

MITSUBISHI ECLIPSE CROSS



Punkt zwrotny

Właściwości, kombinacje układów napędowych, wersje wykończenia i wyposażenia zostały przedstawione dla modeli przeznaczonych na rynki europejskie (obszar MME34)

Dostępność i wyposażenie niektórych wersji zależy od rynku przeznaczenia, zgodnie ze szczegółową specyfikacją modelu

Wszystkie dane zostaną ostatecznie zatwierdzone w trakcie homologacji

(Further data to be released at launch time)

- W skrócie –

- ❖ **“CZERWONY SAMOCHÓD” na pierwszy rzut oka**
- ❖ **INFORMACJE KORPORACYJNE – pierwszy z nowej generacji**
- ❖ **PROJEKT – pełen życia buntownik**
- ❖ **DYNAMIKA JAZDY – smooth operator**
- ❖ **ROZPLANOWANIE – wszystko z na swoim miejscu ‘SUV’**
- ❖ **WYPOSAŻENIE – przyjazna technika**
- ❖ **BEZPIECZEŃSTWO - pełna paleta rozwiązań**

(Wszystkie parametry według pomiarów własnych MMC)

- “CZERWONY SAMOCHÓD” na pierwszy rzut oka -

I - Na osi czasu:

- Październik 2013: XR-PHEV Concept na salonie Tokyo Motor Show
- Marzec 2015: XR-PHEV II Concept na salonie Geneva Motor Show
- Marzec 2017: Światowa premiera na Geneva Motor Show
- Październik 2017: Rozpoczęcie produkcji samochodów w specyfikacji EU (szczegóły poniżej)
- Koniec roku 2017: Rozpoczęcie sprzedaży samochodów w specyfikacji EU (szczegóły poniżej)

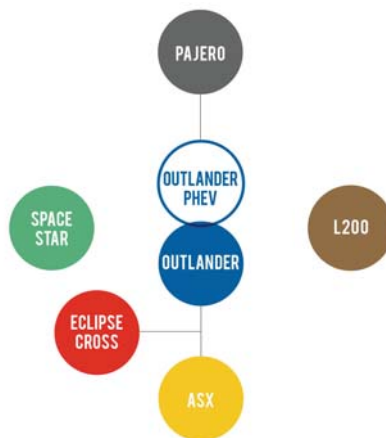
Rynki MME34	LHD 1.5 benzynowy	RHD benzynowy	LHD 2.2 DiD	RHD 2.2 DiD
Początek produkcji	październik 2017	listopad 2017	TbA	TbA
Początek sprzedaży*	grudzień 2017	styczeń 2018	TbA	TbA

- *Rzeczywisty początek sprzedaży na poszczególnych rynkach krajowych zgodny ze szczegółowym harmonogramem.
- 2018: Kolejne debiuty rynkowe w Japonii, Ameryce Północnej, Rosji, Australii i Nowej Zelandii oraz w innych regionach świata.

II - Pozycjonowanie:

- Pierwszy przedstawiciel nowej generacji samochodów Mitsubishi Motors zapowiadający zajęcie nowej pozycji na rynku samochodowym...
- ... co dla MMC oznacza powrót do źródeł:
 - Marka prawdziwych aut typu SUV (zamiast marketingu SUV):
 - 4WD od 1936 roku / system Super-All Wheel Control (S-AWC) od 1987 roku;
 - SUV: 77% sprzedaży w Europie – rok 2016 (w tym L200 / bez Rosji i Ukrainy);
 - 4WD: 49% sprzedaży w Europie – rok 2016.
 - Dynamiczne osiągi odzwierciedlające sportowe korzenie:
 - 12 zwycięstw w rajdzie Dakar / 5 tytułów mistrzowskich w WRC
 - Zaawansowana technika;
 - Tradycja Mitsubishi (100 lat samochodów Mitsubishi / 150 lat grupy Mitsubishi);
 - Kunszt japońskiego rzemiosła;
 - Pozycjonowanie się obok głównego nurtu (jako marka o japońskiej jakości).

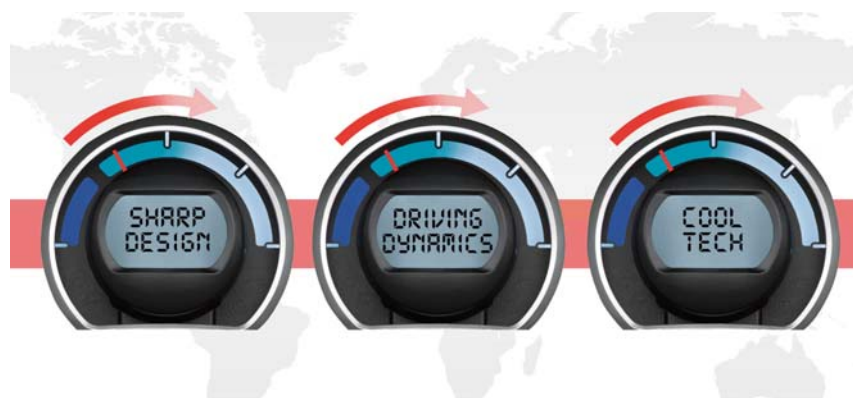
- Uzupełnienie oferty złożonej z ASX i Outlandera o podążające w nowym kierunku Coupé SUV:



- Rozszerzenie zasięgu oferty SUV MMC o segment SUV Compact Coupé (VW Tiguan, Peugeot 3008, ...).
- ... a jednocześnie wzmocnienie obecności Mitsubishi Motors w kompaktowym segmencie SUV i dołączenie do mainstreamowych graczy, takich, jak VW Tiguan, czy Peugeot 3008.

