de vier eerste generaties was perfect actueel, telkens met zijn eigen onderscheidende en creatieve designdetails, zo bijvoorbeeld de capsulevormige cabine van de vierde generatie uit 2005.



Maar in dit segment, dat snel is geëvolueerd door de komst van een golf van nieuwe spelers, voldeed het zuivere design van de L200 niet langer. Als gevolg daarvan begon de vijfde generatie van de L200 stilaan af te drijven van de verwachtingen van klanten over de hele wereld: *“Ruw, robuust, stabiel en dynamisch”*. Hij verloor een beetje het contact met zijn innerlijke kracht en zijn grootse offroad-capaciteiten.

Nu treedt de “Rock Solid” 6<sup>de</sup> generatie aan met een radicale nieuwe look...

### **Gloednieuw plaatstaal**

Hoekige kaken, brede schouders: de Nieuwe Generatie L200 wordt een bijzonder “in-your-face”-aanbod wanneer hij na de zomer de Europese kusten bereikt, volledig in lijn met de jongste en verwachte markttrends in dit segment.

Dit is veel meer dan gewoon een facelift, want hij vertoont compleet nieuw plaatstaal voor en achter de cabine, maar hij behoudt wel de typische Mitsubishi-trekken zoals de oplopende gordellijn, de gekromde scheiding tussen de cabine en de laadbak en de krachtige horizontale karakterlijnen, die de uitgekerfde stevigheid van het hele koetswerk in de verf zetten:



### **Stroomlijn**

Ondanks de solide look is veel inspanning geleverd om de stroomlijn van de L200 te verbeteren, met voorbeelden zoals:

- Het luchtscherm in de zone tussen de cabine en de laadbak om de luchtstromen en de stroomlijngeluiden te beheren (Club Cab-modellen).
- Er zijn nieuwe buitenspiegels ontwikkeld.

### **Vooruitstrevende visuele identiteit “Dynamic Shield”**

Het verplichte startpunt van deze nieuwe designdynamiek, de bepalende factor, zit echter vooraan, waar de Nieuwe Generatie L200 uitpakt met de jongste evolutie van MMC’s visuele identiteit “Dynamic Shield”.

Dit is meer dan gewoon een design voor het radiatorrooster, want het definieert in feite het volledige 3D-design van het front, van het radiatorrooster over de motorkap en de wielkasten, voor een algemene consequente look & feel.

Deze evolutie brengt de L200 in lijn met de ASX, de Eclipse Cross en de Outlander, naast andere MMC-modellen die al zijn uitgerust met het Dynamic Shield.

Daarnaast moest ze het model ook een veel krachtigere look geven en tegelijk de functionaliteit verbeteren.



#### **Details van het nieuwe frontdesign**

- Een 40 millimeter hogere motorkap met verhoogd middendeel voor een machine-achtig schelp-effect.
- Smaller en hoger radiatorrooster met dikkere dubbele latten (de bovenste loopt door tot in de smalle koplamp) om het gevoel van breedte te versterken – in contrast met de naar binnen gerichte smalle verticale latten op de vorige L200.
- Hogere, meer vierkante en meer open onderste luchtinlaat omzoomd door de boemerangvormige verchromde Dynamic Shield-snorharen aan weerszijden.
- De secundaire lichtblokken zijn verplaatst van het midden van de onderste luchtinlaat naar de grote, vierkante verticale frames aan weerszijden van de snorharen, die zelf bepalend zijn voor de breedgeschouderde look van de voorste wielkasten. Dat brede gevoel wordt voortgezet door het scherpe ontwerp van de wielkasten, die lijken alsof ze uit één blok zijn gehouwen.
- Die nieuwe positie van de mistlampen verbetert ook de zichtbaarheid aan weerszijden van de auto.
- De verfijnde detaillering van de dubbele koplampsproeiers draagt ook bij tot het gevoel van technisch vakmanschap.
- Het onderste deel van de bumper is scherper en meer omvangrijk maar laat toch een grotere aanloophoek toe dan voordien: 31 in plaats van 30 graden.
- Nieuwe Full LED-verlichting (dimlichten, dagrijlichten (DRL) en standlichten)\*  
Deze hoge positie is ook nuttig wanneer je door water rijdt (waar dat wettelijk toegelaten en noodzakelijk is) en biedt een betere bescherming tegen beschadigingen aan de lichtblokken.

