

## **NOVÉ MITSUBISHI L200**

### **Filozofie ‚Beyond Tough‘**

---

Společnost Mitsubishi Motors Corporation (MMC) přesně 40 let po uvedení svého prvního jednotunového pick-upu představila v listopadu 2018 šestou generaci modelu L200. Celosvětově se tak zatím prodalo přes 4,7 milionu vozů a z toho 416 000 je v Evropě stále v provozu.



L200 se prodává ve 150 zemích světa a je současně celosvětově druhým nejprodávanějším modelem značky Mitsubishi (mezi Outlanderem a ASX) a sehrává klíčovou roli především pak ve strategickém regionu ASEAN (cca 30 % globálního trhu s pick-upy, napříč všemi značkami).

L200 nové generace spojuje spolehlivost, vylepšené schopnosti na silnici i v terénu – především díky přídavné rozdělovací převodovce systému pohonu všech kol Super Select 4WD II, nebo rozšířenému novému režimu „Off Road“ a systému HDC pro sjíždění svahů a pohodlí i výbavu na úrovni osobních automobilů. L200 reprezentuje to nejlepší ze zástupců opravdových čtyřkolek Mitsubishi – ve své formě i obsahu – a kráčí tak ve šlépějích legendárního Pajera.

Nová generace modelu L200 pro globální trhy se vyrábí v Thajsku – v největším výrobním závodu značky Mitsubishi mimo území Japonska. A „drsný a nezlomný“ model se v evropských autosalonech objeví již v září 2019.

### **Konstrukční filozofie „Engineered beyond tough“**

*„V Indonésii si L200 drží 60% podíl na trhu s pick-upy především pro báňský průmysl. V dolech i za jiných nepříznivých podmínek je absolutně klíčová odolnost konstrukce i poprodejní podpora, což jsou typicky silné stránky značky Mitsubishi.“*

***Koiči Namaki***

***Projektový ředitel, divize produktové strategie***

Indonésie je jedním z mnoha trhů, kde má L200 nejlepší možnost ukázat schopnosti za nejnáročnějších provozních podmínek – ať již jde o převoz těžkého nákladu, vysoké nebo nízké teploty či extrémní terén.

Na druhé straně planety v Chile se Mitsubishi L200 stalo nejen oblíbeným pracovním strojem v báňském průmyslu, ale dokonce vévodí žebříčkům prodeje napříč všemi segmenty a kategoriemi, a to přesně ze stejných důvodů.

Prokazuje se tak význam neustálého oboustranného dialogu mezi Mitsubishi a jejími globálními zákazníky po celých čtyřicet let v rámci vývoje celkové koncepce jednotunového pick-upu Mitsubishi.

Komentuje Koiči Namaki: *„Při práci na nové generaci L200 jsme se snažili uplatnit takový postup vývoje, který by napomohl k vyšší spokojenosti zákazníků.“*

*To znamená, že v rámci vývoje provádíme výzkum reálných provozních podmínek, ve kterých se L200 bude používat, a pokud navíc zákazníci požadují zlepšení, věnujeme se širokému výzkumu na celém daném trhu.*

*V tomto smyslu se každý trh napříč celým světem stává naším každodenním zkušebním terénem za reálných podmínek. Na základě těchto výsledků přirozeně zavádíme jednotlivá vylepšení u produktu jako takového, ale zároveň velmi pečlivě analyzujeme naše zkušební postupy. Díky neustálému opakování tohoto procesu se můžeme pochlubit tradicí čtyřicetiletého vývoje a odolností, kterou se pyšní tato nová generace L200."*

Záznamy konstruktérů Mitsubishi Motors, neustále aktualizované již od roku 1978, se tak stávají jedinečným aktivem tohoto modelu s přímými pozitivními dopady na **novou generaci L200**, jako je např.:

**Zbrusu nový design exteriéru**

**Vyšší úroveň kvality vnímané zákazníkem (v kabině i zvenčí)**

**Modernizovaný systém pohonu 4WD, včetně nového režimu „Off Road“ a systému HDC (pomocník pro sjíždění svahů)**

**Nový dieselový motor DiD o objemu 2,268 l**

**Nová 6st. automatická převodovka**

**Modernizovaný podvozkový rám, brzdy a odpružení**

**Vylepšené jízdní vlastnosti**

**Nové bezpečnostní prvky:**

- **Systém pro sledování mrtvého úhlu s asistentem pro změnu jízdního pruhu**
- **Systém monitorování provozu za vozidlem**
- **Systém zmírňování následků čelní kolize**
- **Ultrazvukový systém proti nechtěnému zrychlení vozidla:**
- **Nové prvky interiéru (vč. nového tvaru předních sedadel)**
- **Širší nabídka příslušenství**

Vývoj šesté generace modelu představoval v rámci společnosti zcela zásadní projekt.

Nejen proto, že tento klíčový model reprezentuje 15 % celosvětových prodejů značky Mitsubishi, ale i kvůli takzvanému „haló efektu“ tohoto modelu na značku již od roku 1978 a proslulé pověsti pohonu 4WD, k němuž tento model nemalým dílem přispěl: připomeňme si, že první systém 4WD modelu Pajero z roku 1982 byl odvozen od pohonu, který se v roce 1978 poprvé objevil v pick-upu Mitsubishi.

### **Návrh podle konstrukční filozofie „Beyond Tough“**

*„Naše práce na designu nové generace L200 se odvíjela od průzkumu mezi zájemci o pick-upy na celém světě – od profesionálních uživatelů až po rodiny. Ptali jsme se jich, co od pick-upu očekávají. Jejich odpověď byla: drsný vzhled, robustnost, stabilita a dynamika.*

*To pro nás bylo jasné zadání, které jsme přeformulovali v koncepci designu s označením „Rock Solid“, v souladu s tím, co vnímáme jako samotnou podstatu naší značky Mitsubishi, tedy robustností a dynamikou.“*

***Cunehiro Kuminoto***  
***viceprezident společnosti – design***

Napříč celou čtyřicetiletou historií pick-upů značky Mitsubishi hraje design tradičně důležitou roli, kterou je přimět zákazníka navštívit autosalon, a to bez ohledu na světový region. Tyto vozy se vždy pyšnily svými schopnostmi, ale současně i hezkým vzhledem.

Každá z prvních čtyř generací vždy byla vysoce moderní, pokaždé s markantními a neotřelými prvky designu, což je patrné například i z designu kabiny 4. generace z roku 2005:

Čistý design L200 v rychle se měnícím segmentu, do nějž přibyli noví ambiciózní hráči, však postupně přestával stačit. V důsledku toho se pátá generace L200 začala rozcházet s očekáváními zákazníků po celém světě: „*drsňý vzhled, robustnost, stabilita a dynamika*“.

Nyní přichází 6. generace modelu „Pevného jako skála“ s jeho radikálně novým designem...

### **Zbrusu nová karoserie**

Až na konci léta zavítá do evropských autosalonů L200 nové generace s hranatou bradou a širokými rameny, bezpochyby ihned zaujme svým vzhledem, jenž odpovídá nejnovějším i očekávaným trendům v daném segmentu.

L200 se chlubí zbrusu novou karoserií v přední i zadní části kabiny, ale současně si zachovává typické rysy Mitsubishi, jako je okenní čára, zaoblený přechod mezi kabinou a ložnou plochou nebo robustní horizontální charakteristické křivky, které podtrhují vzezření karoserie jako celku:



### **Aerodynamika**

Bez ohledu na robustní vzhled věnovali designéři nemalé úsilí vylepšení aerodynamiky L200, o čemž vypovídá např.:

- Nový spoiler v prostoru mezi kabinou a ložnou plochou pro hladší proudění vzduchu a snížení aerodynamického hluku (provedení Club Cab);
- Nový design vnějších zpětných zrcátek

### **Vylepšená vizuální identita „Dynamic Shield“**

Výchozím bodem nové designové dynamiky a současně hlavním stylistickým prvkem je předek nové generace L200, zhmotňující nejnovější verzi vizuální identity modelů Mitsubishi - „Dynamic Shield – Dynamický štít“.