IV - Charakterystyka samochodu:

- **Kierunki rozwoju:**



– Projekt zewnętrzny – pełen życia buntownik

- Połączenie dojrzałości i atrakcyjności...
- „Wyrzeźbiona” dynamika.
- Kształt 3D, jakby rzeźbiony z litego metalu (charakterystyczne podwójne linie, ...).
- Klinowa sylwetka boczna z opadającą ku tyłowi linią dachu.
- „Dynamiczna tarcza” drugiej generacji.
- Dzielone tylne oświetlenie.
- Wyrafinowane oświetlenie LED z przodu i z tyłu.
- Całkowicie nowy proces pokrywania lakierem przy użyciu technologii krystalizacji - ekskluzywny kolor czerwony New Red.
- Starannie przemyślana równowaga widoczności, przestronności wnętrza i ogólnej sprawności aerodynamicznej.

- Projekt wnętrza – i sztuka japońskiego rzemiosła

- Połączenie rozsądku i buntu...
- Oś pozioma – informacja wyżej / działanie poniżej osi.
- Nisko umieszczona deska rozdzielcza / wysoka konsola / głębokie siedzenia = atmosfera kokpitu w samolocie.
- Wysoka precyzja i estetycznie wyważony wygląd elementów sterowania.
- Wysoka estetyka kontrastów - srebrne akcenty na czarnym podłożu, twarda powierzchnia na miękkiej powierzchni.
- Staranna kompozycja - np. deska rozdzielcza (powłoka o fakturze włókna węglowego w miękkim srebrnym obramowaniu, pod miękką górną powierzchnią), ...
- Harmonijne połączenia - faktury, kolory, wykończenia powierzchni.
- Precyzyjne łączenia, szczególnie między kontrastującymi elementami.

- Dynamika jazdy – sportowe korzenie

- Wysoka sztywność struktury nośnej nadwozia, między innymi dzięki szerokiemu wykorzystaniu technologii "spawania klejem".
- Precyzyjnie skalibrowane podwozie - zawieszenie kół i układ kierowniczy.
- Super-All Wheel Control (S-AWC) - system zintegrowanej kontroli dynamiki pojazdu oparty o rozwiązania z modelu Lancer Evolution.

- Rozplanowanie - wszystko na swoim miejscu

- Tylne siedzenia dzielone (w proporcji 40/60), przesuwane (zakres 200 mm), z regulacją kąta oparcia (zakres 16-32°).
- Konstrukcja progów drzwiowych ułatwiająca wsiadanie.
- Nisko umieszczona deska rozdzielcza.
- Ergonomiczna konstrukcja dachu ("podwójna bańka") – niedostępna ze szklanym dachem panoramicznym.

- **Wyposażenie – przyjazna technika**

- Wykorzystanie kontrolera dotykowego (dostępny z SDA).
- Wyświetlacz połączenia ze smartfonem (Smartphone Link Display Audio - SDA).
- Wyświetlacz przezierny (Head Up Display – HUD).

- **Układy napędowe**

- Całkowicie nowy benzynowy silnik MMC 1,5 l z bezpośrednim wtryskiem paliwa, turbodoładowany 4-cylindrowy:
 - Zoptymalizowany pod kątem osiągnięć na drodze.
 - Maksimum momentu obrotowego w zakresie 1800 do 4500 obr/min. (specyfikacja europejska RON95)
 - Natychmiastowa reakcja na zmiany położenia pedału przyspieszenia (zmienne fazy rozrządu MIVEC, kompaktowa turbosprężarka z zaworem upustowym,...).

- Zmodernizowany wysokoprężny silnik MMC 2.2 DiD:
 - Znaczące zmniejszenie strat tarcia między ruchomymi częściami.
 - Wyraźna poprawa reakcji systemu wtrysku paliwa.
 - Ograniczenie zużycia paliwa, emisji spalin, hałasu mechanicznego, przy jednoczesnym wzroście momentu obrotowego.
 - Płynniejsze przyspieszanie w całym zakresie prędkości obrotowych silnika.

- Trzy rodzaje oferowanych przekładni:
 - 6-biegowa przekładnia manualna.
 - Bezstopniowa przekładnia CVT z symulowanym 8-biegowym trybem „Sport”.
 - 8-biegowa przekładnia automatyczna.

- o W skrócie:

Rynki MME34	1,5 2WD	1,5 4WD	2,2 DiD 2WD	2,2 DiD 4WD
6 M/T	x		n/a	
8 CVT	x	X	n/a	
8 A/T			n/a	x

Rynki MME34*	Moc maksymalna	Maks. moment obrotowy	0-100 km/h	60-80 km/h	Zużycie paliwa (cykl mieszany)	Emisja CO ₂ (cykl mieszany)
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 DiD 4WD A/T	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*

*Dane wstępne – do potwierdzenia po zakończeniu badań homologacyjnych w Europie

*To be released at launch time

- **Bezpieczeństwo:**

- o System łagodzenia kolizji czołowych.
- o System ostrzegania o opuszczaniu pasa ruchu.
- o System ostrzegania o obiektach w martwym polu lusterek z asystentem zmiany pasa i ostrzeganiem o ruchu poprzecznym za samochodem.
- o Adaptacyjny tempomat.
- o Asystent świateł drogowych.
- o Monitorowanie sytuacji dookoła samochodu z widokiem z góry.
- o Elektryczny hamulec postojowy z systemem utrzymywania hamowania.

INFORMACJE KORPORACYJNE

Pierwszy z nowej generacji

Salon samochodowy Geneva Motor Show 2017 stał się punktem zwrotnym dla Mitsubishi Motors Corporation (MMC), zaznaczonym światową premierą całkowicie nowego kompaktowego modelu SUV Coupé nazwanego Eclipse Cross – pierwszego przedstawiciela nowej generacji samochodów Mitsubishi Motors, który ma pomóc we wzmacnianiu wizerunku marki i pozycjonowaniu jej w Europie jako producenta samochodów, które są z tą marką tradycyjnie kojarzone.

