

L200 nowej generacji (model 2020)

Beyond Tough

Dokładnie 40 lat po wprowadzeniu na rynek pierwszego pickupa i po sprzedaniu od tego czasu ponad 4,7 miliona aut tej klasy na całym świecie, z czego 416 tysięcy nadal jeździ po drogach Europy (dane MME z czerwca 2019) – firma Mitsubishi Motors Corporation (MMC) w listopadzie 2018 roku zaprezentowała szóstą generację L200.



Mitsubishi L200 zajmuje drugie miejsce w globalnej sprzedaży MMC, między Outlanderem i ASX, będąc kluczowym modelem dla firmy na rynkach 150 krajów, poczynając od strategicznego regionu ASEAN (gdzie stanowi $\pm 30\%$ globalnej sprzedaży pickupów o ładowności 1 tony wszystkich marek).

Połączenie niezawodności, lepszych własności jezdnych na drogach utwardzonych i jeszcze większych możliwości w terenie (dzięki stałemu napędowi wszystkich kół przekazywanemu poprzez skrzynię rozdzielczą Super Select 4WD II, uzupełnioną o nowe systemy „Off Road Mode” i „Hill Descent Control”) oraz dzięki komfortowi i funkcjonalności samochodu osobowego, L200 nowej generacji staje się najbardziej ekstremalną formą ekspresji napędu na 4 koła – tak w formie, jak i w treści - oferowaną przez Mitsubishi Motors, na wzór legendarnego modelu Pajero.

Produkowany w Tajlandii, w największej fabryce MMC poza Japonią, z przeznaczeniem na rynki całego świata, nowy L200 opisywany hasłem „Rough & Tough” (mocny i wytrzymały) trafi do europejskich salonów sprzedaży we wrześniu 2019 roku.

nowej Konstrukcja- bardziej, niż wytrzymała

- W Indonezji L200 zdobył 60% udziału w rynku pickupów używanych w górnictwie. Absolutnie niezbędna w górnictwie i w podobnie ekstremalnych warunkach eksploatacyjnych jest trwałość nadwozia i organizacja obsługi posprzedażnej - i to jest właśnie siła Mitsubishi Motors.

Koichi Namiki

Dyrektor Projektu, Biuro Projektów i Szef Biznesu Segmentu Samochodów Dostawczych, Dział Strategii Produktowej

Indonezja jest jednym z wielu rynków, na których L200 musi dowodzić swojej wartości w najbardziej wymagających warunkach drogowych i eksploatacyjnych, radząc sobie z dużą masą ładunków, wysokimi, czy niskimi temperaturami, bądź z ekstremalnie trudnym terenem.

Po drugiej stronie globu, w Chile, L200 stał się nie tylko ulubionym koniem roboczym przemysłu wydobywczego, ale też swoją niezawodnością zapracował na pozycję najlepiej sprzedającego się pojazdu wszystkich segmentów i klas w tym kraju (źródło: Mitsubishi Motors Chile).

W tym sensie ciągły dialog MMC z jego globalnymi klientami był niezbędny w ciągu ostatnich czterdziestu lat, aby dalej rozwijać ogólną koncepcję pickupa o ładowności 1 tony w Mitsubishi Motors.

Zacytujmy pana Namiki: *- Tworząc L200 nowej generacji staraliśmy się stworzyć proces budowania samochodu, który prowadzi do większego zadowolenia jego użytkownika.*

Oznacza to, że w procesie rozwoju prowadzimy badania rzeczywistych warunków, w których pojazd jest używany, a także, gdy dobiegają nas głosy sugerujące wprowadzenie ulepszeń, przeprowadzamy szczegółowe badania na danym rynku.

W tym sensie każdy rynek na całym świecie staje się naszym codziennym poligonem doświadczalnym.

Na podstawie tych wyników, wprowadzamy oczywiście ulepszenia w samochodach, ale też bardzo dokładnie analizujemy nasze metody ich testowania. Ciągłe powtarzanie tego procesu sprawia, że wciąż czerpiemy z 40-letniego dziedzictwa, co owocuje jeszcze wyższą wytrzymałością L200 nowej generacji.

Sam dziennik prac inżynierskich Mitsubishi Motors, stale aktualizowany od 1978 roku, stał się unikalnym atutem produktu, z którego wynikają bezpośrednio zalety modelu **L200 nowej generacji**, a w tym:

- **Całkowicie nowy wygląd zewnętrzny, który można nazwać „Rock Solid” – solidny jak skała**
- **Podwyższona jakość (wewnątrz i na zewnątrz)**
- **Ulepszony system 4WD, a w nim nowy tryb jazdy „Off Road Mode” i system „Hill Descent Control”***
- **Nowy silnik 2.2 Diesel (zgodny z normą Euro 6d) dla Europy**
- **Nowa sześciobiegowa przekładnia automatyczna**
- **Ulepszona rama podwozia, hamulce i zawieszenie kół**
- **Wyższy komfort jazdy**
- **Nowe elementy bezpieczeństwa*:**
 - **System ostrzegania o obiektach w martwym polu lusterek z asystentem zmiany pasa ruchu**
 - **System ostrzegania o ruchu poprzecznym za samochodem**
 - **System łagodzenia kolizji czołowych**
 - **Ultradźwiękowy system ograniczania skutków niezamierzonego przyspieszania**
 - **Nowe elementy wnętrza (w tym przeprojektowane przednie siedzenia)**
 - **Rozszerzona gama akcesoriów**

Opracowanie L200 szóstej generacji było ważnym przedsięwzięciem dla całej korporacji.

