



Drive@earth

MITSUBISHI L200 – 5e generatie

De Sport Utility Truck van de volgende generatie

(Functies verkrijgbaar naargelang van markt & model)

Na negen jaar en 1.300.000 geproduceerde exemplaren (september 2014) zwaait de huidige Mitsubishi L200 pick-up binnenkort af. Zijn vervanger werd eerder dit jaar voorgesteld op het 85e internationale autosalon van Genève. Het nieuwe model maakt de weg vrij voor een heel nieuwe generatie van pick-ups met een laadvermogen van een ton en doet het hele segment evolueren in een nieuwe, meer geavanceerde richting (motortechnologie, emissiebeperking, stroomlijn, gewichtsdeling, actieve veiligheid, enz.) terwijl hij het berlineachtige passagierscomfort van de vierde generatie naar een nog hoger niveau tilt.

⇒ Voor meer informatie over de genese van de L200, zie: [New L200 - The Engine Story](#)



Meer dan 4 miljoen stuks van de L200...

⇒ Hoewel pick-ups voor personenvervoer in Europa een redelijk recent verschijnsel zijn, kunnen klanten met een L200 toch rekenen op de zes decennia expertise en marktervaring waarover Mitsubishi Motors sinds het begin van de ontwikkeling van zijn nieuwe truck beschikt. Die expertise en ervaring steunen op het succes van zowel bescheiden voertuigen zoals de Mizushima uit 1946 – een kleine basistruck met drie wielen en een laadvermogen van 0,4 ton ontwikkeld door Mitsubishi's Mizushima Motor Vehicle Works – als van de vier opeenvolgende L200-generaties die tussen 1978 en de herfst van 2014 samen een productievolume van 4.077.000 stuks hebben gegenereerd. Op dit ogenblik zijn er nog bijna 440.000 exemplaren in gebruik in Europa.

⇒ Voor meer informatie over het erfgoed van de L200, zie: [New L200 - The Pickup Truck Heritage](#)



Strategisch

Als strategisch basismodel voor Mitsubishi Motors Corporation ondersteunt de L200 (of 'Triton'/'Strada' zoals de pick-up buiten Europa heet) een uitgestrekt industrieel ecosysteem in Thailand, waar deze wagens sinds de derde generatie worden geproduceerd.

⇒ De splinternieuwe L200 wordt gebouwd in de 'tweede fabriek' van de Laem Chabang Plant van Mitsubishi Motors Thailand en heeft een verkoopdoelstelling van 200.000 stuks/jaar (tegenover 130.000 stuks voor de oude L200). Hij richt zich tot markten overal ter wereld (behalve Japan, de VS en Canada).

⇒ Voor meer informatie over het bedrijfsverhaal van de L200, zie: [New L200 - The Corporate story](#)

In Europa, waar de totale verkoop van de oude L200 tegen het einde van de productie ± 220.000 stuks zal bedragen, maakt de L200 een groot deel van Mitsubishi's winst in de regio uit. In kalenderjaar 2014 (het laatste volledige productiejaar) werden nog steeds 18.371 stuks van de L200 verkocht (exclusief Rusland en Oekraïne), goed voor 13% van de MMC-verkoop in Europa (34 landen).

Om de aantallen in perspectief te zetten: tussen kalenderjaar 2006 en kalenderjaar 2014 verkocht Mitsubishi jaarlijks gemiddeld 23.500 exemplaren van de L200, een respectabel resultaat, gezien de geleidelijke introductie van nieuwe concurrenten en de zware en aanhoudende impact die de financiële crisis van 2008 teweegbracht in de doelgroep van de kleine ondernemingen.

In Europa, de op een na grootste markt voor de L200 na de ASEAN-regio, is het segment van de pick-ups met een laadvermogen van een ton goed voor ongeveer 115.000 wagens per jaar of ± 0,75% van de totale Europese markt (tegenover 0,70% in 2005 toen de vierde generatie van de L200 werd onthuld).

In 2014 waren de voornaamste L200-markten in Europa het Verenigd Koninkrijk (lokaal #2 in het segment), gevolgd door Turkije (#1), Frankrijk (#5), Duitsland (#5) en Oostenrijk (#2).



Helemaal in het nieuw

Als laatste uitdrukking van het Sport Utility Truck-concept dat in 2005 werd geïntroduceerd door de vorige L200, werd de vijfde generatie van de L200 gedurende 28 maanden voor 100% ontwikkeld door MMC. De constructeur stelde daarbij alles in het werk om te blijven voldoen aan de meest diverse behoeften van pick-upkopers overal ter wereld: meer stijl, comfort, rijgemak, functies en duurzaamheid.

