

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS



Am Wendepunkt

Beschriebene Produktmerkmale, Antriebskombinationen, Modellvarianten und Ausstattungen gemäß europäischen Spezifikationen
(Marktregion MME34)

Abweichungen innerhalb der einzelnen Teilmärkte je nach Modell und Ausstattung möglich

Sämtliche Daten vorbehaltlich der finalen Homologation

(Further data to be released at launch time)

– Inhalt –

- ❖ **Das „ROTE AUTO“ im Überblick**
- ❖ **UNTERNEHMEN – Pionier und Wegbereiter**
- ❖ **DESIGN – kraftvoll und eigenständig**
- ❖ **FAHRDYNAMIK – Smooth Operator**
- ❖ **PACKAGING – cleveres 'SUV' Konzept**
- ❖ **FEATURES – coole Technologien**
- ❖ **SICHERHEIT – umfassendes Programm**

– Das „ROTE AUTO“ im Überblick –

I - Zeitleiste:

- Oktober 2013: Studie XR-PHEV Concept auf der Tokio Motorshow
- März 2015: Studie XR-PHEV II Concept auf dem Genfer Autosalon
- März 2017: Weltpremiere auf dem Genfer Autosalon
- Oktober 2017: Produktionsstart der Fahrzeuge mit EU-Spezifikation (s. unten)
- Ende 2017: Verkaufsstart der Fahrzeuge mit EU-Spezifikation (s. unten)

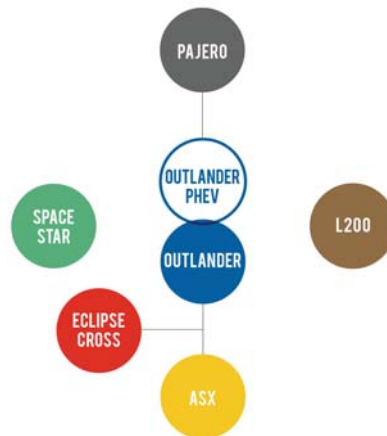
Marktregion MME34	Linkslenker 1.5 Benziner	Rechtslenker Benziner	Linkslenker 2.2 DiD	Rechtslenker 2.2 DiD
Produktionsstart	Oktober 2017	November 2017	TbA	TbA
Verkaufsstart (Je nach Markt und Einführungsplan)	Dezember 2017	Januar 2018	TbA	TbA

- 2018: Markteinführung sukzessive in Japan, Nordamerika, Russland, Australien / Neuseeland und weiteren Regionen

II - Positionierung:

- Wegbereiter einer neuen Fahrzeuggeneration und einer neuen Positionierung von Mitsubishi
- Rückkehr zu fundamentalen Markenwerten:
 - Authentische SUV-Marke (im Unterschied zu sogenannten „Marketing-SUVs“):
 - Allradtradition seit 1936 / Allradsystem „Super-All Wheel Control“ (S-AWC) seit 1987;
 - SUV-Modelle: 77 Prozent Verkaufsanteil in Europa (Kalenderjahr 2016, einschließlich L200 / ohne Russland und Ukraine);
 - Allradmodelle: 49 Prozent Verkaufsanteil in Europa (Kalenderjahr 2016).
 - Fahrdynamik mit sportlicher Auslegung:
 - 12 Siege bei der Rallye Dakar / 5 Titel in der Rallye-Weltmeisterschaft WRC
 - Entwicklung innovativer Technologien;
 - Betonung der Mitsubishi-DNA (100 Jahre Automobilbau / 150 Jahre Mitsubishi-Unternehmensgruppe);
 - Japanische Handwerkskunst;
 - Positionierung abseits des Mainstreams („Japanische Qualitätsmarke“).

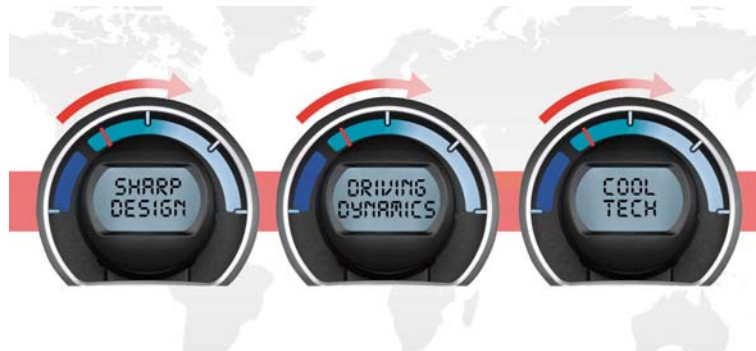
- Ergänzung der SUV-Modellpalette (ASX, Outlander) um die neue Variante „Coupé-SUV“:



- Ausweitung des Modellportfolios auf das wachsende Segment kompakter Coupé-SUVs (wie Range Rover Evoque und Toyota C-HR) ...
- ... bei gleichzeitig verstärkter Präsenz im Segment kompakter SUVs (neben Mainstream-Modellen wie VW Tiguan oder Peugeot 3008).

III – Produktüberblick:

- **Entwicklungsrichtungen:**



Exterieurdesign: kraftvoll und eigenständig

- o Reifer Auftritt statt Showeffekte;
- o skulpturale Dynamik;
- o dreidimensionale Konturen (wie „aus dem Vollem gefräst“), doppelte Charakterlinie;
- o keilförmige Gürtellinie, tailliertes Dach;
- o „Dynamic-Shield“-Frontdesign der zweiten Generation;
- o geteilte Rückleuchten;
- o anspruchsvolle LED-Leuchtelemente vorn und hinten;

- neuer Lackierprozess für exklusiven Rot-Farbtönen;
- ausgewogene Balance aus Optik, Übersichtlichkeit, Raumangebot und aerodynamischer Performance.

Interieur Design: japanische Handwerkskunst

- erwachsen statt spektakulär;
- horizontale Teilung (Information oben, Bedienung unten);
- niedrige Armaturentafel, hohe Frontkonsole, schalenartige Sitze, Cockpit-Ambiente;
- hohe Fertigungspräzision, markante Getriebe-Schalteinheit;
- markante Kontraste – Silber über Schwarz, harte über weichen Oberflächen;
- präzise Ausführung – IP-Einheit (Kohlefaserschale mit soft-silberner Einfassung unter weicher Armaturentafelpolsterung);
- Feinabstimmung von Strukturen, Farben und Oberflächen;
- sorgfältiger Zusammenbau, vor allem zwischen kontrastierenden Partien.

Fahrdynamik: sportliche Wurzeln

- extrem steife Rohkarosserie, intensiver Einsatz von Klebe-Schweißtechnik;
- anspruchsvolle Fahrwerksabstimmung (Radaufhängung, Lenkung);
- integrierte Fahrdynamikregelung „Super-All Wheel Control“ (S-AWC) in der Tradition des Lancer Evolution.