Nezměnilo se pouze provedení masky chladiče – koncepce vlastně určuje kompletní prostorové tvarování přední části vozu, od masky chladiče přes kapotu až po blatníky s cílem dosáhnout konzistentního designu a celkového pojetí.

Díky těmto zásadním úpravám je L200 designově sladěna např. s modely ASX, Eclipse Cross a Outlander, které novou verzi dynamického štítu MMC již používají, a současně získává mnohem robustnější podobu i lepší funkční vlastnosti.



### **Nové designové prvky přední části vozu**

- Vyšší kapota (+40 mm)
- Užší a vyšší maska chladiče se dvěma širokými lištami (horní je protažena až do štíhlých světlometů), které vůz opticky rozšiřují – oproti tenkým a šikmým vertikálním lištám předchozího provedení L200
- Vyšší, hranatější a více otevřený otvor přívodu vzduchu pod maskou chladiče, orámovaný z obou stran chromovým tvarem dynamického štítu ve tvaru bumerangu
- Skupinové světlomety přesunuté z okrajů spodního přívodu vzduchu do velkých vertikálních „pouzder“, opticky definující široká ramena předních blatníků s návazností na výrazné tvary podběhů kol
- Nová pozice předních mlhových světel pro lepší osvětlení po obou stranách vozu
- O zpracovanosti technického řešení vypovídají i jemné detaily dvojice trysek ostřikovačů předních světlometů;
- Spodní část nárazníků je výraznější a umožňuje nájezdový úhel plných 30°
- Nové plně LED světlomety (dálková světla, světla denního svícení a obrysová světla) odrážejí proslulou preciznost konstrukčních řešení Mitsubishi; to platí i pro začlenění světel denního svícení do designu masky chladiče ve prospěch výrazné identity přední masky.

### **Nové designové prvky zadní části vozu**

Zcela přepracovaná ložná plocha je hranatější a působí robustněji; zadní světla nyní téměř dosahují nejvyšší úrovně výklopné zádě a svým protažením do zadních blatníků působí jako širší, hlubší a stabilnější.

Charakteristický design koncových a brzdových LED světel propůjčuje L200 výraznější vizuální identitu při pohledu zezadu a současně zlepšuje viditelnost.

O něco níže zaujme robustnější a lépe integrovaný zadní nárazník pro důkladnější ochranu bez negativních dopadů na zadní nájezdový úhel (stále 22° jako v minulosti).

Totéž platí pro zadní blatníky, jejichž přesahující část propůjčuje vozu robustnější vzezření.

Proměna z „elegantního“ k „robustnímu“ pokračuje též provedením 18" litých kol, která namísto předchozích dvanácti tenkých paprsků používají šestici robustních zdvojených paprsků.

Styl a praktické vlastnosti pro jízdu v terénu za reálných podmínek jdou ruku v ruce s terénními schopnostmi vozu a širšími nášlapnými prahy na bocích (pro lepší přístup). Přejezdový úhel činí 24°.

### **Styl a praktičnost**

Nový design završuje nabídka několika nových barevných odstínů:

- Šedá Graphit
- Oranžová Passion
- Červená Solid
- Bílá Diamond – používající podobnou technologii lakování jako červený odstín Diamond pro model Eclipse Cross; kombinuje perleťový lesk s hloubkou metalického laku s cílem dosáhnout efektu politury, kdy se barevný odstín zdánlivě mění v závislosti na úhlu dopadajícího světla, čímž se ještě více akcentují plastické tvary karoserie L200.

Důležitá je také skutečnost, že L200 šesté generace zůstává v „pětimetrové kategorii“ (5225 mm u provedení Double Cab – bez zadního nárazníku, oproti 5205 mm končícího modelu), což má pozitivní dopad na parkování, manévrování (stále s nejmenším poloměrem otáčení v dané třídě – 5,9 m).