### **Details van het nieuwe design achteraan**

De laadbak is volledig hertekend, met een meer vierkante en solide look, en de achterlichtblokken lopen bijna door tot aan de bovenkant van de laadklep en lopen om de achterbumpers heen voor een bredere, diepere en meer stabiele uitstraling.

Het kenmerkende design van de LED\*-achterlichten en remlichten geeft de L200 ook achteraan een scherpere visuele identiteit terwijl bovendien de zichtbaarheid erop vooruitgaat.

Daaronder geeft de stevige en beter geïntegreerde achterbumper\* meer bescherming zonder de afloophoek te schaden. Integendeel, die is nog beter dan op de uitgaande vijfde generatie (23 in plaats van 22 graden).

Hetzelfde geldt voor het achterste deel van de flanken, waarvan de achter-overhang meer van de leegte invult van het vorige design, wat alweer bijdraagt tot een meer solide uitstraling.

De overstap van “slank” naar “stevig” zet zich ook door in het ontwerp van de lichtmetalen velgen, die afscheid nemen van de ranke twaalf spaken om die in te ruilen voor zes stevige dubbele spaken in 18-duimvelgen.\*

Dit gevoel voor stijl gaat ook hand in hand met de offroad capaciteiten dankzij de treeplanken, die hoger opgesteld zijn (voor betere prestaties in het terrein, met een overschrijdingshoek van 25 in plaats van 24 graden) en breder werden (voor een makkelijke instap).

### **Stijl & Gebruik**

Er werden ook vier nieuwe kleuren ontwikkeld:

- Graphite Gray
- Sunflare Orange
- Red Solid
- White Diamond – met laktechnologie vergelijkbaar met het Red Diamond van de Eclipse Cross. Parelmoer en de diepte van metaalglans worden gecombineerd voor een lakeffect waarbij de kleur dieper lijkt in functie van de lichtinval, wat de beeldhouwde vormen van het L200-koetswerk nog meer in de verf zet.

En ‘last but not least’ blijft de zesde generatie van de L200 binnen de “5-meterklasse” (5.225 millimeter voor de Double Cab – zonder achterbumper – tegenover 5.205 millimeter in het vorige model), wat parkeren en manoeuvreren vergemakkelijkt (nog steeds de kleinste

draaistraal van zijn segment met 5,9 meter) en het gewicht onder controle houdt (1.835 tot 2.035 kilo).

Dat laatste is een sleutelfactor voor een laag verbruik en dus een lage CO2-uitstoot, wat allemaal leidt tot beperkte gebruikskosten voor professionele klanten.

Toch zijn de ingenieurs erin geslaagd om binnen deze afmetingen een laadbak in te werken van 1.520 millimeter (even groot als voordien), wat overeenkomt met 29 procent van de totaallengte, met als bonus de kleinste draaistraal van het segment (5,9 meter).

### **Rijervaring beyond Tough**

*“Offroadcapaciteiten zijn een van de bepalende krachtpunten van Mitsubishi Motors en de Nieuwe Generatie L200 maakt een grote sprong voorwaarts in zijn evolutie nu hij ook een nieuwe Off-Road Mode en Hill Descent Control biedt.*

*We hebben zowel klanten die ermee rijden in hun vrije tijd, maar ook kopers die voor hun dagelijkse werk tientallen kilometers in zwaar terrein moeten afleggen. De offroadcapaciteiten van de nieuwe L200 maken dat hij een betrouwbare partner is die al deze taken op zich kan nemen”.*

**Yoshiki Masuda**

**Hoofd Productspecialist, Afdeling Productstrategie**

Nu hij is toebedeeld met een look die past bij zijn reële capaciteiten kan de Nieuwe Generatie L200 de dynamiek van de 1-tons pick-up op een hoger niveau tillen.