Packaging: cleveres Raumkonzept

- geteilte Rücksitzbank (40:60) mit Längsverstellung (200 mm) und neigungsverstellbarer Rückenlehne (16-32 °);
- „Easy-entry“-Türsäulendesign;
- niedrige Armaturentafel;
- innovatives „Twin bubble“-Dachdesign (nicht kombinierbar mit Panorama-Sonnendach).

Features: smarte Technologien

- Touchpad Controller;
- Smartphone-Konnektivität „Link Display Audio“ (SDA);
- Head-up-Display.

Antriebe

- Neu entwickelter 1,5-Liter-Vierzylinder-Turbo-Benzinmotor mit Direkteinspritzung:
 - leistungsbetonter Charakter;
 - maximales Drehmoment zwischen 1.500 und 4.000 1/min;
 - spontanes Ansprechen (variable Ventilsteuerung MIVEC, kompakter Turbolader mit elektrischem Wastegate-Aktuator).

- Update für 2.2 DI-D-Dieselmotor:
 - umfassende Reibungsminderung zwischen beweglichen Komponenten;
 - deutlich verbessertes Reaktionsverhalten des Einspritzsystems;
 - Reduzierung von Kraftstoffverbrauch, Emissionen, mechanischen Geräuschen, Erhöhung des Drehmoments;
 - homogene Beschleunigung über das gesamte Drehzahlband.

- Getriebevarianten:
 - manuelles Sechsgang-Schaltgetriebe,
 - automatisches CVT-Getriebe mit achtstufigem „Sport Mode“,
 - Achtgang-Automatikgetriebe.

- Die Antriebskombinationen im Überblick:

„MME34“-Märkte	1.5 2WD	1.5 4WD	2.2 DI-D 2WD	2.2 DI-D 4WD
6-Gang manuell	X		n/a	
8-Gang CVT	X	x	n/a	
8-Gang-Automatik			n/a	x

„MME34“-Märkte*	Max. Leistung	Max. Drehmoment	Beschleunigung 0-100 km/h	Kraftstoffverbr. (komb. Zyklus)	Fuel Economy	CO ₂ -Emissionen (komb. Zyklus)
1.5 2WD M/T	163 ps @ 5,500 rpm	250 Nm @ 1,800 to 4,500 rpm	10"3	4"5	6.6 l / 100 km	151 g
1.5 4WD CVT	163 ps @ 5,500 rpm	250 Nm @ 1,800 to 4,500 rpm	9"8	4"0	7.0 l / 100 km	159 g
2.2 DI-D 4WD A/T	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*

* vorläufige Daten; verbindliche Angaben nach der finalen Homologation

*To be released at launch time

- **Sicherheit / Assistenzsysteme:**

- Frontkollisionswarner „Forward Collision Mitigation System“;
- Spurhalteassistent „Lane Departure Warning system“;
- Totwinkelwarner „Blind Spot Warning system“ mit Spurwechselassistent „Lane Change Assist“ und Rückwärts-Querverkehrswarner „Rear Cross Traffic Alert“;

- Adaptive Geschwindigkeitsregelung;
- „Mis-acceleration Mitigation System“ zur Verhinderung versehentlicher Beschleunigung;
- Automatische Fernlichtregelung;
- „Multi-around Monitor“ mit Vogelperspektive;
- Elektrische Parkbremse mit „Auto Hold“-Funktion gegen unbeabsichtigtes Zurückrollen beim Anfahren.

UNTERNEHMEN

Pionier und Wegbereiter

Für Mitsubishi markierte die Weltpremiere des neu entwickelten Eclipse Cross auf dem Genfer Automobilsalon 2017 einen Wendepunkt. Das kompakte Coupé-SUV ist der erste Vertreter einer neuen Fahrzeuggeneration der Marke und zugleich Vorreiter einer neuen Positionierung des Unternehmens als SUV-Spezialist in Europa.

Vor dem Hintergrund des jüngst vollzogenen Eintritts von Mitsubishi in die Renault-Nissan-Allianz soll der Eclipse Cross zudem – neben den aktuellen und zukünftigen Generationen der Markengefährten ASX und Outlander – die Kundenbasis von Mitsubishi vergrößern und als strategisches Element dazu beitragen, die Marke auf der Basis dreier Produktsäulen in eine neue Richtung auszubauen. Die Merkmale:

- **markantes Design,**
- **ausgeprägte Fahrdynamik,**
- **innovative Technologien.**

Das dynamische Coupé-SUV wird zudem die neue Formensprache von Mitsubishi einführen und neue Innovativen in dieses Automobilsegment bringen.

Die ersten Fahrzeuge für Europa werden im letzten Quartal des Jahres 2017 verschifft (Händlereinführung Ende 2017 / Frühjahr 2018, je nach Markt). Es folgen die Marktdebüts in Japan, Nordamerika, Australien sowie weiteren Regionen.



Erneuerte Markenwerte

Mit der Wiederbelebung fundamentaler Markenwerte ist Mitsubishi in eine neue Produktära aufgebrochen, um 80 Jahre Allradhistorie (seit dem PX33 von 1936), 35 Jahre SUV-Expertise (seit dem ersten Pajero Generation von 1982) und fast 30 Jahre „All-Wheel-Control“-Technologie (seit dem Galant VR4 Dynamic Four von 1987) in tragende Werte für die Zukunft umzusetzen:

- ⇒ Authentische SUV-Marke (gegenüber „Marketing-SUVs“):
- ⇒ Allraderfahrung seit 1936 / Allradregelung „All-Wheel-Control“ (S-AWC) seit 1987;
- ⇒ SUV-Modelle: 77 Prozent Verkaufsanteil in Europa (Kalenderjahr 2016, einschließlich L200, ohne Russland und Ukraine);
- ⇒ Allradmodelle: 49 Prozent Verkaufsanteil in Europa (Kalenderjahr 2016).
- ⇒ Fahrdynamik mit sportlichem Charakter (12 Dakar-Siege, 5 WRC-Titel);

- ⇒ Entwicklung innovativer Technologien;
- ⇒ Betonung der Mitsubishi-DNA (100 Jahre Automobilbau / 150 Jahre Mitsubishi-Unternehmensgruppe);
- ⇒ Japanische Handwerkskunst;
- ⇒ Positionierung abseits des Mainstreams als „japanische Qualitätsmarke“.