W szerszym kontekście, po przystąpieniu MMC do Renault-Nissan Alliance, Eclipse Cross pomoże zwiększyć liczbę klientów firmy Mitsubishi Motors, uzupełniając ofertę, jaką stanowią modele ASX (obecnej i przyszłej generacji) oraz Outlander (obecnej i przyszłej generacji), co pozwoli marce podążać w zupełnie nowym kierunku i budować pozycję rynkową na trzech głównych filarach, które stanowią:

- **Ostra stylizacja**
- **Dynamiczna jazda**
- **Przyjazna technika**

Ostro wystylizowany i równie dynamicznie jeżdżący SUV Coupé będzie jednocześnie pierwszym samochodem „mówiącym” nowym językiem stylistycznym MMC. Wniesie on także wiele innowacyjnych cech i rozwiązań technicznych do swojego segmentu rynkowego.

Dostawy Eclipse Cross na rynki europejskie rozpoczną się w ostatnim kwartale 2017 roku (premiery rynkowe w poszczególnych krajach nastąpią pod koniec 2017 roku i na początku 2018 roku), następnie samochód trafi na rynki Japonii, Ameryki Północnej, Australii i do innych rejonów świata.



Fundamenty

Ożywiając swoje fundamentalne wartości, MMC rozpoczyna epokę nowych produktów, które powstaną w oparciu o 80 lat doświadczeń z napędami 4WD (licząc od roku 1936 i pierwszego osobowego modelu PX33 ze stałym napędem czterech kół), o 35 lat doświadczenia w konstruowaniu samochodów SUV (licząc od roku 1982 i pierwszej generacji modelu Pajero) oraz o 30 lat doświadczeń z technologią All-Wheel-Control – systemem kontroli napędu na 4 koła (licząc od roku 1987 i pierwszego modelu Galant VR4 Dynamic Four). Szczególnie cennymi zasobami są tutaj:

- ⇒ Marka prawdziwych samochodów SUV (zamiast marketingu SUV).
- ⇒ 4WD od 1936 roku / system Super-All Wheel Control (S-AWC) od 1987 roku.
- ⇒ SUV: 77% sprzedaży w Europie – rok 2016 (w tym L200 / bez Rosji i Ukrainy).
- ⇒ 4WD: 49% sprzedaży w Europie – rok 2016.
- ⇒ Dynamiczne osiągi odzwierciedlające sportowe korzenie (12 zwycięstw w rajdzie Dakar / 5 tytułów mistrzowskich w WRC).
- ⇒ Zaawansowana technika.
- ⇒ Tradycja Mitsubishi (100 lat samochodów Mitsubishi / 150 lat firmy Mitsubishi).
- ⇒ Japońskie rzemiosło.
- ⇒ Pozycjonowanie się obok głównego nurtu (jako marka o japońskiej jakości).

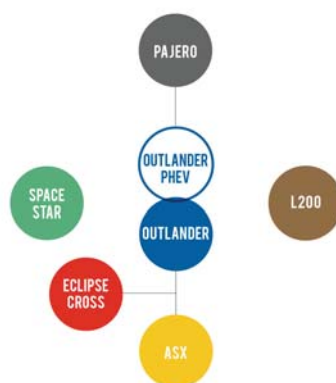
Efektom realizacji tego planu będzie paleta samochodów SUV, a jej pierwszy członek, czyli Eclipse Cross wchodzący na rynki w 2017 roku, będzie miał do wypełnienia dwa bardzo ważne zadania:

- samochód będzie pierwszym „źródłem napędu” bardziej ambitnego pozycjonowania jakości marki, zwłaszcza w Europie;
- nowy model podkreśli strategię produktową MMC jako producenta samochodów SUV - w różnych konfiguracjach objętych tym terminem.



Wyzwanie

W tym sensie, Eclipse Cross będzie uzupełnieniem dotychczasowej oferty, zajmując miejsce obok ASX i Outlandera, ale przyciągając klientów o nieco innych upodobaniach: SUV o linii nadwozia coupé, którego ostra stylistyka, wyjątkowa japońska jakość, doskonała dynamika jazdy, sprytnie rozplanowanie wnętrza oraz innowacyjne funkcje pozwolą Mitsubishi Motors na poszerzenie oferty i zdobycie nowych klientów...



... na ciągle rozwijającym się globalnym rynku samochodów SUV, które uzyskały już około 25% udziału w światowym rynku samochodowym – a wewnątrz tego segmentu największe wzrosty sprzedaży dotyczą właśnie kompaktowych samochodów SUV....

...a w nim rodzącego się sub-segmentu samochodów SUV Coupé, na co firma Mitsubishi Motors po raz pierwszy zareagowała przedstawiając w roku 2013 samochód koncepcyjny XR PHEV

... i gdzie marki znane z produkcji prawdziwych pojazdów SUV tworzą niewielki klub, którego członkiem będzie również Mitsubishi Motors.

Cele, jakie ma realizować nowy model znajdują oczywiście odzwierciedlenie w jego nazwie, która nie jest marketingowym akronimem, ale połączeniem pojęć niosących emocje dobrze czytelne dla miłośników motoryzacji, szczególnie tych, którzy interesowali się samochodami MMC.

- ECLIPSE: odniesienie do cenionego sportowego modelu Mitsubishi produkowanego w USA w latach 1989 - 2012.
- CROSS: zaproszenie do przekraczania tradycyjnych granic, co leży w naturze samochodów SUV.

PROJEKT

Pełen życia buntownik'

Po pożegnaniu z epoką "jeden rozmiar dla wszystkich", w erze klientów poszukujących dóbr pasujących do ich osobowości - samochodów, odzieży, artykułów AGD i innych produktów - MMC z entuzjazmem wzbogaca inżynierską perfekcję o emocje zawarte w nowych projektach.



Tak więc w ciągu ostatnich trzech lat dział projektowy firmy przeszedł całkowitą reorganizację, a w jej ramach sformułowano długofalową strategię projektowania, zakładającą między innymi spójność formy, ekspresję i wyraźną tożsamość wizualną (konceptcja "Dynamicznej Tarczy"), czego efekty można było obserwować w kolejnych, wysoko ocenionych samochodach koncepcyjnych XR PHEV II Concept i eX-Concept z 2015 roku oraz GT-PHEV Concept z 2016 roku.