Voorts werd deze splinternieuwe L200 ook ontwikkeld met het oog op een zo laag mogelijke milieu-impact, wat in dit geval een vermindering van de CO₂-emissies betekende van minimaal* 199 g/km bij de oude L200 tot minimaal** 169 g/km voor de nieuwe L200 (tegenover 180 tot 265 g/km voor de concurrentie).

Verbruik en CO₂-emissies zijn vandaag de dag gevoelige onderwerpen en Mitsubishi Motors Corporation heeft zich als doel gesteld een duurzame ontwikkelingsbenadering te hanteren. MMC wil zijn klanten wagens met een lage milieu-impact aanbieden, en dat ongeacht het segment, de klasse of de mogelijke belastingvoordelen. De L200 is daarvan een uitstekend voorbeeld.

* 199 tot 234 g/km

** 169 tot 193 g/km

Overzicht

- ⇒ Een volledig nieuwe, atletische vormgeving met behoud van het expressieve 'J-Line'-design, het handelsmerk van de oude L200 (op Double Cab), een uitstekende stroomlijn (C_D -coëfficiënt van 40) en een redelijk gewicht voor een uitstekende verhouding gewicht-vermogen.
- ⇒ Meer ruimte binnenin met compacte algemene afmetingen (nog altijd met de kleinste draaicirkel van 5,9 m binnen zijn segment) en een competitieve lengte voor de laadbak.

Opvallende kwaliteitsverbeteringen in combinatie met een betere zit- & rijpositie, een verbeterd rijcomfort, lagere NVH-waarden enz. voor een comfortabelere rijervaring. Extra gebruiksgemak van dubbele deuren (vier deuren) op de Club Cab.

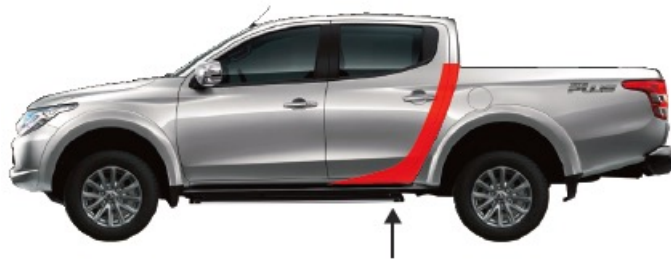
- ⇒ Volledig nieuwe 2,4-liter dieselmotor (4N15) met MIVEC-technologie en 154 of 181 pk – een grotere variant van de 4N13 (ASX en Lancer) en 4N14 (Outlander) – en een vermindering van de CO₂-emissies van 199 g/km voor de oude L200 tot 169 g/km voor het nieuwe model (tegenover 190 tot 250 g/km voor de concurrentie).
- ⇒ Splinternieuwe handgeschakelde zesversnellingsbak en nieuwe vijftrapsautomaat voor verbeterde prestaties, lagere CO₂-emissies en minder onderhoud.
- ⇒ Verhoogde duurzaamheid dankzij het design – van een sterker naakt koetswerk en chassis tot een onderhoudsarme aandrijflijn (olieerversingsintervallen van 15.000 km tot 20.000 km, onderhoudsinterval van automaat van 80.000 km tot onderhoudsvrij, grondige anticorrosiebehandeling...)
- ⇒ Verbeterde proactieve veiligheid:
 - Super Select 4WD II (met lage versnelling) behouden met elektronische overbrenging via een roterende schijf;
 - 7% hogere torsiestijfheid van volledig nieuw chassis;
 - geoptimaliseerde ophanging;
 - rijstrookassistent, assistent voor aanhangwagenstabiliteit, Hill Start Assist toegevoegd;
 - HID-koplampen (met geïntegreerde led-dagrijlichten en bi-xenonprojectoren) voor een superieur zicht tijdens donkere winterdagen of 's nachts.
- ⇒ Verbeterde passieve veiligheid (bijkomende versterking van de gepatenteerde RISE-structuur van MMC, knieairbag voor de bestuurder,)
- ⇒ Nieuwe functies, incl. (verkrijgbaar naargelang van model & markt):
 - parkeercamera;
 - handenvrije contactsleutel met start-stopschakelaar voor de motor;
 - snelheidsregelaar en snelheidsbegrenzer;
 - automatische airconditioning met dubbele zone;
 - schakelhendels aan het stuur;
 - telescopisch verstelbaar stuur;
 - radio met Digital Audio Broadcast;
 - USB-aansluiting;
 - enz.