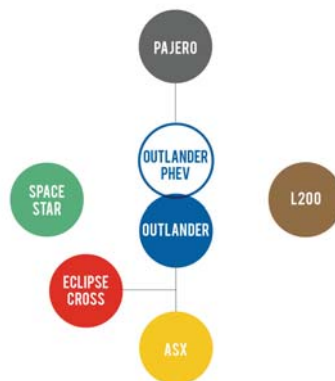
Ein Resultat dieser Vision ist eine Reihe neuer SUV-Modelle, als deren erster Vertreter der Eclipse Cross in diesem Jahr zwei wichtige Missionen erfüllen soll:

- Vorreiterrolle und Botschafter einer neuen, ambitionierten Positionierung von Mitsubishi als „Qualitätsmarke“, vor allem in Europa;
- Betonung der Positionierung von Mitsubishi als SUV-Spezialist mit einer Vielzahl von Konfigurationen, die innerhalb dieses Genres denkbar sind.



Herausforderer

Ausgestattet mit diesen Merkmalen, erweitert der Eclipse Cross die Modellpalette in der Nähe zu ASX und Outlander, verfolgt dabei allerdings eine andere Produktstrategie. Als Coupé artiges SUV mit augenfälligem Design, japanischer Qualität, exzellenter Fahrdynamik, intelligentem Packaging und innovativen Features tritt er an, neue Zielgruppen und Kundenkreise zu erschließen ...



... in einem nach wie vor expandierenden globalen SUV-Markt (25 Prozent Anteil am Gesamtmarkt), innerhalb dessen die Kategorie „Kompakt“ das signifikanteste Wachstum aufweist ...

... im aufkommenden Subsegment „Coupé-SUVs“, in dem sich Mitsubishi im Jahr 2013 mit der Studie XR PHEV erstmals präsentierte ...

... als authentische SUV-Marke, wie sie in den genannten Segmenten eher eine Minderheit bilden.

Nicht zuletzt reflektiert die Modellbezeichnung „Eclipse Cross“ die Positionierung des neuen Modells. Statt eines abstrakt klingenden Akronyms kombiniert ein realer Name auf emotionale Weise zwei Schwerpunkte der Mitsubishi-Welt:

- ECLIPSE als Referenz an das populäre, in den USA von 1989 bis 2012 gebaute Sportcoupé;
- CROSS als Aufforderung, innerhalb des SUV-Spektrums mit Abenteuerlust und Entdeckergeist Grenzen zu überschreiten.

DESIGN

Kraftvoll und eigenständig

Angesichts von Kunden, die in vielen Lebensbereichen – ob beim Auto, in der Mode und beim Produktdesign – zunehmend ihre Individualität und ihren persönlichen Stil wiederfinden wollen, hat Mitsubishi nach der Ära „Einheitsformat“ die Entwicklung emotionsbetonter Designs zum Entwicklungsprinzip erhoben.



In den letzten drei Jahren hatte dies eine vollständige Neuorganisation der globalen Designaktivitäten zur Folge. Dazu gehörten die Definition einer langfristigen Designstrategie sowie einer durchgängigen, authentischen visuellen Identität („Dynamic Shield“), dargestellt durch die viel beachteten Konzeptstudien XR PHEV II Concept (2015), eX-Concept (2015) und GT-PHEV (2016).



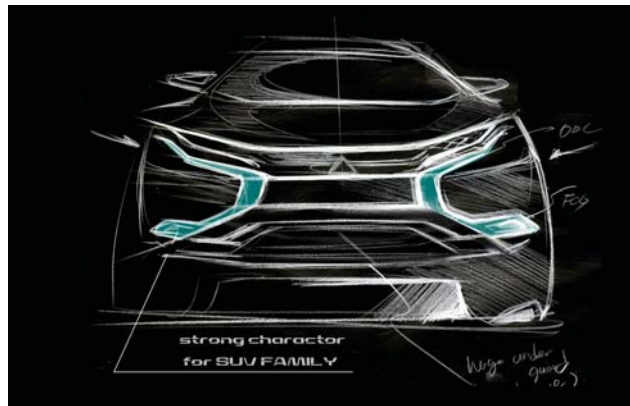
„Mitsubishi-ness“

Die Neudefinition der formalen Identität von Mitsubishi unter dem Schlagwort „Mitsubishi-ness“ gliederte sich in drei aufeinanderfolgende Phasen:

1 – Der erste Schritt war die Rückkehr zu den Wurzeln von Mitsubishi und zu dem Bewusstsein, dass die fundamentalen Werte des Unternehmens auf eine lange, bis ins Jahr 1870 zurückreichenden Herkunft mit Erfahrung in den Bereichen Entwicklung und Schwerindustrie (Schiffsbau, später auch Luft- und Raumfahrttechnik) beruhen.

2 – Gleichzeitig fanden im Verlauf des Jahres 2014 in zahlreichen globalen Märkten intensive Dialoge zwischen Vertretern des Designteams und Bestandskunden statt, um Meinungsbilder von Besitzern zu ihren Fahrzeugen aufzunehmen.

Daraus folgte unter anderem, dass Mitsubishi-Modelle mit ihrem Design SUV-typische Robustheit für den On- und Offroadeinsatz widerspiegeln sollen – zugleich aber auch die Dynamik und Performance eines Lancer Evolution, neben Modellen wie Pajero oder L200 eine weitere Ikone der Marke.



Erstmals vorgestellt wurde „Dynamic Shield“ als neue visuelle Identität auf der Paris Motorshow 2014.

3 – Mit dem Ziel, Werte und Leitlinien für das Mitsubishi Design zu definieren, folgte im Jahr 2015 als dritter Schritt eine Reihe von Design-Workshops mit Vertretern verschiedener globaler Märkte. Ein äußerst fruchtbares Brainstorming, das vier fundamentale Gestaltungsmaximen hervorbrachte:

- flexibles Grundkonzept,
- funktionale Schönheit,
- skulpturale Dynamik,
- und japanische Handwerkskunst.

Der intensive Prozess führte zu einem klaren Markenprofil mit ausgeprägtem Sinn für Authentizität und Zurückhaltung – ein Tribut an die 150-jährige Historie von Mitsubishi und ein kraftvolles Statement gegen oberflächliche Modetrends und billige optische Effekte.



Ein Konzept wird Realität

Mit dem Eclipse Cross wurden diese strategische Ausrichtung und die konsequente Transformation des XR PHEV II Concept zum Serienmodell erstmals Realität.

Auf den ersten Blick sichtbar wird dies durch spannungsvolle, dynamische Konturen des Fahrzeugs, die in gewisser Weise an die Anspannung eines startenden Sprinters erinnern ...



... die keilförmige, von der Studie übernommene Gürtellinie vermittelt dabei den Coupé typischen Eindruck von Bewegung. Für dynamisches Flair sorgen auch der flache Winkel des Heckfensters, eine taillierte Dachkontur, der lange Radstand mit kurzen Karosserieüberhängen und die „muskulösen“ Formen von Front- und Heckstoßfänger ...

... Vom XR PHEV II Concept abgeleitet sind auch die beiden stark skulpturierten Charakterlinien in der Seitenansicht. Sie vermitteln Dichte und Substanz, als sei der gesamte Fahrzeugkörper aus einem Metallblock herausgefräst. Auch bei der Fronthaube, deren plastische Konturen an eine Muschelschale erinnern, entfaltet dieses Gestaltungsmerkmal seine Wirkung ...