Charakter Mitsubishi

Ponowne zdefiniowanie tożsamości projektowej samochodów Mitsubishi Motors - "charakteru Mitsubishi" - było systematycznie realizowanym procesem o trzech kolejnych fazach:

1 – Po pierwsze określono istotę powrotu do korzeni grupy Mitsubishi, rozumiejąc, że tożsamość marki Mitsubishi wywodzi się z tradycji sięgających roku 1870, a obejmujących przemysł ciężki i inżynierskie innowacje (od przemysłu stocznioowego, poprzez branżę lotniczą ...).

2 – Równolegle, w tym samym roku 2014, projektanci MMC prowadzili dialog z obecnymi klientami Mitsubishi Motors z różnych światowych rynków, od Indonezji po Niemcy, odnajdując wspólne, kluczowe dla klientów, powtarzające się cechy ich samochodów: solidne, niezawodne, twarde, ...

Szukając wypadkowej obu tych kierunków uznano, że pojazdy Mitsubishi Motors powinny cechować się solidnością samochodów z gatunku SUV zarówno na asfalcie, jak i w terenie, ale też muszą nawiązywać do dynamiki osiągow modelu Lancer Evolution, który obok Pajero i L200 stał się ikoną marki Mitsubishi.



Pierwszym ucieleśnieniem tych wniosków była wizualna tożsamość zawarta w koncepcji Dynamicznej Tarczy, zaprezentowana na Salonie Samochodowym w Paryżu w 2014 roku.

3 – Trzeci etap prac prowadzono w 2015 roku w ramach serii warsztatów projektowych, w których oprócz projektantów z MMC Design brali udział przedstawiciele z rynków globalnych, by sformalizować i uzgodnić zestaw wartości, które mają stać się wytycznymi do projektowania samochodów Mitsubishi Motors. Wymiana pomysłów i doświadczeń okazała się owocna, pozwalając na zidentyfikowanie czterech podstawowych cech samochodu:

- Powiększone możliwości.
- Funkcjonalne piękno.
- Wyrzeźbiona dynamika.
- Kunszt japońskiego rzemiosła.

Ogólnie rzecz biorąc, ten intensywny proces rozwojowy doprowadził do wyraźnej wizualnej ekspresji tożsamości marki, a także pozwolił na stworzenie silnego poczucia autentyczności, przy zachowaniu rozsądnego umiaru, stanowiących odzwierciedlenie 150-letniego rodowodu Mitsubishi i wbudowanie w system potężnego antidotum na sezonowe mody i tanie wyrazy wizualnych emocji ...

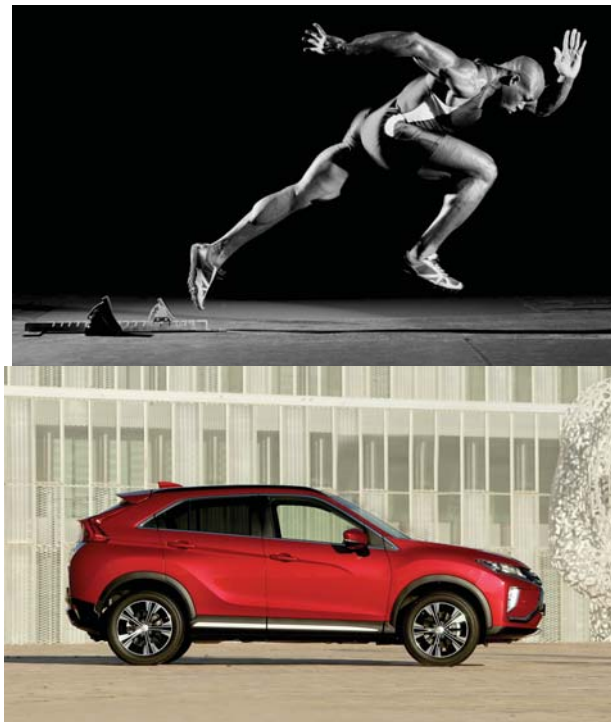


Od koncepcji do prototypu

Z pojawieniem się Mitsubishi Eclipse Cross, planowane strategiczne kierunki działania zamieniają się w rzeczywistość. Dzieje się tak dzięki płynnemu przejściu od XR PHEV II Concept do seryjnie

produkowanego samochodu, w którym należało uwzględnić wymogi technologii produkcyjnych i przepisów homologacyjnych.

Nowy kierunek projektu jest widoczny w bardzo dynamicznych konturach samochodu, przywodzących na myśl sportowca w blokach startowych ...



... Zachowano klinową formę nadwozia samochodu koncepcyjnego, by podkreślić wrażenie ruchu typowe dla nadwozi coupé – dynamizm tej formy dodatkowo podkreślono ostrym kątem tylnej szyby, opadającą ku tyłowi linią dachu, dużym rozstawem osi przy krótkich zwisach oraz muskularnym poszerzeniem przednich i tylnych błotników.

... Głęboko rzeźbione górne i dolne linie boków nadwozia również wywodzą się z projektu XR PHEV II Concept. Zachowano też silne powiązania między przebiegiem tych linii, by uzyskać wrażenie, jakby całość wykuto z jednego kawałka metalu – co przypomina wrażenie, jakie robi długa maska sportowego samochodu obejmująca błotniki i pas przedni.

... Z samochodu koncepcyjnego możliwie wiernie została też przeniesiona linia podszybia, która owija się wokół tyłu samochodu i charakterystyczna dzielona tylna szyba, przywodzące na myśl lekkoatletę w blokach startowych.

