



---

# Mitsubishi

## L200 20MY

# Nová L200 20MY

---



**41 let**

**5**

**4.700.000**

**150**

**2**



# Nová L200 20MY

---



**41 let**

od **zahájení výroby** první L200 v roce 1978

**5**

generací tohoto modelu vzniklo v průběhu let **1978 až 2018**

**4.700.000**

vyrobených kusů **L 200**

**150**

**světových trhů** na kterých je L200 nabízena

**2**

L200 je **druhý nejprodávanější** model značky



**Nyní tento legendární  
Pick Up přichází na naše  
trhy ve své již 6. generaci**

The image shows the front of a dark grey Mitsubishi L200 pickup truck. The truck is centered, with its headlights, grille, and front bumper visible. The Mitsubishi logo is on the grille, and a license plate with 'TSU' and 'SHI' is partially visible. Overlaid on the image are three text elements: '6. Generace' at the top, 'L200' in the center, and 'je nová, je jiná' at the bottom.

6. Generace

**L200**

je nová, je jiná

# Nová L200 20MY (6. generace)

---



## V čem vynikala předchozí 5. generace?

- největší vnitřní prostor – 3. řada
- nejmenší poloměr otáčení 5,9m
- nastavení vozu v podélné i svislé ose
- nízká pohotovostní hmotnost (nevozíme zbytečné kg)
- dva druhy připojitelných pohonů 4x4
- uzávěrka zadní nápravy ve standardu pro všechny verze
- nejmenší rozvor – výhoda v terénu

**A toto vše platí i pro 6. generaci !!!**



# Nová L200 20MY (6. generace)

---



## **Předchozí model byl zákazníky oceňován pro**

- jisté ovládání
- komfortní jízdu a prostornost
- ergonomie předních sedadel
- bezpečnost
- spolehlivost

Negativní komentáře se týkaly zejména designu, nikoli jízdních vlastností

- L200 vypadá příliš jako osobní
- mělo by být robustnější
- Nevypadá tak dobře jako jiné Pick upy

# Nová L200 20MY (6. generace)

---



**Kritika se týkala nejvíce designu, proto s sebou nový model přináší především nový designový koncept**

Motto nové L200 lze volně překládat jako

„ Ještě drsnější “

„ Mnohem drsnější než ostatní “

„ Ještě robustnější a tvrdší “

# Beyond Tough

# L200 Absolute concept

---



## Absolute Beyond Tough

Designový koncept, který posouvá ještě více hranice představivosti i toho, jak může vypadat tvrdý a drsný představitel Pick Upů



**Absolute Beyond tough**





# Nová L200 20MY (6. generace)

---



**Nová L200** vedle zásadní designové změny dále přináší

- Nový motor i převodovku
- **Nové prvky výbavy i nové barvy**
- Zvýšenou míru pohodlí a komfortu SUV při zachování charakteru pracovního vozidla
- **Zákazníky, které baví image vozu pick up a ne jen pouze jeho užitné vlastnosti**

# Nová L200 20MY (6. generace)

---



## ... a zároveň

nám částečně vyplní mezeru po již nedodávaném Pajeru

Pick Upy (obecně) jsou totiž v podstatě již posledními zástupci pravých a poctivých vozů kategorie **OFF ROAD**

- |   |                   |
|---|-------------------|
| ▪ rám   | ✓ L200? ANO!      |
| ▪ tuhé nápravy  | ✓ L200? ANO!      |
| ▪ připojitelné pohony 4x4                             | ✓ L200? ANO! (2x) |
| ▪ mechanické redukční převodovky                      | ✓ L200? ANO!      |
| ▪ uzávěrky nápravových i mezinápravových diferenciálů | ✓ L200? ANO!      |
| ▪ utáhnou bržděné přívěsy s hmotností více jak 3 tuny | ✓ L200? ANO!      |



# Nová L200 20MY (6. generace)

---



## Co je nového nebo jinak...

- **1 motor** – o objemu 2.268ccm (150k) Euro6d-temp
- **2 převodovky** – 6MT a nová 6AT
- **3 výbavy** – Invite -> Intense -> Instyle
- **5 verzí** – tři manuály, dva automaty

# Nová L200 20MY (6. generace)



## Co je nového nebo jinak...

	Invite	Intense	Instyle
Kůží obšitý volant a hlavice řadící páky	●	●	●
Ovládání palubního počítače na volantu	●	●	●
SDA s podporou CarPlay a Android auto		●	● (již bylo)
18" slitinová kola & výkonnější brzdy		●	●
Off road traction control (režimy pro jízdu v terénu)			●
Hill descent control (asistent sjezdu ze svahu)			●
Multi around monitor 360° Bird View (4x kamera)			●
USB +2X (celkem 4x)			●
LED přední světla s DLR a zadní LED tube			●

# Nová L200 20MY (6. generace)

Přední kapota má rovnější linii a její přední hrana je umístěna o 40mm výše



Vzniklé hranaté a ostré tvary evokují atraktivnější a robustnější vzhled



# Nová L200 20MY (6. generace)



Dynamic shield „tvář“ působí mnohem přesvědčivěji ve srovnání se svým předchůdcem

Je drsnější i mnohem sportovnější



20MY



16-19MY

# Nová L200 20MY (6. generace)

Přední kapota má pravidelný hranatý tvar

Úzká přední LED světla jsou součástí přední masky a netvoří dominantu přední části vozu – tou je grill a dynamic shield



20MY



16-19MY

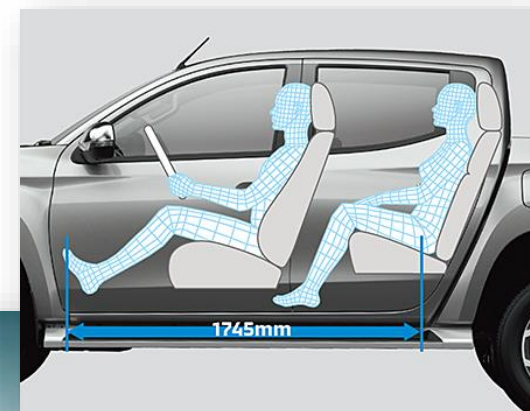


# Nová L200 20MY (6. generace)



Z bočního pohledu se nic zásadně nemění, boční lemy blatníků nahradily výrazně tvarované plechové blatníky

„J-line“ design kabiny je praktický a proto zůstává



20MY



16-19MY

# Nová L200 20MY (6. generace)

Zadní světla dostala pravidelný tvar bez zahnutí do "hokeyjky"

Tvar korby i víko zůstávají stejné, nové madlo je ale plošší a zadní nárazník hranatější



20MY



16-19MY

# Nová L200 20MY (6. generace)

Základní tvar palubní desky se nezměnil, přibyla ale řada drobných detailů a vylepšení

Nový je 4 ramenný volant a s ním i ovládání palubního počítače, tvar a dekor středového panelu nebo grafika a barva provedení palubních přístrojů



20MY



16-19MY



6. Generace

**L200**

je nová, je jiná



# Nová L200 20MY (6. generace)



## Varianty verzí

	Invite	Intense	Instyle
Club Cab 4WD 6MT	●		
Double Cab 4WD 6MT	●	●	
Double Cab 4WD 6AT		●	●

# Nová L200 20MY (6. generace)

---



Club Cab



# Nová L200 20MY (6. generace)

---



Double Cab



# Nová L200 20MY (6. generace)

---



**Není určen pro Evropu**



Single Cab



# Nová L200 20MY (6. generace)

---



## Ceny verzí

	Invite	Intense	Instyle
Club Cab 4WD 6MT	698.350		
Double Cab 4WD 6MT	735.250	814.650	
Double Cab 4WD 6AT		854.650	935.650

# Nová L200 20MY (6. generace)



## Barvy a interiéry



Quartz Brown Metallic



Impulse Blue Metallic



Sunflare Orange Pearl (New)



Red Solid (New)



Sterling Silver Metallic



Graphite Gray Metallic (New)



White Solid



White Diamond (New)



Jet Black Mica



Leather seat



Fabric seat, H-line



Fabric seat, M-line

# Nová L200 20MY (6. generace)

---



## Je nová, je jiná

- přichází s **robustnějším** a mnohem **agresivnějším** vzhledem
- je výrazně **kultivovanější** a **komfortnější**
- přináší **nové prvky výbavy** pro pohodlí i bezpečnost
- cílí na **širší spektrum zákazníků** (image, Off road)
- **má dobrou cenu !!!**



# **NOVÁ L200 (MY20) technika**

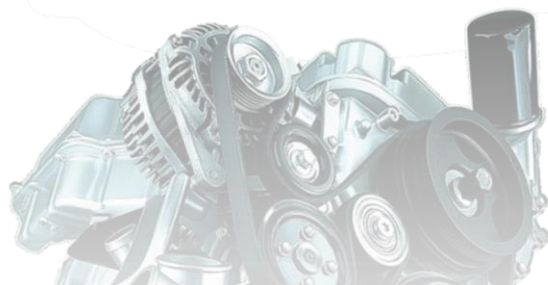
## **Beyond Tough**



# Nový motor 2268



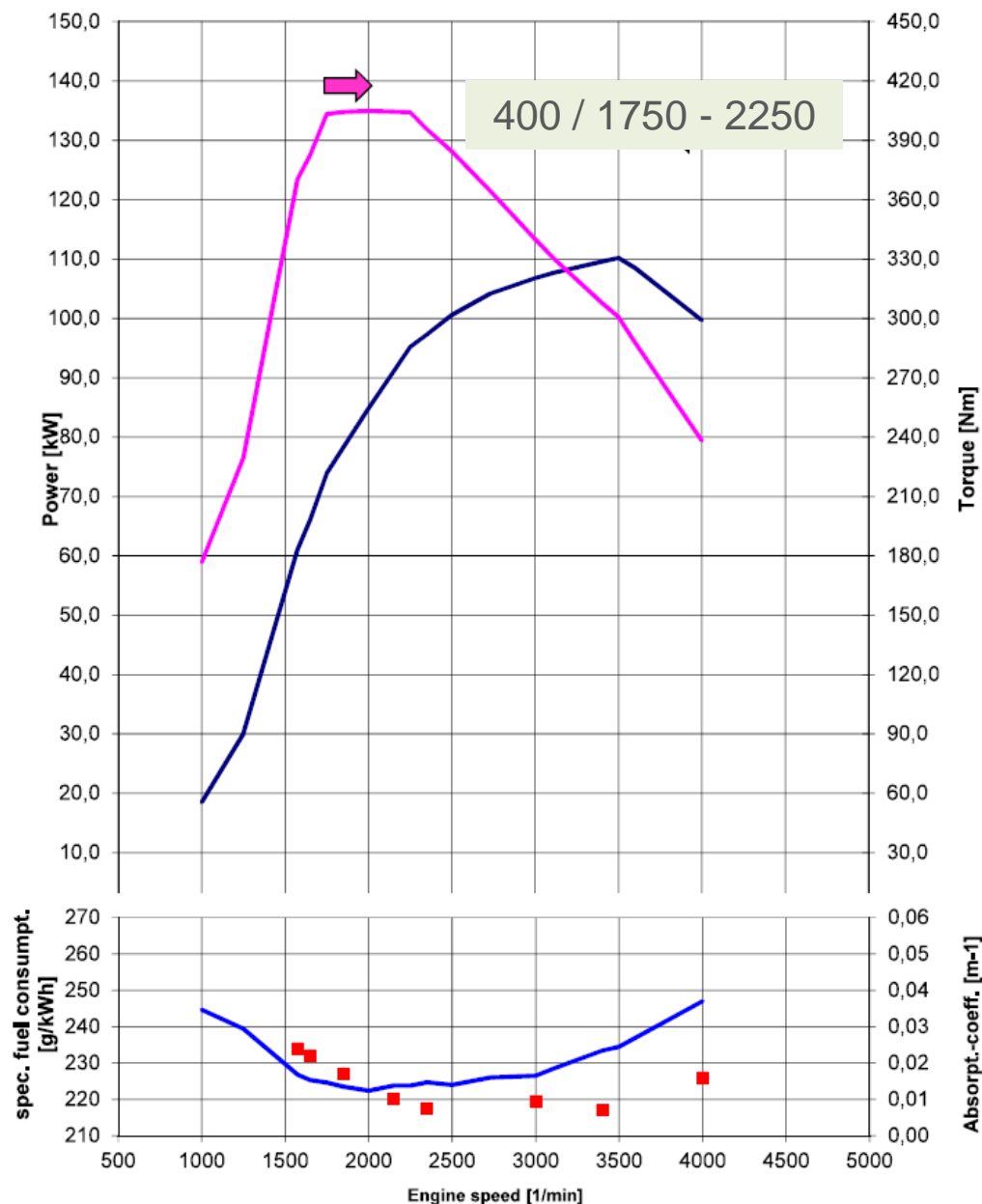
## Typ 4N14



	20MY L200 4N14	□ 19MY L200 4N15	
Zdvihový objem motoru (L) □ Vrtání x zdvih (mm) □	<b>2.268</b> □ 86.0 x 97.6 □	2.442 □ 86.0 x 105.1 □	
Ventilový rozvod	DOHC 4 Ventily	DOHC 4 Ventily MIVEC	
Vstřikování paliva (Denso)	Přímé vstřikování (common rail)	Přímé vstřikování (common rail)	
Přepřínování	VG turbo	VG turbo	
Kompresní poměr	<b>14.4 : 1</b>	15.5 : 1	
Vyvažovací hřídele	<b>Ne</b>	Ano	
Čištění výfukových plynů	DOC + DPF + <b>SCR</b> *	DOC + DPF	
Maximální kroutící moment (Nm / rpm)	<b>400 / 1750 - 2250</b>	Nízký výkon	380 / 1500
Maximální výkon (kW / rpm)	110 / 3500	Nízký výkon	113 / 3500
AS & G	<b>Všechny modely</b>	MT	
Emise	<b>Euro 6d temp</b>	Euro 6b	