Celková hmotnost je také klíčovou podmínkou nízké spotřeby paliva, a tedy i nízkých emisí CO<sub>2</sub>, což v důsledku znamená nízké provozní náklady například firemních uživatelů.

V rámci uvedených rozměrů se však konstruktéři MMC skvěle popasovali s délkou



ložné plochy (1520 mm – stejně jako předtím), odpovídající 29 % celkové délky vozu, navíc s výhodou nejmenšího poloměru otáčení v daném segmentu (5,9 m).

## **Jízdní schopnosti „Beyond Tough“**

*„Jízdní schopnosti v terénu jsou jednou z klíčových silných vlastností modelů Mitsubishi, přičemž nová generace L200 znamená další vývojový krok kupředu díky novému režimu Off-Road a pomocníkovi pro sjíždění svahů.“*

*Máme zákazníky, kteří jezdí se svojí L200 do terénu ve svém volném čase, stejně tak jako zákazníky, kteří s L200 najezdí desítky kilometrů v nejdrsnějším terénu v rámci své každodenní práce. Nová L200 se díky svým terénním schopnostem stává spolehlivým kamarádem, který se takovýchto rolí snadno zhostí.“*

***Jošiki Masuda***

***vedoucí produktový specialista***

L200 nové generace může opět posunout dynamiku jednotunových pick-upů na novou úroveň.



### **Systém pohonu všech kol**

L200, jakožto předchůdce moderní éry systémů 4WD od Mitsubishi Motors z počátku 80. let, si po všech pět následných generací uchoval konkurenční výhodu, zejména pak uvedením první přídatné rozdělovací převodovky Super Select v roce 1991 – jediného podobného systému na trhu, který dokázal nabídnout stálý pohon 4WD na silnici A ZÁROVEŇ stálý pohon všech kol 4WD (s redukcí) pro jízdu v terénu.

Systém Super Select (nyní s označením „Super Select 4WD-II“), původně vyvinutý pro model Pajero, umožňuje řidiči zvolit nejvhodnější nastavení podle aktuálního terénu a jízdních podmínek. Lze jej přepínat mezi režimy 2WD a 4WD bez nutnosti zastavovat (až do rychlosti 100 km/h – s výjimkou režimů 4WD Low / Lock pro jízdu v extrémních podmínkách), a to na jakémkoli povrchu.

Systém Super Select 4WD II pak výrazně zlepšuje trakční schopnosti při jízdě s prázdnou korbou. Součástí systému je uzávěrka mezinápravového diferenciálu, která zajišťuje mimořádné schopnosti při jízdě v terénu. Když není zařazena uzávěrka mezinápravového diferenciálu, L200 využívá samosvorných schopností mezinápravového diferenciálu Torsen LSD, který je jeho součástí, a který velmi citlivě reguluje rozdělení točivého momentu mezi nápravami v režimu 4H, kdy přispívá k výtečné ovladatelnosti a snadné jízdě na nejrůznějších površích, od kvalitního asfaltu až po obtížné terénní úseky.



Systém Super Select 4WD-II je oproti konkurenčním řešením rovněž vybaven redukcí 1:2,566 (4LLc) pro extrémní terén, kdy samotná elektronika obvykle naráží na své limity.

Pro maximální záběr na nepevném povrchu se na přání dodává i zadní

samosvorný diferenciál nebo uzávěrka zadního diferenciálu.

Tato elektromagneticky ovládaná uzávěrka zadního diferenciálu na zadní nápravě přispívá k celkovým terénním schopnostem vozidla.

L200 šesté generace přináší dva nové prvky aktivní bezpečnosti, které přispívají k lepším schopnostem v terénu:

### **1 – Nový režim OFF-ROAD**

Nový režim Off-road se aktivuje spínačem vedle otočného voliče 4WD a je k dispozici pro vozy vybavené manuální i automatickou převodovkou; v závislosti na jízdních podmínkách umožňuje volit z jízdních režimů GRAVEL (štěrk), MUD/SNOW (bahno/sníh), SAND (písek) a ROCK (kamení, pouze v režimu 4LLc).