... Oświetlenie tylne łączące podstawowe światła hamowania LED oraz trzecie światło hamowania LED zajmują całą szerokość samochodu, a zaprojektowano je tak, by uzyskać lepszą widoczność dla innych użytkowników dróg i optycznie poszerzyć sylwetkę samochodu.

... Wiele uwagi poświęcono na dopracowanie szczegółów, łącząc atrakcyjność formy z funkcjonalnością. Tylne wycieraczka schowana pod spojlerem dachowym, czy całkowicie chowane tylne zagłówki nie utrudniają widoczności do tyłu, ani nie zakłócają czystości formy nadwozia. Klamki tylnych drzwi, to ergonomiczne elementy, zsynchronizowane wizualnie z koncepcją SUV, płat dachu z „podwójną bańką” (nie jest dostępny z panoramicznym szklanym oknem dachowym) stanowi klasyczne już odniesienie do sportów motorowych, ale też jest stylowym sposobem zwiększenia wysokości wnętrza nad głowami podróżnych, pomagając także w optymalizacji aerodynamicznej nadwozia itp.

... Kolejnym miejscem ewolucji koncepcji bardzo silnej tożsamości wizualnej „dynamicznej tarczy” są reflektory przeciwmgielne i kierunkowskazy umieszczone nisko, w mocno zaznaczonym fragmencie pasa przedniego, podczas gdy reflektory LED i światła do jazdy dziennej znajdują się wyraźnie wyżej. Gustownym uzupełnieniem jest siatkowy górny wlot powietrza wzmacniający sportowy wyraz przedniej części samochodu.

W ten sposób powstał projekt samochodu pozbawiony barokowej ornamentyki, ale wciąż pełen wyrazu, treści, charakteru i dojrzałości.



Oś pozioma

Kolejną nowością Mitsubishi Eclipse Cross jest zastosowanie opracowanej przez MMC Design nowej architektury deski rozdzielczej, w której elementy są zorganizowane wzdłuż osi poziomej, dzieląc funkcje pomiędzy informację (nad osią) i działanie (pod linią osi).

Taki rozkład elementów wizualnie poszerza wnętrze samochodu, ale przede wszystkim pomaga w ocenie sytuacji w samochodzie podczas jazdy. Dodatkową zaletą jest doskonała widoczność do przodu uzyskana dzięki nisko położonej desce rozdzielczej, optymalizacji wysokości przebiegu maski silnika, kształtu i kąta szyby przedniej, a także relatywnie wysokiej pozycji kierowcy.



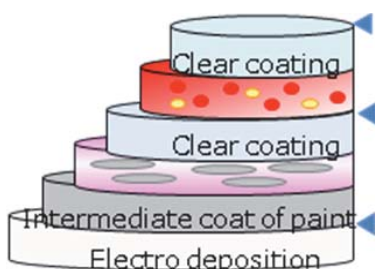
Poniżej poziomu działania na desce rozdzielczej trafiamy na stosunkowo wysoko umieszczoną konsolę centralną korespondującą z dynamicznym wyglądem zewnętrznym samochodu, jego stylem i możliwościami, co stwarza kierowcy środowisko przypominające kokpit samolotu.



Japoński kunszt rzemieślniczy

W celu skuteczniejszego utrwalenia pozycji Mitsubishi Motors jako marki wysokiej jakości, firma MMC zdecydowała się znacząco poprawić poziom jakości postrzeganej już na pierwszy rzut oka we wszystkich przyszłych produktach. Począwszy od Eclipse Cross dobór materiałów, tekstur, kolorów, wykończeń itp. będzie bardziej spójny z koncepcją japońskiego rzemiosła, odpowiednio do stuletniej tradycji japońskiej marki, która zasłynęła z jakości produktów.

Na zewnątrz samochodu najlepszym przykładem takiego podejścia do sprawy jakości jest zupełnie nowy, wykorzystujący technologię krystalizacji, proces pokrywania auta bardzo intensywnym czerwonym lakierem, opracowanym specjalnie dla modelu Eclipse Cross. Jest to półprzezroczysty lakier z dużą ilością płatków miki nakładany na kilka innych warstw lakieru, wykończony przezroczystą powłoką lakieru bezbarwnego. Proces malowania ze względu na wymaganą precyzję i staranność określany jest terminem oznaczającym rzemiosło.



- B - Lakier bezbarwny
- Czerwona półprzezroczysta warstwa z płatkami miki
- B – Lakier bezbarwny
- Srebrna metalizowana warstwa z czerwonym pigmentem
- Warstwa elektroforetyczna

Ten dość trudny, nowatorski proces obejmuje następujące po sobie dwa etapy suszenia termicznego, a specjalnie opracowane programy służą do sterowania etapami procesu, dbając między innymi o równomierną grubość powłok i zapewnienie wysokiej jakości końcowego wyniku.

Wewnątrz samochodu duże powierzchnie, jak deska rozdzielcza oraz panele drzwiowe, są wykończone miękkim materiałem o trójwymiarowej strukturze, przypominającym skórę, w wyglądzie i dotyku kontrastując z twardymi powierzchniami srebrnych listew, a skórzana tapicerka (dostępna w zależności od rynku i wersji modelowej) wykończona jest ozdobnymi pomarańczowymi obszyciami.

Dopełnieniem uzyskanych efektów są akcenty wykończenia o fakturze włókien węglowych lub czerni fortepianowej użyte w zespole wskaźników, kierownicy, konsoli centralnej i panelach drzwiowych, w połączeniu z wykończonymi na wysoki połysk srebrnymi ramkami elementów dolnej części deski rozdzielczej, obramowaniami konsoli środkowej, podłokietnikami przednich drzwi, wylotami powietrza itp.

Szczególnie istotne znaczenie pod względem postrzeganej jakości ma staranne połączenie i kontrolowana harmonia elementów o różnej naturze, kolorze, powierzchni lub materiale (np. srebrnych listew i poszycia górnej części deski rozdzielczej) lub złożonych kompozycji, jak zespołu wskaźników z zewnętrzną powierzchnią z materiału o fakturze włókna węglowego, kontrastującą z miękkim wykończeniem deski rozdzielczej oraz starannie zaprojektowanymi i wykonanymi srebrnymi akcentami.