... Die obere Charakterlinie umfasst das Heck des Fahrzeugs und vermittelt unterhalb der waagrecht geteilten Heckscheibe – analog zur Konzeptstudie – den erwähnten „Startblockeffekt“, ...

... Ein über die gesamte Wagenbreite reichendes LED-Rückleuchtenband mit integrierten Bremsleuchten sorgt durch erhöhte Anordnung für bestmögliche Signalwirkung und optisch einen sicheren Stand mit „Breitenwirkung“.

... Ein ausgeprägter Sinn für innovative, harmonisch integrierte Details schafft eine Synthese aus Form und Funktion. So sorgt der Heckscheibenwischer durch seine Ruheposition unterhalb der Dachspoilerlippe ebenso wie die voll versenkbaren hinteren Kopfstützen dafür, dass die Sicht des Fahrers nach hinten nicht eingeschränkt wird. Ein weiteres Beispiel sind die hinteren Türgriffe, deren robust-ergonomische Form sich exakt in das Konzept eines SUVs einpasst. Ähnliches gilt für die innere „Twin bubble“-Dachkontur (nicht in Kombination mit Panorama-Sonnendach), eine Referenz an den Motorsport und zugleich ein designerischer Kunstgriff zur Vergrößerung des Kopfraums und Optimierung der Aerodynamik ...

... Der Evolutionsschritt des kraftvoll expressiven „Dynamic Shield“-Designs zeigt sich auch in der Gestaltung von Blinkern und Nebelscheinwerfern: Beim Eclipse Cross sind sie niedriger angeordnet und in massiveren Gehäusen zusammengefasst, während LED-Scheinwerfer und Tagfahrlicht durch ihre erhöhte Position mit den Lamellen des oberen Frontgrills eine Einheit bilden und den sportlichen Charakter des Fahrzeugs betonen.

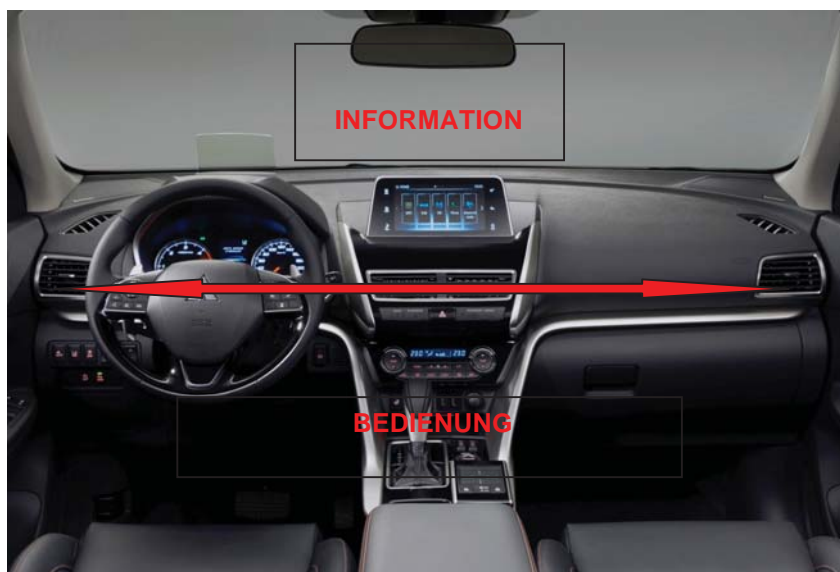
Ohne barocke Designelemente präsentiert sich der Eclipse Cross damit wertig und charaktvoll.



Horizontale Teilung

Eine weitere, mit dem Eclipse Cross vorgestellte Neuerung ist die horizontal geteilte Architektur des Armaturenbereichs; der Bereich „Funktion“ befindet sich unterhalb dieser waagerechten Achse, der Bereich „Bedienung“ darüber.

Dieses rationale Layout zieht nicht nur den Innenraum optisch in die Breite, es unterstützt auch den praktisch-funktionalen Charakter des Eclipse Cross. Hinzu kommt, dass die niedrige Instrumententafel, das Design von Fronthaube und Frontscheibe (Form, Neigungswinkel) und die erhöhte Sitzpositionen exzellente Sichtverhältnisse nach vorn sicherstellen.



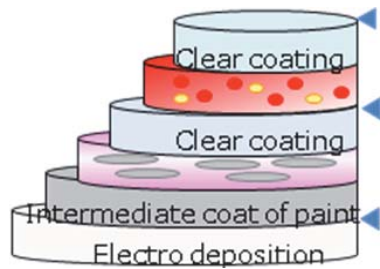
Die Mittelkonsole wiederum umgibt den Fahrer mit einer cockpitartigen Atmosphäre und spiegelt so den dynamischen Charakter des Eclipse Cross wider.



Japanische Handwerkskunst

Im Rahmen seiner neuen Markenpositionierung setzt Mitsubishi auf eine signifikante Erhöhung des Qualitätseindrucks. Beim Eclipse Cross wird dies an der Auswahl und Ausführung von Materialien, Oberflächen, Texturen und Farben offenkundig und unterstreicht das Konzept von der japanischen Handwerkskunst, wie sie einer einhundert Jahre alten Traditionsmarke gerecht wird:

- Im Außenbereich der Karosserie manifestiert sich diese Philosophie in einer neuartigen Lackierung, deren hoch gesättigter Rotton eigens für den Eclipse Cross entwickelt wurde und mit einem speziellen Verfahren aufgetragen wird. Der Lack besteht aus einem semitransparenten, mit Mica-Partikeln angereicherten und auf mehreren Grundschichten aufgetragenem Rotlack, der seinerseits mit einer finalen Deckschicht aus Klarlack überzogen ist.



- B – Klarlack
- Roter Decklack mit Mica-Partikeln
- B – Klarlack Silber-Metallic mit roten Pigmenten
- Elektro-chemische Lackierung

Der innovative Prozess beinhaltet zwei Einbrennstufen, wobei zwei speziell entwickelte Programme die Dicke der Lackschicht und das Qualitätsfinish überwachen und steuern.

Große Bereiche des Innenraums wie Instrumententräger und Türverkleidungen sind mit einem weichen Material bezogen, das genarbtem Naturleder ähnelt und haptisch wie optisch einen deutlichen Kontrast zu den silberfarbenen Elementen bildet. Eine hochwertige Lederausstattung mit orangefarbenen Ziernähten ist je nach Markt und Modell optional erhältlich.

Abgerundet wird das wertige Ambiente durch Ziereinlagen in Karbon- und Klavierlackoptik an Instrumententafel, Lenkrad, Mittelkonsole und den Türverkleidungen sowie durch silberfarbene Einfassungen im unteren Bereich des Armaturenrägers sowie an Mittelkonsole, Getriebehebel, Belüftungsdüsen und den vorderen Armlehnen.