Integrované řízení výkonu motoru, automatické převodovky a brzdění je sladěno se systémem aktivního řízení stability a řízení trakce, kdy vůz reguluje míru prokluzu kol v závislosti na rychlosti vozu s cílem co nejvíce zlepšit schopnosti v terénu a vyproštění vlastními silami na nepříznivém povrchu:

#### ⇒ GRAVEL (štěrk)

Tento režim kombinuje optimální akceleraci a stabilitu na nepevných cestách, kde může docházet k prokluzu kol kvůli drobnému kamení.

#### ⇒ MUD/SNOW (bahno/sníh):

Tento režim reguluje prokluz kol, aby zamezil uvíznutí vozu a zajistil směrovou stabilitu při rozjezdu.

Jakmile se vůz spolehlivě rozjede, systém dovolí určitý prokluz a potlačuje zásahy do řízení trakce, aby předešel obavám ze zbytečného omezování výkonu motoru. Když systém zaznamená, že by vůz mohl uvíznout v bahně nebo sněhu, oslabí zásahy do řízení výkonu motoru, aby zlepšil „samovyprošťovací“ schopnosti vozu.

⇒ SAND (písek)

Při rozjezdu vozu v tomto režimu systém potlačuje prokluz kol s cílem zamezit uvíznutí vozu, kdy při nechtěném prokluzu kol dochází k propadání se celého vozu do hlubokého písku a aktivací samosvorného diferenciálu zlepšuje schopnost vyprostit se vlastními silami. Jakmile se vůz spolehlivě rozjede, systém dovolí určitý prokluz a potlačuje zásahy systému aktivního řízení stability a systému řízení trakce, aby předešel obavám ze zbytečného omezování výkonu motoru.

U vozů s automatickou převodovkou začne převodové ústrojí optimálně časovat řazení vzhledem k požadavkům režimu SAND a volbou správných převodů udržuje vysoký točivý moment.

⇒ ROCK (kamení)

Když systém detekuje, že příčně protilehlá kola nemají dostatečný kontakt s povrchem (např. při výkyvu a křížení náprav), resp. pokud je potřeba zlepšit záběr a stabilitu při jízdě do kopce, snaží se zamezit ztrátám hnací síly potlačováním prokluzu kol, kdy v podstatě plní roli diferenciálu se zvýšenou svorností.

U vozů s automatickou převodovkou začne převodové ústrojí optimálně časovat řazení vzhledem k požadavkům režimu ROCK a volbou správných převodů udržuje vysoký točivý moment.

Kromě toho platí:

- Výchozím nastavením je režim GRAVEL;
- Každý z režimů odpovídá nastaveným pozicím 4WD systému Super Select 4WD-II;
- Uzávěrka diferenciálu zadní nápravy má vyšší prioritu než režim Off Road;
- Jakmile je zapnuta uzávěrka diferenciálu zadní nápravy, uvedené režimy nejsou k dispozici.

### **Asistent pro sjíždění svahů (HDC)**

Pomocník pro sjíždění svahů, který se rovněž ovládá spínačem vedle kruhového ovladače 4WD a je k dispozici u vozů s manuální i automatickou převodovkou, udržuje stabilní rychlost vozu při sjíždění svahu za situací, kdy nestačí samotné brzdění motorem.

Systém dokáže při jízdě ze svahu udržovat konstantní rychlostí jízdy 2 až 20 km/h (3 až 20 km/h u vozů s manuální převodovkou). Konkrétní rychlost nastavuje řidič a nad jejím udržováním bdí systém aktivního řízení stability (ASC) a systém řízení trakce – hydraulická jednotka ECU ovládající tlak v brzdové soustavě.

Kromě toho platí:

- U vozidel vybavených automatickou převodovkou lze navolit libovolný jízdní režim; u vozidel s manuální převodovkou musí být zvolen režim 4LLc;
- Při aktivním automatickém brzdění pomocníkem HDC svítí brzdové světlo;
- Po aktivaci pomocníka pro sjíždění svahů lze podle potřeby zvýšit nastavenou rychlost sešlápnutím plynového pedálu. V takovém případě se postupně omezí tlak v brzdové soustavě s následným zvýšením rychlosti jízdy. Jakmile řidič plynový pedál uvolní, nastaví se nová rychlost systému HDC.