Wynika to nie tylko z popularności samochodu, który zapewnia 15% globalnej sprzedaży Mitsubishi Motors, ale także ze względu na jego ciągły wpływ na prestiż marki, poczynając od 1978 roku i na renomę napędu 4WD firmy MMC, która istotnie przyczyniła się do sukcesu pierwszego Pajero 4WD w 1982 r. a którego napęd wywodził się z pierwszego pickupa Mitsubishi z 1978 roku.

Projekt – bardziej, niż wytrzymały

- Historia naszego projektu L200 nowej generacji rozpoczęła się od badania naszych klientów korzystających z pickupów w Tajlandii i na całym świecie - od profesjonalistów, po rodziny. Pytaliśmy ich, czego oczekują od pickupa. Odpowiedź brzmiała: solidności, wytrzymałości, stabilności i dynamiki.

To był dla nas wyraźnie wyznaczony kierunek, który przenieśliśmy na koncepcję projektu nazwanego „Rock Solid” (solidny, jak skała). Projektu zgodnego z tym, co uważamy za istotę samochodów Mitsubishi, wyróżniających się wytrzymałością i dynamiką.

Tsunehiro Kunitomo

Wiceprezes MMC d/s Projektów

W długiej, już czterdziestoletniej historii pickupów Mitsubishi o ładowności 1 tony, projekt zawsze odgrywał ważną rolę w zachęcaniu potencjalnych klientów do odwiedzania salonów sprzedaży na całym świecie. Pickupy Mitsubishi zawsze potrafiły to robić wyjątkowo skutecznie.

Każdy z samochodów pierwszych czterech generacji był nowoczesny, każdy z charakterystycznymi cechami i kreatywnymi funkcjami, jak choćby kabina o kształcie przypominającym kapsułę w 4 generacji z 2005 roku.



Jednak w tym szybko zmieniającym się segmencie rynkowym napędzanym przez falę nowych, ambitnych graczy, elegancki projekt L200 nie był już uznawany za wystarczająco

nowatorski. W rezultacie pickup L200 5 generacji zaczął tracić przewagę w zakresie oczekiwanych przez klientów na całym świecie: „*solidności, wytrzymałości, stabilności i dynamiki*”, choć pozostał oryginalny, dzięki dynamice silnika i doskonałym zdolnościom napędu 4WD.

Teraz wchodzi do gry L200 „Rock Solid” 6 generacji ze swoim radykalnie nowym wyglądem...

Całkowicie nowe nadwozie

L200 nowej generacji z niemal prostokątną „szczęką” wlotu powietrza i szerokim pasem reflektorów będzie bardzo wyrazistą stylistycznie propozycją, gdy na jesieni dotrze do europejskich klientów, całkowicie zgodną z najnowszymi i przewidywanymi trendami rynkowymi w tym segmencie.

Z zewnątrz jest to znacznie więcej, niż zwykły lifting. Samochód otrzymał zupełnie nowe nadwozie przed i za kabiną, zachowując przy tym charakterystyczne dla pickupa Mitsubishi cechy, jak wyraźna linia boczna nadwozia, zaokrąglona krzywizna podziału między kabiną i skrzynią ładunkową, czy silnie zaznaczone, charakterystyczne poziome linie, podkreślające solidną budowę całego nadwozia.



Aerodynamika

Pamiętając o zachowaniu solidnego wyglądu, podjęto wiele wysiłków, by udoskonalić aerodynamikę L200, w tym:

- W obszarze pomiędzy kabiną a skrzynią ładunkową umieszczono owiewkę, by ułatwić kontrolowany przepływ powietrza i ograniczyć hałasy wiatru (modele Club Cab).
- Opracowano nowe lusterka boczne.

“Dynamiczna tarcza” (Dynamic Shield) optycznym wyróżnikiem samochodu

Jednak punktem wyjścia dla tej nowej dynamiki projektu i najważniejszym elementem jest to, że nowa generacja L200 wykorzystuje najnowszą wersję identyfikacji wizualnej w postaci „Dynamicznej tarczy” MMC.

To nie tylko kształt przedniego wlotu powietrza, ale kompleksowy projekt definiujący całą konstrukcję przedniej partii nadwozia w trzech wymiarach, od wlotu powietrza, po maskę silnika i błotniki, co zapewnia spójny wygląd tych elementów.

