

New Gen L200 (MY20)

Oltre la grinta

Esattamente 40 anni dopo il lancio del suo primo pickup nella categoria da 1 tonnellata, e con 4,7 milioni totali di esemplari venduti a livello globale (di cui 416.000 ancora in funzione in Europa nel 2019*) **Mitsubishi Motors Corporation (MMC) ha presentato nel novembre 2018 la sesta generazione del pickup L200.**



Venduto in 150 paesi, il pickup L200 è al secondo posto della classifica delle vendite globali di MMC, esattamente tra l'Outlander e l'ASX, e svolge un ruolo decisivo per l'azienda, a partire dalla regione strategica dell'ASEAN (Associazione delle Nazioni del Sud-Est Asiatico), che incide per $\pm 30\%$ del mercato globale dei pickup truck (dato calcolato su tutti i marchi).

Abbinando affidabilità, prestazioni migliorate sia su strada che in off-road (grazie alla funzione di trazione Super Select 4WD II permanente, potenziata con la nuova modalità "Off Road" e il sistema "Hill Descent Control" - controllo automatico della velocità in discesa), al comfort e alle caratteristiche tipiche di una vettura, il **New Gen L200** si presenta come la massima espressione della trazione integrale 4WD, per forma e contenuto, offerta da Mitsubishi Motors, sulle orme del leggendario Pajero.

Prodotto per i mercati globali in Thailandia, il paese dove MMC opera maggiormente dopo il Giappone, il New Gen L200, dal carattere fortemente temprato, arriverà negli showroom europei a partire da **settembre 2019**.

Nato per essere grintoso

“In Indonesia, il pickup L200 detiene una quota pari al 60% del mercato dei pickup per le miniere. La resistenza e la durata della carrozzeria, oltre all’assistenza post-vendita, sono assolutamente essenziali nel settore minerario e in altri ambienti difficili ed è proprio qui che Mitsubishi Motors vanta i suoi punti di forza”, dichiara Koichi Namaki - Project Director, PD Office & LCV Business Leader, Product Strategy Div

L’Indonesia è uno dei numerosi mercati in cui il pickup L200 è chiamato a dimostrare il proprio valore affrontando condizioni di guida e manovrabilità particolarmente dure: che si tratti di carichi pesanti, temperature estremamente alte o basse o terreni fortemente accidentati.

Dall’altra parte del globo, ed esattamente in Cile, il pickup L200 è diventato non solo il veicolo da traino preferito dell’industria mineraria, ma è arrivato ad essere il pick-up più venduto in tutti i segmenti presenti nel paese**, proprio per lo stesso motivo.

In quest’ottica, negli ultimi quarant’anni il costante scambio reciproco tra MMC e i suoi clienti globali è stato essenziale per continuare a sviluppare in Mitsubishi Motors il concetto complessivo dei pickup da 1 tonnellata.

“Con il New Gen L200, abbiamo cercato di attuare un processo costruttivo che garantisca una migliore soddisfazione dei clienti. A tale scopo, durante le varie fasi di sviluppo conduciamo indagini sulle condizioni effettive e reali in cui il veicolo viene usato e, inoltre, quando sono richiesti miglioramenti, effettuiamo un’indagine dettagliata in quel settore specifico. Di conseguenza, possiamo dire che ogni mercato del mondo è diventato il nostro banco di prova quotidiano. Sulla base di quei risultati, introduciamo ovviamente alcune misure correttive per il prodotto, ma analizziamo molto attentamente anche i nostri metodi di test. La costante ripetizione di un simile processo ci ha garantito una tradizione di sviluppo di 40 anni e questo si riflette anche nella robustezza dimostrata dal New Gen L200”, continua Koichi Namaki.