Począwszy od modelu Eclipse Cross, nowo opracowane elementy sterowania o wysokiej jakości wykonania i starannie dopracowanym działaniu będą również wykorzystywane w przypadku tradycyjnych funkcji (dźwignia zmiany biegów, wyloty powietrza), jak i nowych elementów (np. kontroler dotykowy Touchpad), pojawią się także zupełnie nowe przednie fotele z „obejmującym” podparciem bocznym i zoptymalizowaną gęstością pianki o większej grubości.

Ogólnie rzecz biorąc, efektem tych działań ma być przemyślana dojrzałość odpowiadająca wizerunkowi i tradycji marki...

... Mitsubishi z poważnym podejściem do projektowania, dostosowanym do faktu bycia ekspertem w konstruowaniu aut typu SUV, w którym treść ma pierwszeństwo przed formą, co przejawia się na przykład w wyborze solidnych klamek tylnych drzwi, zamiast ukrytych gdzieś małych czarnych kłapek – to tylko jeden z wielu realnych przykładów.

DYNAMIKA JAZDY

Smooth operator

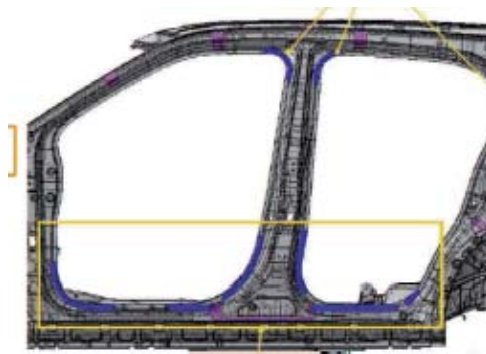
Jeśli forma ma podążać za funkcjonalnością, to nie wolno w imię estetyki pogorszyć wypełnianej funkcji. W Mitsubishi Eclipse Cross konstruktorzy MMC mieli za zadanie zbudować samochód z nadwoziem SUV Coupé zapewniający dynamikę odpowiednią dla formy nadwozia coupé i godną sportowych tradycji marki Mitsubishi.



Wysoka sztywność struktury nadwozia

Jest to fundamentalny warunek, który musi spełniać nadwozie samochodu dającego radość prowadzenia, tak więc Eclipse Cross otrzymał bardzo sztywne nadwozie, które jednocześnie cechuje mała masa własna (dzięki użyciu blach stalowych o wysokiej wytrzymałości, stanowiących ponad 55% struktury nadwozia).

Wśród licznych elementów usztywniających strukturę znalazły się trzypunktowe rozpórki kolumn zawieszenia montowane standardowo we wszystkich wersjach samochodu. Specjalnie wzmocnione zostało też przednie podszybie, punkty mocowania sprężyn zawieszenia, tylne narożniki szkieletu dachu itp. W rezultacie uzyskano bardziej precyzyjne, bezpośrednie wycucie układu kierowniczego i lepszą stabilność jazdy na wprost przy dużych prędkościach.



Strukturalne spojenie szeroko zastosowano w obramowaniach otworów drzwiowych, w obramowaniu drzwi bagażnika i w tylnych nadkolach. Zwiększyło to sztywność skrętną nadwozia, co zapewnia bardziej bezpośrednie wycucie układu kierowniczego i zwiększa komfort jazdy poprzez redukcję drgań.



Precyzyjna kalibracja zawieszenia kół

Zawieszenie kół w Eclipse Cross (kolumny MacPherson z przodu, układ wielodrożkowy z tyłu) zostało opracowane pod kątem precyzji prowadzenia, zachowania samochodu na zakrętach, uzyskania optymalnego połączenia komfortu jazdy i wycucia drogi, a także ograniczenia przechyłów nadwozia i przenoszonych przez nie drgań.

W tym celu kalibracja pracy zawieszenia objęła między innymi:

- Amortyzatory przedniego i tylnego zawieszenia Eclipse Cross, które wyposażono w zawory zwrotne szybkiego działania, uzyskując poprawę precyzji tłumienia, a konstrukcja sprężyn zawieszenia zapewnia stabilność ich działania w pozycji rozciągniętej.
- Zastosowanie cieńszych poduszek przednich kolumn zawieszenia i kąтового ustawienia podkładek pozwoliło uzyskać bardziej liniowe charakterystyki obciążeń podczas uginania się zawieszenia. Wynikiem tego jest poprawa stabilności jazdy na wprost i kolejne podwyższenie precyzji wycucia układu kierowniczego.
- W tylnym zawieszeniu z nowo opracowaną belką poprzeczną tylnej osi użyto tulei stalowo-gumowych w górnych i obu dolnych wahaczach. Ich duża elastyczność pozwala absorbować więcej wstrząsów przenoszonych z nawierzchni podczas obciążenia zawieszenia i znacznie ogranicza nieprzyjemne drgania w czasie jazdy na wprost.
- Tyłne zawieszenie wielodrożkowe ma bardzo wysoką sztywność przy obciążeniach bocznych, przyczyniając się do dokładniejszego i bardziej bezpośredniego wycucia zachowania układu kierowniczego, służąc także lepszej stabilności jazdy.

Kluczowym elementem koniecznym do zapewnienia precyzyjnej dynamiki jazdy Eclipse Cross był układ kierowniczy z elektrycznym wspomaganiem. Zastosowano w nim nowe elementy silnika elektrycznego (cichsza praca, lepsze wycucie drogi), większe przełożenie w porównaniu do Outlandera (dalsza poprawa wycucia drogi) itp.

Układ hamulcowy (z wentylowanymi tarczami z przodu i pełnymi tarczami z tyłu) również opracowywano z myślą o wysokich osiągach samochodu, stąd zastosowanie z przodu tarcz o średnicy 17 cali.