Dostosowując L200 do wykorzystujących wcześniej motyw stylistyczny „Dynamic Shield” modeli ASX, Eclipse Cross i Outlander, a także innych pojazdów MMC, dążono do tego, by ta spektakularna ewolucja wizualna pozwoliła na nadanie samochodom znacznie mocniejszego wyrazu przy jednoczesnej poprawie funkcjonalności.



Nowe cechy projektu przedniej partii nadwozia

- Przebiegająca wyżej (o 40 mm) maska silnika z jej podwyższoną częścią centralną sprawia, że nowe L200 wygląda bardzo masywnie.

- Węższy i wyższy wlot powietrza z grubymi podwójnymi listwami, których górne fragmenty wtapiają się w linie smukłych reflektorów, wzmacnia wrażenie szerokości nadwozia, w kontraście do pochylonych ku środkowi wąskich pionowych listew w poprzedniej generacji L200.
-
- Wyższy, bardziej kwadratowy i wyeksponowany dolny wlot powietrza, obramowany po obu stronach chromowanymi listwami w kształcie bumerangu, stanowi istotny element „Dynamicznej tarczy”.
- Dodatkowe elementy oświetlenia przeniesiono ze środka dolnego wlotu powietrza do dużych kwadratowych pionowych obudów po obu stronach listew wlotu powietrza, co optycznie poszerzyło przednie błotniki, a dalej kontynuowano ten motyw ostrymi liniami nadkoli, których forma sprawia wrażenie wyciętych z jednej bryły materiału.
- Nowa lokalizacja świateł przeciwmgielnych poprawia także widoczność drogi po obu stronach pojazdu.
- Staranniejsze ukształtowane detale dysz spryskiwaczy podwójnych reflektorów podkreślają doskonały inżynierski kunszt.
- Ostrzej ukształtowana i solidniejsza dolna część zderzaka umożliwia uzyskanie znakomitego kąta natarcia (30°)
- Nowy system oświetlenia przedniego, wykonany w technice LED (światła drogowe, światła dzienne (DRL) i światła pozycyjne)*, odzwierciedla renomę inżynierskiej precyzji Mitsubishi, podobnie jak integracja świateł dziennych z elementami wlotu powietrza, podkreślająca wizualną tożsamość przedniej części samochodu.

Wysoko umieszczone punkty świetlne ułatwiają również jazdę po terenach dotkniętych powodzią (tam, gdzie jest to dozwolone i konieczne), zapewnia to również lepszą ochronę świateł przed uszkodzeniem.

Nowe cechy projektu tylnej partii nadwozia

Skrzynia ładunkowa została całkowicie przeprojektowana. Otrzymała solidniejszy wygląd, a tylne lampy zespolone niemal sięgają górnej krawędzi skrzyni i zachodzą na powierzchnie boczne błotników, dzięki czemu samochód wydaje się szerszy, a stylizacja tylnej części nadwozia nabrała głębi i stabilności.

Charakterystyczny design świateł pozycyjnych i hamowania wykonanych w technice LED* zapewnia L200 ostrzejszą wizualną tożsamość w widoku z tyłu, jednocześnie poprawiając widoczność samochodu na drodze.

Niżej znalazł się bardziej solidny i lepiej zintegrowany tylny zderzak* zapewniający lepszą ochronę, bez uszczerbku dla kąta zejścia (22°).

To samo dotyczy tylnych błotników, których najbardziej wysunięta do tyłu powierzchnia osłania elementy widoczne w modelu poprzedniej generacji, co jest kolejnym akcentem służącym solidnemu wyglądowi samochodu.

Akcent na solidność, zamiast na elegancję postawiono również przy konstruowaniu obręczy kół, wykonanych z lekkich stopów, odchodząc od dotychczasowego projektu dwunastoramiennych obręczy i zastępując je sześcioma podwójnymi masywnymi ramionami w 18-calowych obręczach*.

Styl i rzeczywista funkcjonalność w terenie przejawia się także w wyższym umieszczeniu stopni bocznych (zapewniają one w nowym modelu kąt rampowy 24°). Stopnie dodatkowo poszerzono, by zwiększyć ich funkcjonalność.

Styl i walory użytkowe

Nową generację L200 ubrano w dodatkowe cztery nowe kolory nadwozia:

- Graphite Gray
- Sunflare Orange
- Red Solid
- White Diamond – w technologii malarskiej kolor podobny do znanego z Eclipse Cross „Red Diamond”, łączy w sobie perłowy połysk i metaliczną głębię, aby uzyskać efekt podobny do lakieru, w którym kolor zmienia się w zależności od oświetlenia, podkreślając „rzeźbioną” formę nadwozia L200.

Na koniec warto zauważyć, że L200 nowej generacji pozostaje w „klasie 5 metrów” (5225 mm dla wersji Double Cab bez tylnego zderzaka, przy 5205 mm w poprzednim modelu), co w połączeniu z najmniejszym promieniem skrętu w swojej klasie (5,9 m) stanowi istotne ułatwienie przy manewrach parkingowych.