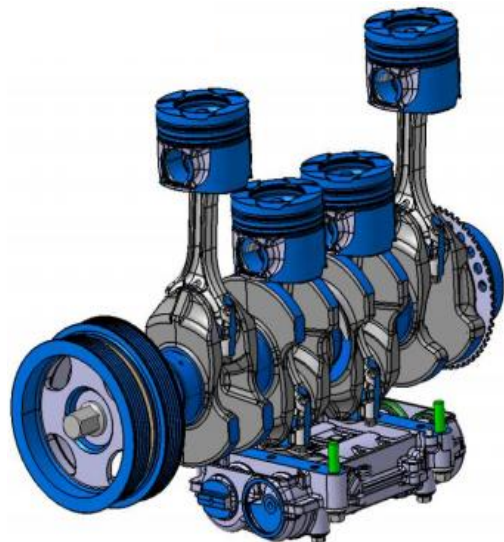
\***DOC** : Diesel Oxidation Catalytic converter **DPF** : Diesel Particulate Filter **SCR** : Selective Catalytic Reduction

# Charakteristika motoru 2268

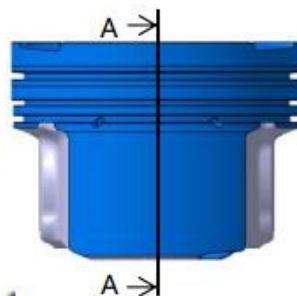
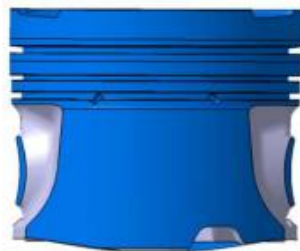
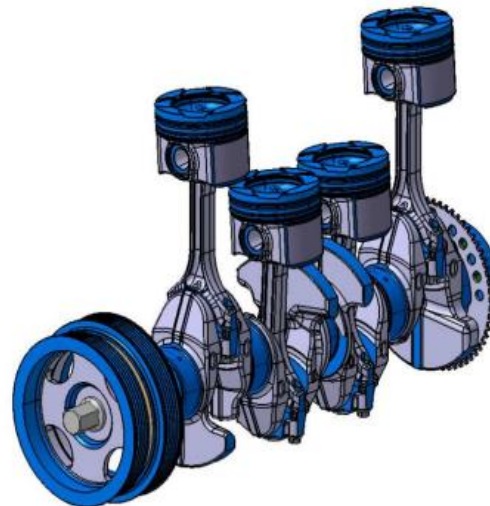


L200 MY20	
Objem motoru 4N14	2268 cm <sup>3</sup>
Výkon	110 kW / 3500 rpm
Točivý moment	400 Nm/ 1750 - 2250

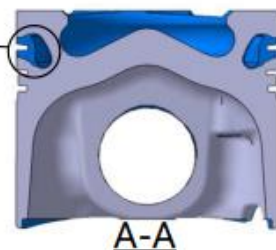
<4N15>



<4N14 L200 MY20>



Drážka pro pístní kroužek s chlazením



### Konstrukce motoru

**Snížení hmotnosti o 17%**

**Snížení tření o 25% (honování)**

**Snížené tření pístu ve válci o 36%  
(nižší tlak na stěnu válce)**

### Písty

**Optimalizovaný tvar pístu pro lepší spalování +**

**snížení hmotnosti: -101g/ks**

**Vysoko pevnostní hliníková slitina**

**Zlepšení únavové pevnosti při vysokých teplotách**

**Vylepšené chlazení pístních kroužků**

**Nižší spotřeba a emise, vyšší odolnost při vysokém zatížení**

## Kliková hřídel

Menší průměr ojničních čepů – z 52 mm na 50 mm

Změna tvaru a závaží – snížení hmotnosti o 3,5 kg

Reduced mass by dispersing low friction resin coating on the inner surface of

Ložiska hlavní + ojniční

Použití materiálů snižujících tření

Masses reduced by applying low friction resin coating

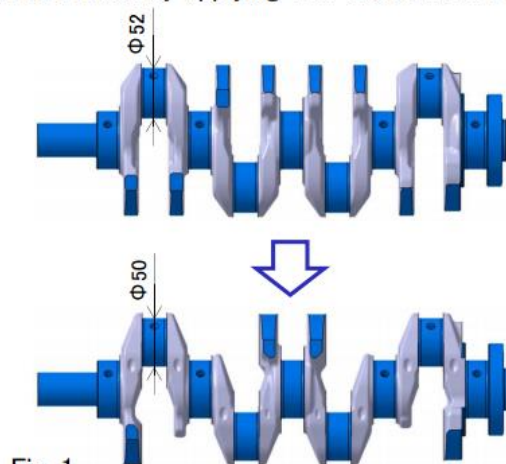
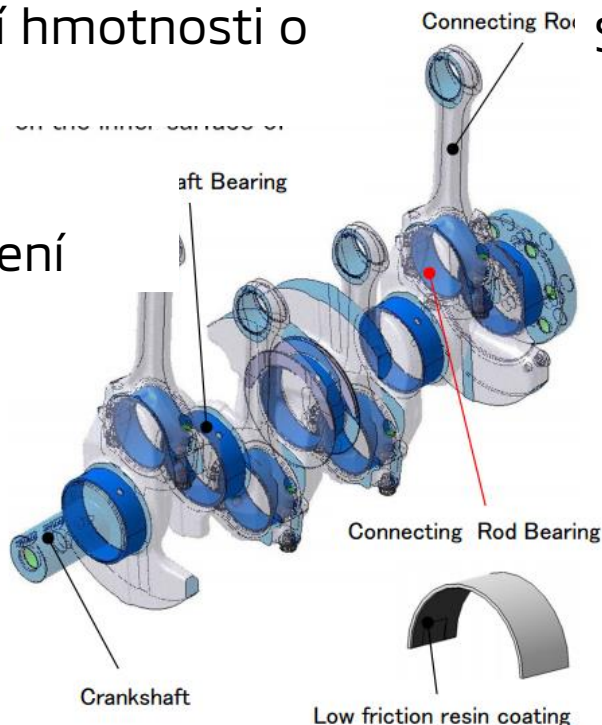


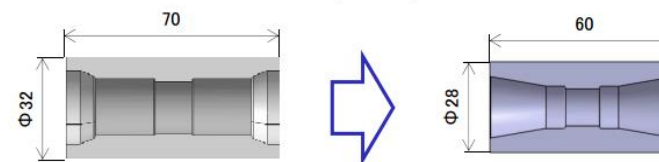
Fig. 1



## Píst a ojnice

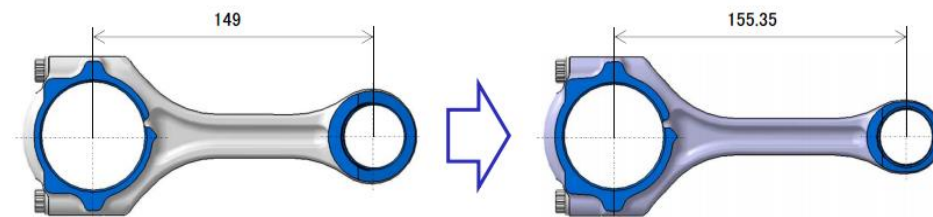
Menší průměr pístních čepů – z 32 mm na 28 mm

Snížení hmotnosti pístních čepů



### (4) Connecting rod

- Extended a connecting rod length by reduction of piston compression height . Therefore reduced the side force to the piston skirt.
- Shape Optimization
  - i . Reduced 70 [g/pc] compared with the current model



## Ojnice

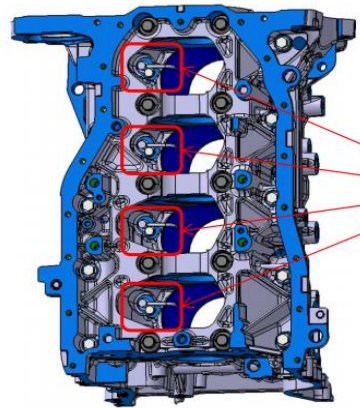
Prodloužení délky – z 149 mm na 155,35 mm

Snížení zatížení pláště pístu, nižší tření ve válci

Snížení hmotnosti ojnice

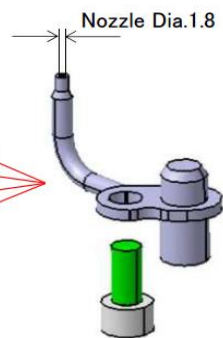


# Mazání motoru



Blok motoru

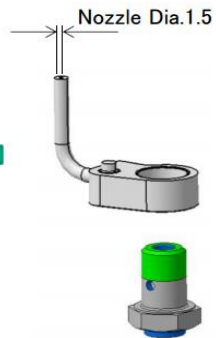
Průměr  
trysky 1.8  
mm



Regulační  
ventil: 90Kpa

4N14  
L200  
MY20

Průměr  
trysky 1.5  
mm



Regulační  
ventil: 100Kpa

4N15

**Snížení objemu olejové náplně – nižší náklady na údržbu**

Specifikace oleje:  
ACEA C1, C2, C3 nebo C4

**doporučený olej**  
**Mitsubishi 0W-30** (MZ 320924) **C1/C2**  
**Mitsubishi 5W-30 C4** (MZ 320930)

**Celková náplň: 6,6l**  
(do MY19 bylo 8,4l)



**L200**

 **mitsubishi motors**

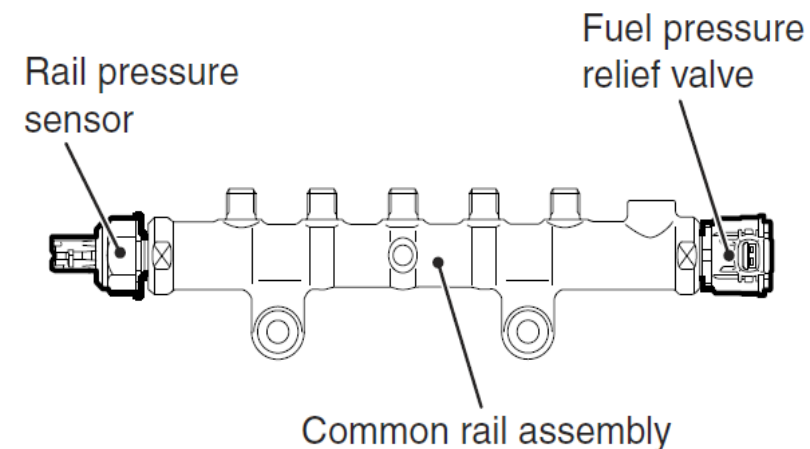
**Vstřikování paliva**

training  
**Academy** 



### Hlavní změny systému vstřikování paliva Denso

- Zvýšení maxima tlaku paliva **200MPa** (2000 bar)
- Instalován **nový typ vstřikovačů – 4. generace**
- Na vstřikovací liště nový **elektronicky ovládaný ventil FRPV**  
(**F**uel **P**ressure **R**elief **V**alve)



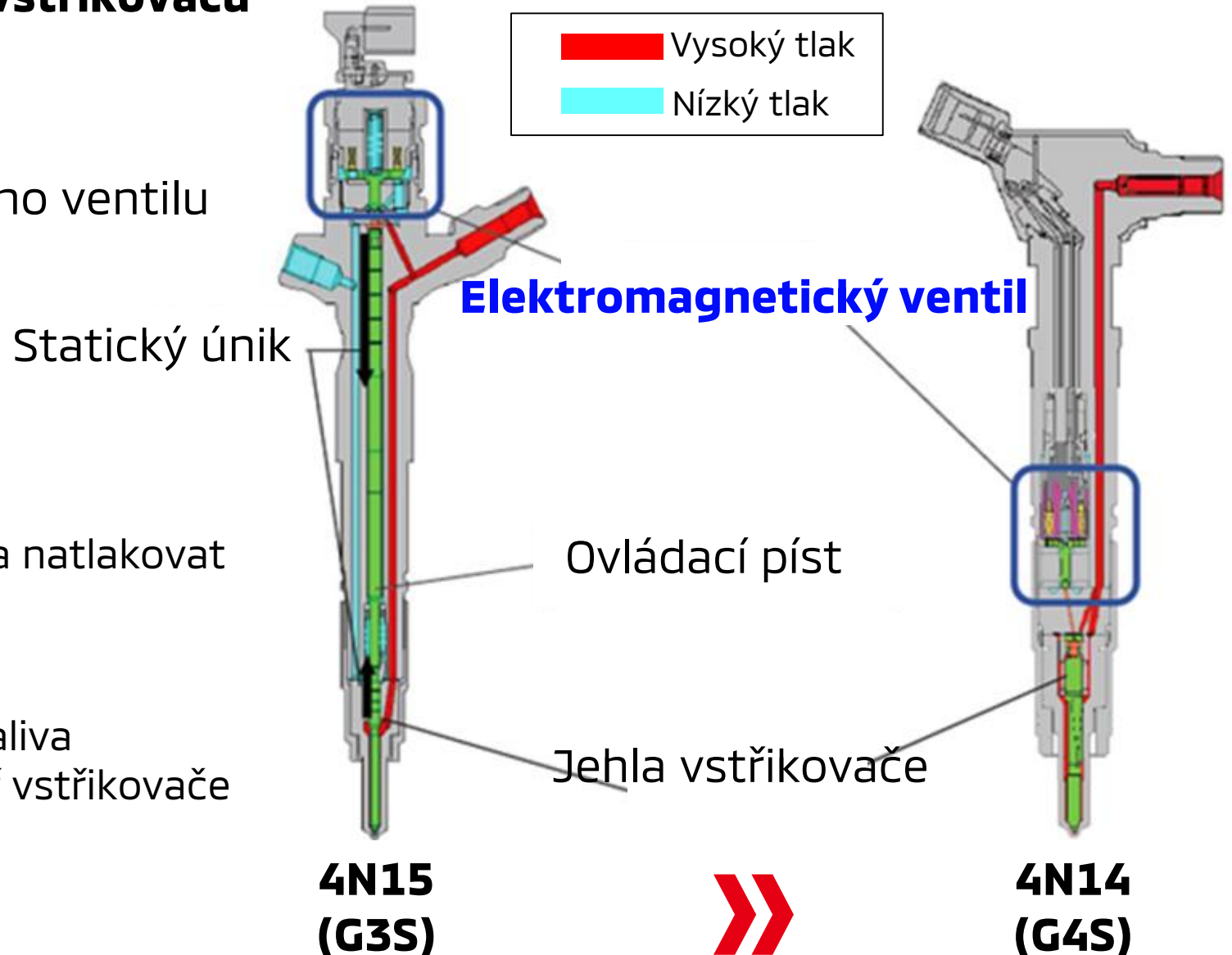
### 4 Generace elektromagnetických vstřikovačů