Il registro delle attività di engineering di Mitsubishi Motors, costantemente aggiornato sin dal 1978, è diventato un esclusivo patrimonio produttivo, che ha avuto vantaggi positivi anche per il **New Gen L200**, tra cui:

- un **design esterno completamente rinnovato** – denominato “Solido come una roccia” (Rock Solid”)
- una qualità percepita più **raffinata** (all’interno e all’esterno)
- **sistema 4WD aggiornato**, con una nuova modalità “Off Road” e il sistema “Hill Descent Control” ***
- nuovo motore **Diesel 2.2** (conforme Euro 6d temp) per l’Europa
- nuovo cambio automatico a **6 rapporti**
- struttura del **telaio, freni e sospensioni** migliorate
- un miglior **comfort di guida**
- nuove funzioni di **sicurezza*****:
 - o sistema Blind Spot Warning (monitoraggio angoli ciechi) con funzione Lane Change Assist (segnalazione superamento involontario della linea di mezzzeria)
 - o Sistema Rear Cross Traffic Alert, per evitare collisioni in retromarcia
 - o Sistema Forward Collision Mitigation (per evitare collisioni frontali)
 - o Sistema Ultrasonic Misacceleration Mitigation (per evitare incidenti dovuti a un uso scorretto dell’acceleratore)
- nuove **caratteristiche interne**
- una più ampia serie di **accessori**

Lo sviluppo di questa sesta generazione ha comportato un impegno importante per l’azienda non solo perché questo veicolo **rappresenta il 15% delle vendite globali di Mitsubishi Motors**, ma anche per il suo continuo *effetto alone* sul brand sin dal 1978 e per la nota reputazione 4WD di MMC cui ha fortemente contribuito. Basti ricordare che il primo sistema 4WD del Pajero nel 1982 derivava da quello installato nell’originale pickup Mitsubishi *one-one* del 1978.

Progettato oltre la grinta

“La storia del progetto del New Gen L200 ha inizio con un’indagine condotta tra i nostri clienti

del settore pickup in Thailandia e in tutto il mondo: dai professionisti alle famiglie. Abbiamo chiesto loro cosa desiderassero in un pickup e la risposta è stata che un pickup doveva essere forte, robusto, stabile e dinamico. L'abbiamo interpretato come un chiaro incarico affidatoci e l'abbiamo tradotto in un concetto di design battezzato Solido come una roccia, coerentemente con quello che riteniamo essere l'essenza del marchio Mitsubishi, ossia robustezza e dinamicità", spiega Tsunehiro Kuminoto - Corporate Vice President Design.

Nei 40 anni di storia dei pickup Mitsubishi da 1 tonnellata, il design ha sempre svolto un ruolo importante, attraendo clienti negli showroom di tutto il mondo. Si è sempre trattato di veicoli di grandi capacità, ma caratterizzati anche da una grande attenzione all'estetica.

Ogni modello delle prime quattro generazioni era attuale, con caratteristiche di design inconfondibili e creative, tutti indistintamente fino alla cabina pilota della quarta generazione del 2005.



Tuttavia, in un segmento in rapido cambiamento guidato da un'ondata di nuovi e audaci protagonisti, il caratteristico design dell'L200 non è stato più ritenuto sufficiente. Di conseguenza, la quinta generazione di L200 ha iniziato ad allontanarsi dalle aspettative dei clienti di tutto il mondo: lo slogan *"forte, robusto, stabile e dinamico"* ha iniziato anche ad essere in contraddizione con la forza e le grandi prestazioni del sistema di trazione integrale 4WD del veicolo.

Ed ecco che fa la sua comparsa la sesta generazione: *"Solido come una roccia"* e il suo nuovo look radicalmente diverso.

Nuove parti stampate in metallo

Con il suo frontale squadrato e ampio, il New Gen L200 costituirà una proposta audace quando raggiungerà i lidi europei dopo l'estate, completamente in linea con le ultime tendenze di mercato prevedibili per quel segmento.