Masa nowego modelu zmieniła się nieznacznie (1895 zamiast 2035 kg).

Ten ostatni czynnik ma istotny wpływ na zużycie paliwa, a tym samym niski poziom emisji CO₂, co przekłada się na niskie koszty eksploatacji, a to z kolei jest szczególnie ważne dla firm.

W tych rozsądnych wymiarach inżynierowie MMC poradzili sobie całkiem dobrze z długością skrzyni ładunkowej (1520 mm - tak samo jak poprzednio) równą 29% całkowitej długości, z dodatkową zaletą w postaci najmniejszego promienia skrętu w tym segmencie (5,9 m).

W terenie – bardziej, niż wytrzymały

- *Osiągi w terenie, to jeden z największych atutów Mitsubishi Motors, a L200 nowej generacji, to w tej dziedzinie kolejny ewolucyjny krok naprzód, z nowym trybem Off-Road i z kontrolą zjazdu ze wzniesienia.*

- *TRITON/L200 służy naszym klientom do jazdy terenowej w wolnym czasie, inni w codziennej pracy pokonują kilkadziesiąt kilometrów w trudnych warunkach terenowych. Osiągi terenowe nowego L200 udowadniają, że jest to niezawodny „kumpel” w pełni zdolny do pełnienia tych ról.*

Yoshiki Masuda

Główny Specjalista ds. Produktu, Dział Strategii Produktowej

Teraz, z wyglądem zgodnym z rzeczywistymi możliwościami, L200 nowej generacji może jeszcze skuteczniej przyciągać klientów dynamiką pickupa o ładowności 1 tony.

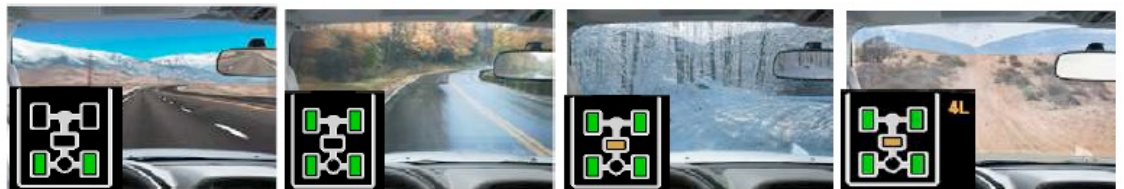


System napędu 4WD

L200, który na początku lat osiemdziesiątych był pionierem ery nowoczesnego napędu 4WD w Mitsubishi Motors, zachował przewagę nad konkurencją przez pięć kolejnych generacji, w czym szczególnie skutecznie pomogło wprowadzenie pierwszej skrzyni rozdzielczej Super Select w 1991 roku - jedynej jednostki na rynku zapewniającej zarówno stały drogowy napęd 4WD ORAZ stały terenowy napęd 4WD (ze zredukowanym przełożeniem) dostarczany przez tę samą skrzynię rozdzielczą.

Pierwotnie opracowany dla modeli Pajero/Montero/Shogun, system Super Select* firmy MMC (obecnie „Super Select 4WD-II”) pozwala kierowcy wybrać najbardziej odpowiednie ustawienie skrzyni rozdzielczej, w zależności od terenu i warunków jazdy. Napęd może być przełączany z 2WD na 4WD bez zatrzymywania samochodu przy prędkości poniżej 100 km/h (z wyjątkiem szczególnej pozycji 4WD Low/Lock), bez względu na rodzaj nawierzchni, po jakiej porusza się samochód.

W przypadku pickupa takiego jak L200, system Super Select 4WD-II znacznie lepiej wykorzystuje przyczepność kół, gdy samochód porusza się bez obciążenia skrzyni ładunkowej. System oferuje blokadę centralnego mechanizmu różnicowego, która zapewnia wyjątkowe osiągi w terenie, ale również kontroluje rozdział momentu napędowego z przodu i z tyłu w trybie 4H, co zapewnia doskonałe, łatwe prowadzenie na wszystkich rodzajach nawierzchni, od dróg utwardzonych, po śliskie szlaki w terenie.



W przeciwieństwie do niektórych konkurentów, system Super Select 4WD-II jest również wyposażony w kilka niskich biegów („4LLc”) przeznaczonych do ekstremalnych warunków terenowych (tam, gdzie jazda w terenie jest dozwolona), w których elektroniczne sterowanie napędem może okazać się nieskuteczne.

Dostępny jest również opcjonalny system blokowania tylnego mechanizmu różnicowego zapewniający maksymalną przyczepność na luźnej nawierzchni.

Ten elektromagnetyczny, blokowany tylny mechanizm różnicowy zwiększa ogólne osiągi pojazdu w terenie, na co pozwala też nowa konstrukcja nadwozia.