Atletische styling

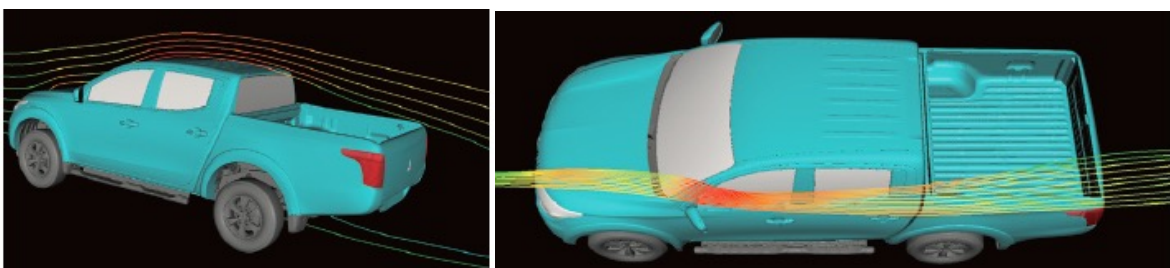
Hoewel MMC altijd al bekend stond om de knappe look van zijn pick-ups met een laadvermogen van een ton, merkte de markt bij de onthulling van de vierde L200-generatie een duidelijke stijlwijziging: de nog steeds robuuste, duurzame en capabele pick-up kreeg een exterieurdesign dat meer aanleunde bij het segment van de SUV's...

... De vormgeving was inderdaad het eerste element van het 'Sport Utility Truck'-concept dat dit voertuig op de markt bracht met zijn duidelijk op de indrukwekkende Pajero/Montero Evolution geïnspireerde cabine, de integratie van de laadbak in de globale vorm en de gedurfde typische 'J-Line'-cabine en bak op het Double Cab-model. De traditionele vierkante pick-up behoorde definitief tot het verleden.



Sindsdien is de markt veranderd en was een meer substantiële look nodig. Parallel daarmee moesten de ingenieurs van MMC ook werken aan de passieve veiligheid en de stroomlijn – een succes met een C_D van 40 (in plaats van 46 bij de vorige L200) – en bleef zijn gewicht tegelijkertijd binnen de perken voor een uitstekende verhouding vermogen-gewicht (10,36 kg/pk*). Ook de ruimte werd geoptimaliseerd, allemaal ter ondersteuning van Mitsubishi's streven naar een zuiniger verbruik en lagere CO_2 -emissies.

*Double Cab 2.4 DiD MIVEC AS&G 4WD M/T



De vijfde L200-generatie behield zijn uniforme cabine en laadbak, maar ruilt de zachte, afgeronde vormen van zijn voorganger in voor meer verfijnde, gebeitelde en strakke oppervlakken: een gespierde, mooi geïntegreerde en dynamische stijl die in 2013 werd aangekondigd door de Concept GR-HEV en die verwijst naar de vormen van een getrainde atleet dankzij de 'J-lijn', die de modellen met dubbele cabine een visuele blikvanger en een indruk van beweging geven.



De indruk van complete designintegratie en eenheid wordt nog benadrukt door de kleinere ruimte tussen cabine en laadbak bij alle L200-modellen en door de nieuwe karakterlijn die over de achterdeuren en de laadbak lopen. Op de Double Cab, de meest verkochte L200 in Europa, draagt een nauwkeurig hertekende J-lijn bovendien bij tot de meer evenwichtige look. De voorkant volgt hetzelfde expressieve thema dankzij een welgevormde samenstelling met mooi gemoduleerde lijnen voor een krachtige uitdrukking van breedte en soliditeit. Kijk maar naar de zachte stylinglijnen die van het logo met 3 diamanten in het radiatorrooster naar de krachtige HID-koplampen (met geïntegreerde led-dagrijlichten en bi-xenonprojectoren) lopen, of naar de massieve bumpers die geen twijfel laten bestaan over hun beschermende functie.

De laadbak (specifiek voor elke koetswerkstijl) oogt even knap en verliest dankzij de hogere bovenkant niets van zijn inhoud. De globale indruk van dynamisme wordt nog verder versterkt door de welgevormde achterklep, het 3D-effect van de achterlichtblokken en de (optionele) bumper, die eruitziet alsof hij uit een blok metaal is gehouwen.

De stijlvolle 'full-box'-hardtop voor de laadbak neemt de nieuwe L200 over van de Concept GR-HEV uit 2013, die al heel wat hints gaf van wat we mochten verwachten. Hij is een van de vele originele MMC-accessoires:



Handige snufjes

In vergelijking met het vorige model hebben alle varianten van de nieuwe L200 een kortere wielbasis voor een interieur dat tot de langste in deze klasse behoort, en dat zonder te moeten inboeten aan laadvolume. Dit is met name het geval bij de Double Cab-variant waar het gebruik van de opvallende 'J-Line' tussen

cabine en laadbak een erg ruim interieur creëert, maar tegelijkertijd voldoende laadvolume biedt met slechts een kleine toename (2 cm) van de totale lengte (zie specificaties hieronder).