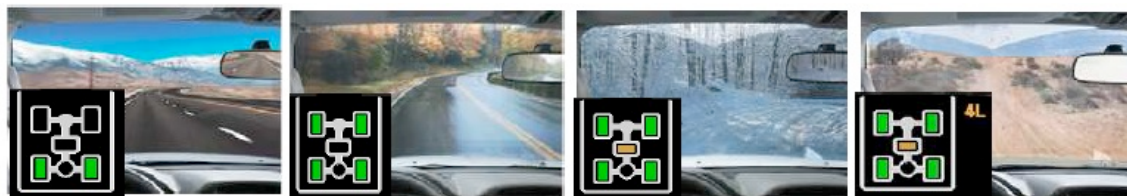


### Vierwielaandrijving

Als voorloper van Mitsubishi Motors' moderne 4WD-tijdperk aan het begin van de jaren 1980 heeft de L200 een voorsprong op de concurrentie weten te behouden doorheen zijn vijf opeenvolgende generaties, zeker na de introductie van de eerste Super Select-transferbak in 1991. Dat was destijds het enige systeem op de markt dat zowel permanente vierwielaandrijving op de weg bood EN een reductieverhouding voor deze permanente vierwielaandrijving in één enkele eenheid.

MMC's Super Select-systeem\* (vandaag Super Select 4WD-II), dat oorspronkelijk was ontwikkeld voor de Pajero, laat de bestuurder kiezen welke instelling van de transferbak het meest geschikt is voor het terrein en de rijomstandigheden. De bak kan van 2WD naar 4WD schakelen zonder dat de auto moet stoppen, en dat tot 100 km/u (behalve voor de extreme positie 4WD Low / Lock) en op om het even welke ondergrond.

In het specifieke geval van een pick-up zoals de L200 voegt Super Select 4WD-II duidelijk meer grip toe wanneer de auto met een lege laadbak wordt gereden. Hij heeft een vergrendelbaar middendifferentieel dat uitmuntende prestaties op het terrein garandeert, maar dat ook de koppelverdeling tussen de voor- en de achteras in 4H-modus controleert voor een superieur rijgedrag en gemakkelijk gebruik op een breed palet aan soorten ondergrond, van asfaltwegen tot gladde paden.



In tegenstelling tot sommige van zijn rivalen is Super Select 4WD-II ook uitgerust met een reductieverhouding ("4LLc") voor extreem offroaden (waar dat legaal is), daar waar de elektronica uiteindelijk op haar grenzen stuit.

Een optioneel sperdifferentieel (helical gear + viscous coupling unit) of een vergrendelbaar achterdifferentieel zijn ook verkrijgbaar voor maximale trekkracht op losse ondergrond.

Dit elektromagnetisch achterdifferentieel draagt bij aan de offroadcapaciteiten van het voertuig dankzij het nieuwe koetswerkdiseing.

Een verbeterde Easy Select deeltijdse vierwielaandrijving is ook verkrijgbaar\*. En er is ook een 2WD-variant – maar enkel als Double Cab High Rider\*.

Met deze zesde generatie introduceert de L200 twee nieuwe actieve veiligheidssystemen die zijn offroad capaciteiten zullen verbeteren:

### **1 - Nieuwe Off Road Mode\***

De nieuwe Off-Road Mode laat zich bedienen via een knop naast de 4WD-draaiknop en is beschikbaar in zowel de handgeschakelde als automatische versies (met vierwielaandrijving). Ze laat de keuze tussen de rijprogramma's GRAVEL, MODDER/SNEEUW, ZAND en ROTS (enkel in 4LLc) in functie van de rijomstandigheden.

Via een geïntegreerde controle over het motorvermogen, de automatische versnellingsbak en de remmen die afhangen van de actieve stabiliteitscontrole en de trekkrachtcontrole regelt dit systeem de hoeveelheid wielspin voor maximale terreinprestaties en het hoogste vermogen om zichzelf uit benarde situaties te redden.