Dostępny jest również ulepszony system 4WD Easy Select załączający tylny napęd w razie potrzeby*. Można również otrzymać wariant 2WD, ale tylko w wersji Double Cab High Rider*.

W szóstej generacji L200 oferowane są dwie nowe funkcje bezpieczeństwa czynnego, które podwyższają możliwości terenowe samochodu:

1 – nowy tryb jazdy Off Road*

Tryb Off-Road aktywowany jest za pomocą przełącznika umieszczonego obok obrotowego selektora 4WD i dostępny jest zarówno w wersji z manualną, jak i z automatyczną przekładnią (w modelach z napędem 4WD). Tryb ten oferuje wybór konkretnych nawierzchni GRAVEL (szuter), MUD/SNOW (błoto/śnieg), SAND (piasek) i ROCK (skały) (tylko przy przełożeniu 4LLc), w zależności od warunków jazdy.

Wykorzystując zintegrowaną kontrolę mocy silnika, automatycznej przekładni i hamulców za pośrednictwem systemów stabilizacji toru jazdy i kontroli trakcji, tryb Off Road ustala stopień poślizgu kół, by maksymalnie wykorzystać dostępną w danych warunkach przyczepność i umożliwia samodzielne wydostawanie się z terenu w sytuacjach spowodowanych brakiem dostatecznej przyczepności kół.

- GRAVEL (szuter)

Tryb ten łączy optymalne przyspieszenia i stabilność na nieutwardzonych drogach, gdzie małe kamienie lub brud i kurz mogą powodować uślizgi kół.

- MUD/SNOW (błoto/śnieg)

Regulacja poślizgu kół odbywa się w taki sposób, by uniknąć ugrzęźnięcia i utrzymać stabilność kierunkową podczas ruszania.

Gdy pojazd porusza się równomiernie, system pozwala na poślizgi kół i zmniejsza stopień kontroli trakcji, aby zmniejszyć wrażenie “duszenia się” silnika. Jeśli system wykryje, że pojazd utknął w błocie lub śniegu, redukuje kontrolę mocy silnika, aby poprawić zdolność samochodu do wybrnięcia z tej sytuacji.

- SAND (piasek)

W tym trybie, gdy pojazd rusza, system reguluje poślizg kół, aby uniknąć ugrzęźnięcia i inicjując pracę mechanizmu różnicowego w trybie ograniczonego poślizgu, poprawia zdolność samochodu do kontynuowania jazdy. Gdy pojazd porusza się równomiernie, system pozwala na poślizgi kół i zmniejsza stopień ingerencji systemów stabilizacji toru jazdy i kontroli trakcji, aby zmniejszyć wrażenie “duszenia się” silnika.

W modelach z automatyczną przekładnią jest ona przełączana w tryb zmiany biegów najlepiej dostosowany do jazdy po piasku, utrzymując wysoki moment napędowy poprzez wybór odpowiednio niskiego biegu.

- ROCK (skała)

Gdy system wykryje, że koła po przekątnej samochodu nie mają wystarczającego kontraktu z podłożem lub w celu poprawy ich trakcji i stabilności podczas jazdy pod górę, system redukuje utratę napędu przez koła tracące kontakt z podłożem poprzez minimalizowanie poślizgu tych kół, działając jak mechanizm różnicowy o ograniczonym poślizgu.

W modelach z automatyczną przekładnią jest ona przełączana w tryb zmiany biegów najlepiej dostosowany do jazdy po skalistym podłożu, utrzymując wysoki moment napędowy poprzez wybór odpowiednio niskiego biegu.

Ponadto:

- Tryb nawierzchni szutrowej GRAVEL jest ustawieniem domyślnym systemu
- Wyborowi każdej nawierzchni towarzyszą odpowiednie ustawienia napędu na wszystkie koła dokonywane w skrzyni rozdzielczej Super Select 4WD-II
- Blokada tylnego mechanizmu różnicowego ma priorytet nad ustawieniami trybu Off Road.
- Wybór nawierzchni w trybie Off Road nie jest aktywny, gdy tylny mechanizm różnicowy został zablokowany.
- Kontrola zjazdu ze wzniesienia (HDC)*

System HDC również aktywowany jest za pomocą przełącznika umieszczonego obok obrotowego selektora 4WD i dostępny jest zarówno w wersji z manualną, jak i z automatyczną przekładnią (w modelach z napędem 4WD). HDC utrzymuje stałą prędkość

pojazdu podczas zjeżdżania z pochyłości i tam, gdzie samo hamowanie silnikiem nie jest wystarczające.

System może utrzymywać stałą prędkość pojazdu na poziomie od 2 do 20 km/h (od 3 do 20 km/h dla modeli z manualną przekładnią) podczas jazdy w dół. Zadana prędkość zjeżdżania ustawia kierowca, a kontrolują ją układy hydrauliczne sterowane przez centralny elektroniczny moduł systemów stabilizacji toru jazdy i kontroli trakcji, poprzez dobór odpowiedniego ciśnienia w obwodach hamowania kół.