Molto più di un semplice *"lifting"*, **il New Gen L200 presenta nuove parti stampate in metallo**

sia nell'area anteriore che posteriore della cabina, pur conservando i tipici tratti Mitsubishi, come la linea di cintura ampia, lo stacco curvo tra la cabina e il pianale o le forti linee orizzontali che sottolineano la solidità scolpita della carrozzeria nel suo insieme.



Aerodinamica

Nonostante il suo aspetto solido, è stata dedicata molta attenzione al miglioramento dell'aerodinamica dell'L200, per esempio:

- è stata aggiunta una **presa d'aria nell'area tra la cabina e il pianale** per favorire la gestione del flusso dell'aria e del rumore del vento (per i modelli Club Cab)
- sono stati studiati nuovi **retrovisori delle portiere**

Identità visiva "Dynamic Shield" all'avanguardia

Il punto di partenza della dinamica del nuovo design, il fattore determinante, si trova nel frontale, dove il New Gen L200 esibisce la più recente evoluzione dell'identità visiva **Dynamic Shield** di MMC.

Più di un semplice design della calandra, definisce in realtà l'intera area anteriore in 3D, dalla griglia del radiatore al cofano e ai parafranghi, per un look e una sensazione complessiva di coerenza.

Questa radicale evoluzione, pur allineando il pickup L200 con i modelli ASX, Eclipse Cross e Outlander, tra gli altri veicoli MMC già dotati di Dynamic Shield, ha anche lo scopo di creare un look molto più forte, migliorando la funzionalità.



Nuove caratteristiche del design frontale

- **cofano più alto** (di 40 mm) con pannello centrale rialzato per un effetto a conchiglia
- **calandra più stretta e alta** con barre doppie spesse (quella superiore si estende all'interno della snella linea dei fari) per creare un'impressione di ampiezza - in contrasto con le sottili barre verticali inclinate verso l'interno del precedente modello L200
- **presa d'aria inferiore più aperta**, alta, squadrata, incorniciata dai baffi cromati Dynamic Shield a forma di boomerang su entrambi i lati
- **fari secondari spostati** dal centro della presa d'aria inferiore in ampie sedi verticali squadrate (su entrambi i lati dei baffi), che vanno a definire l'aspetto a spalla larga dei parafranghi anteriori, proseguendo con il design dei cerchi, insieme affilato e robusto
- anche la **nuova collocazione dei fendinebbia anteriori** migliora la visibilità su entrambi i lati del veicolo
- i raffinati dettagli dei due **getti lavafari** accentua la sensazione di un'abile e sapiente ingegneria
- **elemento inferiore del paraurti** più prominente, che garantisce un angolo di attacco di 30°
- **nuovo sistema luci full LED** (anabbaglianti, abbaglianti, luci diurne (DRL))*** - un riflesso della nota ingegneria di precisione di Mitsubishi, proprio come l'integrazione delle DRL all'interno del design della griglia accentua l'identità audace della mascherina anteriore
- la **posizione rialzata** è d'aiuto anche quando si guida in aree allagate (ove legale e necessario) offrendo una migliore protezione dai danni.

Nuove caratteristiche del design posteriore

Mentre il pianale è stato completamente riprogettato con un look più squadrato e solido, la disposizione dei fari posteriori raggiunge quasi la sommità del portellone e si avvolge attorno ai parafranghi posteriori per un effetto più ampio, profondo e stabile.

L'inequivocabile design dei fari posteriori e degli stop LED*** fornisce al pickup L200 un'identità visiva più nitida anche da dietro, migliorandone così la visibilità e la riconoscibilità. Al di sotto, il paraurti posteriore***, più sostanzioso e maggiormente integrato, offre una migliore protezione senza ridurre l'angolo di uscita, che è pari a 22°.

Lo stesso dicasi per i parafranghi posteriori, la cui porzione sporgente aggiunge solidità al look.