De nieuwe L200 blijft binnen de klasse van 5 meter (5.205 mm voor de Double Cab) waardoor parkeren en manoeuvreren vlot gaan (kleinste draaicirkel in zijn klasse: 5,9 m) en ook het gewicht beperkt blijft. Dat is de sleutel tot een laag verbruik en lage CO₂-emissies, die zich vertalen in lagere gebruikskosten voor zelfstandigen en kleine ondernemingen.

Binnen deze afmetingen hebben de MMC-ingenieurs het er tamelijk goed vanaf gebracht met een laadbaklengte (1.520 mm) die 29,2% van de totale lengte uitmaakt. Dat is vergelijkbaar met de concurrentie*, allemaal langere voertuigen.

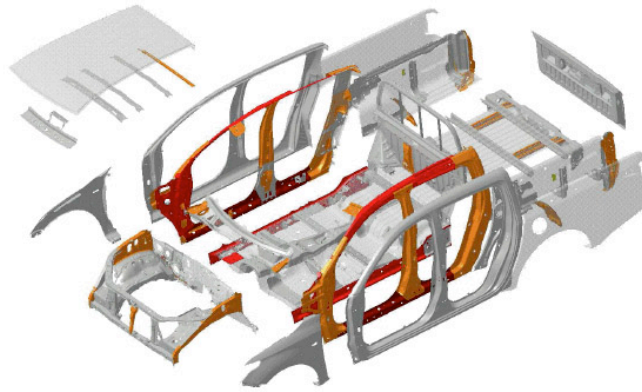
*28,5% tot 29,6%

De bak is ook dieper gemaakt (tot 475 mm voor de nieuwe L200 tegenover 460 mm voor de vorige versie).

Dankzij het slimme structurele ontwerp (uitgebreid gebruik van stalen platen met een hoge treksterkte*, een sterker chassis enz.) bleef het gewicht binnen de perken (slechts 1.875 kg voor de Double Cab 2.4 DiD MIVEC AS&G 4WD M/T of 525 kg lichter dan zijn zwaarste concurrent!). Het sleepvermogen werd opgetrokken tot maximaal 3.100 kg (afhankelijk van model) en ook de globale stijfheid, passieve veiligheid en NVH werden verbeterd.

*21% van de staalplaten is staal van klasse 440 MPa of meer, dit is een stijging met 9% tegenover de vorige L200 (op Double Cab).

- 980Mpa Class
- 590Mpa Class
- 440Mpa Class



Belangrijk voor professionele/dubbele gebruikers is dat het gebruik van corrosiebestendige stalen platen* in de cabine en de laadbak in combinatie met een afdichtmiddel als aanvulling op de gewone anticorrosiebehandeling, de aantasting in de tijd vermindert (standaard 12 jaar garantie in Europa).

* Wat de massaverhouding betreft, bestaat 62% uit stalen platen met anticorrosiebehandeling, dit is een stijging met 12% tegenover de vorige L200 (op Double Cab).

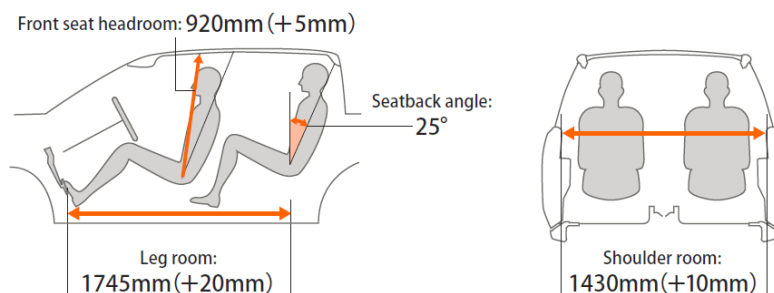


Mooi afgewerkt interieur

Ook in het interieur van de nieuwe L200 kwam de technische knowhow van MMC tot zijn recht, gaande van de toegankelijkheid over de zichtbaarheid, ruimte en speciale functies tot het comfort.