Ponadto:

- W przypadku pojazdów z automatyczną przekładnią można wybrać dowolny tryb jazdy, podczas gdy dla pojazdów z przekładnią manualną skrzynia rozdzielcza musi pracować w trybie 4LLc.
- Gdy aktywne jest automatyczne hamowanie przy pracy HDC, zapalą się światła hamowania.
- W razie potrzeby, po aktywowaniu kontroli zjazdu ze wzniesienia, ustawioną prędkość można zwiększyć, naciskając pedał przyspieszenia. W takiej sytuacji po naciśnięciu pedału przyspieszenia ciśnienie hamowania jest stopniowo zmniejszane, aby zwiększyć prędkość pojazdu. Nowa ustawiona prędkość HDC jest ustalana natychmiast po zwolnieniu pedału przyspieszenia.

Modernizacje w podwoziu

Oprócz nowych trybów Off Road i Hill Descent Control, szósta generacja L200 została udoskonalona w stosunku do swojego poprzednika w wielu obszarach, by zapewnić wyższy poziom aktywnego bezpieczeństwa, komfortu jazdy i trwałości:

- **Solidniejsze podwozie**

Aby poradzić sobie z trudnymi warunkami, w jakich muszą pracować pickupy, w L200 od wielu lat intensywnie wykorzystuje się blachy o podwyższonej wytrzymałości na rozciąganie w rejonie kabiny i skrzyni ładunkowej, co pozwala na ograniczenie masy przy jednoczesnym zwiększeniu sztywności nadwozia. W przypadku nowego L200 ogólna wytrzymałość i właściwości jezdne zostały poprawione dzięki efektywnemu wykorzystaniu wzmocnień w celu zwiększenia sztywności skrętnej w strukturze komory silnika, a także w ramie podwozia i na łączeniu kabiny ze skrzynią ładunkową.

Staranne rozmieszczenie materiałów dźwiękochłonnych pochłaniających hałas i wibracje, w połączeniu podwyższoną sztywnością ramy podwozia, kabiny i skrzyni ładunkowej wyciszyło wnętrze i podwyższyło komfort jazdy.

Ponadto, aby zapewnić nowemu L200 wytrzymałość dostosowaną do trudnych warunków użytkowania, jakie czekają pickupa w różnych miejscach i sytuacjach na całym świecie, polepszone trwałość pojazdu dzięki zastosowaniu stali odpornej na korozję w blachach kabiny i skrzyni ładunkowej oraz poprzez efektywne wykorzystanie materiałów uszczelniających.

- **Nowe zestrojenie zawieszenia**

Zachowując układ konstrukcyjny poprzedniej piątej generacji (sprężyny śrubowe z przodu / resory piórowe z tyłu), który gwarantuje odpowiednią kombinację komfortu i dużej ładowności, w nowej szóstej generacji L200 uzyskano lepsze parametry podwozia dzięki zastosowaniu następujących rozwiązań:

z przodu: zwiększona sztywność sprężyn zawieszenia i większe amortyzatory

z tyłu: zwiększona sztywność sprężyn zawieszenia i zwiększona siła tłumienia amortyzatorów

- **- Wzmocnione hamulce**

W modelach wyposażonych w 18-calowe koła, przednie tarcze powiększono z 294 mm do 320 mm i zastosowano dwutłoczkowe zaciski hamulcowe (2 x 45 mm zamiast poprzedniego jednotłoczkowego zacisku 60 mm).

Materiał klocków hamulcowych ma również lepsze parametry.

- **– Nowy silnik 2.2 Diesel** (specyfikacja europejska)

W MMC opracowano rodzinę silników wysokoprężnych „4N1” – 4-cylindrowych, 16-zaworowych, całkowicie aluminiowych, z dwoma wałkami rozrządu w głowicy, z bezpośrednim wtryskiem paliwa common rail i ze stosunkowo niskim stopniem sprężania. Był to pierwszy na świecie silnik wysokoprężny, wyposażony w zmienne fazy układu rozrządu. Nową odmianę tego silnika, opracowaną dla L200, wyróżnia znaczne zmniejszenie tarcia między ruchomymi częściami i znaczna poprawa szybkości reakcji układu wtryskowego.

Wynikiem tego jest mniejsze zużycie paliwa, czystsze spaliny i obniżony poziom hałasu mechanicznego.

Ponadto zmniejszenie masy tłoków, korbowodów i wału korbowego w tym silniku przyczynia się do płynniejszego i dynamiczniejszego przyspieszania w całym zakresie obrotów.

Ze względu na konieczność spełnienia rygorystycznych unijnych przepisów, dotyczących emisji spalin w cyklu testowym WLTP, wprowadzone zmiany umożliwiły spełnienie przez L200 6 generacji wymogów normy czystości spalin Euro 6d.