#### Mechanická konstrukce

- Změna polohy elektromagnetického ventilu
- Není použitý ovládací píst

#### Zlepšení

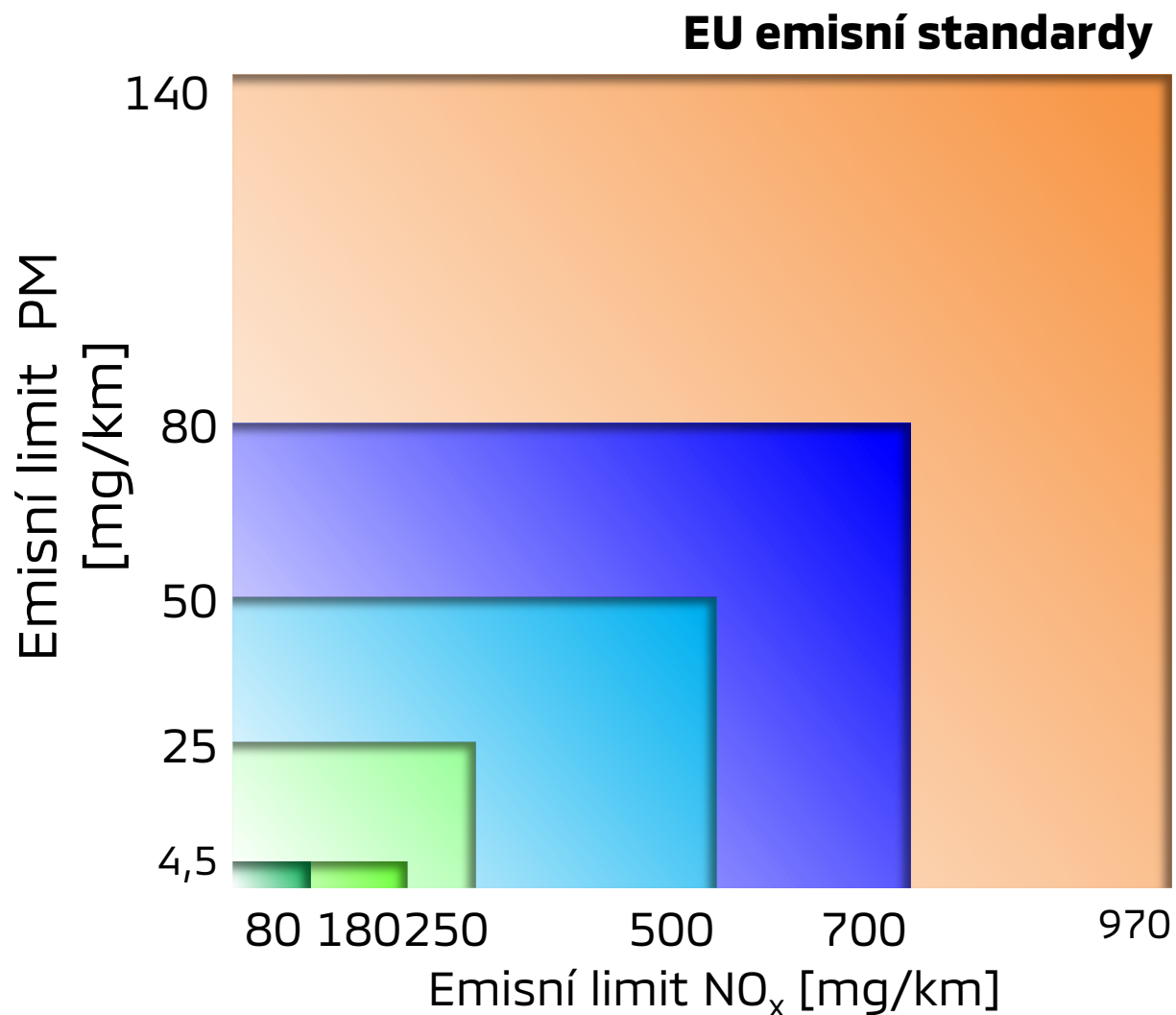
- Odstranění statického úniku
- Rychlejší start po ASG stop – není třeba natlakovat vstřikovač
- Snížení úniku při „spínání“
- Lepší ovládání SQL malého množství paliva
- Vyšší odolnost proti usazeninám uvnitř vstřikovače



### Regulace

L200 MY20 s motorem 4N14 využívá ke splnění emisních limitů systém AdBlue. Použití tohoto systému zajistí plnění Nejnovějších Emisních standardů pro oxidy dusíku ( $\text{NO}_x$ ).

- Euro 1
- Euro 2
- Euro 3
- Euro 4
- Euro 5b
- Euro 6 do současnosti



### Výhody

- Jednodušší splnění požadavku emisních norem při WLTP cyklu a hlavně při RDE (měření na silnici)
- Vyšší účinnost motoru - nižší objemy přes EGR, nižší karbonizace sání a dílů EGR = nižší spotřeba paliva
- Není nutné použití paliva (nafty) při regeneraci (vyčištění NOx pomocí AdBlue) = nižší spotřeba paliva
- Motor může pracovat s vyšším točivým momentem, s vyšší zátěží - vyšší objemy NOx se řeší na SCR
- Nižší opotřebení a tepelné zatížení oxidačního katalyzátoru a DPF

### Nevýhody

- AdBlue je nutné pravidelně doplňovat (předpokládané doplnění po cca 10-14 tis km)
- Na voze je mnoho dodatečných dílů pro SCR - nádrž na AdBlue, vedení kapaliny, vstřikovač, řídicí systém a snímače = složitý systém a vyšší cena
- AdBlue zamrzá při  $-11^{\circ}\text{C}$  - je nutné vyhřívání nádrže a vedení ke vstřikovači
- Bez AdBlue systém nefunguje - povinná prevence proti použití vozidla s AdBlue - vůz bez AdBlue nelze nastartovat
- Cena /spotřeba Adblue kapaliny se promítá do provozních nákladů
- Omezené skladování/stárnutí kapaliny AdBlue

Snímač NO<sub>x</sub>  
číslo 1

**1) Po startu motoru - nalakování vedení  
AdBlue ke vstřikovači (včetně odvzdušnění  
vedení)**

**2) Po vypnutí motoru - snížení tlaku, odsátí  
AdBlue z vedení**

ECU  
Motoru

**DENSO**

Přístrojový  
CAN-C štít přes  
ETACS

Snímač NO<sub>x</sub>  
číslo 2

Směšovač

SCR  
katalyzátor

**Redukce NO<sub>x</sub> pomocí  
čpavku NH<sub>3</sub>**

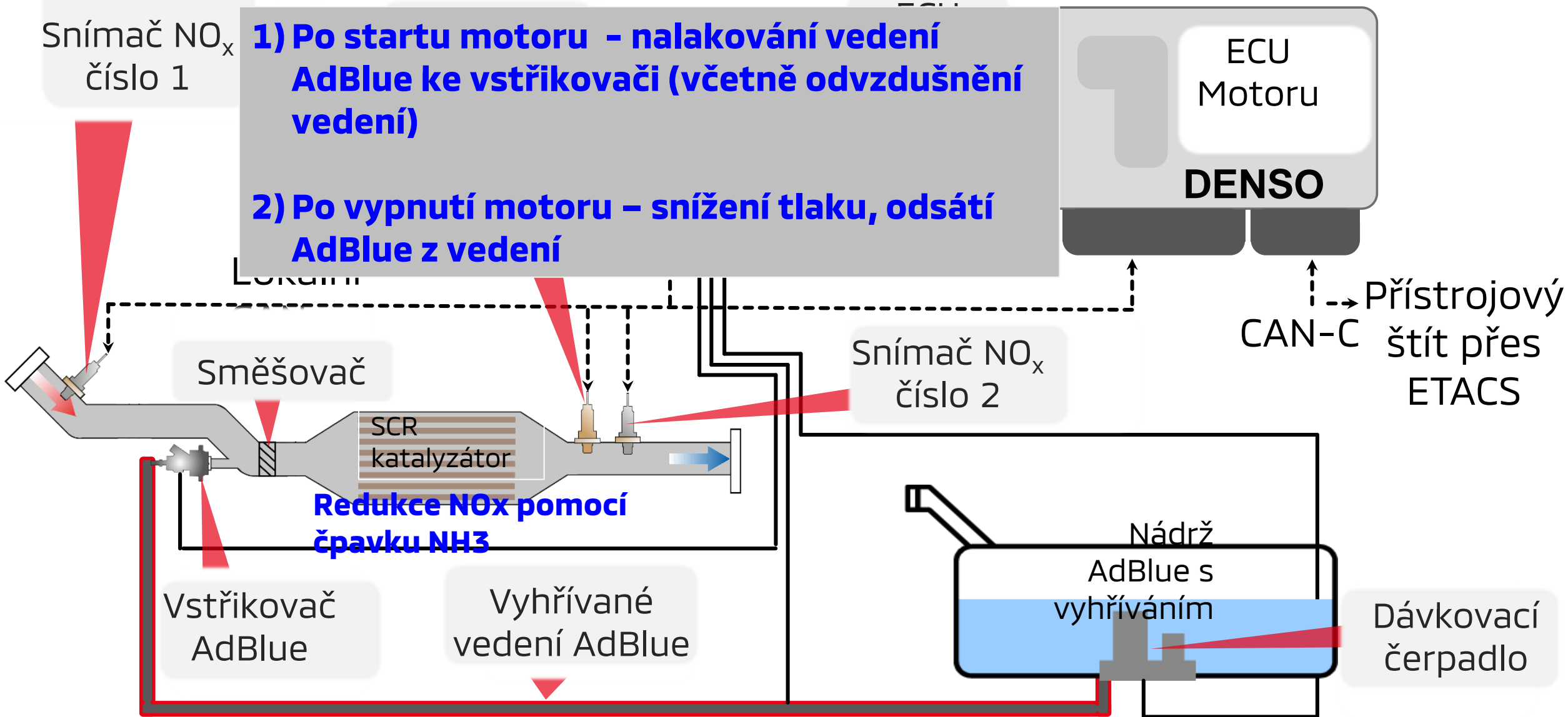
Vstřikovač  
AdBlue

Vyhřívané  
vedení AdBlue

Nádrž

AdBlue s  
vyhříváním

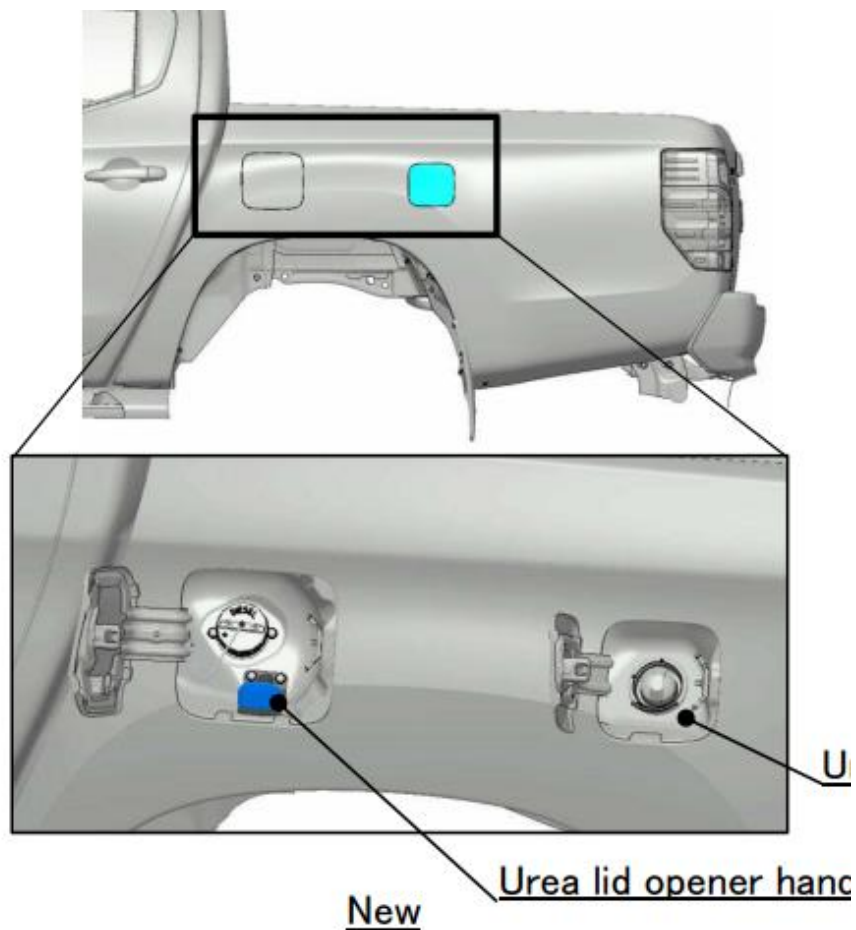
Dávkovací  
čerpadlo





**Objem nádrže AdBlue je 21L.**

Toto množství by mělo vystačit na ujetí přibližně 10.000-14 000km.