### **Vylepšený podvozek**

L200 šesté generace kromě nových režimů Off Road a pomocníka pro sjíždění svahů překonává předchůdce v řadě dalších oblastí s cílem nabídnout vyšší úroveň aktivní bezpečnost, jízdního pohodlí a odolnosti:

## **1- Pevnější podvozek**

L200 bere v potaz náročné podmínky, za nichž jsou pick-upy často provozovány, a proto již dlouhá léta intenzivně využívá panely karoserie z vysokopevnostní oceli (v prostoru kabiny i ložné plochy) s příznivým dopadem na pokles hmotnosti a zvýšení tuhosti.

V případě L200 nové generace se zvýšila celková odolnost a zlepšily jízdní schopnosti díky účinným výztuhám pro zvýšení torzní tuhosti v konstrukci motorového prostoru a v podvozkovém rámu, kabině a spojích ložné plochy.

L200 na řadě míst využívá strategicky rozmístěné zvukově izolační materiály a materiály pohlcující hluk i vibrace společně s tužším podvozkovým rámem, kabinou a ložnou plochou v zájmu tichého prostředí a pohodlí v kabině.

Nová L200 musí kromě toho spolehlivě odolávat nepříznivým provozním podmínkám, kterým jsou pracovní pick-upy tradičně vystaveny v nejrůznějších oblastech a situacích po celém světě, a proto konstruktéři věnovali pozornost otázkám degradace vlivem stárnutí, kterým se zde čelí nasazením oceli odolné proti korozi v prostoru kabiny i ložné plochy, stejně tak jako účinným použitím těsnících materiálů.

## **2- Odladěné zavěšení**

L200 šesté generace si zachovala uspořádání rámu a podvozku předchozí 5. generace (vinuté pružiny vpředu / listová pera vzadu), aby dokázalo nabídnout přiměřenou kombinaci pohodlí a vysoké nosnosti za reálných provozních podmínek, nicméně i v tomto případě přichází s vylepšenými vlastnostmi:

Vpředu: zvýšení tuhosti pružin + zvětšení tlumičů

Vzadu: zvýšení tuhosti pružin + zvýšení počtu listů pružin (z 5 na 6) + optimalizace tlumicí síly tlumičů

## **2 – Posílení brzd**

U vozů na 18" kolech se přední brzdové kotouče zvětšily z 294 na 320 mm a zároveň se zde objevují dvoupístkové brzdové třmeny (2x 45 mm namísto dříve používaných jednopístkových třmenů 60 mm).

Současně se zlepšily materiálové vlastnosti brzdového obložení.

## **3 – Nový dieselový motor o objemu 2 268 cm<sup>3</sup>**

Nová jednotka je vylepšením agregátu Mitsubishi 4N1: celohliníkového čtyřválcového 16v se dvěma vačkovými hřídeli a vysokotlakým přímým vstřikováním paliva typu common rail s novou generací vstřikovačů a nízkým kompresním poměrem – který byl kdysi celosvětově prvním naftovým motorem s proměnným časováním ventilů; tato nová verze, vyvinutá speciálně pro L200, se pyšní výrazným snížením třecích sil pohyblivých dílů a zároveň zásadním zlepšením odezvy soustavy vstřikování (nová konstrukce vstřikovačů paliva přinesla mimo jiné nižší únik tlaku ze vstřikovačů, čímž je dosaženo zkrácení času při startu motoru).

Provedená opatření znamenají nižší spotřebu paliva, čistší výfukové emise a nižší mechanickou hlučnost.

Dále se nyní snížením hmotnosti pístů, ojníc a klikového hřídele podařilo dosáhnout hladší a lineárnější akcelerace v celém rozpětí otáček.