#### ⇒ GRAVEL

Deze rijmodus combineert optimale acceleratie en stabiliteit op onverharde wegen, waar kleine stenen of slijk tot wielspin kunnen leiden.

#### ⇒ MODDER/SNEEUW

Deze modus regelt wielspin om te vermijden dat je klem komt te zitten en om de rechtuit-stabiliteit te behouden wanneer je vertrekt.

Zodra de auto gestaag rijdt, laat het systeem wat wielspin toe en beperkt de trekkrachtcontrole om te vermijden dat de auto stilvalt. Als het systeem detecteert dat de auto vast dreigt te zitten in modder of sneeuw zal het motorvermogen worden afgezwakt zodat het voertuig zichzelf kan vrij krijgen.

#### ⇒ ZAND

Wanneer de wagen in deze modus vertrekt vermindert het systeem wielspin om te vermijden dat hij klem komt te zitten. Het vermogen om zichzelf vrij te krijgen wordt versterkt door een sperdifferentieeffect te creëren. Eens het voertuig gestaag rijdt, laat het systeem meer wielspin toe en worden de interventies van de stabiliteits- en de trekkrachtcontrole verminderd om het gevoel dat je gaat stilvallen weg te nemen.

In modellen met automatische overbrenging past de versnellingsbak zijn schakelmomenten aan de ZAND-modus aan en blijft hij veel koppel doorgeven door de juiste versnelling te kiezen.

⇒ ROTS

Als het systeem detecteert dat diagonaal tegenover elkaar staande wielen niet voldoende contact met de grond hebben, of om de trekkracht en de stabiliteit te verbeteren bij bergop rijden, vermindert het systeem elk verlies van aandrijfkracht door wielspin te verminderen en te werken zoals een sperdifferentieel.

In modellen met automatische overbrenging past de versnellingsbak zijn schakelmomenten aan de ROTS-modus aan en blijft hij veel koppel doorgeven door de juiste versnelling te kiezen.

Verder:

- De GRAVEL-modus is de standaardinstelling
- Elke modus komt ook overeen met een vooraf bepaalde 4WD-instelling van het Super Select 4WD-II
- Het vergrendelbare achterdifferentieel heeft voorrang op de Off-Road Modes.
- De rijprogramma's zijn niet meer beschikbaar eens het achterdifferentieel wordt vergrendeld.

## **2 – Hill Descent Control (HDC)\***

Ook het HDC laat zich bedienen met een schakelaar naast de 4WD-draaiknop en is compatibel met zowel een manuele als een automatische versnellingsbak (4WD-modellen). Het houdt een constante snelheid aan wanneer een steile helling wordt afgedaald waar de motorrem alleen niet volstaat.

Het systeem kan bergaf een constante snelheid aanhouden tussen de 2 en de 20 km/u (3 tot 20 km/u met manuele versnellingsbak). De bestuurder bepaalt de snelheid, die wordt gecontroleerd door de hydraulische sturingseenheid van de actieve stabiliteitscontrole en de trekkrachtcontrole die remdruk toepast.

Verder:

- In modellen met automatische versnellingsbak kan om het even welk Drive Mode worden geselecteerd maar manuele versies moeten in 4LLc staan.
- Wanneer de automatische remfunctie van HDC actief is, gaan de remlichten branden.
- Eens Hill Descent Control is geactiveerd kan de gekozen snelheid indien nodig worden

verhoogd door het gaspedaal in te trappen. Zodra het gaspedaal wordt ingetrapt, wordt de remkracht geleidelijk aan verminderd om de voertuigsnelheid op te voeren. Een nieuwe HDC-snelheid wordt aangehouden zodra het gaspedaal weer wordt losgelaten.

### **Verbeterd chassis**

Naast de nieuwe Off Road Modes en het Hill Descent Control verbetert de zesde generatie van de L200 zich op nog heel wat andere vlakken in vergelijking met zijn voorganger, met de bedoeling een hoger peil van actieve veiligheid, rijcomfort en duurzaamheid te bieden:

#### **1- Sterker chassis**

Om te overleven in de ruwe omstandigheden waar pick-ups actief moeten zijn, maakt de L200 al jarenlang uitgebreid gebruik van panelen in hoge weerstandsstaal voor de cabine en de laadbak, om gewicht te besparen en de stijfheid te vergroten.