Ein wesentlicher Faktor in der Qualitätswahrnehmung sind auch die Übergänge zwischen unterschiedlichen Materialien, Farben und Oberflächen. So wie im Zusammenspiel silberfarbener Ziereinsätze mit dem Armaturenräger. Oder in der Komposition des Instrumentengehäuses mit einer Verkleidung in Karbonoptik und der umgebenden weichen Oberfläche mit den silberfarbenen Umrandungen und Einfassungen.

Ab dem Eclipse Cross kommt bei Mitsubishi zudem ein neuer, hochwertig ausgeführter Schalthebel zum Einsatz, der klassische Funktionen wie Getriebe-Gangwahl mit neuen Funktionen wie Touchpad Controlling verbindet. Vollständige Neuentwicklungen sind auch die Vordersitze mit stark profilierten Seitenwangen, optimierter Schaumstoffdichte und dickeren Sitzpolstern.

In der Summe führen diese Merkmale zu einem seriösen Auftritt, der sich harmonisch in die Werte und die Historie der Marke und in das Profil von Mitsubishi als authentisches SUV-Label einfügt – mit Substanz statt modischer Effekte, wie die massiv-funktionale Ausführung der hinteren Türgriffe (anstelle integrierter Klappgriffe) als eines von vielen Beispielen zeigt.

FAHRDYNAMIK

Smooth operator

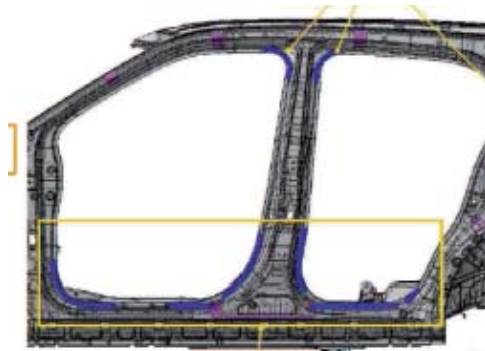
Wenn die Form der Funktion folgt, bestimmt umgekehrt die Funktion das Design: In diesem Sinne setzten die Entwickler den Coupé Charakter des Eclipse Cross technisch so um, dass dieser fahrdynamisch erfüllt, was sein Äußeres verspricht.



Extrem steife Karosserie

Zu den fundamentalen Merkmalen eines „Fahrerautos“ zählt eine extrem verwindungssteife Karosserie wie die des Eclipse Cross, die zudem in Leichtbauweise mit einem Anteil von über 55 Prozent an hochfesten Stählen ausgeführt ist.

Die implementierten Strukturverstärkungen beinhalten Dreipunkt-Federbeindome (in allen Modellvarianten serienmäßig) sowie spezifische Verstärkungen unter anderem an der Stirnwand, den Federlagern und im Bereich der hinteren Dach-Eckschienen – Maßnahmen, die zu einem direkteren Lenkgefühl und erhöhter Spurstabilität bei höheren Geschwindigkeiten beitragen.



Zusätzlich kommen in den Öffnungen von Türen und Heckklappe Adhäsiv-Klebertechniken zum Einsatz, die durch weitere Erhöhung der Torsionssteifigkeit ebenfalls das Lenkgefühl verfeinern und Vibrationen reduzieren.



Präzise abgestimmtes Fahrwerk

Das Fahrwerk des Eclipse Cross mit vorderen McPherson-Federbeinen und einer Mehrlenker-Hinterachse ist auf Präzision und Fahrstabilität ausgelegt, bietet eine feine Balance aus Fahr- und Geräuschkomfort auf der einen und dynamischem Kurvenhandling mit minimaler Seitenneigung auf der anderen Seite.

Die Feintuning-Maßnahmen beinhalten unter anderem:

- Stoßdämpfer mit schnell ansprechenden Ventilen und zusätzlichen Anschlagfedern zur Erhöhung von Dämpfungsleistung und Federungsstabilität;
- Federbein-Lagereinsätze in speziellem Layout für lineare Änderung der Fahrwerkscharakteristik unter Last, stabilen Geradeauslauf und direkten Lenkungs-Fahrbahnkontakt;
- einen hinteren Querträger in neuem Design, spezielle Führungsbuchsen-Einsätze mit niedriger Steifigkeit an den hinteren Radführungselementen zur effizienten Absorption von Fahrbahnstößen und signifikanten Reduzierung von Vibrationen bei Geradeausfahrt;
- ein hinteres Mehrlenkersystem mit hoher Querkraftresistenz für hohe Lenkpräzision und Fahrstabilität;

Einen weiteren wichtigen Beitrag zu Fahrpräzision und Straßenkontakt leistet eine elektrische Servolenkung mit längerer Übersetzung (vs. Outlander) und reduzierter Geräusentwicklung. Auf Dynamik ausgelegt und abgestimmt ist außerdem das Bremssystem mit Scheiben rundum, die vorderen im 17-Zoll-Format und innenbelüftet.



Fahrdynamikregelung „Super-All Wheel Control“ (S-AWC)

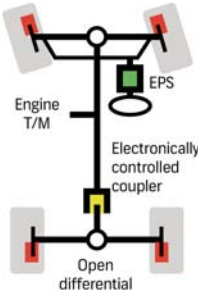
Das von Mitsubishi entwickelte S-AWC-System* ist eine übergreifende Regeltechnologie für unterschiedliche Fahrzeuglayouts und Abstimmungsvarianten. Es regelt Fahrdynamik- und Bremskräfte individuell an allen Rädern, vor allem durch die Steuerung der Drehmomentverteilung zwischen linker und rechter Fahrzeugseite.

Abhängig von Drosselklappenstellung, Geschwindigkeit und Fahrzustand leitet dabei das Allradsystem im ersten Schritt den jeweils optimalen Drehmomentanteil zu den Hinterrädern.

Beim 4WD-Layout des Eclipse Cross beinhaltet S-AWC die per Bremsengriff aktivierte Giermomentregelung „Active Yaw Control“ (AYC). Über Sensoren für Lenkeingabe, Giermoment, Antriebsmoment, Bremskraft und Raddrehzahlen kann S-AWC damit den Fahrzustand präzise erfassen und je nach Situation Giermomentimpulse setzen, die das Fahrzeug den Lenkeingaben des Fahrers präzise folgen lassen.

S-AWC optimiert das Kurvenhandling sowie die Fahrstabilität bei Geradeausfahrt und bei Spurwechseln und bietet dank einer stufenlos variablen Drehmomentverteilung zwischen Vorder- und Hinterachse (80 / 20% bis 55/45 %) maximale Traktionsreserven auf Untergründen mit niedrigen Reibwerten.