Jednotka prošla úpravami ve snaze splnit přísnější emisní předpisy EU v rámci metodiky měření WLTP; L200 šesté generace tak splňuje požadavky emisní normy Euro 6d temp.

Z opatření ke snížení emisí jmenujme systém čištění výfukových plynů (SCR) se vstřikováním močoviny (AdBlue) ke snížení úrovně emisí NOx.

Tato menší a lehčí jednotka ve výsledku nabízí srovnatelné parametry jako předchozí agregát 2,4 litru „Normal Power“, ovšem nyní splňuje výrazně náročnější pravidla WLTP, kdy se příznivě projevuje i výhoda nižší hmotnosti L200 oproti konkurenčním modelům:

	MY 2019	MY 2020
<b>Max. výkon</b>	113 kW při 3500 ot/min	110 kW při 3500 ot/min
<b>Max. točivý moment</b>	380 Nm při 1500 ot/min	400 Nm při 2000 ot/min

#### **5- Nová 6st. automatická převodovka**

Konstruktéři Mitsubishi zohlednili vlastnosti naftového motoru 2268 cm<sup>3</sup> s označením 4N14 a nahradili předchozí 5st. automatické ústrojí (původem z modelu Pajero) šestistupňovou převodovkou, která se chlubí lepšími vlastnostmi a nižšími emisemi, kterých dosahuje mimo jiné širším rozsahem převodových stupňů, které přinášejí lepší odstupňování a nižší otáčky motoru při jízdě vysokou rychlostí např. na dálnici.

Celé ústrojí tak doprovází tišší chod za vysokých rychlostí jízdy, rovněž přináší zlepšení účinnosti přenosu točivého momentu a úspory hmotnosti díky nasazení elektromagnetického olejového čerpadla s jednodušším ovládáním systému Auto Stop & Go (AS&G).

### **Pohodlí ‚Beyond Tough‘**

Komentuje vedoucí designu Mitsubishi Motors Cunehiro Kunimoto: „*Evoluce designu pokračuje uvnitř vozu vylepšenou robustností i praktičností.*“





U vozu, který se používá denně za náročných podmínek (které v nejdlejších částech světa bývají často extrémní) má ochrana posádky v pečlivě navrženém interiéru tu nejvyšší důležitost.

L200 šesté generace staví na výhodách předchůdce a přináší vylepšení v několika klíčových oblastech – citujme pana Kunimota:

*„Dynamicky řešený kokpit nyní díky výraznému oboustrannému orámování středového panelu a dekorům výdechů ventilace nebo hranatému metalickému panelu kolem kulisy řazení působí ještě moderněji a robustněji.*

*Z měkkého čalounění a detailů prošívání na konzole, loketních opěrkách a parkovací brzdě cítíme pohodlí, kvalitu a důraz na každý detail, typický pro značku Mitsubishi.“*

Konkrétně:

- Výrazné orámování středového panelu s dokonalým začleněním vertikálních a horizontálních prvků pro dosažení konzistentního vzhledu.
- Lepší začlenění všech spínacích prvků.



- Vylepšení vzhledu kontrastními měkkými výplněmi na středovém panelu, kolenních opěrkách, loketní opěrce mezi předními sedadly, ve výplních dveří a na páce parkovací brzdy.
- Vylepšené úložné prostory na drobnosti, např. přihrádka na chytrý telefon vpředu i vzadu (stejně tak jako nové USB porty pro přední i zadní cestující).



- Propracovanější design nových přístrojů s vyšším kontrastem zobrazení, promyšlená grafika, středový LCD displej,...

### **Ještě vyšší bezpečnost ,Beyond Tough'**

Nová robustní L200 přináší vyšší bezpečnost v terénu díky novému pomocníkovi pro sjíždění svahů a režimu Off-Road, ale současně je bezpečnější i na zpevněných cestách, a to uvnitř i zvenčí.

Bezpečnost začíná lepším výhledem, který vyplývá z nového tvarování přední části vozu s vyšší kapotou (pro lepší odhad obrysů vozidla) a níže položených stěračů (pro nižší nerušený výhled směrem vpřed).