Voor de Nieuwe Generatie L200 zijn de algemene stevigheid en het rijgemak nog vergroot door slim gebruik van verstevigingen om de torsiestijfheid te vergroten in het motorcompartiment, het chassisframe en de verbindingpunten tussen de cabine en de laadbak.

Zoals voorheen verbeteren de strategische plaatsing van geluiddempende en NVH-absorberende materialen samen met de grotere stijfheid van het chassisframe, de cabine en de laadbak de stilte aan boord en het rijcomfort.

Om er verder voor te kunnen zorgen dat de Nieuwe Generatie L200 opgewassen is tegen de vaak ruwe gebruiksomstandigheden die je kan tegenkomen in diverse streken en situaties in de wereld is de leeftijdsgebonden slijtage verder verminderd door het gebruik van corrosiebestendig staal in de cabine en de laadbak en door slim gebruik van afdichtingsstrips.

#### **2- Herijkte ophanging**

Hoewel de nieuwe, zesde generatie van de L200 vasthoudt aan de ophangingsarchitectuur van de vorige, vijfde generatie (schroefveren vooraan, bladveren achteraan) voor een geschikte realistische combinatie van comfort en een

hoog laadvermogen in de laadbak, is zijn onderstel wel verbeterd dankzij:

Vooraan: stuggere veren + schokdempers met een grotere diameter

Achteraan: stuggere veren + schokdempers met een grotere diameter

### **3 – Sterkere remmen:**

In modellen met de 18-duimvelgen zijn de voorste remschijven gegroeid van 294 naar 320 millimeter, terwijl ze bovendien zijn uitgerust met klauwen met twee zuigers (2 x 45 millimeter, tegenover het vorige systeem met één zuiger van 60 millimeter).

Ook het materiaal van de remblokjes is verbeterd.

### **4 – Nieuwe 2.2-dieselmotor (EU-specificaties)**

Deze motor is een doorontwikkeling van de geheel aluminium “4N1”-dieselfamilie van MMC met dubbele bovenliggende nokkenassen, 16 kleppen voor 4 cilinders, directe injectie en een lage compressieverhouding – ooit één van de eerste dieselmotoren ter wereld met variabele kleppentiming. Deze nieuwe versie is speciaal ontwikkeld voor de L200 en omvat een uitgebreide reductie van de wrijving tussen de bewegende onderdelen en een gevoelige verbetering van de reactiesnelheid van het injectiesysteem.

Deze motoren hebben een laag verbruik, een schonere uitstoot en maken minder mechanische geluiden.

Verder draagt het lagere gewicht van de zuigers, de drijfstangen en de krukas bij aan een meer soepele en langdurige acceleratie doorheen het volledige toerenbereik.

Door de nood om de striktere EU-uitstootnormen te halen binnen het WLTP-kader helpt deze downsizing de zesde generatie van de L200 om de Euro 6d Temp-normen te halen.

Zo is meer specifiek een uitlaatgasreinigingssysteem (SCR) met AdBlue-injectie gemonteerd om de NOx-uitstoot te verminderen.

AdBlue is een geregistreerd handelsmerk van het Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

Dit kleinere, lichtere blok biedt prestaties vergelijkbaar met de vorige “Normal Power” 2.5-motor, maar voldoet aan het veel strengere WLTP-protocol en plukt de vruchten van het lagere gewicht van de L200 in vergelijking met zijn rivalen:

	MY19 HP	MY19 NP	MY20
<b>Maximumvermogen</b>	181pk bij 3.500 o/m	154pk bij 3.500 o/m	150pk bij 3.500 o/m
<b>Maximumkoppel</b>	430 bij 2.500 o/m	380 Nm bij 1.500 o/m	400 Nm bij 1.750-2.250 o/m

### 5- Nieuwe zestrapsautomaat

Samen met de keuze voor de 4N14 2.2-dieselmotor hebben de ingenieurs van MMC beslist om de vroegere vijftrapsautomaat (uit de Pajero) te vervangen door een beter presterende en minder uitstoot veroorzakende zestrapsautomaat.