Il percorso da *affilato* a *solido* continua anche con il design dei cerchi in lega, che si scostano dall'attuale design a dodici raggi sottili, per passare a cerchi*** da 18" con sei grossi raggi doppi.

Stile e vera funzionalità off-road si sposano con le pedane laterali più ampie che permettono un angolo di rampa di 24

Stile e Praticità

Come tocco finale, sono stati messi a punto anche quattro nuovi colori:

- Graphite Gray metallizzato
- Sunflare Orange perlato
- Red Solid
- White Diamond – simile per tecnologia della vernice al Red Diamond dell'Eclipse Cross, coniuga una lucentezza perlata alla profondità metallizzata per creare un effetto "laccato" in cui il colore sembra cambiare in funzione della luce, evidenziando la forma scolpita della carrozzeria del L200

Infine, ma non di minore importanza, il pickup L200 di sesta generazione rimane all'interno della "classe 5 metri" (5225 mm per la versione Double Cab – senza il paraurti posteriore - rispetto a 5205 mm per il modello uscente), agevolando così il parcheggio, le manovre (mantenendo ancora il raggio di sterzata più stretto della sua classe: 5,9 m) e garantendo

comunque un peso contenuto (da 1.895 a 2.035 kg). Quest'ultima caratteristica diventa un fattore decisivo per una buona economia di carburante e, di conseguenza, per minori emissioni di CO₂, generando così una riduzione dei costi di gestione per i clienti professionisti. Tuttavia, nei limiti di simili dimensioni, i tecnici MMC sono riusciti a inserire con successo una lunghezza del pianale (1.520 mm – invariata rispetto a prima) pari al 29% di quella complessiva, con in più il vantaggio del raggio di sterzata più stretto del segmento (5,9 m).

Guida oltre la grinta

“Le prestazioni fuori strada sono uno dei punti di forza che definiscono i veicoli di Mitsubishi Motors e il New Gen L200 compie un altro passo evolutivo con la nuova modalità Off-Road e con il sistema Hill Descent Control (controllo automatico della velocità in discesa). Ci sono clienti che guidano il loro TRITON/L200 fuori strada nel tempo libero e clienti che percorrono decine di chilometri off-road, su fondi stradali dissestati, per svolgere il loro lavoro. Le prestazioni off-road del nuovo L200 dimostrano che si tratta di un “compagno di strada” affidabile e assolutamente all'altezza dei suoi vari ruoli”, spiega Yoshiki Masuda - Chief Product Specialist, Product Strategy Division.

Oggi, dotato di un look coerente con le sue reali capacità, il New Gen L200 continuerà a condurre la dinamica dei pickup truck da 1 tonnellata a nuove vette.



Sistema a trazione integrale

Precursore, nei primi anni '80, dell'odierno sistema 4WD di Mitsubishi Motors, il pickup L200 ha conservato la sua concorrenzialità anche nelle successive 5 generazioni, in particolare con

l'introduzione, nel 1991, del primo sistema di trazione Super Select, l'unico presente sul mercato, che offre la possibilità di guidare con trazione posteriore, trazione integrale, trazione integrale con differenziale centrale bloccato e trazione integrale con differenziale centrale bloccato e marce ridotte, il tutto nella stessa unità.

Originariamente messo a punto per il modello Pajero/Montero/Shogun, il sistema Super Select di MMC (oggi "Super Select 4WD-II") permette quindi al conducente di impostare a sua scelta la trazione più adatta, in funzione del fondo stradale e delle condizioni di guida. Il conducente può anche agevolmente passare dalla trazione su due ruote, 2WD, a quella a 4 ruote, 4WD, senza dover arrestare la marcia del veicolo e sotto ai 100 km/h, indipendentemente dal tipo di manto stradale (mentre per bloccare il differenziale centrale o per inserire le ridotte il veicolo deve essere fermo).