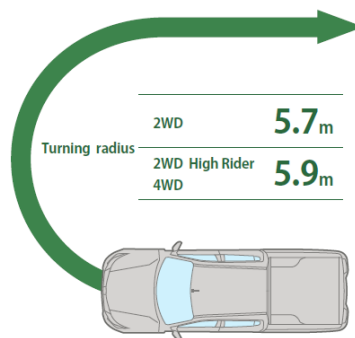
De nieuwe L200 begroet zijn passagiers met een nieuw openingssysteem voor de Club Cab, dankzij de invoering van dubbele deuren (4 aparte deuren) die in Europa verkrijgbaar zijn in de varianten Double Cab en Club Cab. De grote deuren vooraan zijn aangevuld met kleinere, verzonken deuren met scharnieren achteraan, om het in- en uitstappen van mensen en het in- en uitladen van goederen te vergemakkelijken doordat er geen centrale B-stijl is.

Binnenin zullen de klanten van de L200, zowel professionele als dubbele gebruikers, een grotere cabine opmerken met meer hoofd- en schouderruimte vooraan en meer beenruimte achteraan.



In vergelijking met zijn voorganger zullen klanten van de L200 ook een grote verandering opmerken aan de rijpositie. Dit was het resultaat van feedback van de markt, die nog tot een reeks andere ergonomische verbeteringen heeft geleid zoals:

- bredere en langere kussens en rugsteunen;
- hardere zijkussens;
- zachtere, hogere elasticiteit van het materiaal van de zitkussens;
- telescopisch verstelbaar stuur;
- voorkant van de motorkap nu duidelijk zichtbaar;
- stijlen ontworpen om dode hoeken te beperken – vooraan, opzij en achteraan;
- minder hinderende ruitenwissers (nu plat).



Samen met de kleinste draaicirkel uit zijn klasse die erg handig is voor leveringen in de stad en de verbeterde stuuroverbreningsverhouding zouden al deze elementen het dagelijkse leven van drukbezette professionals moeten verbeteren.

Op het vlak van design was het de bedoeling om het 'Sport Utility Truck'-concept te benadrukken en ook kwaliteit, comfort en veiligheid te verbeteren met de introductie van nieuwe functies (zie specificaties hieronder).



De symmetrische vorm van het volledig nieuwe dashboard dat zich aan weerszijden van de middenconsole uitstrekt, geeft een rustgevend gevoel van continuïteit van de deurpanelen tot de vloerconsole, stuk voor stuk verfraaid met hoogwaardig gedempt zwart en grijs materiaal. De nauwkeurig gekozen, optimale

hoogte en de schuine hoek van het instrumentenbord en de deurpanelen dragen tevens bij tot de sterke indruk van veiligheid in de L200.

In het kader van de algemene kwaliteitsverbetering (zowel voor de L200 als voor het segment als geheel) maakt de nieuwe L200 uitgebreid gebruik van luxueuze materialen voor accenten zoals pianozwarte panelen en verchromde uitvoeringen van de vloerconsole, het centrale paneel en de raamomlijstingen. De globale kwaliteitsindruk wordt voorts in de verf gezet door interieuraccenten opgesteld in functie van de natuurlijke beweging van de ogen van inzittenden.

Op de vierwielangedreven versies benadrukt de rijmoduskiezer, die zelf is afgewerkt met pianozwart, het gestroomlijnde design van Mitsubishi's nieuwe pick-up in de klasse met een laadvermogen van 1 ton. De rijke precisie van de wijzerplaten in het instrumentenbord en de keuze (naargelang de markt en het model) tussen witte of amberkleurige verlichting dragen bij tot dat gevoel.

De meer comfortabele rijervaring voor L200-gebruikers op lange, drukke dagen werd nog verder versterkt met de reeds vermelde, uitgebreide structurele designanalyse door MMC Engineering. Die heeft geleid tot een toename van de torsiestijfheid met 7% ten voordele van het rijgedrag en de stabiliteit, maar ook van de NVH-waarden doordat trillingen werden verminderd voor een stillere cabine.

Samen met de grotere stijfheid van het chassis, de cabine en de laadbak zorgt de strategische plaatsing van geluidsisolatie, absorptie en trillingsdempende materialen voor een nog stiller en comfortabeler interieur.