**Emise (SCR system)**  
**Umístění komponentu**

**L200**

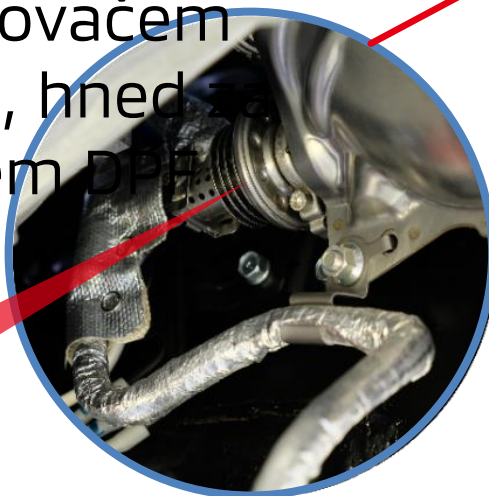
**mitsubishi** **MITSUBISHI MOTORS**

**Výfuk**



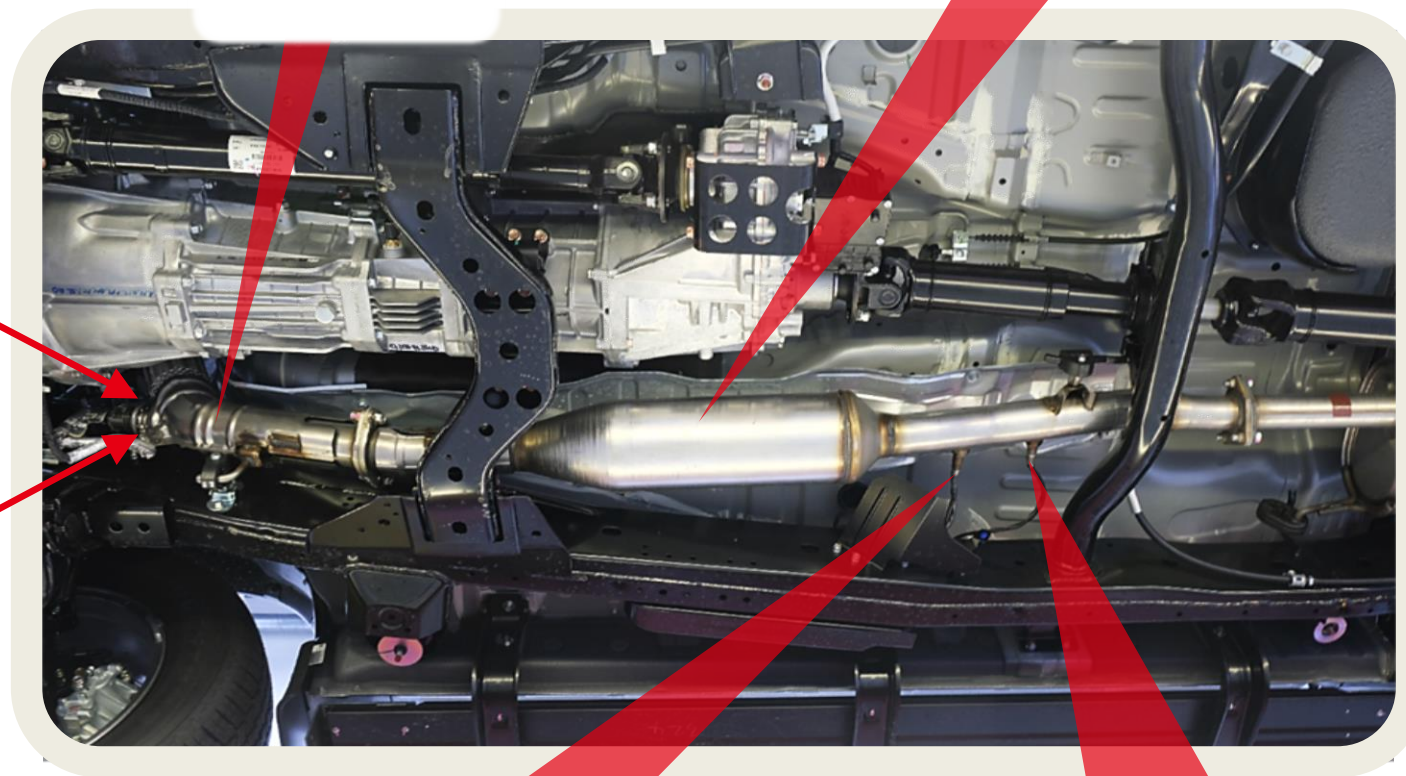
Senzor NOx číslo 1  
je umístěn nad  
vstřikovačem  
AdBlue, hned  
filtrem DPF

Vstřikovač



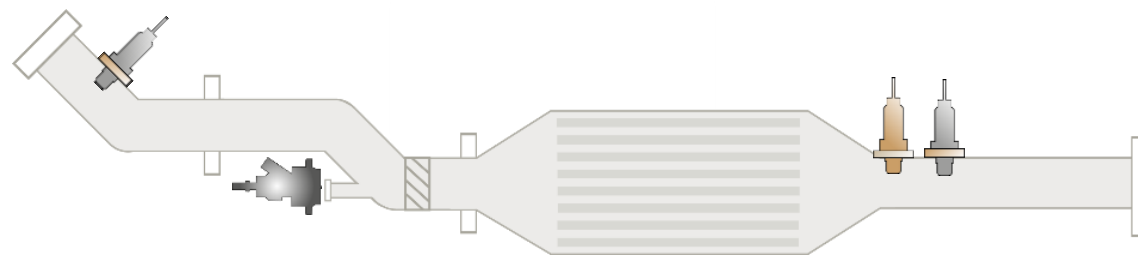
Směšovač

Katalyzátor SRC



Snímač  
pevných částic

Snímač NOx  
číslo 2



**Snímač NO<sub>x</sub> 1 & 2**

Měří hodnotu NO<sub>x</sub> a O<sub>2</sub>  
před a za katalyzátorem  
SRC



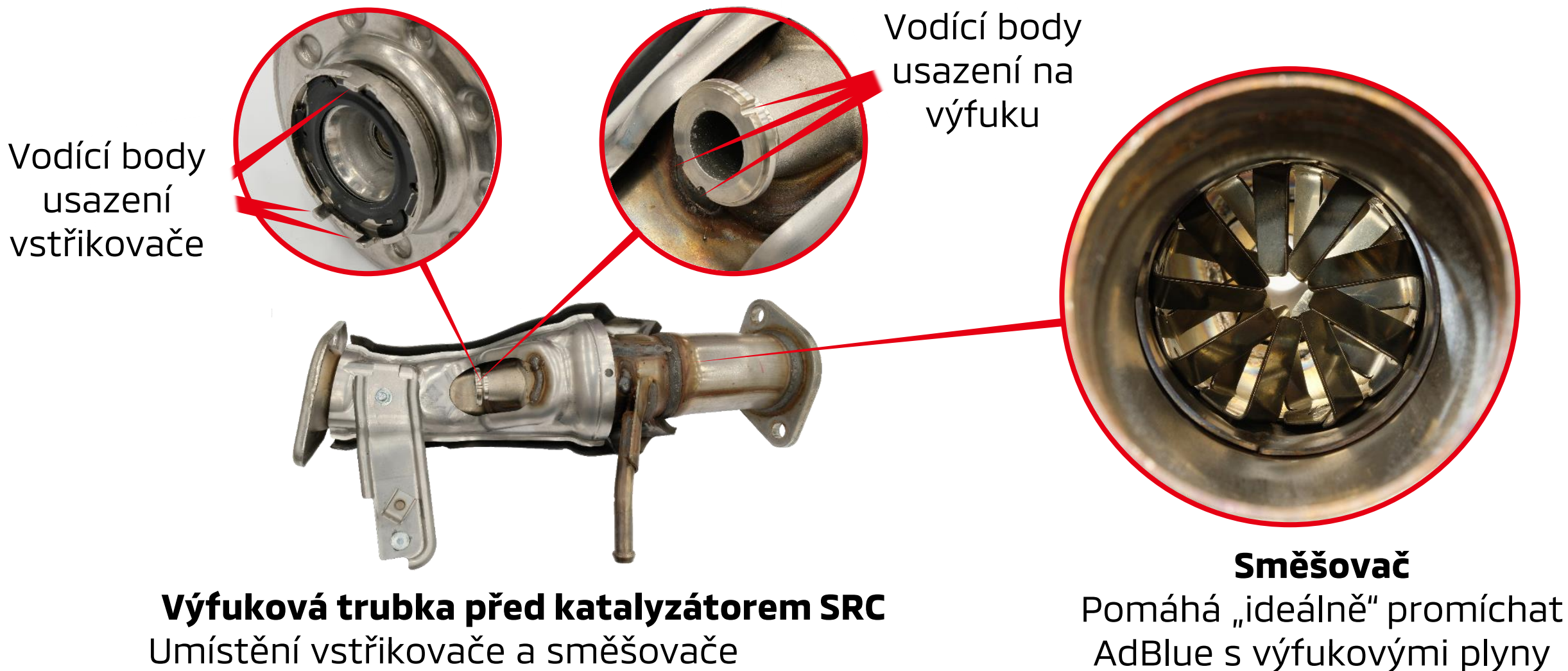
**Vstřikovač AdBlue**

S chlazením (vzduch)  
3-otvory



**Snímač částic PM**







## Nádrž AdBlue a čerpadlo

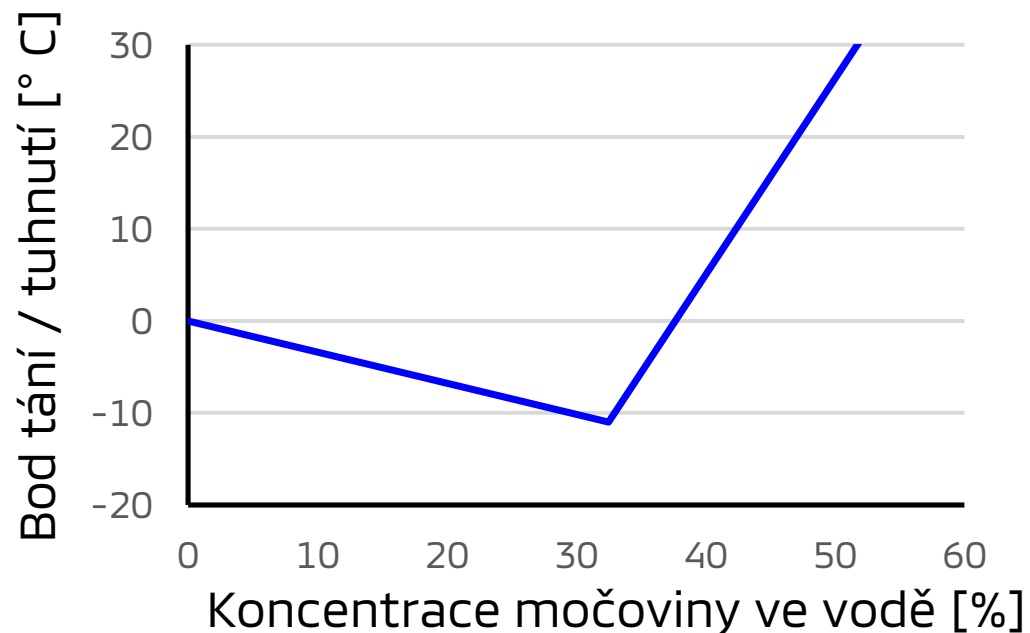
Nádrž AdBlue 21L.



Modul s čerpadlem

**AdBlue (dle ISO 22241-1)**

System SCR používá AdBlue jako redukční činidlo k rozpadu emisí NOx. Směs **obsahuje 32,5% močoviny** a 67,5% de-ionizované vody.

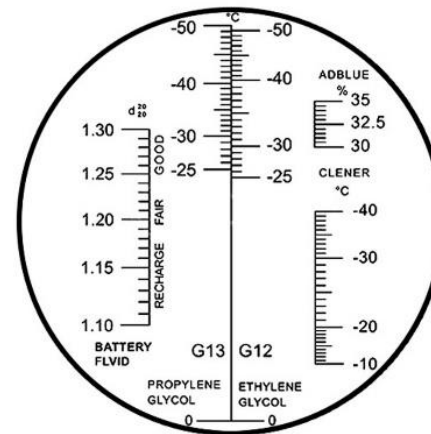


AdBlue je vstřikováno do výfukových plynů se kterými reaguje tak že je rozkládá emise NOx na dusík a vodu.

AdBlue zmrzne při cca -11°C.

**Optimální teplota skladování je mezi -10 až 30°C.**

## Kvalita AdBlue



Kvalita AdBlue (stanovení koncentrace močoviny) může být vyhodnocena pomocí refraktometru. Je důležité rozlišovat 3 různé stavy:

Koncentrace močoviny je:

**nižší než 31,0%** Degradace je příliš vysoká, AdBlue musí být vyměněno.

**mezi 31.0% a 33.3%** AdBlue je v pořádku.

**vyšší než 33.3%** Ukazuje na netěsnost systému (např. odpaření části vody).

## AdBlue při PDI

**Nové vozy** jsou vybaveny jen základním množstvím AdBlue

– **cca 5l (25% celkového objemu) v nádrži (přibližně 3000 km)**

— je vhodné/ **povinnost dealera zákazníkům AdBlue doplnit při PDI** – viz SI č.21

(musí být odsouhlaseno při prodeji vozu)

Objednací číslo ND	Popis	Objem
<b>MZ320952</b>	AdBlue	5 L
<b>MZ320951</b>	AdBlue	10 L
<b>MZ320950</b>	AdBlue	210 L

## AdBlue při předepsané údržbě

Kontrola hladiny by měla být servisem zkontrolována a potřebné množství doplněno – upozornění technikem v příjmu oprav (podobně jako např. náplň ostřikovače)