Super-All Wheel Control ('S-AWC') dynamics control system

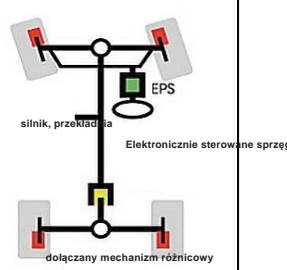
Własny system S-AWC¹ opracowany przez Mitsubishi Motors, pod nazwą którego kryje się bogaty pakiet rozwiązań technicznych pozwalających na zastosowanie różnych zestawów tych rozwiązań,

ale służących zawsze temu samemu celowi, dobieranych zależnie od charakterystyk technicznych każdego pojazdu. Niezależnie od samochodu, system zawsze jest przeznaczony do zarządzania siłą napędową i siłami hamowania wszystkich kół, w szczególności poprzez regulację rozdziału momentu napędowego pomiędzy lewe i prawe koła jednej osi.

Za punkt wyjściowy w układzie 4WD należy przyjąć, że system dostarcza moment obrotowy o optymalnej wartości na koła tylnej osi, zależnie od położenia pedału przyspieszenia, prędkości pojazdu i warunków drogowych.

W wersji użytej w modelu Eclipse Cross, system S-AWC zawiera uruchamiany hamulcami aktywny system kontroli pokonywania zakrętów (AYC) wbudowany w układ 4WD. Tak wyposażony system S-AWC precyzyjnie spełnia żądania kierowcy i kontroluje zachowanie pojazdu na podstawie informacji z czujników położenia kierownicy, przyspieszeń kątowych, momentu napędowego, siły hamowania i prędkości kół. Zgodnie z procedurami sterowania znoszeniem w obwodzie ze sprzężeniem zwrotnym, kieruje on sygnały do odpowiednich komponentów systemu, aby umożliwić pojazdowi precyzyjne wykonanie zamiarów kierowcy.

S-AWC zapewnia lepszą dokładność śledzenia toru jazdy na zakrętach, podwyższenie stabilności jazdy na wprost, stabilności przy zmianie pasa ruchu, czy przy jeździe po nawierzchni o niskim współczynniku przyczepności, standardowo dzieląc moment napędowy na przednie i tylne koła w proporcji 80/20%, która może zostać błyskawicznie i stale zmieniana maksymalnie do 55/45% w trybie AUTO.

Eclipse Cross	
Konfiguracja systemu	
Rozdział Momentu P/T	4WD, sterowanie elektroniczne
Rozdział momentu L/P	YAC (aktywna kontrola znoszenia)
Systemy sterujące	Elektryczne wspomaganie EPS, układ hamulcowy
Tryby jazdy	AUTO / ŚNIEG / SZUTER

□ Po raz pierwszy zastosowany w prostszej wersji (AWC) w wyrafinowanym technicznie modelu Galant VR4 w 1987 roku. System był rozwijany wraz z dziesięcioma generacjami modelu Lancer Evolution, przed wprowadzeniem kolejnej nowej wersji w modelu Outlander PHEV w 2012 roku w unikalnej konfiguracji z dwoma silnikami elektrycznymi Twin Motor 4WD.

Co więcej, system S-AWC w Mitsubishi Eclipse Cross umożliwia korzystanie z trzech trybów jazdy, które załącza się selektorem umieszczonym na konsoli centralnej:

- W normalnych warunkach drogowych, system 4WD korzysta z trybu **AUTO**, by zarządzać rozkładem momentu napędowego i zapewniać przy tym minimalne zużycie paliwa, a w razie wykrycia niskiej przyczepności kół do nawierzchni lub utraty przyczepności z innych przyczyn, system automatycznie kieruje większą część momentu napędowego na tylną oś, celem poprawy stabilności jazdy.
- Tryb **SNOW** (śnieg) przeznaczony jest na ośnieżone drogi oraz na inne nawierzchnie o niskiej przyczepności kół.
- Tryb **GRAVEL** (nawierzchnia szutrowa) korzysta z pełnych możliwości systemu 4WD dostępnych w trudnym terenie, na drogach złej jakości, a także w razie konieczności wydostania się z piasku lub ze śniegu, w którym samochód ugrzązł.

Chociaż system S-AWC w Eclipse Cross kieruje w normalnych warunkach większy moment napędowy na koła przednie, może znacząco i automatycznie zmieniać dystrybucję momentu w zależności od warunków jazdy, aż do przewagi napędu tylnego w trybach SNOW lub GRAVEL:

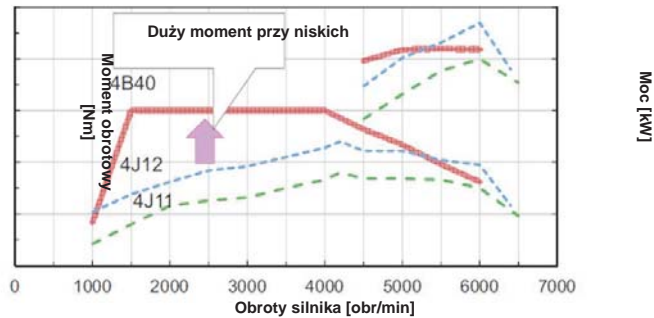
	Podział momentu obrotowego na przód/ tył
AUTO	Od 80/20% do 55/45%
SNOW	Od 80/20% do 45/55%
GRAVEL	od 70/30% do 40/60%

Zależnie od rynku i wersji modelowej, Eclipse Cross będzie dostępny także w wersji 2WD z napędem tylko na przednią oś.



Całkowicie nowy silnik benzynowy 1,5 z bezpośrednim wtryskiem paliwa i z turbodoładowaniem

Dla modelu Eclipse Cross, Mitsubishi Motors opracował całkowicie nowy 4-cylindrowy silnik benzynowy o bardzo dobrych osiągnięciach, które jednoznacznie potraktowano jako priorytet w tym projekcie, wraz z jakością i płynnością pracy silnika.