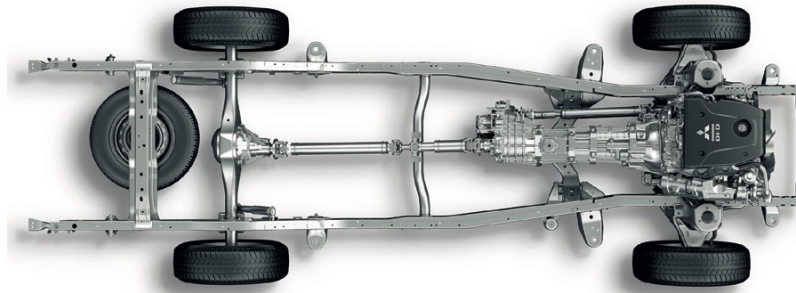
En last but not least, klanten van de L200 genieten nu van een hele resem nieuwe functies zoals:

- HID-koplampen (met geïntegreerde led-dagrijlichten en bi-xenon-projectoren);
- camera achteraan;
- handenvrije contactsleutel met start-stopschakelaar voor de motor;
- snelheidsregelaar en snelheidsbegrenzer;
- automatische airconditioning met dubbele zone;
- schakelhendels aan het stuur;
- telescopisch verstelbaar stuur;
- radio met Digital Audio Broadcast;
- USB-aansluiting.



Proactieve veiligheid

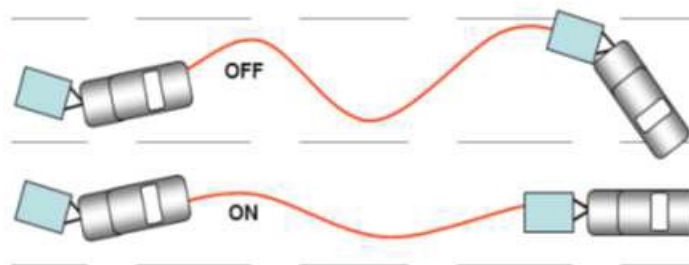
De vijfde generatie van de L200 blijft trouw aan de 'body-on-frame'-architectuur die vereist is voor zware pick-ups (laadvermogen, trekvermogen...), maar is een verbetering tegenover zijn voorganger dankzij een nieuw chassis.



Deze robuuste constructie is zeer duurzaam en werd ontwikkeld met het oog op een maximale veiligheid: de structuur zorgt bij een frontale aanrijding voor een betere energieabsorptie, het gepatenteerde RISE*-veiligheidssysteem van MMC werd aangevuld met een passagiersruimte die enorm resistent is tegen impactvervorming, en er werden extra zijversterkingen en versterkte dwarsbalken toegevoegd om de impactprestaties te verbeteren.

De proactieve veiligheid van de L200 wordt nog verbeterd met de introductie van verschillende nieuwe functies zoals:

- een knieairbag voor de bestuurder, die het aantal airbags in de cabine op 7 brengt;
- een rijstrookwaarschuwing;
- een assistent voor aanhangwagenstabiliteit;



- een vertrekhulp voor hellingen;
- HID-koplampen (met geïntegreerde led-dagrijlichten en bi-xenonprojectoren) voor een superieur zicht tijdens donkere winterdagen of 's nachts.

Deze nieuwe veiligheidsfuncties komen bovenop de Active Stability & Traction Control, remassistent, Brake Over-Ride System, ABS met elektronische remkrachtverdeling, noodstopsignaal enz...

***Reinforced Impact Safety Evolution**': een MMC-systeem dat de veiligheidsprestaties in alle richtingen verbetert doordat het de energie bij een aanrijding opzij of achteraan verspreidt en de vervorming controleert om de inzittenden optimaal te beschermen.



On- & offroad

De L200 is het essentiële multifunctionele voertuig en rijdt als pick-up met een laadvermogen van een ton met gemak over alle terreinen, met evenveel dynamische efficiëntie, comfort en veiligheid. Dat is, zoals reeds vermeld, in ruime mate te danken aan het splinternieuwe chassis met 7% hogere torsiestijfheid, dat zonder structurele storingen een degelijk weggedrag en onberispelijke stabiliteit garandeert.

Duurzaamheid en bedrijfszekerheid staan in de nieuwe L200 voorop en hij behoudt het algemene ontwerp van zijn voorganger, met dubbele dwarsgeplaatste wieldraagarmen, schroefveren vooraan en bladveren achteraan, waarbij deze laatste moeten werken onder zware belasting.

Zowel bij de tweewielaangedreven als de vierwiel-aangedreven versies kregen de nieuw ontworpen bladveren een nieuwe positie terwijl ze zelf langer werden. Wat de ophanging vooraan betreft, is de diameter van de stabilisator groter, dankzij een geoptimaliseerde ophangingsregeling. Deze wijzigingen bieden meer comfort op de weg, alsook een betere stabiliteit op het terrein.

In het verlengde hiervan:

- werd de stabilisator vooraan ook vernieuwd;
- werden de veren (voor- en achteraan) en de dempingskenmerken van de schokdempers verbeterd;
- werden grotere onderdelen gemonteerd;
- vermindert een lagere stuurwielverhouding de inspanningen van de bestuurder
- werd ook de stuurbekrachtiging geoptimaliseerd, vooral voor een betere feedback naar de bestuurder en dus een beter weggedrag en betere stabiliteit;
- werd het remsysteem vernieuwd met een kortere pedaalslag en verminderde pedaalkracht.