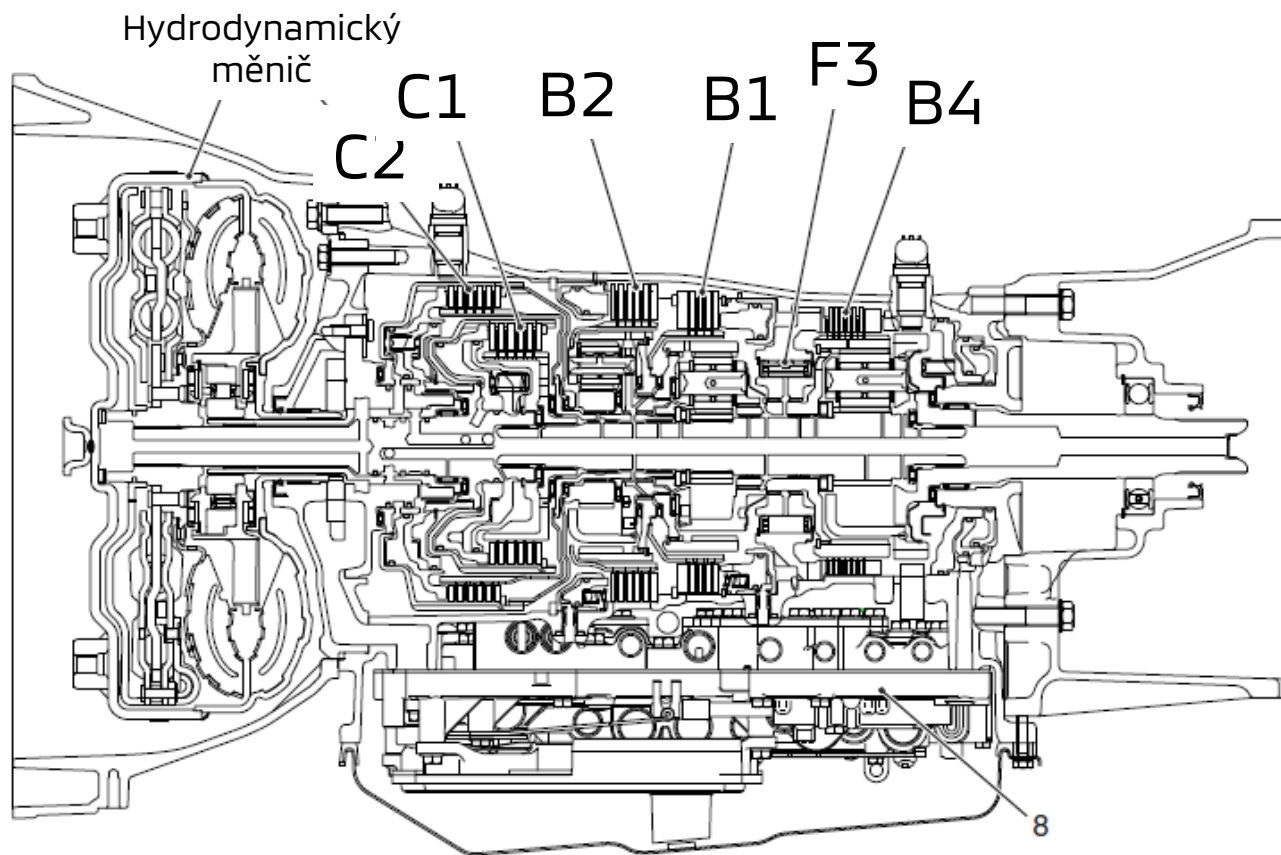


L200 MY20

Automatická převodovka 6AT



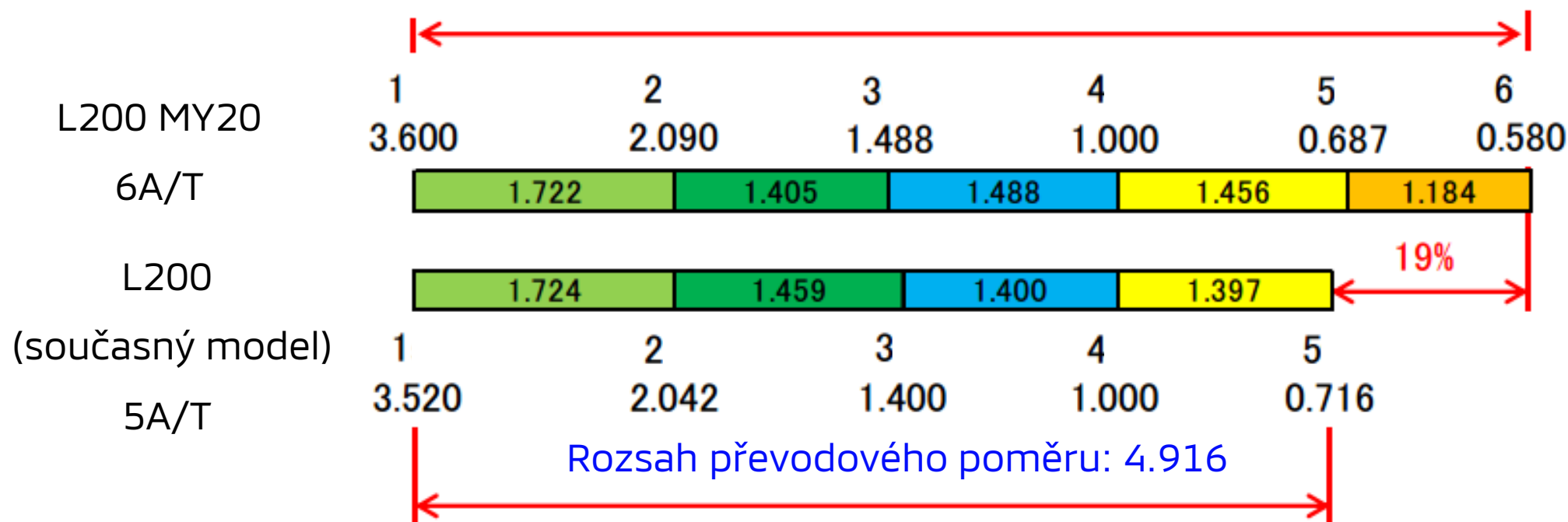
Model		V6AWH <20MY>
Výrobce		AISIN AW
<b>Sportovní režim</b>	Ovládání	Páka voliče
		Pádla pod volantem



1. Hydrodynamický měnič
2. Spojka č. 2 (C2)
3. Spojka č. 1 (C1)
4. Brzda č. 2 (B2)
5. Brzda č. 1 (B1)
6. Jedno cestná spojka č. 3 (F3)
7. Brzda č. 4 (B4)
8. Těleso ventilů

Zvětšení rozsahu převodového poměru přispívá k zlepšení ekonomiky provozu

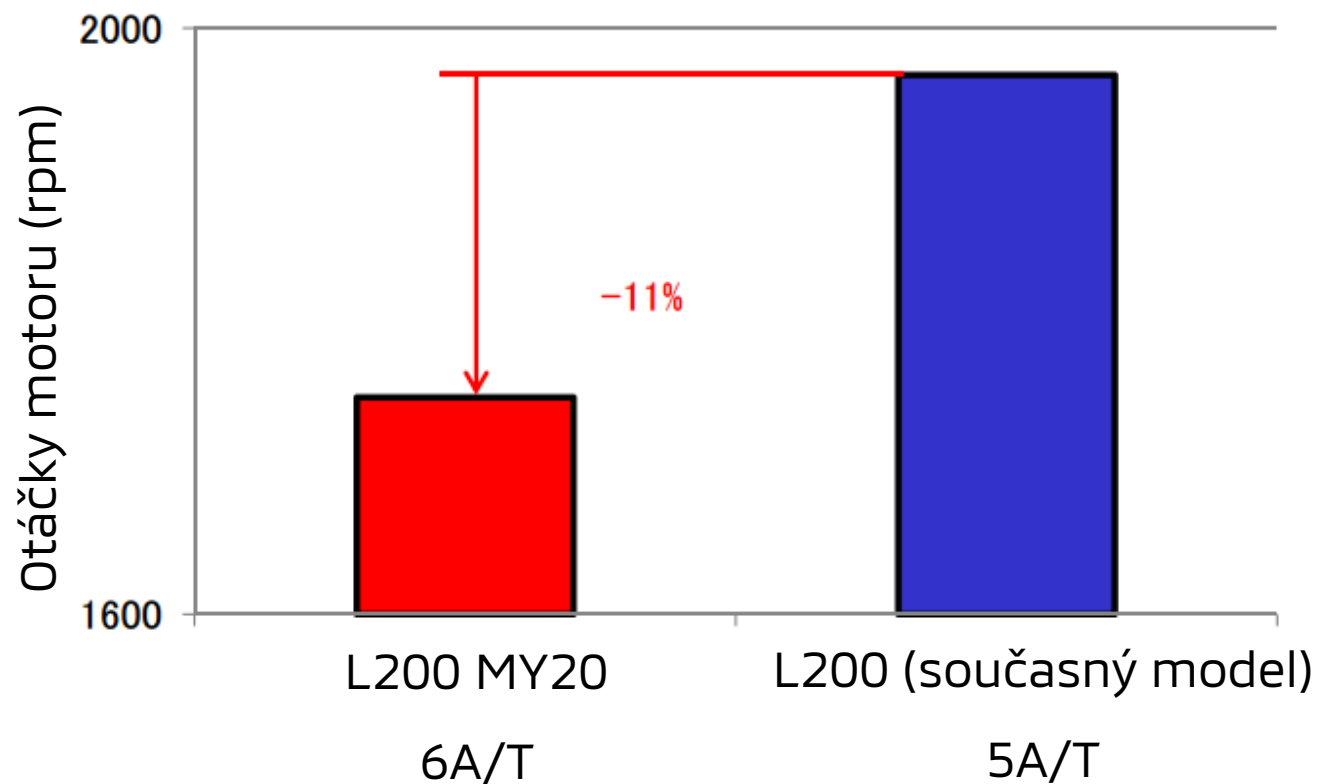
Rozsah převodového poměru: 6.207



„Delší“ nejvyšší převodového stupně se zlepšila účinnost a tím spotřeba paliva, protože snižuje otáčky motoru při jízdě vysokou rychlostí

Při „jemnějším“ odstupňování převodů může být motor využíván co nejvíce v pásmu otáček s ideálním průběhem točivého momentu

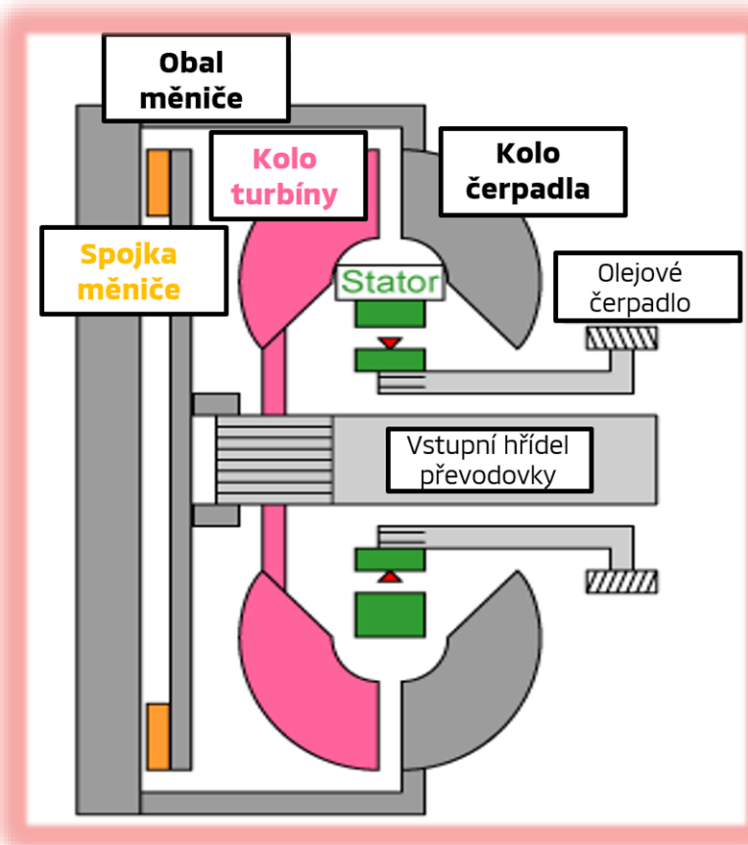
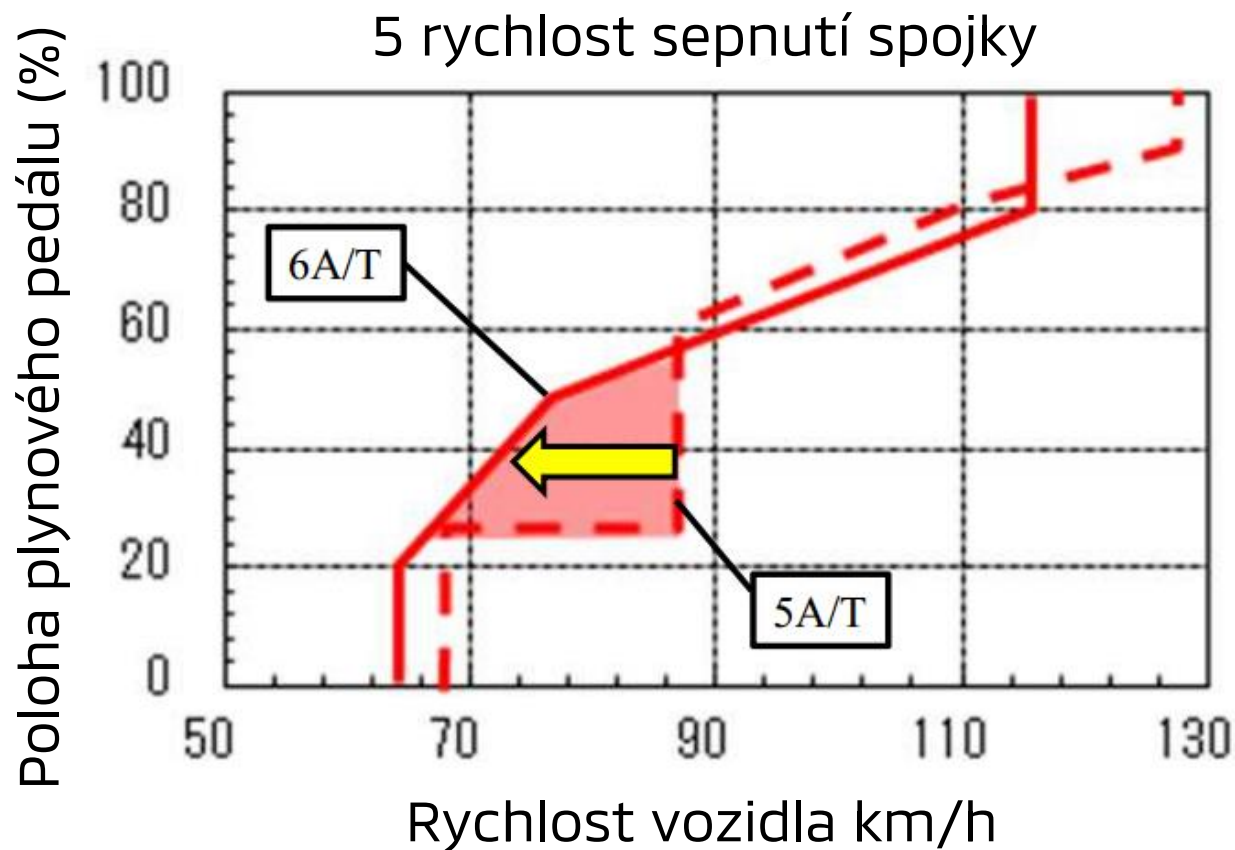
## ***Otáčky motoru na nejtěžší převodový stupeň (při rychlosti 100km/hod)***



Při 130 km/h  
otáčky motoru cca  
2150 ot/min



Zvýšení efektivity ekonomiky provozu snížení torzní tuhosti a rozšířením rozsahu sepnutí spojky při nízkých rychlostech.