Nový design čelní partie však nijak nezhoršil bezpečnost chodců.

L200 šesté generace navíc přináší několik nových důležitých bezpečnostních prvků, z nichž některé jsou v tomto segmentu a v této cenové kategorii jedinečné:

#### **Funkce všesměrového sledování**

- Tato funkce používá čtveřici kamer v přední i zadní části vozidla a ve vnějších zpětných zrcátkách ke sledování prostoru kolem vozidla, čímž zprostředkuje plný rozhled v úhlu 360° se zobrazením všech překážek na displeji.

Díky tomuto systému může řidič snadno zkontrolovat slepé úhly výhledu vpředu, vzadu i po obou stranách vozidla.

Po zařazení zpátečky se pak na displeji zobrazí v obraze ze zadní kamery virtuální mřížka s vodícími čarami pro snazší couvání.

#### **Systém zmírňování následků čelní kolize (FCM)**

- Systém FCM používá kameru a laserový radar k rozpoznávání vozidel nebo chodců vpředu, čímž přispívá k vyšší bezpečnosti jízdy. Když systém usoudí, že hrozí střet s překážkou, aktivuje zvukovou výstrahu a zahájí brzdění s cílem vyhnout se kolizi nebo zmírnit její následky.

#### **Systém pro sledování slepých úhlů s asistentem pro změnu jízdního pruhu (BSW + LCA)**

- Systém BSW + LCA využívá mikrovlnný radar v zadním nárazníku k rozpoznávání vozidel přijíždějících zezadu nebo pohybujících se vzadu po stranách, kam řidič ze své pozice zpravidla nevidí.

Pokud systém rozpozná jiné vozidlo, upozorní řidiče na jeho přítomnost rozblikáním kontrolky v příslušném zpětném zrcátku. Pokud dá řidič znamení, že chce přejet do pruhu, kde již zezadu přijíždí jiné vozidlo, systém jej upozorní rozblikáním kontrolky v příslušném zpětném zrcátku a aktivací zvukové výstrahy.

### **Systém pro monitorování provozu za vozidlem (RCTA)**

- Systém RCTA využívá mikrovlnný radar v zadním nárazníku k rozpoznávání vozidel pohybujících se vzadu po stranách, kam řidič ze své pozice zpravidla nevidí, resp. automobilů projíždějících příčně za vozidlem.

Při couvání z garáže nebo jiných manévrech ve stísněných prostorách upozorňuje řidiče na přítomnost jiného vozidla stojícího vzadu nebo přijíždějícího zezadu rozblikáním kontrolky v příslušném zpětném zrcátku, aktivací zvukové výstrahy a blikající zprávou v přístrojovém štítu.

### **Ultrazvukový systém proti nechtěnému zrychlení vozidla (UMS)**

- Úkolem systému UMS je zmírňovat následky kolize zpomalením vozidla při rozjíždění nebo couvání. Pokud systém využívající ultrazvukové senzory v předním a zadním nárazníku rozpozná překážku ve směru jízdy, aktivuje zvukovou výstrahu a současně sníží výkon motoru v případě, že řidič omylem sešlápne akcelerační pedál příliš rychle nebo silně.

Systém UMS funguje v rozsahu 4 metrů před a za vozidlem.

Tyto nové bezpečnostní prvky doplňují stávající prvky výbavy, kterými disponovala předchozí generace L200

- Bezpečnostní systém přednostního brzdění (BOS)
- Brzdový asistent
- Signalizace nouzového brzdění (ESS)
- Varování při opuštění jízdního pruhu (LDW)
- Aktivní řízení stability a trakce (ASTC)
- Pomocník pro rozjezd v kopci (HAS)
- Asistent stability přívěsu (TSA)

#### **NOVÁ L200 - CENY**

<b>Výbava</b>	<b>Invite</b>	<b>Intense</b>	<b>Instyle</b>
Club Cab 4WD 6MT	698 350		
Double Cab 4WD 6MT	735 250 (749 250)	814 650	
Double Cab 4WD 6AT		854 650	935 650