Nel caso specifico di un pickup truck come il New Gen L200, il sistema Super Select 4WD-II garantisce un'aderenza notevolmente maggiore anche quando il veicolo viene usato con il pianale di carico vuoto. Il blocco del differenziale centrale assicura prestazioni ancora più elevate in utilizzi fuori strada, garantendo una manovrabilità di livello superiore in situazioni estreme.



Inoltre, le marce ridotte e la possibilità di bloccare il differenziale posteriore completa le enormi doti fuoristradistiche del nuovo L200

Sul pickup L200 è disponibile*** anche un sistema 4WD Easy Select part-time, con marce ridotte, blocco del differenziale centrale e posteriore.

Alla sua sesta generazione, il pickup L200 offre due nuove funzioni di sicurezza che miglioreranno le sue capacità fuori strada:

1 – Nuova modalità Off Road***

Gestita mediante un interruttore situato accanto al selettore 4WD, e disponibile sia con cambio manuale che automatico, la nuova modalità Off Road permette di scegliere modi di guida specifici in funzione del fondo stradale - GHIAIA, FANGO/NEVE, SABBIA e ROCCIA (quest'ultima solo in 4 LLC) - e delle condizioni di guida.

Grazie al controllo integrato della potenza motore, la trasmissione automatica e la frenata dipendono dal sistema Active Stability Control and Traction Control (controllo attivo della stabilità e della trazione), che regola la quantità di slittamento delle ruote per sfruttare al massimo le prestazioni su tutte le superfici e la capacità di districarsi da condizioni stradali difficili:

⇒ GHIAIA

Questa modalità abbina un'accelerazione e una stabilità ottimali su strade non asfaltate, in cui pietrisco o sedimenti possono far slittare le ruote.

⇒ FANGO/NEVE

Questa modalità regola lo slittamento delle ruote per evitare di bloccarsi e per mantenere una stabilità di direzione in partenza. Una volta che il veicolo procede stabilmente, il sistema consente un certo slittamento e riduce il grado di controllo della trazione per evitare la sensazione di stallo. Se il sistema rileva che la vettura sta per bloccarsi nel fango o nella neve, riduce il controllo della potenza motore per migliorare la capacità di liberarsi.

⇒ SABBIA

In questa modalità, quando il veicolo si sposta, il sistema riduce lo slittamento delle ruote per evitare il blocco e, avviando un effetto a differenziale autobloccante, migliora la capacità del veicolo di liberarsi. Una volta che il veicolo procede stabilmente, il sistema consente un certo slittamento e riduce il grado di Controllo Attivo della Stabilità e della Trazione, per attenuare la sensazione di stallo. Sui modelli con cambio automatico, la trasmissione passa al timing di cambio migliore per la modalità SABBIA e mantiene una coppia elevata selezionando la marcia più adatta.

⇒ ROCCIA

Quando il sistema rileva che le ruote opposte in senso diagonale non hanno sufficiente contatto con il terreno, o per migliorare la trazione e la stabilità in salita, riduce ogni perdita di aderenza eliminando lo slittamento delle ruote e agendo come differenziale autobloccante. Sui modelli con cambio automatico, la trasmissione passa al timing di cambio migliore per la modalità ROCCIA e mantiene una coppia elevata selezionando la marcia più adatta.

Inoltre:

- la modalità GHIAIA è l'impostazione predefinita
- ogni modalità corrisponde a posizioni 4WD predefinite con il sistema Super Select 4WD-II
- il blocco del differenziale posteriore ha la priorità sulle modalità Off Road.
- le modalità non sono più disponibili una volta azionato il blocco del differenziale posteriore.

2 – Hill Descent Control (HDC – Controllo automatico della velocità in discesa) ***

Anch'esso azionato da un interruttore situato accanto al selettore 4WD, e disponibile anche con cambio manuale e automatico, il sistema HDC mantiene costante la velocità del veicolo quando percorre una discesa con un'inclinazione più ripida, dove il solo freno motore non sarebbe sufficiente. Il sistema può mantenere costante la velocità del veicolo, da 2 a 20 km/h (da 3 a 20 km/h per il modello con cambio manuale), quando si guida in discesa. La velocità da impostare viene decisa dal conducente e controllata dall'unità idraulica ECU del sistema Active Stability Control and Traction Control, che applica pressione ai freni.