System sepnutí spojky hydrodynamického měniče „Lock-up“ 2 – 6 rychlostní stupeň



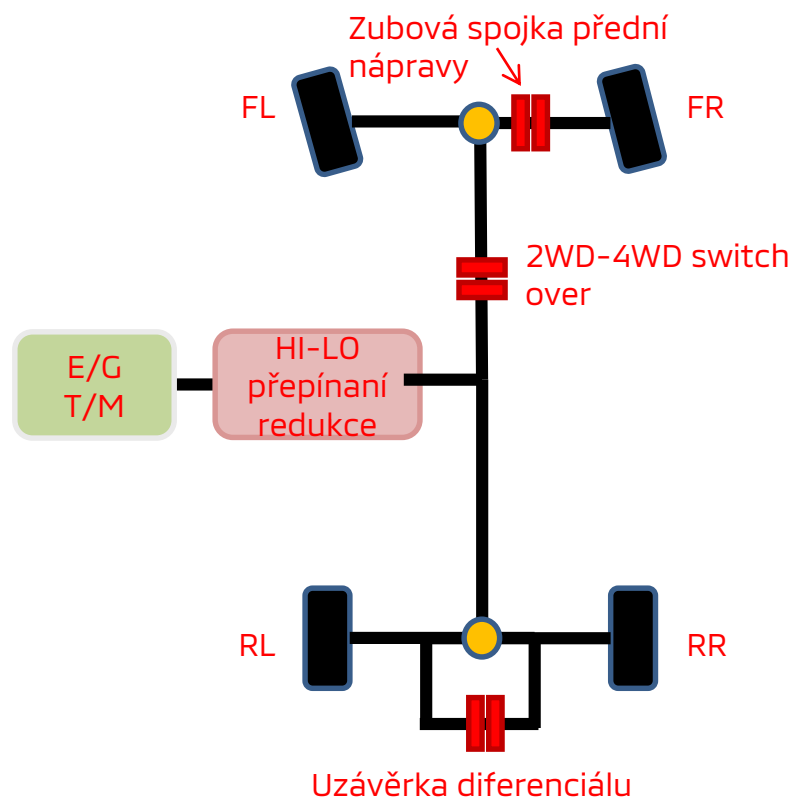
# Pohon 4WD



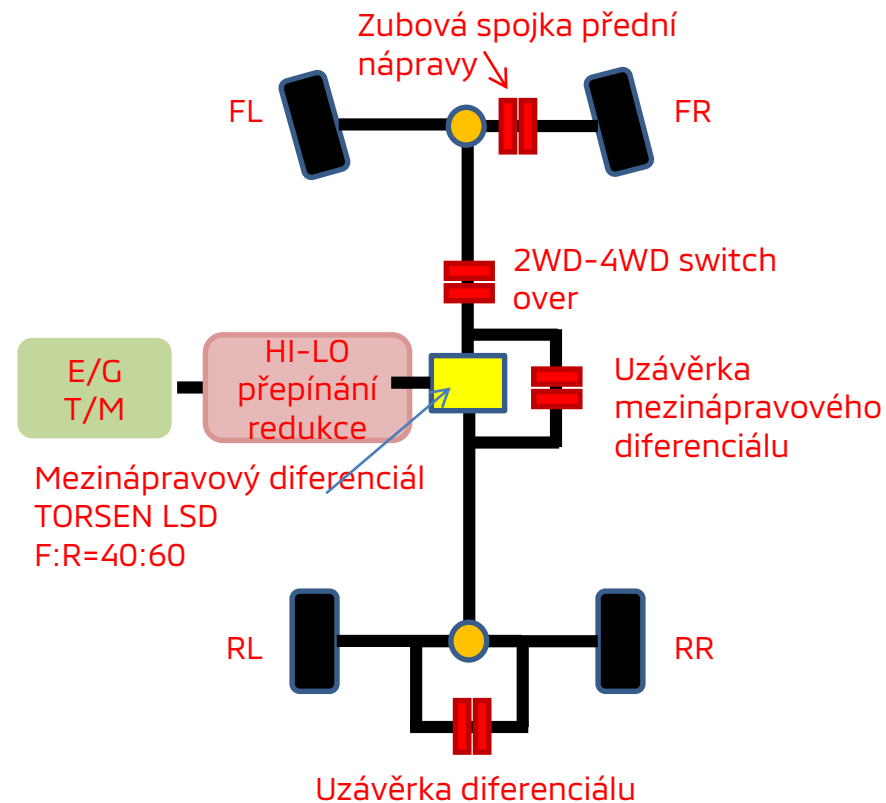


	EASY SELECT	SUPER SELECT
Drive system	ES4 electric control	SS4 electric control
Mode	2H-4H-4L	2H-4H-4HLc-4LLc
Transfer gear ratio (H-L)	1.000-2.566 (MAXIMÁLNÍ SKLON PRO ROZJEZD ZE 64% na 70% )	
Mezinápravový diferenciál	NE	ANO + LSD Torsen
Rozdělení momentu Přední / zadní	50:50	40:60
		