*In einer frühen Entwicklungsstufe („AWC“) 1987 im Mitsubishi Galant VR4 erstmals vorgestellt und über zehn Entwicklungsstufen des Lancer Evolution kontinuierlich verfeinert. 2012: Einführung einer neuen Variante mit dem Plug-in Hybrid Outlander in einer einzigartigen (elektrischen) Twin Motor-Allradkonfiguration.

S-AWC	Eclipse Cross
System configuration	
F/R torque split system	Electronically-controlled 4WD
L/R torque split system	AYC (Active Yaw Control)
Control system	Electric Power Steering (EPS) Brake
Drive Mode	AUTO / SNOW / GRAVEL

Darüber hinaus bietet das S-AWC-System des Eclipse Cross drei per „Drive mode selector“ (auf der Mittelkonsole) wählbare Fahrprogramme:

- Unter normalen Fahrbedingungen operiert das 4WD-System im Modus **AUTO** mit maximaler Kraftstoffökonomie. Bei nachlassender Traktion, beispielsweise auf rutschiger Fahrbahn oder losem Untergrund, wird automatisch ein höherer Drehmomentanteil den Hinterrädern zugeleitet.
- Für das Fahren auf Schnee oder anderen traktionsschwachen Untergründen ist der Modus **SNOW** vorgesehen.
- Der Modus **GRAVEL** schließlich sorgt für maximale Allradperformance in schwierigem Gelände, auf schlechten Straßen oder für den Fall, dass sich das Fahrzeug in Schnee oder Schlamm festgefahren hat.

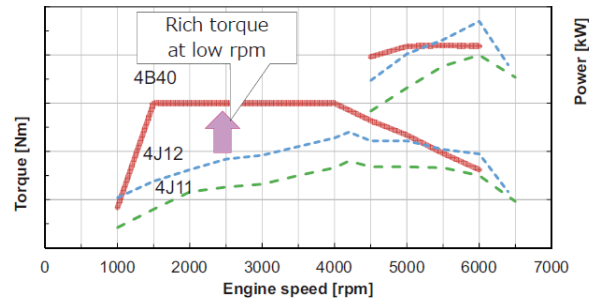
	Front / Rear Torque Split
- AUTO	- From 80/20% to 55/45%
- SNOW	- From 80/20% to 45/55%
- GRAVEL	- From 70/30% to 40/60%

Je nach Markt und Modell steht der Eclipse Cross auch in frontgetriebenen 2WD-Versionen zur Wahl.



Neuer 1,5-l-Turbo-Benzinmotor mit Direkteinspritzung

Das Antriebskonzept des Eclipse Cross beinhaltet unter anderem einen neu entwickelten Vierzylinder-„Downsize“-Benzinmotor mit 1,5 Litern Hubraum, Turboaufladung und einer klaren Auslegung auf Fahrdynamik und Laufkultur.



Zu den spezifischen Merkmalen des neuen 4B40-Triebwerks zählt eine besonders flach verlaufende Drehmomentkurve im Drehzahlbereich zwischen 1.500 und 4.000 1/min.

Dank zylinderkopfigintegriertem Abgaskrümmer, der variablen Ventilsteuerung „MIVEC“ (Ein- und Auslassseite) und einem kompakt bauenden Turbolader mit elektrischem Wastegate-Aktuator spricht das Triebwerk auf Gaspedalbewegungen sehr spontan an. Ein weiteres Leistungsmerkmal sind natriumgefüllte Auslassventile, wie sie in ähnlicher Form in der Hochleistungs-Sportlimousine Lancer Evolution Final Edition zu Einsatz kamen.

Das speziell für direkteinspritzende Benzinmotoren entwickelte automatische Start-Stopp-System (AS&G) zeichnet sich durch kurze Reaktionszeiten und weiche Schaltvorgänge aus.

Für optimale Performance ist das kompakte Triebwerk in Leichtbauweise ausgeführt. Die Baueinheit Zylinderkopf / Abgaskrümmer besteht aus Aluminium, während ein Einlasstrakt aus Kunststoff mit 20 Prozent Mindergewicht gegenüber einer Aluminiumkomponente und bis zu 50-prozentiger Senkung der Ansauglufttemperatur aufwartet.



Update für 2.2 DI-D Dieselmotor

Ein Update sorgt bei diesem Triebwerk der Motorenfamilie 4N14 für reduzierte Reibung und ein noch präziser ansprechendes Einspritzsystem.

Folgen dieser Maßnahmen sind die Reduktion von Kraftstoffverbrauch, Abgasemissionen und mechanischen Geräuschen sowie eine Erhöhung des maximalen Drehmoments von 360 auf 400 Nm (vorbehaltlich der finalen Homologation).

Unterstützt von einem neuen Achtgang-Automatikgetriebe, trägt der gewichtsreduzierter Kurbeltrieb (Kolben, Pleuel, Kurbelwelle) zu einer weichen und gleichmäßigen Beschleunigung über das gesamte Drehzahlband bei.



Automatisches CVT-Getriebe mit achtstufigem „Sport Mode“

Diese stufenlose, mit dem 1,5-Liter-Benzinmotor kombinierbare Getriebevariante beinhaltet einen manuellen „Sport Mode“ mit simulierter Achtgang-Abstufung, die das sportliche Potenzial des Triebwerks über ein breites Drehzahlband ausnutzt.

Eine neue „Step-up“ Schaltkontrolle reduziert dabei das für CVT-Getriebe typische, von der „vorausseilenden“ Motordrehzahl verursachte Verzögerungsgefühl und unterstützt so den Eindruck eines kraftvollen, gestuften Beschleunigungsverlaufs, wie er konventionellen Automatikgetrieben zu eigen ist.



Achtgang-Automatikgetriebe

Gemäß Markttrends ist der 2,2-Liter-Dieselmotor mit einem neuen, wassergekühlten und eng abgestuften Achtgang-Automatikgetriebe kombinierbar, das ausgezeichnete Performance mit hoher Effizienz verbindet.

Eine Ölpumpe mit Solenoid-Magnetventil zur Fluidsteuerung stellt dabei auch bei stehendem Motor den Öldruck für die hydraulische Kupplung sicher und unterstützt auf diese Weise das automatische Start-Stopp-System (AS&G). Der Effekt: ein weicher Startvorgang und höhere Kraftstoffeffizienz.

Für bestmöglichen Antriebskomfort verfügt das Automatikgetriebe über Funktionen wie eine Bergauf- und Bergabfahrhilfe sowie Drosselklappen- und Kick-down-Kontrollsysteme, um versehentliches Beschleunigen zu verhindern.

Je nach Markt und Modell wird der Eclipse Cross mit 1,5-Liter-Benzinmotor mit einem manuellen Sechsgang-Schaltgetriebe angeboten.