Inoltre:

- per i veicoli con cambio automatico è possibile selezionare qualsiasi modalità di guida, mentre per i veicoli con cambio manuale occorre selezionare 4LLC
- quando il sistema di frenata HDC è attivo, si illuminano le luci dei freni
- se necessario, una volta azionato il sistema Hill Descent Control, si può aumentare la velocità impostata premendo il pedale dell'acceleratore. In questo caso, una volta

premuta l'acceleratore, la pressione dei freni si riduce gradualmente in modo da poter aumentare la velocità del veicolo. La nuova velocità HDC impostata si stabilizza non appena si rilascia il pedale dell'acceleratore.

Telaio rinnovato

Oltre alle nuove modalità Off Road e al sistema Hill Descent Control, il pickup di sesta generazione L200 è migliore del suo predecessore in molte aree, proprio per offrire un maggiore grado di sicurezza attiva, comfort di guida e durata nel tempo:

1- Un telaio più robusto

Per poter gestire le condizioni difficili in cui i pickup truck si trovano ad operare, il modello L200 da molti anni fa ampio uso di pannelli ad elevata resistenza nella cabina e nel pianale di carico, per ridurre il peso e aumentare la rigidità. Per il New Gen L200, la robustezza e la durata complessive sono state incrementate grazie all'efficace uso di rinforzi, per aumentare la rigidità torsionale nella struttura dello scomparto motore e nel telaio, nella cabina e nei giunti del pianale di carico. Come nelle precedenti versioni, l'utilizzo di materiali capaci di isolare i rumori e assorbire le vibrazioni, assieme al telaio, alla cabina e al pianale di carico di rigidità superiore, migliora il silenzio e il comfort.

Inoltre, per garantire che il New Gen L200 riesca a resistere alle difficili condizioni d'uso che sperimenterà come pickup truck in diverse regioni e situazioni nel mondo, il deterioramento dovuto all'età è stato ulteriormente ridotto, grazie all'impiego di un acciaio resistente alla corrosione per la cabina e il pianale di carico, oltre ad efficaci sigillanti.

2- Sospensioni perfezionate

Pur mantenendo il layout della quinta generazione (molle elicoidali sul davanti/molle a balestra sul dietro) per offrire un'ideale ed efficace combinazione di comfort e altezza del pianale di carico, il nuovo L200 di sesta generazione è tuttavia dotato di migliori prestazioni, grazie a:

- parte anteriore: maggiore indice di rigidità + dimensioni più grandi degli ammortizzatori

- parte posteriore: maggiore indice di rigidezza + maggior numero di leve (da 5 a 6) + forza di smorzamento degli ammortizzatori ottimizzata

3 – Freni più forti

Sui modelli dotati di cerchi 18”, i dischi anteriori sono stati aumentati da 294 mm a 320 mm e sono stati dotati anche di pistoni doppi (2 x 45 mm invece del precedente sistema singolo da 60 mm). Anche il materiale utilizzato per le pastiglie dei freni offre prestazioni migliori.