Deze automaat maakt de auto stiller bij hoge snelheden (waar die legaal zijn), en brengt ook verbeteringen op het vlak van rendement en gewichtsbesparing door gebruik te maken van een elektromagnetische oliepomp met een eenvoudiger mechanisme voor de bediening van het Auto Stop & Go (AS&G)-systeem.

## Comfortabel beyond Tough

Zoals MMC's Hoofd Design Tsunehiro Kunimoto zei: *“In het interieur gaat de designevolutie verder met een nog robuuster gevoel en meer functionaliteit”.*



Voor een voertuig dat dagelijks wordt gebruikt in veeleisende omstandigheden (en vaak in de meest afgelegen hoeken van de wereld) is het van groot belang dat je je goed voelt in een zorgvuldig vormgegeven interieur.

De zesde generatie van de L200 bouwt verder op de sterktes van zijn voorganger, maar met verbeteringen op tal van belangrijke onderdelen – of zoals Kunimoto-san het omschrijft: *“De brede omkadering van het gevleugelde middenpaneel en de ventilatieroosters en het vierkante metalen schakelrooster maken de dynamische cockpit nog moderner en robuuster”*.

Daar voegt hij nog aan toe: *“Aan de zachte bekleding van de middenconsole, de armleuningen en de handremhendel voel je het comfort, de kwaliteit en de aandacht voor details van Mitsubishi”*.

- Een stevig frame rond het middelste deel van het dashboard met een volledige integratie van de verticale en de horizontale elementen tot een consequent solide look & feel.
- Betere integratie van de knoppen.



- Contrasterende zachte kussens op de kniesteunen van de middentunnel, de voorste middenarmsteun, de deurpanelen en de handremhendel.
- Verbeterde opbergvakken voor kleinere voorwerpen, zoals een smartphonevakje voor- en achterin (en nieuwe USB-poorten voor- en achterin)



- Een meer gesofisticeerd design voor de nieuwe instrumenten in hoog contrast, met meer uitgebreide graphics, een centraal lcd-scherm enzovoort.

## **Veilig(er) beyond Tough**

De Nieuwe Generatie L200 is veiliger offroad dankzij de nieuwe HDC en Off Road Modes, maar is ook veiliger op de weg, zowel in het interieur als aan de buitenkant.

De veiligheid begint namelijk al bij het betere zicht naar buiten als gevolg van het nieuwe front met hogere motorkap (zodat de uiteindes van de wagen eenvoudiger kunnen worden ingeschat) en lagere ruitenwissers (voor een ongehinderd zicht naar voren).

Toch doet dit nieuwe ontwerp van de voorkant niets af aan de voetgangersveiligheid.

Verder introduceert de zesde generatie van de L200 diverse belangrijke nieuwe veiligheidselementen, waarvan vele nog uniek zijn in dit segment en deze prijsklasse:

- **Multi-around Monitor\*:**

- Dit systeem gebruikt vier camera's voor- en achteraan de auto en in de buitenspiegels om het gebied rond de wagen in de gaten te kunnen houden. Het creëert op het scherm een vogelperspectief op het voertuig en alle obstakels erom.

Meer in het bijzonder helpt dit systeem de bestuurder om dode hoeken vooraan, achteraan en aan weerszijden van het voorste deel van de auto in de gaten te houden.

Als de bestuurder de achteruitversnelling selecteert, legt de monitor een raster met gidslijnen op het beeld van de achteruitrijcamera voor nog meer ondersteuning.

- **Forward Collision Mitigation (FCM)\*:**

- FCM gebruikt camera's en laser-radarsystemen om een voertuig of voetganger voor de auto te detecteren en maakt het rijden zo veiliger.