	1.5 2WD	1.5 4WD	2.2 DI-D 2WD	2.2 DI-D 4WD
6-Gang, manuell	x			
8-Gang CVT	x	x	n/a	
8-Gang Automatik				x

Antriebsversionen und Basisdaten im Überblick:

	Max. Leistung	Max. Drehmoment	Beschl. 0-100 km/h	60 – 80 km/h	Kraftstoffverbr. (kombiniert)	CO₂-Emission (kombiniert)
1.5 2WD, 6-G. man.	163 ps @ 5,500 rpm	250 Nm @ 1,800 to 4,500 rpm	10"3	4"5	6.6 l / 100 km	151 g
1.5 4WD, CVT	163 ps @ 5,500 rpm	250 Nm @ 1,800 to 4,500 rpm	9"8	4"0	7.0 l / 100 km	159 g
2.2 DI-D 4WD, 8-G. Aut.	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*

Preliminary data – to be confirmed after final EU homologation

*To be released at launch time

PACKAGING

Cleveres 'SUV' Konzept

Neben kompakten Dimensionen und individuellem Design bietet der Eclipse Cross ein luftiges und geräumiges Interieur. Die Basis dafür liefern ein Radstand von 2.670 Millimetern, 1.805 Millimeter Außenbreite, die Gesamtlänge von 4.405 Millimetern und Merkmale wie eine niedrige Armaturentafel und verstellbare Rücksitze.



Optimiertes Raumkonzept

Eine beheizbare, im Verhältnis 60 zu 40 teilbare sowie in Längsrichtung und Lehnenneigung variierbare Rückbank schafft maximale Ladekapazität, ohne die sportliche Coupélinie zu stören.

Die Passagiere im Fond können dank einer Rückbank mit 200 Millimeter Längsverstellweg, einer neunstufig (16-32°) verstellbaren Lehnen Neigung sowie großzügiger Kopffreiheit ihre Sitzpositionen in der jeweils bevorzugten Komfortposition einstellen.

Ein cleveres Detail dieses Raumkonzepts ist das profilierte „Twin bubble“-Dachdesign, das zur großzügigen Kopffreiheit maßgeblich beiträgt. Als Option ist ein zweiteiliges Panoramaglasdach mit elektrischer Betätigung erhältlich, das in beiden Sitzreihen freien Blick nach oben gewährt.



„Easy living“

Neben einem ausgeprägt sportlichen Charakter bietet der Eclipse Cross eine Vielzahl intelligenter Lösungen, die den Alltag an Bord angenehm und komfortabel gestalten:

- Versetzt angeordnete, von den unteren Türverkleidungen komplett abgedeckte Türsäulen (erleichtern den Ein- und Ausstieg und verhindern bei schlechtem Wetter das Verschmutzen der Kleidung).
- Weit öffnende Fondtüren (75°) erleichtern ebenfalls den Zugang ins Fahrzeuginnere.
- Zahlreiche Verstaumöglichkeiten wie ein doppelstöckiges Handschuhfach oder die große Mittelkonsole mit integriertem Brillenfach sorgen für Ordnung.
- Unterflur-Cargo Box mit integrierter Aufnahme für die Laderaumabdeckung und Haken-/Gurtsystem zum Offenhalten während des Beladens.
- Neue „SYNC“-Funktion zur Temperaturangleichung zwischen rechter und linker Fahrzeugseite.



Hoher Akustikkomfort

Auch der Geräuschkomfort an Bord des Eclipse Cross trägt zum gehobenen Fahr- und Qualitätserlebnis bei:

- Antriebsgeräusche werden durch eine große Motorabdeckung sowie strategisch platzierte Schalldämmungsmaterialien im Innenraum wirkungsvoll absorbiert.
- Fahrwerks- und Abrollgeräusche werden durch konstruktive Maßnahmen wie einen hinteren Querträger in geräuschkämmendem Design minimiert.
- Umfassende Maßnahmen zur Geräuschisolierung innerhalb der Karosseriebleche sowie schalldichte Verglasungen und Materialien im Bodenbereich komplettieren das für alle Geräuschquellen und -pfade optimierte NVH-Design (Noise, Vibration, Harshness). Ergebnis: ein Akustikkomfort auf Topniveau.

FEATURES

Cooler Technologien

Dank innovativer Technologien ist der Eclipse Cross auch in puncto Konnektivität optimal aufgestellt und bietet (je nach Markt und Modell) als erstes Mitsubishi-Modell verschiedene neue Features.



Touchpad Controller

Als erster Mitsubishi und eines von wenigen Modellen im Automobilmarkt verfügt der Eclipse Cross über einen Touchpad Controller. Über diese neuartige Schnittstelle zwischen Fahrer und Fahrzeug lassen sich Audiofunktionen wie Radio, iPod oder das Apple CarPlay-System intuitiver steuern lassen als über konventionelle Drehknöpfe – durch Auf- oder Abwärts Wischen über den Kontrollmonitor lässt sich auf diese Weise zum Beispiel die Lautstärke mit zwei Fingern regeln.



Smartphone Link Display Audio (SDA)

Im oberen Bereich des Cockpits befindet sich das Mitsubishi „Smartphone Link Display Audio“, über dessen Sieben-Zoll-Display der Fahrer verschiedene Smartphone-Funktionen schnell und sicher steuern kann.



Das System unterstützt das Apple-Betriebssystem CarPlay^{*1}, das eine leichte und sichere Nutzung von iPhones^{*1} im Fahrzeug erlaubt. Via Sprachsteuerung Siri^{*1} oder SDA-Touchscreen lassen sich Navigationsanweisungen abfragen, Anrufe tätigen und empfangen, Textmeldungen managen oder Musik hören – und zwar so, dass die Aufmerksamkeit des Fahrers auf die Straße gerichtet bleibt.

SDA unterstützt darüber hinaus Android Auto^{TM*2}, mit dem Dienste wie Google Maps^{TM*2}, Google Play^{TM*2} sowie Musik- und andere Smartphone-Apps ebenso verwendbar sind.

Die Anordnung des Touchpad Controllers in der Mittelkonsole gewährleistet eine ergonomisch günstige Bedienung, ohne dass der Fahrer dazu seine Sitzposition ändern muss.

*1: Apple CarPlay, iPhone und Siri sind in den USA und in anderen Ländern registrierte Markenzeichen von Apple Inc.

*2: Android Auto und Google Maps sind Markenzeichen oder registrierte Markenzeichen von Google Inc.



Head-up-Display

Ein weiteres smartes, mit dem Eclipse Cross neu eingeführtes Technikfeature ist ein in diesem Segment noch seltenes **Head-up-Display** (HUD).