4 – Nuovo motore Diesel 2.2 (veicoli specifici UE)

Questa nuova applicazione specificamente sviluppata per il pickup L200, che rappresenta uno sviluppo della famiglia di motori diesel MMC “4N1”, a bassa compressione e iniezione diretta, con doppio albero a camme in testa interamente in alluminio, common rail 16v a 4 cilindri (e che è stato il primo motore diesel al mondo dotato di valvole a fasatura variabile), vanta una forte riduzione della frizione tra le parti mobili e un sostanziale miglioramento della risposta del sistema a iniezione. Tutto ciò ha permesso di ridurre il consumo di carburante, di depurare le emissioni di gas e di attenuare il rumore meccanico. Inoltre, la riduzione del peso di pistoni, bielle e albero a gomiti, contribuisce ora a un’accelerazione più fluida e veloce in tutti i regimi. Stimolato dalla necessità di conformarsi alle più rigorose normative UE sulle emissioni, nel quadro WLTP, questo downsizing del motore consente al pickup L200 di sesta generazione di essere conforme ai requisiti Euro 6d temp. In particolare, è stato installato un sistema di depurazione dei gas di scarico (SCR) che utilizza l’iniezione AdBlue per ridurre il livello di emissioni NOx.

AdBlue è un marchio registrato dell’Associazione Automobilistica tedesca Verband der Automobilindustrie e.V. (VDA)

In effetti, questo motore più leggero e di minore cilindrata offre prestazioni simili al precedente modello “Normal Power” 2.5 e tuttavia è conforme al più rigoroso protocollo WLTP:

	MY19 High Power	MY19 Normal Power	MY20
Potenza max	133 kW @ 3,500 g/min	113 kW @ 3,500 g/min	110 kW @ 3,500 g/min

Coppia max	430 @ 2,500 g/min	380 Nm @ 1,500 g/min	400 Nm @ 2,000 g/min
-------------------	-------------------	----------------------	----------------------

5- Nuovo cambio automatico a 6 rapporti

Coerentemente con la scelta del motore diesel 4N14 2.2, i tecnici MMC hanno sostituito il precedente cambio automatico a 5 rapporti (derivante dal Pajero) con uno a 6 rapporti, che offre prestazioni più elevate e minori emissioni. Più silenzioso alle alte velocità, offre anche miglioramenti in termini di efficienza e riduzione del peso, grazie all'utilizzo di una pompa dell'olio elettromagnetica, dotata di un meccanismo più semplice per la gestione del sistema Auto Stop & Go (AS&G).

Comfort oltre la Grinta

Come ha dichiarato **Tsunehiro Kunimoto, Head of Design MMC** *“All'interno, l'evoluzione del design prosegue con maggiore robustezza e funzionalità”.*



Per un veicolo di uso quotidiano in condizioni difficili (e molto spesso addirittura estreme nelle aree più remote del pianeta), la sensazione avvolgente e confortevole dell'interno attentamente studiato è di primaria importanza. Ispirandosi ai vantaggi dei suoi predecessori, il pickup L200 di sesta generazione apporta migliorie in diverse aree chiave. *“L'audace cornice ad alette della console centrale e le finiture della bocchetta dell'aria, oltre alla decorazione metallica quadrata del pannello del cambio, rendono il dinamico abitacolo del nuovo L200 ancora più moderno e robusto. Nel rivestimento morbido e nei dettagli delle cuciture della*

console a pavimento, dei braccioli e del freno di stazionamento, si avverte tutto il comfort, la qualità e l'attenzione ai dettagli tipici di Mitsubishi”, conclude Tsunehiro Kunimoto, Head of Design MMC

Alcuni esempi:

- sostanziosa cornice della console centrale, con la completa integrazione degli elementi verticali e orizzontali per un aspetto e una sensazione solidi
- migliore integrazione della leva del cambio



- rivestimento morbido contrastante delle ginocchiere nella console centrale, nel bracciolo centrale, negli inserti delle portiere e nella struttura circostante la leva del cambio
- più spazi per riporre i piccoli oggetti come i supporti anteriori e posteriori per smartphone (oltre alle nuove porte USB davanti e dietro)



- un design più sofisticato per i nuovi tachimetri e contagiri contrastanti, arricchiti da una grafica più elaborata e display centrale LCD.