Als het systeem bepaalt dat er een risico op een aanrijding bestaat, dan geeft het een geluidswaarschuwing en activeert het de remmen om een botsing te vermijden of in elk geval de schade als gevolg van een aanrijding te verminderen.

- **Blind Spot Warning system met Lane Change Assist-functie (BSW met LCA)\*:**

- BSW met LCA gebruikt een kortegolfradar in de achterbumper om voertuigen te detecteren die langs achteren of schuin langs achteren naderen, net waar voor de bestuurder vaak een dode hoek zit.

Als het systeem een voertuig opmerkt, dan waarschuwt het de bestuurder voor zijn aanwezigheid via een knipperlichtje in de buitenspiegel. Als de bestuurder zijn richtingaanwijzer activeert om op te schuiven in de richting van het voertuig schuin achter hem, dan wijst het systeem hem op de situatie door het lampje in de buitenspiegel te laten flitsen en een zoemer te laten weerklinken.

- **Rear Cross Traffic Alert (RCTA)\*:**

- RCTA gebruikt een kortegolfradar in de achterbumper om voertuigen te detecteren die schuin langs achteren naderen of dwars achter de auto rijden, net waar voor de bestuurder vaak een dode hoek zit.

Wanneer de auto achterwaarts uit een garage rijdt of een ander krap manoeuvre uitvoert, wijst het de bestuurder op de aanwezigheid van een voertuig achterop of een voertuig dat langs achteren nadert door de richtingaanwijzers op de buitenspiegels te laten knipperen, een waarschuwingstoon te laten klinken en een bericht in het instrumentenbord te tonen.

- **Unintended Misacceleration mitigation System (UMS)\*:**

- UMS is bedoeld om de schade van een aanrijding te verminderen door te vertragen bij het vertrekken of bij het achteruit rijden. Via ultrasone sensoren in de voor- en achterbumper detecteert dit systeem een obstakel in de rijrichting. In dat geval weerklinkt een waarschuwingstoon en wordt het motorvermogen verminderd als de bestuurder het gaspedaal per ongeluk te snel of te hard zou intrappen.

UMS werkt binnen straal van 4 meter voor en achter de auto.

Deze nieuwe veiligheidssystemen komen bovenop de items die al in de vorige Europese L200 zaten, zoals bijvoorbeeld:

- Brake override system
- Brake Assist (Remhulp)
- Emergency Stop Signal (ESS)-functie (automatische activering van de waarschuwingslichten)
- Lane Departure Warning (LDW) (spoorassistent)
- Actieve stabiliteits- en trekkrachtcontrole (ASTC)
- Hill Start Assist (HAS) (wegrijhulp voor op hellingen)
- Trailer Stability Assist (TSA) (aanhangstabilisatie)

**\*beschikbaarheid in functie van markt en model**

**\*\*\***

#### **Over MITSUBISHI MOTORS**

Mitsubishi Motors Corporation is een wereldwijd actieve autoconstructeur die is gebaseerd in het Japanse Tokio. Het heeft een competitieve voorsprong op het domein van SUV's, pick-ups en elektrische en plug-in hybride voertuigen. Sinds de Mitsubishi-groep meer dan een eeuw geleden zijn eerste auto produceerde hebben we een ambitieuze en vaak disruptieve aanpak gekozen door nieuwe voertuigsoorten te ontwikkelen en met vooruitstrevende technologie te pionieren. Onze merkstrategie, die diep in het DNA van Mitsubishi Motors geworteld is, zal ambitieuze bestuurders aanspreken die conventies durven uitdagen en verandering durven omarmen. In navolging van die instelling introduceerde Mitsubishi Motors in 2017 zijn nieuwe merkstrategie. Die wordt uitgedrukt in de slogan "Drive your Ambition" – een combinatie van persoonlijke passie en voorwaartse drang, maar ook een weerspiegeling van de constante dialoog tussen het merk en zijn klanten. Vandaag legt Mitsubishi Motors zich toe op constante investeringen in innovatieve nieuwe technologie, aantrekkelijk design en productontwikkeling om opwindende en authentieke nieuwe auto's naar klanten over de hele wereld te kunnen brengen.