Al deze aanpassingen zijn zowel on- als offroad even efficiënt, aangezien de nieuwe L200 dezelfde troeven uitspeelt als zijn voorganger: 'Super Select 4WD II', de permanente vierwiel-aandrijving met lage gearing* van MMC, wordt nu bediend met een elektronische centrale draaiknop op de vloerconsole. Daarnaast werd een koppelverdeling van 40:60 bereikt voor een beter weggedrag



*Afhankelijk van de markt en het model is ook een vernieuwd Easy Select parttime 4WD-systeem verkrijgbaar.

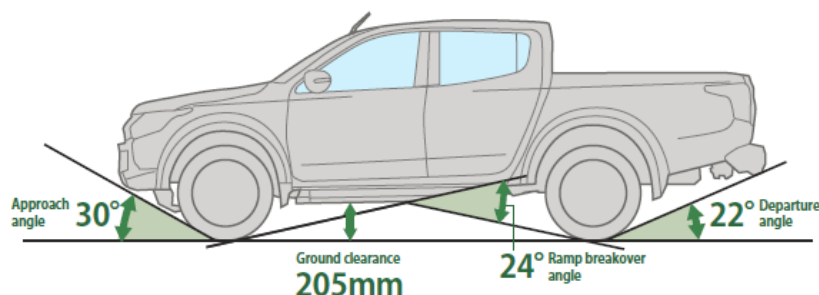
Het Mitsubishi Motors Super Select-systeem (nu "Super Select 4WD-II") werd oorspronkelijk ontworpen voor de Pajero/Montero/Shogun en stelt de bestuurder in staat om de rijmodus te selecteren die perfect is afgestemd op het terrein en de rijomstandigheden. Hij kan van 2WD in 4WD worden gezet zonder de wagen te stoppen (onder 100 km/u), ongeacht het wegooppervlak.

De troef van Super Select is de '4H'-stand, de permanente vierwielaandrijving. Hij is nog steeds zeldzaam in zijn segment, vooral in combinatie met een lager vermogen, en leent zich voor elke snelheid (binnen de wettelijke beperkingen) en elk terrein.

In het specifieke geval van een pick-up zoals de L200, zorgt Super Select 4WD II voor extra grip wanneer zonder lading met de wagen wordt gereden. Hij beschikt over een centrale differentieelvergrendeling die uitstekende terreinprestaties neerzet, maar controleert ook de koppelverdeling vooraan en achteraan in de 4H-modus voor een superieur weggedrag en makkelijke bediening op een hele reeks ondergronden, van verharde wegen tot gladder paden.



In tegenstelling tot sommige van zijn concurrenten is Super Select ook uitgerust met een reeks lage versnellingen ('4LLC') voor knappe terreinprestaties, terwijl een differentieelvergrendeling achteraan ook verkrijgbaar is voor een maximale tractie op losse ondergrond (beschikbaarheid naargelang van markt & model). Die komt de globale terreinprestaties van de wagen nog ten goede, met onder meer een maximale waaddiepte van 600 mm.



MIVEC diesel

Mitsubishi Motors Corporation beschouwt het als zijn verantwoordelijkheid als onderneming om, ongeacht het segment of het voertuig, voertuigen aan te bieden met de laagst mogelijke impact op het milieu.

Daarom is het een van de eerste automerken die elektrische (EV) en oplaadbare hybridevoertuigen (PHEV) ontwikkelt. Daarom levert het grote inspanningen op het vlak van aerodynamica en gewichtsbesparing.

Daarom ontwikkelt het een splinternieuwe familie van MIVEC-dieselmotoren waarvan de nieuwe L200 de recentste telg is met de '4N15'-variant van 2,4 liter.

De '4N1' werd gelanceerd in 2010 en is in Europa verkrijgbaar in de ASX, de Lancer en de Outlander. Hij is een gezamenlijke inspanning van Mitsubishi Motors Corporation en Mitsubishi Heavy Industries, Ltd., en is een ultra-efficiënte familie van volledig uit aluminium vervaardigde dieselmotoren met twee bovenliggende nokkenassen (DOHC), vier cilinders en zestien kleppen, common-railtechnologie, een directe injectie met een beperkte milieu-impact en de laagste compressieverhouding in de sector (15,5:1 voor de 2,4 liter van de L200).