## EASY SELECT (ES4)

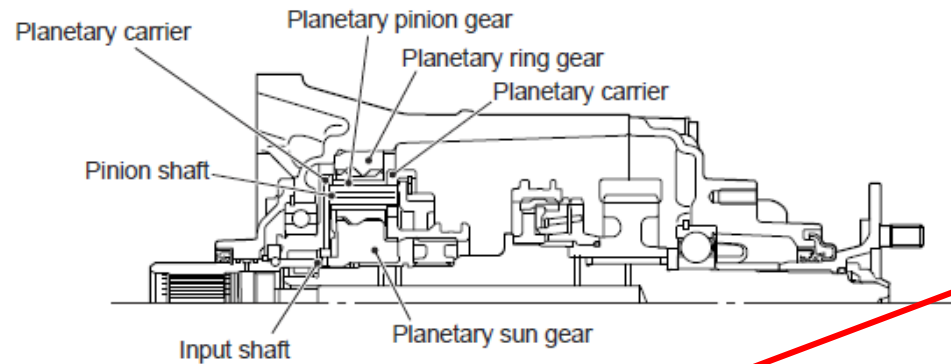


## SUPER SELECT (SS4)

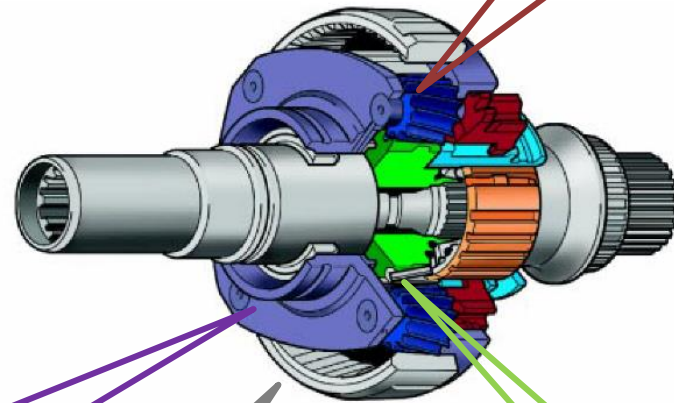




<V6M5A>



## PLANETOVÉ SOUKOLÍ REDUKCE

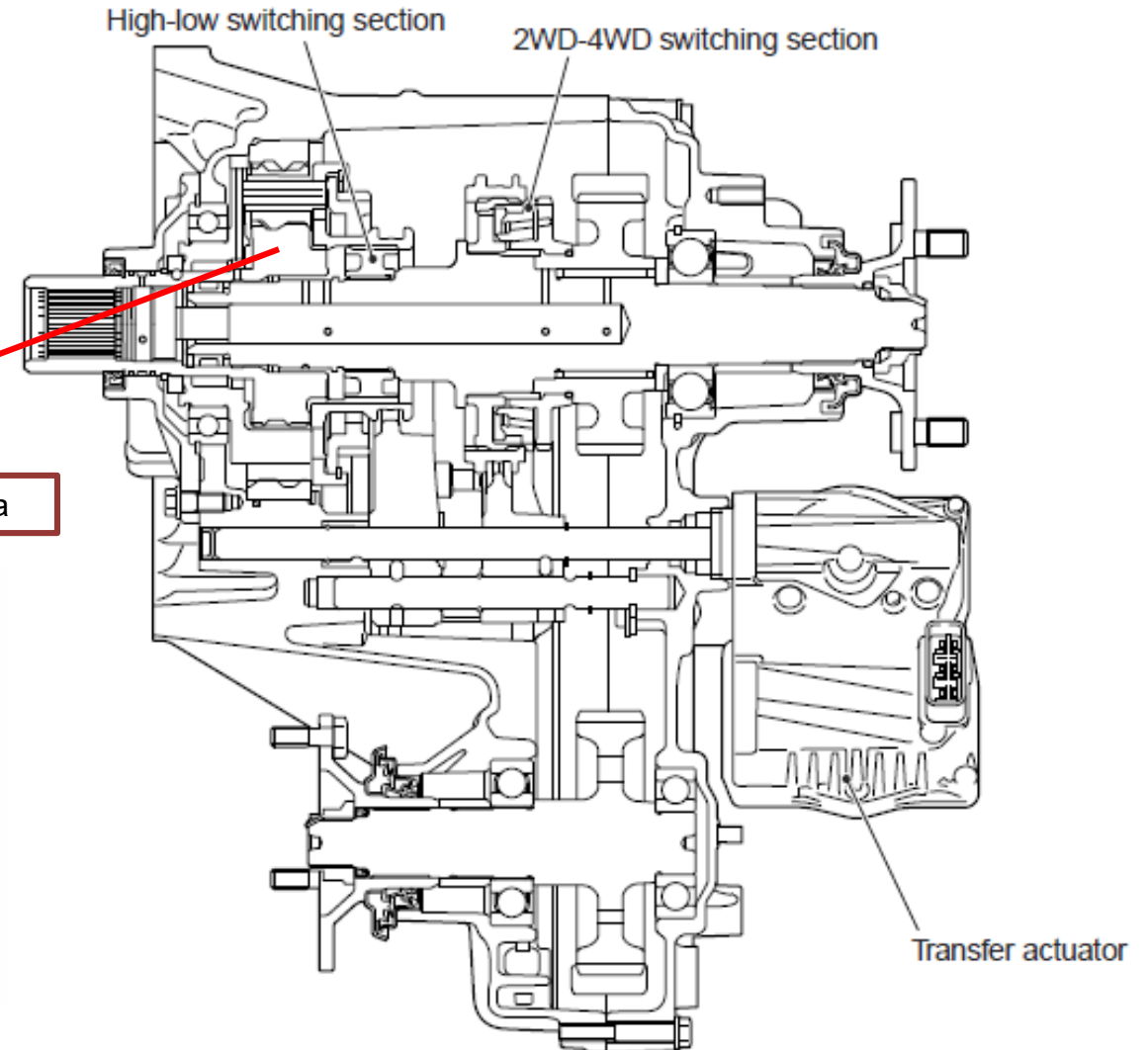


Unašeč planetových kol

Korunové kolo

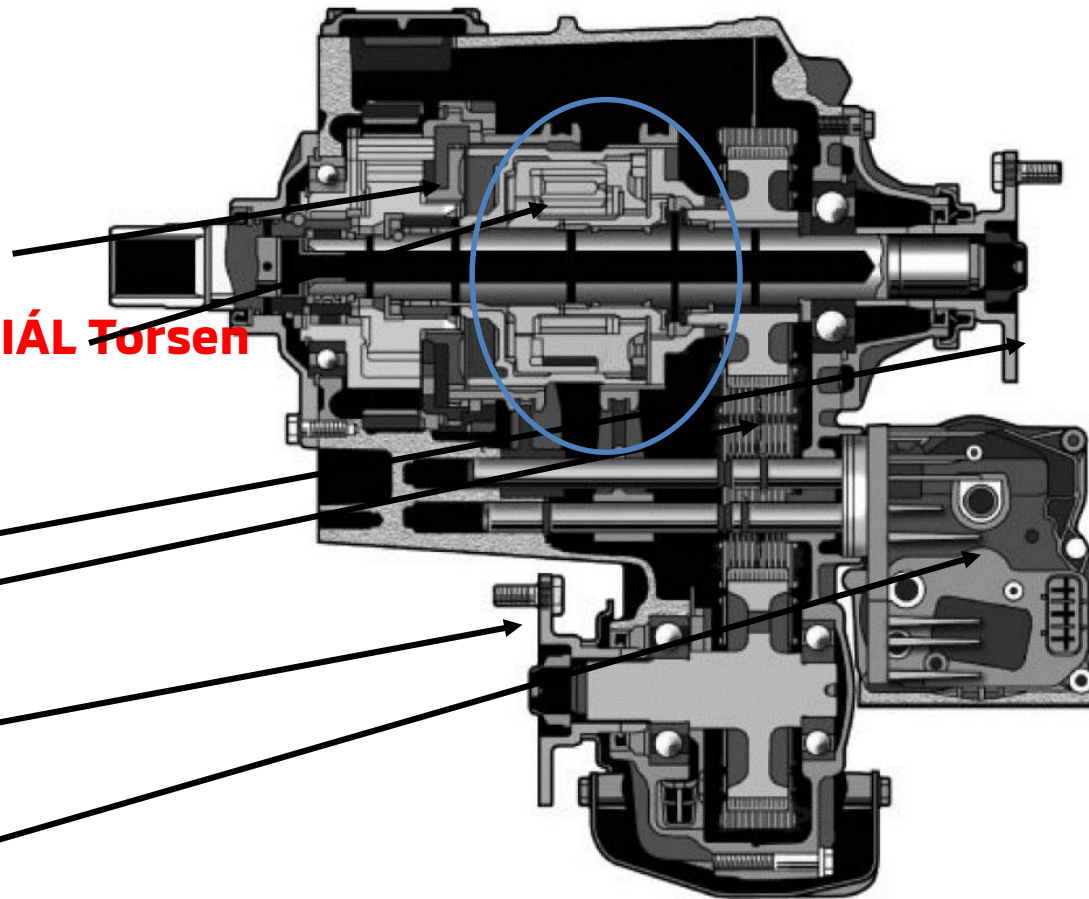
Planetová kola

Centrální kolo

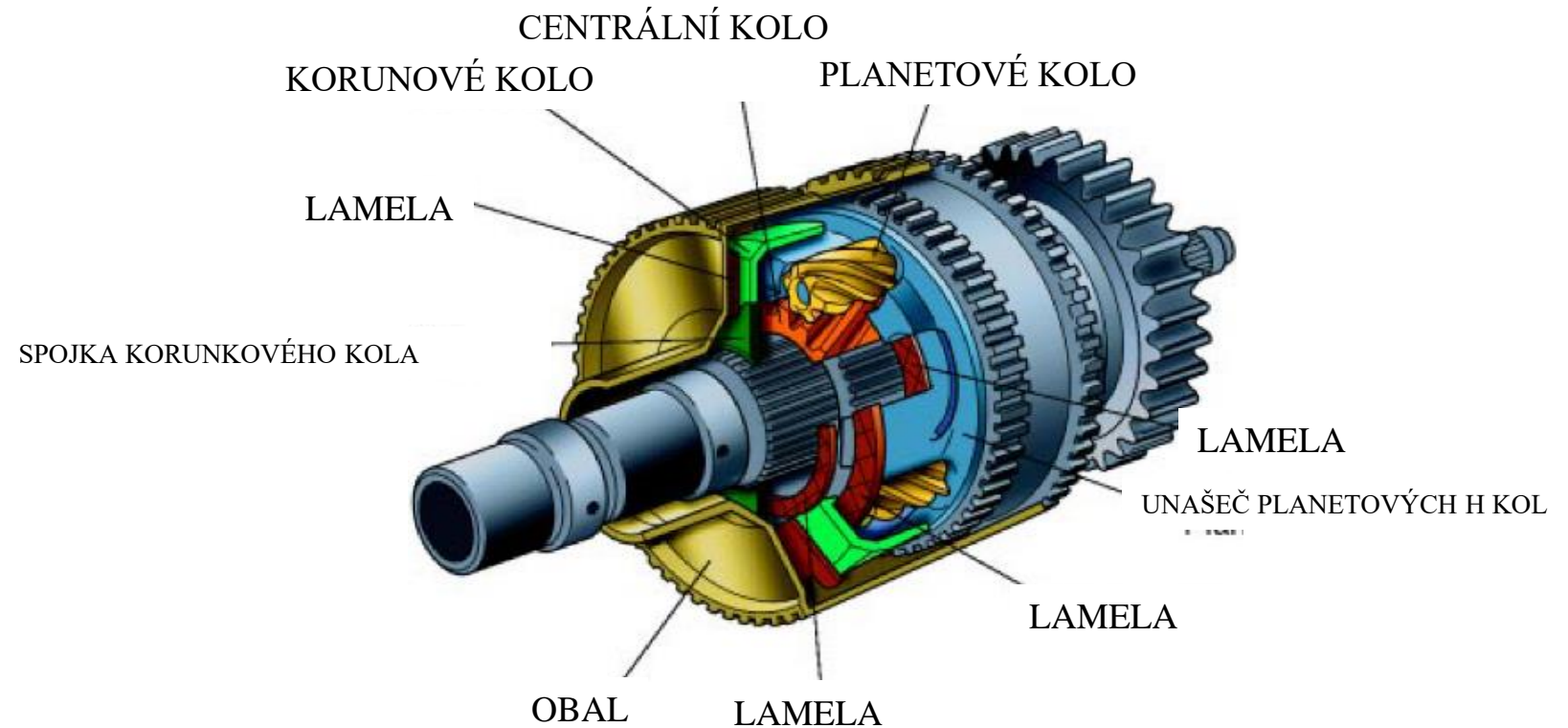


**SS4 = ES4 + mezinápravový diferenciál  
+ omezený prokluz (Torsen)**

- H-L ŘADÍCÍ MECHANIZMUS
- MEZINÁPRAVOVÝ DIFERENCIÁL Torsen
- 2WD/4WD/ LOCK ŘADÍCÍ MECHANIZMUS
- ZADNÍ KARDAN
- ŘETĚZ
- PŘEDNÍ KARDAN
- TRANSFER ACTUATOR



**SS4 = Easy Select 4 + mezinápravový diferenciál + zvýšenou svorností (Torsen)**



# **Rozumíte systémům 4x4 Mitsubishi??**



## Kolik kol je poháněných minimálně??

EASY SELECT	Min. počet hnaných kol	SUPER SELECT	Min. počet hnaných kol
2H	<input type="text"/>	2H	<input type="text"/>
4H	<input type="text"/>	4H	<input type="text"/>
		4HLc	<input type="text"/>
4L	<input type="text"/>	4LLc	<input type="text"/>
4L + zadní uzávěrka	<input type="text"/>	4LLc + zadní uzávěrka	<input type="text"/>

L200

20MY

Asistent jízdy z prudkého svahu  
a volby terénních režimů

Hill Descent Control and  
Off Road Mode Selector



Nový model L200 20MY je vybaven dvěma novými asistenčními funkcemi které řidiči usnadňují řízení vozidla v těžkém terénu – [jen pro INSTYLE](#)

### **Asistent jízdy z prudkého kopce**

#### **(Hill Descent Control HDC)**

zabraňuje zrychlení vozidla nad zvolenou rychlost při jízdě z kopce. Řidič se pak může plně věnovat řízení vozidla.



### **Volba režimů jízdy v terénu (OFF-ROAD režimy)**

Řidič může optimálně upravit trakci kol zvolením vhodného jízdního režimu v závislosti na skutečných podmínkách na / mimo „silnici“ kde se pohybuje.

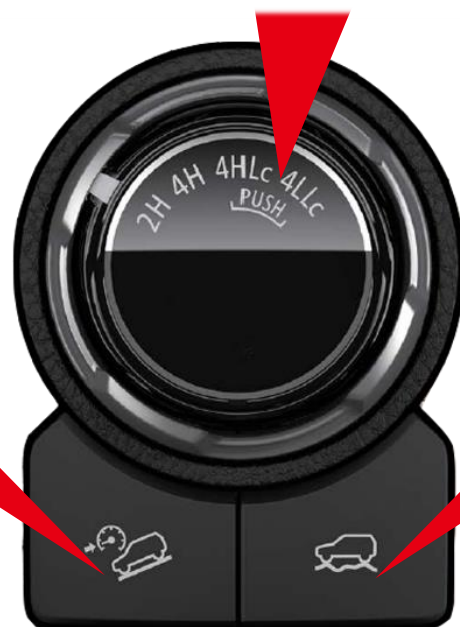
## **Asistent jízdy z prudkého kopce (HDC)**

Udržuje rychlost vozidla mezi 2 a 20km/h při sjíždění svahu

## **Spínač volby režimu jízdy v terénu**

Volba režimu pro dosažení maximálního výkonu při jízdě v terénu

Ovladač volby  
jízdních režimů



Asistent jízdy z prudkého  
kopce HDC

Přepínač režimů  
jízdy v terénu

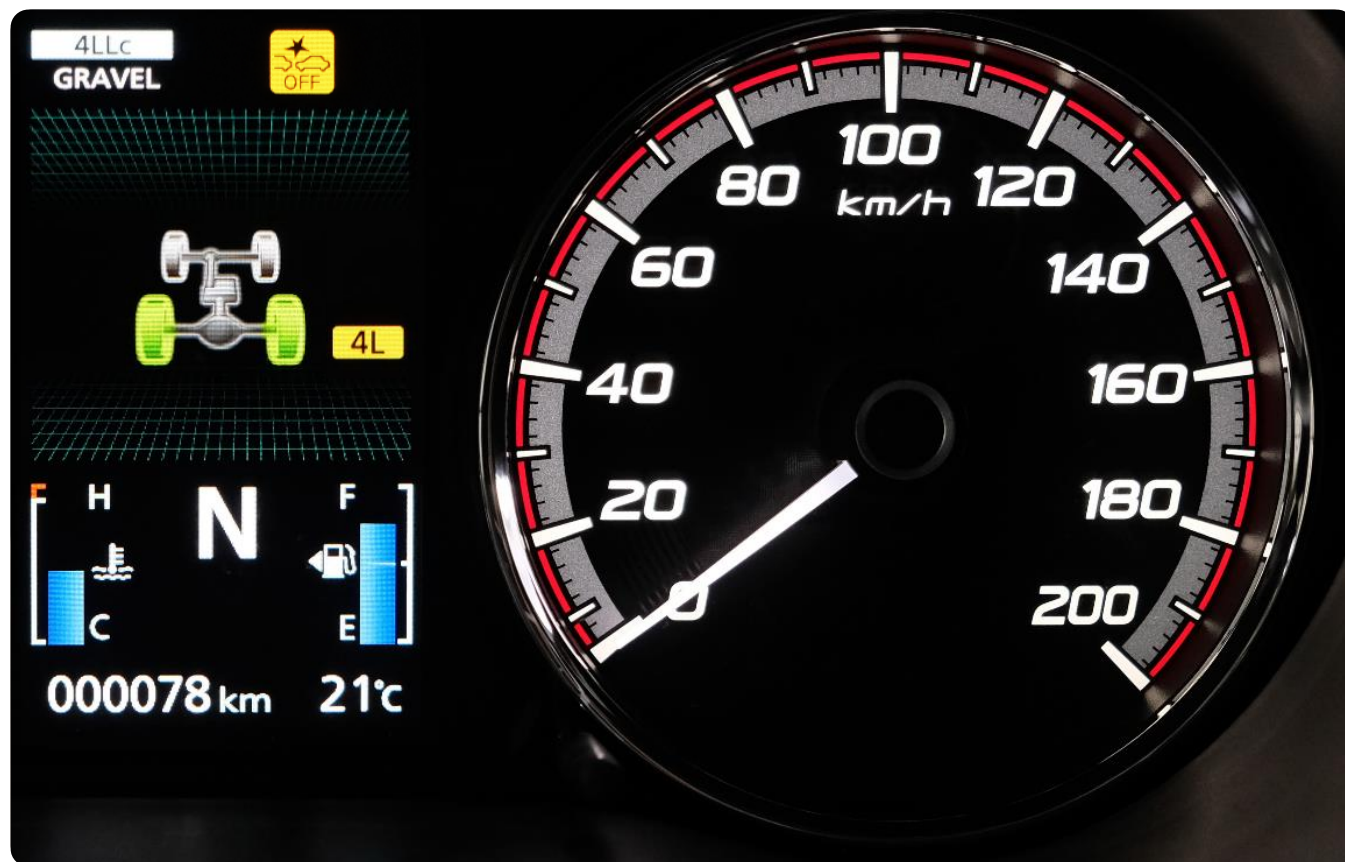


Nastavenou rychlost volí řidič, ta je potom řízena udržována hydraulickou řídicí jednotkou ASTC.

Při aktivním HDC lze podle potřeby změnit nastavenou rychlost sešlápnutím plynového nebo brzdového pedálu. Jakmile řidič plynový pedál uvolní, nastaví se nová rychlost systému HDC.