Più sicurezza oltre la grinta

Più sicuro fuori strada con le nuove modalità HDC e Off-Road, il robusto New Gen L200 si rivela anche più sicuro sulla strada, sia all'interno che all'esterno. La sicurezza inizia con la migliore visibilità offerta dal nuovo design frontale, con cofano più alto (per valutare meglio i limiti esterni del veicolo) e con i tergicristalli più bassi (per una visuale anteriore sgombra da ostacoli).

Il pickup L200 di sesta generazione presenta diverse nuove funzioni di sicurezza, molte delle quali ancora inedite in questo segmento e fascia di prezzo:

- **Multi-around Monitor*****

Questa funzione si avvale di video camere, per monitorare l'area intorno al veicolo, fornendo sul display un'immagine panoramica di eventuali ostacoli. In particolare, il sistema permette al conducente di tenere sotto controllo gli angoli ciechi davanti, dietro e su entrambi i lati anteriori del veicolo. Quando il conducente seleziona la retromarcia, il monitor sovrappone all'immagine sul retrovisore una griglia con indicazioni, per fornire ulteriore assistenza

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

Il sistema FMC utilizza sistemi con video camera e laser per rilevare un veicolo o un pedone davanti, per una guida più sicura. Quando il sistema individua il rischio di collisione, emette un segnale acustico chiaramente udibile e attiva il freno FMC per evitare la collisione o attenuare i danni

- **Funzioni Blind Spot Warning system con Lane Change Assist (BSW with LCA)*****

Le funzioni BSW con LCA utilizzano un radar a microonde, collocato all'interno del paraurti posteriore, per rilevare i veicoli che sorraggiungono dietro o nell'area del parafrangente posteriore, che tende a rimanere in un angolo cieco per il conducente. Quando il sistema rileva un veicolo, avvisa il conducente

con una spia lampeggiante nel retrovisore della portiera. Se il conducente indica l'intenzione di muoversi in direzione di un veicolo nell'area del parafrangente posteriore, il sistema lo avvisa della situazione facendo lampeggiare l'indicatore di direzione del retrovisore esterno ed emettendo un segnale acustico.

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

Il sistema RCTA si avvale di un radar a microonde, collocato all'interno del paraurti posteriore, per rilevare i veicoli che sopraggiungono nell'area del parafrangente posteriore che tende a rimanere in un angolo cieco per il conducente, o che attraversano dietro al veicolo. Quando si effettua la retromarcia per uscire dal garage, o altre manovre strette, avvisa il conducente della presenza di un veicolo dietro, o in avvicinamento da dietro, facendo lampeggiare l'indicatore di direzione del retrovisore esterno, emettendo un segnale acustico e facendo comparire un messaggio sul quadro strumenti.

- **Ultrasonic Misacceleration mitigation System (UMS)*****

L'UMS interviene per ridurre i danni da collisione, decelerando quando si avvia il veicolo o si fa retromarcia. Grazie a sensori a ultrasuoni collocati nel paraurti anteriore e posteriore, quando il sistema rileva un ostacolo nella direzione del movimento del veicolo, emette un segnale acustico e riduce la potenza del motore, nel caso il conducente prema per errore l'acceleratore con troppa velocità o forza. L'UMS funziona in un raggio di 4 metri davanti e dietro al veicolo.

Queste nuove funzioni di sicurezza vanno ad aggiungersi a quelle già installate nei precedenti modelli di L200 in base alle specifiche UE, come ad esempio:

- assistenza alla frenata (BAS)
- funzione segnale di arresto di emergenza (ESS)
- sistema Lane Departure Warning (LDW - Sistema di avviso di deviazione dalla corsia di marcia)

- Active Stability & Traction Control (ASTC – sistema di controllo attivo della stabilità e trazione)
- Hill Start Assist (HSA – assistenza per partenza in salita)
- Trailer Stability Assist (TSA – controllo stabilità del traino)

*dati MME a giugno 2019

**fonte: Mitsubishi Motors Cile