Een dergelijke lage compressieverhouding maakte dan weer de ontwikkeling van een aluminium motorblok en het gebruik van andere lichte materialen mogelijk. Dat leidde tot een aanzienlijke gewichtsvermindering, lage NVH-waarden, een uitstekende globale efficiëntie, nog versterkt door de variabele 'MIVEC'-kleptiming van MMC (inlaat), alsook de variabele geometrische turbocompressor en de Auto Stop & Go-technologie (beschikbaarheid naargelang van markt en model voor deze laatste):

⇒ *Voor meer informatie over de motor van de L200, zie: [New L200 - The Engine Story](#)*

Om deze nieuwe uiterst efficiënte MIVEC-dieselmotor nog beter te bedienen, heeft MMC twee nieuwe zware transmissies ontwikkeld voor de vijfde generatie van de L200:

- handgeschakelde zesversnellingsbak: een volledig nieuwe eenheid, ontwikkeld om tot een zuinig verbruik en lagere emissiecijfers te komen, met korte en lichte schakelbewegingen, wat lawaai en trillingen vermindert.
- vijftrapsautomaat met sequentiële 'Sport'-modus: deze nieuw ontwikkelde automaat biedt een mooi evenwicht tussen prestaties, gewicht en kosten en wordt ook gebruikt op de Pajero/Montero/Shogun om het onderhoud te verminderen (van een interval van 80.000 km naar onderhoudsvrij) en het rijgedrag te verbeteren (nieuwe ATF-vloeistof met lage viscositeit verbetert starten bij lage temperaturen en vermindert de weerstand voor een lager verbruik en een betere duurzaamheid).

Al bij al levert de 4N15 van MMC pittige en duurzame prestaties in overeenstemming met door de EU voorgeschreven CO₂-emissies die verminderen van minimaal* 199 g/km voor de oude L200 tot minimaal 169 g/km voor de nieuwe L200 (tegenover 180 tot 265 g/km voor de concurrentie).

* 199 tot 234 g/km

	Cilinderinhoud	Vermogen	Koppel	CO ₂ -emissies	Brandstofverbruik
Laag vermogen	2.440 cm ³	154 pk @ 3.500 t/min	380 Nm @ 1.500-2.500 t/min	169 tot 193 g/km	6.4 l/100km tot 7.3 l/100km
Hoog vermogen	2.440 cm ³	181 pk @ 3.500 t/min	430 Nm @ 2.500 t/min	169 tot 193 g/km	6.4 l/100km tot 7.3 l/100km

Deze prestatie (en de bijbehorende verbruikscijfers) zijn des te opmerkelijker wanneer men in aanmerking neemt dat de nieuwe L200 een uitgebreidere uitrusting aanbiedt dan zijn voorganger. Zo beantwoordt hij aan de steeds toenemende vraag naar uitrusting van zowel klanten als wetgevers en ook door de verbeterde prestaties in zware omstandigheden (maximaal sleepvermogen nu 3.100 kg,...).

... Terwijl het algemene concept bekend is in de sector (pick-up met 'body-on-frame' en laadvermogen van een ton), heeft de technologische efficiëntie van MMC op het vlak van transmissie, aerodynamica, lichte en sterke materialen, gewichtsbesparing* en lay-out echt zijn vruchten afgeworpen. De nieuwe L200 begint een nieuw hoofdstuk voor dit segment, dat vergelijkbaar is met de evoluties die momenteel in de andere marktsegmenten plaatsvinden.

*maximaal 1.875 kg voor de nieuwe L200 tegenover maximaal 1.950 - 2.400 kg voor de concurrentie.



Gebruikskosten

Gebruikers van pick-ups met een laadvermogen van een ton zijn vaak kleine zelfstandigen, die veel belang hechten aan de bedrijfskosten.

Daarom werd van bij de eerste fasen in de ontwikkeling van de nieuwe L200 een reeks van maatregelen geïntroduceerd zoals:

- zuiniger verbruik en laagste CO₂-emissies in zijn klasse (zie hierboven);
- olieversningsintervallen van 15.000 km voor de vorige L200 tot 20.000 km voor de nieuwe L200;
- van 30.000 km tot 60.000 km om de klepspeling te controleren;
- van 60.000 km tot 180.000 km om het koelmiddel te verversen;
- onderhoudsvrije keten;
- van onderhoud na 80.000 km op A/T tot onderhoudsvrije A/T;
- nu wordt 62% staalplaat met anticorrosiebehandeling gebruikt, 12% meer dan in het vorige model (uitgedrukt in massaverhouding - Double Cab-model);
- uitgebreider gebruik van dichtingsmateriaal;
- enz.