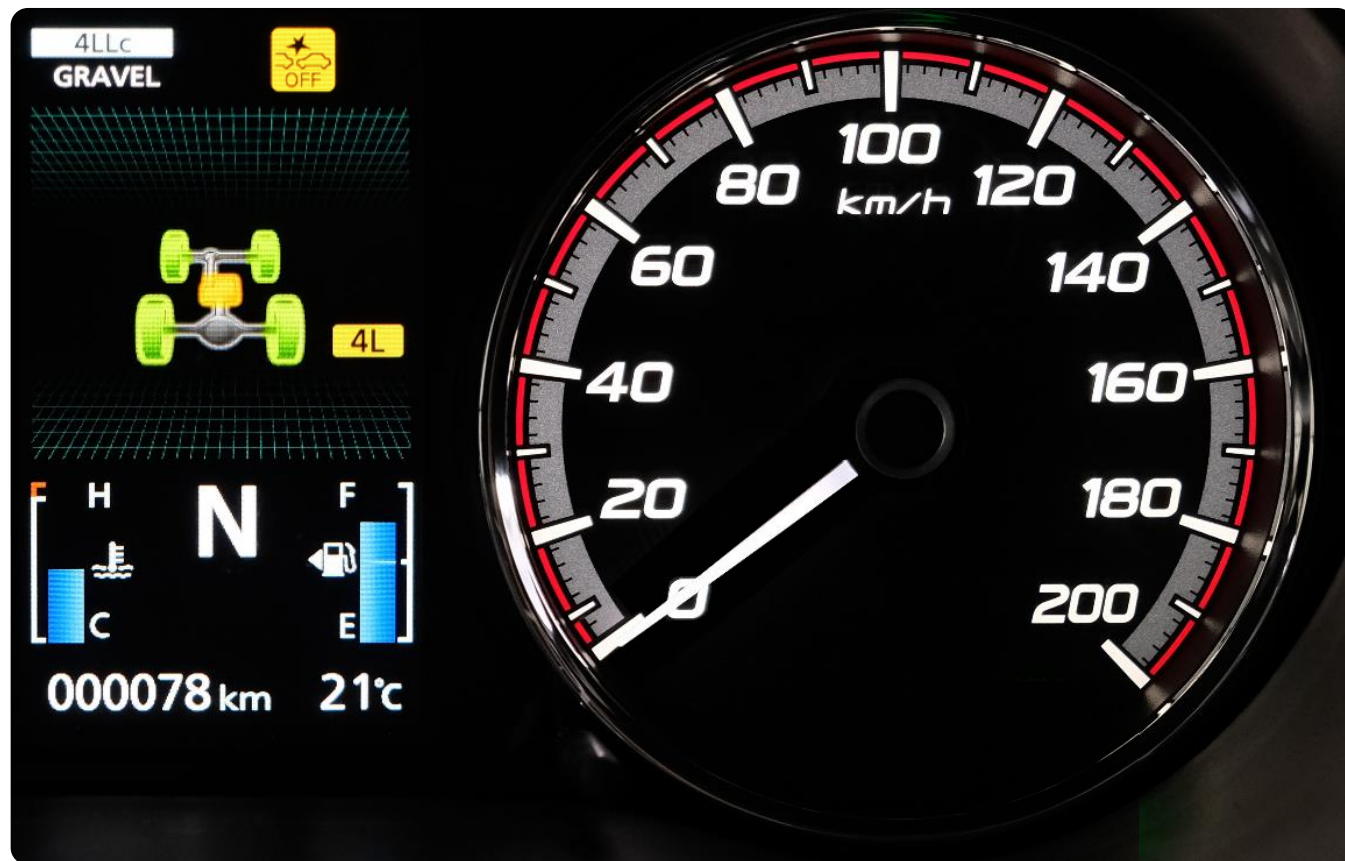


U vozidel vybavených Automatickou převodovkou lze zvolit v libovolném režimu, vozidla s Manuální převodovkou musí mít zvolený režim 4LLc.



- Při zapnutí systému HDC se automaticky deaktivuje FCM

Při aktivaci se rozsvítí kontrolky na přístrojovém štítu







**Mitsubishi OFF ROAD režim**





## **Zákazník Mitsubishi**

je vždy aktivní, do hry vtažený řidič, který si chce jízdu a ovládání svého vozu užít naplno.



Naladění ASTC systému aktivního řízení stability a řízení trakce + dalších systémů,  
kdy vůz reguluje míru prokluzu kol **v závislosti na rychlosti vozu a jízdních podmínkách**  
s cílem co nejvíce zlepšit schopnosti v terénu a vyproštění vlastními silami na nepříznivém povrchu

**ŠTĚRK**

**Jen pro 4WD  
4HLc a 4LLc**

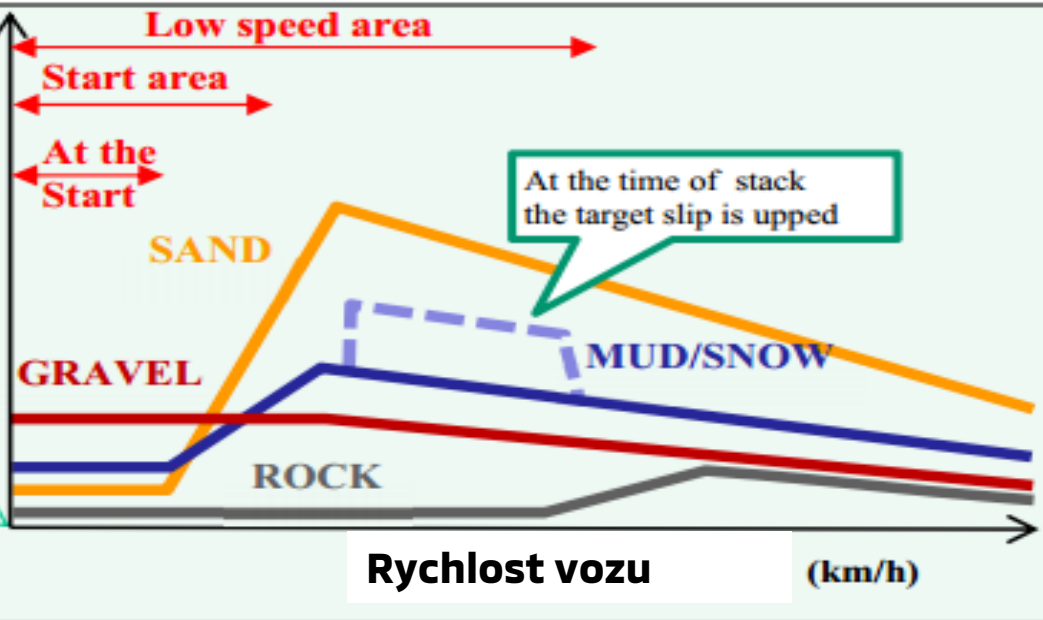
- Motor - výkon
- Převodovka - řazení
- Aktivní stabilita (ASC)
- Kontrola trakce (TC)
- Systém (ABS)

**BLÁTO/SNÍH****PÍSEK****KAMENÍ**

**4LLc**

Cílový prokluz kol

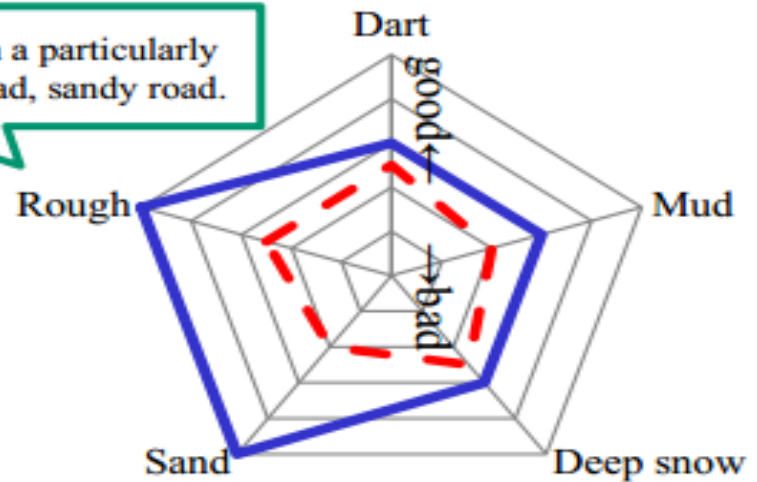
## ◆ TCL Target Wheel Slip



## Režimy jízdy v terénu

**OFF ROAD režim** - dokáže i z nezkušeného řidiče udělat zkušeného na jakémkoliv povrchu

Effect in a particularly rough road, sandy road.

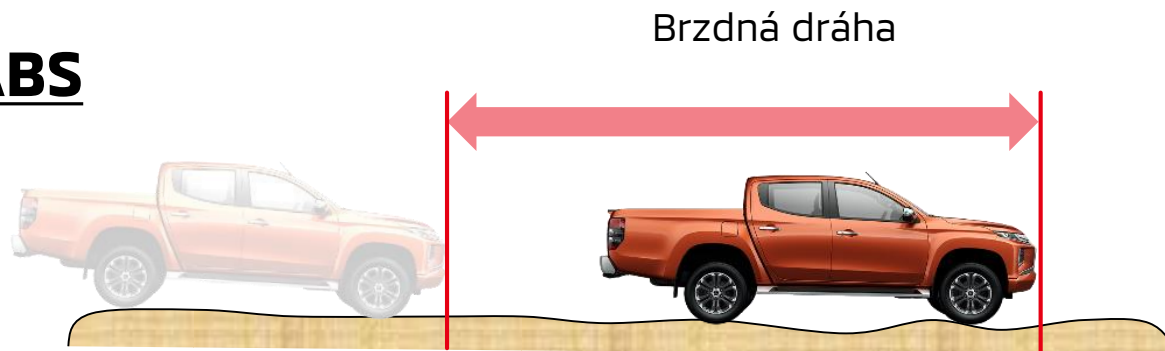
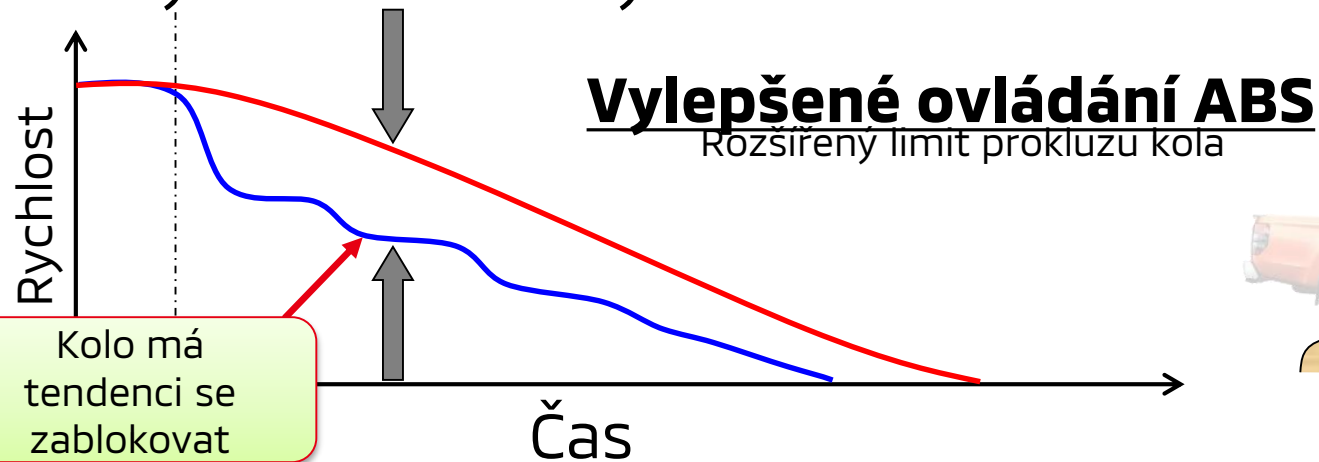
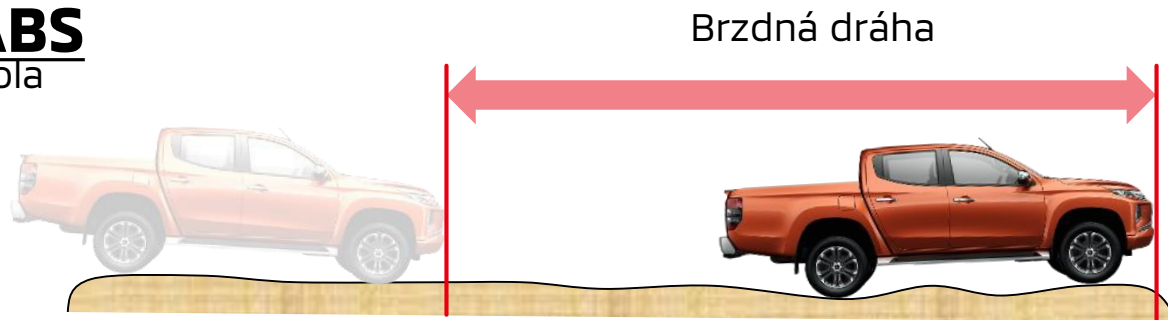
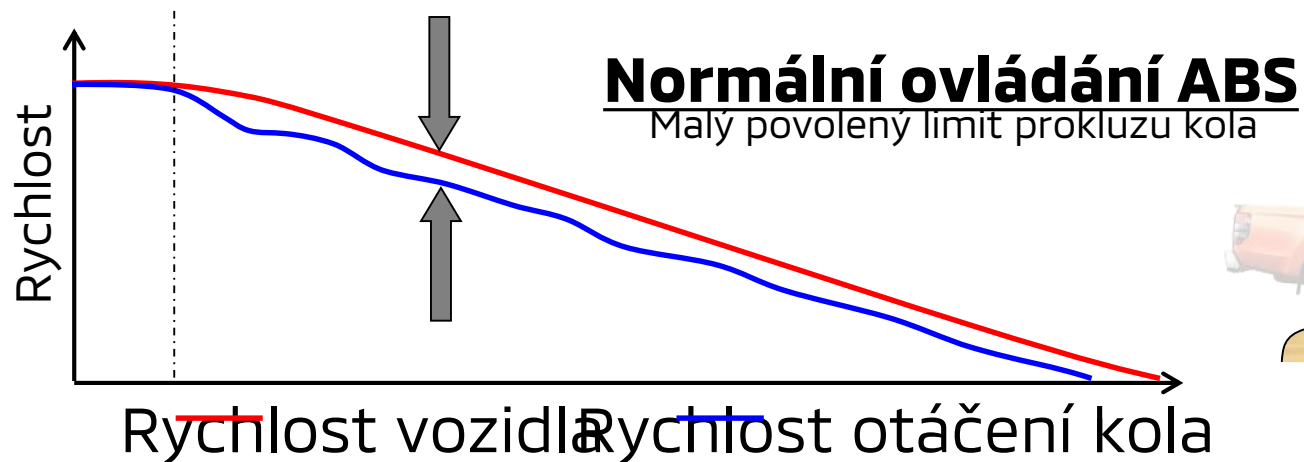


## Off-road performance

— New model    - - Current model

## Nová funkce ABS v OFF –ROAD režimu

V podmínkách jízdy na nepevných cestách (Off Road) by kvůli velkému prokluzu kol by měla funkce ABS velký negativní dopad na brzdnou dráhu. ABS je proto nastavena s využitím klínu před kolem „*wedge effect*“ při jízdě na povrchu s nízkou přilnavostí, které snižuje brzdnou dráhu





# **PŘÍSLUŠENSTVÍ NOVÁ L200**

## **NOVÁ L200** 1 MODEL – MNOHO TVÁŘÍ

- PRACOVNÍ NÁSTROJ
- STYLOVÝ POMOCNÍK
- LIFE STYLOVÝ DOPLNĚK
- ULTIMATIVNÍ SPECIÁL



**DĚKUJEME  
ZA  
POZORNOST**