Ein transparentes, im direkten Fahrerblickfeld angeordnetes Farb-Display informiert dabei über wichtige Fahrdaten und Fahrzeugfunktionen wie

- Geschwindigkeit,
- die adaptive Geschwindigkeitsregelung „Adaptive Cruise Control“ (ACC),
- den Auffahr-Kollisionswarner „Forward Collision Mitigation“ (FCM),
- die automatische Geschwindigkeitsbegrenzung „Adjustable Speed Limitation“ (ASL),
- den Spurhalteassistenten „Lane Departure Warning“ (LDW),
- Geschwindigkeitskontrolle (Cruise Control),
- Schaltanzeige (bei manuellen Gangwechseln via Schaltwippen),
- Gurtwarner,
- Türwarner,
- Fahrtrichtungspfeile (Turn-by-Turn-Navigation).

Die Kalibrierung des Displays auf minimalen Abstand zwischen Brennpunkt und Fahrerblickfeld sorgt dafür, dass erforderliche Augenbewegungen reduziert und Informationen schneller und sicherer aufgenommen werden.

Die ausfahrbare HUD-Einheit ist oberhalb des Instrumentenblocks angeordnet, ihre Aktivierung erfolgt automatisch via Zündung oder manuell. Der Displaywinkel ist automatisch oder manuell auf verschiedene Sitzpositionen und auf die Umgebungshelligkeit einstellbar.

SICHERHEIT

Umfassendes Programm

Der Eclipse Cross bietet eine breite Palette neuester Mitsubishi-Sicherheitstechnologien (Verfügbarkeit je nach Markt und Modell). Sie operieren mit einer Vielzahl von Sensoren, die das gesamte Fahrzeugumfeld erfassen, Situationen mit kritischem Potenzial frühzeitig erkennen und so die aktive Sicherheit und Fahrzeugkontrolle unterstützen. Dazu gehören:



„Forward Collision Mitigation“ (FCM)

Zur Vermeidung von Kollisionen mit Fußgängern oder Fahrzeugen arbeitet dieses System mit einer Kamera, einem hinter der Frontscheibe angeordneten Nahbereichslaser sowie (bei zusätzlicher Ausstattung mit der adaptiven Geschwindigkeitsregelung ACC) einem hinter dem Frontstoßfänger positionierten Millimeterwellen-Radar (für höhere Geschwindigkeiten). Bei Kollisionsgefahr erfolgt eine akustische Warnung und im Bedarfsfall (oberhalb von 5 km/h) ein automatischer Bremsengriff.



„Lane Departure Warning“ (LDW)

Bei Geschwindigkeiten über 65 km/h warnt dieses System den Fahrer akustisch, wenn der Wagen die vorgegebene Fahrspur zu verlassen droht.



„Blind Spot Warning system“ (BSW) mit „Lane Change Assist“ und „Rear Cross Traffic Alert“

Hier warnen zwei Radiowellen-Radarsysteme hinter dem Frontstoßfänger vor Fahrzeugen, die sich seitlich und / oder von hinten annähern und unterstützen auf diese Weise den Fahrer bei Spurwechseln und Wendemanövern. BSW erfasst bei Geschwindigkeiten ab 10 km/h Bereiche von 70 Metern hinter sowie drei Metern seitlich vom Fahrzeug. „Rear Cross Traffic Alert“ ist bei Geschwindigkeiten über 18 km/h aktiv.

In Kombination erfassen dabei im Heckstoßfänger untergebrachte Radiowellen-Radarsysteme Objekte im Totwinkelbereich seitlich und hinter dem Fahrzeug und tragen mit akustischen Signalen und optischen Warnzeichen in den Außenspiegeln dazu bei, Unfälle bei Spurwechseln oder beim Rückwärtsrangieren zu vermeiden.



„Adaptive Cruise Control (ACC)“

Per 77-GHz-Millimeterwellen-Radar überwacht diese Assistenzeinrichtung den Abstand zum Vorfahrenden und reduziert im Bedarfsfall das eigene Tempo, um diesen konstant zu halten. Mit dem Betätigen des Gaspedals oder des entsprechenden Schalters wird das System wieder aktiv, wenn der Vordermann ausschert oder seine Fahrt wieder beschleunigt.

Im Eclipse Cross bietet ACC darüber hinaus weitere Funktionen:

- Eine Low Speed-Funktion für geringe Geschwindigkeiten;
- Eine erweiterte Funktion für kurvenreiche Straßen, die dank Weitwinkelradar Fahrzeuge identifiziert, die den eigenen Fahrweg schneiden;
- ACC kann nun auch das Fahrzeug nach dem Anhalten im Stillstand belassen, um seine Aktivität erst nach Betätigen des Gaspedals oder des AAC-Schalters durch den Fahrer wieder aufzunehmen;
- Die Stillstandfunktion ist mit dem automatischen Start-Stopp-System (AS&G) kompatibel.



„Automatic High Beam“ (AHB)

Über eine Kamera hinter der Frontscheibe erfasst die Fernlichtregelung AHB das Scheinwerferlicht entgegenkommender Fahrzeuge sowie die Straßen- und Umgebungsbeleuchtung und wechselt entsprechend automatisch zwischen Abblend- und Fernlicht.

Das System wird – sofern sich kein anderes Fahrzeug (voraus oder entgegenkommend) im Überwachungsbereich befindet sowie in dunkler Umgebung – bei Geschwindigkeiten oberhalb von 40 km/h automatisch aktiviert.



„Multi-around Monitor“ mit „Bird-View Image“

Vier integrierte Kameras zeigen das Fahrzeug von vorne, hinten, von beiden Seiten sowie in einer 360-Grad-Ansicht von oben. Unterstützt wird dieser Assistent für das Einparken und Rangieren in beengter Umgebung durch eingeblendete Hilfslinien auf dem Bordmonitor, die noch präziseres Zielen ermöglichen.

Ergänzt wird der clevere Parkassistent durch Ultraschallsensoren an den Fahrzeugecken (jeweils vier an Front und Heck), die den Fahrer bei Geschwindigkeiten unter 15 km/h vor Objekten in unmittelbarer Fahrzeugnähe warnen (unter 15 km/h).



„Electric parking brake & Brake Auto Hold“

Ist diese Funktion aktiviert, wird das Fahrzeug auch nach dem Lösen des Bremspedals so lange an seiner Position gehalten, bis der Fahrer das Gaspedal betätigt.

Die beschriebenen Assistenzsysteme ergänzen das Sicherheitsprogramm des Eclipse Cross, zu dem auch die von Mitsubishi patentierte Sicherheits-Karosseriestruktur RISE* sowie sieben Airbags, umfassende Maßnahmen zum Fußgängerschutz und weitere Sicherheitsentwicklungen gehören.

* „Reinforced Impact Safety Evolution“: bietet große Sicherheitsfortschritte in der Crashesicherheit durch exakt definierte Verteilung der bei Heck- und Seitenkollisionen eingeleiteten Aufprallenergie und eine kontrollierte Karosserieverformung.