W silniku zastosowano system oczyszczania spalin SCR wykorzystujący wtrysk AdBlue, aby zmniejszyć poziom emisji NOx.

AdBlue jest zastrzeżonym znakiem towarowym Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

W efekcie mniejsza, lżejsza jednostka napędowa oferuje osiągi podobne do poprzednio stosowanego silnika „Normal Power” 2.5, a jednocześnie spełnia znacznie ostrzejsze wymogi testu WLTP, korzystając też z innych przewag L200 nad konkurencją:

	Model 2019 HP	Model 2019 NP	Model 2020
Max Power	181 KM przy 3500 obr/min	154 KM przy 3500 obr/min	150 KM przy 3500 obr/min
Maks. moment obr.	430 Nm przy 2500 obr/min	380 Nm przy 1500 obr/min	400 Nm przy 1750-2250 obr/min

5 – nowa, 6-biegowa przekładnia automatyczna

Konsekwentnie po wyborze silnika wysokoprężnego 4N14 2.2, inżynierowie MMC zastąpili poprzednią (zapożyczoną z Pajero) 5-biegową przekładnię automatyczną przekładnią 6-biegową o wyższej sprawności, co umożliwia uzyskanie niższej emisji spalin.

Przekładnia zapewnia niższy poziom hałasu przy dużych prędkościach (rozwijanych zgodnie z lokalnymi ograniczeniami), przynosi również poprawę sprawności i jest lżejsza od poprzedniczki dzięki zastosowaniu elektromagnetycznej pompy olejowej z prostszym mechanizmem obsługującym system Auto Stop & Go (AS&G).

Jeszcze większy komfort

Główny projektant MMC, Tsunehiro Kunimoto: - *We wnętrzu ewolucję projektu kontynuowano zwiększając trwałość i funkcjonalności elementów.*



W przypadku pojazdu, który jest używany codziennie w trudnych warunkach (a nawet ekstremalnie trudnych, w najodleglejszych zakątkach świata), zadbanie o trwałość starannie wykonanego wnętrza ma ogromne znaczenie.

Opierając się na atutach swojego poprzednika, L200 6 generacji poprawił się w kilku kluczowych obszarach. – *Solidne obramowanie skrzydłowego panelu środkowego i wylotów powietrza, a także metaliczny, prostokątny panel dźwigni zmiany biegów sprawiają, że dynamiczny kokpit jest jeszcze bardziej nowoczesny i solidny* – mówi Tsunehiro Kunimoto.

- *W miękkim wykończeniu paneli i w precyzji ściegów na konsoli podłogowej, w podłokietnikach i na osłonie dźwigni hamulca postojowego można poczuć*

charakterystyczny dla Mitsubishi komfort, jakość i dbałość o szczegóły – dodaje Tsunehiro Kunimoto. Niektóre szczegóły wnętrza:

- Wyraziste obramowanie konsoli środkowej, pełna integracja elementów pionowych i poziomych w celu uzyskania spójnego, solidnego wyglądu.
- Lepsza integracja dźwigni zmiany biegów.



- Kontrastowe miękkie obicia konsoli środkowej na wysokości kolan, na przednim środkowym podłokietniku, wstawkach w poszyciu drzwi i na osłonie dźwigni hamulca postojowego.
- Ulepszone schowki na mniejsze przedmioty, jak przednie i tylne tace smartfonów (a także nowe gniazda USB z przodu i z tyłu).



- Wyrafinowany projekt nowych, bardziej kontrastowych wskaźników, ze starannie dopracowaną grafiką i wyświetlaczem centralnym LCD.

Dużo bezpieczniejszy

Bezpieczniejszy w terenie dzięki nowym trybom jazdy HDC i Off-Road, bardziej wytrzymały L200 nowej generacji okazuje się także bezpieczniejszy na drodze, zarówno wewnątrz, jak i na zewnątrz.

W tym przypadku bezpieczeństwo zaczyna się od lepszej widoczności oferowanej przez nową konstrukcję przedniej części L200, z wyżej położoną maską silnika (ułatwiającą ocenę gabarytów pojazdu) i niżej umieszczonymi wycieraczkami przedniej szyby (celem uzyskania niezakłóconego widoku do przodu).

Co nie mniej istotne, nowa konstrukcja przodu nie wpływa negatywnie na bezpieczeństwo pieszych.

Ponadto L200 6 generacji oferuje kilka nowych kluczowych funkcji bezpieczeństwa, z których wiele nadal jest unikalnych w tym segmencie rynkowym i przedziale cenowym:

- Multi-around Monitor*:

- System wykorzystuje cztery kamery umieszczone z przodu i z tyłu oraz w lusterkach bocznych, aby monitorować obszar wokół pojazdu i prezentować na wyświetlaczu obraz wszelkich przeszkód w widoku z góry.

W szczególności system pozwala kierowcy sprawdzić niewidoczne z miejsca kierowcy obszary z przodu, z tyłu i po bokach pojazdu.

Gdy kierowca wybierze bieg wsteczny, system nakłada siatkę z liniami ruchu na obraz widoczny z tylnej kamery, aby pomóc kierowcy w manewrowaniu.

- System łagodzenia kolizji czołowych (FCM)*

- FCM wykorzystuje kamerę i laserowy system radarowy do wykrywania innego pojazdu lub pieszego przed samochodem, podwyższając bezpieczeństwo jazdy.

Gdy system ustali, że istnieje ryzyko kolizji, wydaje dźwiękowy sygnał ostrzegawczy i aktywuje hamowanie FCM, aby uniknąć kolizji lub zredukować jej skutki.

- System ostrzegania o obiektach w martwym polu lusterek z asystentem zmiany pasa ruchu (BSW z LCA)*:

- BSW z LCA korzysta z mikrofalowego radaru umieszczonego wewnątrz tylnego zderzaka, aby wykrywać pojazdy jadące z tyłu lub z boku, mogące znajdować się w martwym polu lusterek bocznych.

Gdy system wykryje taki pojazd, ostrzega kierowcę o jego obecności, diodą migającą w odpowiednim lusterku zewnętrznym. Jeśli kierowca włączy kierunkowskaz, a inny pojazd znajduje się na sąsiednim pasie na wysokości tylnego błotnika, system informuje o tej sytuacji migającą diodą w lusterku i uruchamia ostrzeżenie dźwiękowe.

- System ostrzegania o ruchu poprzecznym za samochodem (RCTA)*:

- RCTA korzysta z mikrofalowego radaru umieszczonego wewnątrz tylnego zderzaka, aby wykrywać zwykle niewidoczne z miejsca kierowcy pojazdy zbliżające się od strony tylnych błotników, a także pojazdy poruszające się poprzecznie za L200.

Podczas wyjeżdżania tyłem z garażu lub wykonywania innych manewrów w ciasnych przestrzeniach, ostrzega on kierowcę o obecności innego pojazdu z tyłu (lub zbliżającego się od tyłu) miganiem diody w lusterku bocznym, sygnałem dźwiękowym i migającym ostrzeżeniem w zestawie wskaźników.

- Ultradźwiękowy system ograniczania skutków niezamierzonego przyspieszania (UMS)*:

- UMS ma za zadanie zmniejszyć uszkodzenia spowodowane kolizją przy ruszaniu lub cofaniu. Korzystając z czujników ultradźwiękowych umieszczonych w przednim i tylnym zderzaku, gdy system wykrywa przeszkody na torze ruchu pojazdu, wysyłany jest dźwiękowy sygnał ostrzegawczy i zmniejszana jest moc silnika, jeśli kierowca omyłkowo nacisnął pedał przyspieszenia zbyt szybko lub zbyt mocno.

Zasięg działania UMS wynosi do 4 metrów z przodu i z tyłu pojazdu.

Nowe funkcje bezpieczeństwa są uzupełnieniem tych, które były już poprzednio dostępne w wersjach samochodu przeznaczonych na rynek europejski, to jest:

- System priorytetu hamulca (BOS)
- Wspomaganie awaryjne hamowania
- System ostrzegania o nagłym hamowaniu (ESS)
- System ostrzegający o niezamierzonej zmianie pasa ruchu (LDW)
- System stabilizacji toru jazdy i kontroli trakcji (ASTC)
- Asystent ruszania na wzniesieniu (HAS)
- System stabilizacji toru jazdy przyczepy (TSA)

***dostępność w zależności od rynku i wersji modelowej**

O Mitsubishi Motors Corporation

Mitsubishi Motors Corporation to działający w branży motoryzacyjnej producent o zasięgu międzynarodowym, z siedzibą w Tokio, który zbudował konkurencyjną przewagę na rynku pojazdów typu SUV i pick-up oraz elektrycznych i hybryd ładowanych z gniazdka PHEV. Odkąd grupa Mitsubishi wyprodukowała swój pierwszy samochód, ponad sto lat temu, wykazaliśmy się ambitnym i często rewolucyjnym podejściem, rozwijając nowe klasy pojazdów i wprowadzając technologie wyznaczające granice nowoczesności. Strategia marki, tkwiąca w genach Mitsubishi Motors, trafi do gustów ambitnych kierowców, gotowych rzucić wyzwanie konwencjom i zdecydować się na zmiany. Zgodnie z tą filozofią, Mitsubishi Motors wprowadziło w roku 2017 nową strategię marki, wyrażoną w sloganie „Drive your Ambition” - połączenie osobistego zaangażowania i ekspansywnego nastawienia oraz odzwierciedlenie stałego dialogu między marką a jej klientami. Dzisiaj Mitsubishi Motors angażuje się w działania inwestycyjne, w innowacyjne technologie, atrakcyjne projekty i rozwój produktów, dostarczając klientom na całym świecie ekscytujące pojazdy, znane z wyrazistego charakteru.