Co ważne, nowy silnik 4B40 charakteryzuje się płaskim przebiegiem krzywej momentu obrotowego w zakresie od 1800 do 4500 obr/min. (specyfikacja europejska RON95) Przekłada się to na elastyczność silnika oraz natychmiastową reakcję na użycie pedału przyspieszenia.

I rzeczywiście - silnik 1,5 litra reaguje natychmiast na wciśnięcie pedału przyspieszenia - między innymi w wyniku zastosowania takich rozwiązań, jak zintegrowanie kolektora wydechowego z głowicą cylindrów, zastosowanie systemu zmiennych faz rozrządu MIVEC (zarówno dla zaworów dolotowych, jak i wydechowych), użycie kompaktowej turbosprężarki z elektronicznie sterowanym zaworem upustowym itp., ... aż po trzonki zaworów wydechowych drążone i wypełnione sodem, podobnie jak w silnikach Lancer Evolution Final Edition.

Specjalnie opracowany dla silnika z bezpośrednim wtryskiem paliwa, system Auto Stop & Go zastosowany w Eclipse Cross charakteryzuje się lepszą płynnością działania, zapewniając jednocześnie szybsze uruchamianie silnika.

Ponadto, w celu poprawy osiągnięć samochodu, zwarty aluminiowy silnik został skonstruowany z myślą o redukcji masy, stąd kolektor wydechowy zintegrowany z głowicą cylindrów, czy kolektor dolotowy wykonany z żywicy (o 20% mniejsza masa od analogicznego kolektora z aluminium i ponad 50% redukcji maksymalnej temperatury powietrza).



Zmodernizowany silnik Diesla 2,2 l

Turbodoładowany silnik jest rozwinięciem znanej już jednostki napędowej 4N14 firmy MMC. Nowa wersja tego silnika opracowana dla Eclipse Cross otrzymała szereg rozwiązań redukujących siły tarcia pomiędzy ruchomymi elementami. Znaczej poprawie uległy też reakcje układu wtryskowego na zmiany obciążenia silnika.

Pozwoliło to obniżyć zużycie paliwa, uzyskać wyższą czystość spalin, zmniejszyć poziom hałasu mechanicznego i uzyskać większy moment obrotowy (400 Nm w porównaniu do 360 Nm - dane wstępne, przed homologacją).

Ponadto redukcja masy tłoków, korbowodów i wału korbowego przyczynia się do wygładzenia pracy silnika i poprawy elastyczności w pełnym zakresie prędkości obrotowych, w czym swój udział ma także zastosowanie nowej wielostopniowej 8-biegowej przekładni automatycznej.



Przekładnia bezstopniowa CVT z 8-biegowym sportowym trybem krokovym

Dostępna z silnikiem benzynowym 1.5 l, nowa przekładnia oferuje manualne sterowanie w trybie Sport. Dzięki zastosowaniu ośmiu skokowo zmienianych przełożeń, tryb Sport zapewnia bliskość przełożeń sąsiednich biegów, co pozwala dobrze wykorzystać maksymalny potencjał silnika.

Przekładnia CVT wykorzystując system skokowej zmiany przełożeń, przyczynia się do zmniejszenia wrażenia zwłoki typowego dla tego typu przekładni, gdy prędkość obrotowa silnika rośnie, za czym nie nadąża przyrost prędkości samochodu. Logika skokowej zmiany przełożenia daje odczucie solidnego przyspieszenia za pomocą subtelnych skokowych zmian siły napędowej tworząc wrażenie, że przekładnia CVT zmienia biegi tak, jak ma to miejsce w tradycyjnej przekładni automatycznej.



8-biegowa przekładnia automatyczna

Zgodnie z panującymi trendami, wysokoprężny silnik 2,2 l współpracuje z nową, 8-biegową przekładnią automatyczną, co pozwoliło uzyskać szeroki całkowity zakres przełożeń, przy zachowaniu niewielkich zmian przełożenia między sąsiednimi biegami. Dzięki temu uzyskano lepsze osiągi dynamiczne, wyższą sprawność energetyczną i bardziej wyrafinowaną pracę przekładni.

Ponadto, zastosowanie elektrycznie napędzanej pompy oleju pozwoliło zapewnić odpowiednie ciśnienie do sterowania sprzęgłem, nawet gdy silnik nie pracuje. Umożliwiło to płynne zwiększenie momentu napędowego przy rozruchu silnika, co wspomaga funkcję automatycznego wyłączania i następnie uruchamiania silnika Auto Stop & Go, przyczyniając się do dalszego obniżenia zużycia paliwa.

W celu zapewnienia większej funkcjonalności, chłodzona wodą przekładnia automatyczna wyposażona jest również w kontrolę podjazdu i zjazdu ze wzniesienia, sterowanie odblokowaniem przepustnicy i system szybkiej redukcji przełożenia przy gwałtownym wciśnięciu pedału przyspieszenia.

Na wielu rynkach Mitsubishi Eclipse Cross będzie też dostępny z silnikiem benzynowym 1,5 l. i manualną 6-biegową przekładnią.

	1.5 2WD	1.5 4WD	2.2 DiD 2WD	2.2 DiD 4WD
6 M/T	x			
8 CVT	x	x	n/a	
8 A/T				x

w skrócie:

Rynki MME34 *	Moc maksymalna	Maksymalny moment obrotowy	0-100 km/h	60-80 km/h	Zużycie paliwa (cykl mieszany)	Emisja CO ₂ (cykl mieszany)
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 DiD 4WD A/T	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*	n/a*

ROZPLANOWANIE

Wszystko na swoim miejscu 'SUV'

W ramach swoich kompaktowych (i stylowych) proporcji, Eclipse Cross zapewnia we wnętrzu ergonomiczne i przestronne środowisko dla kierowcy i pasażerów.

Samochód dysponujący rozstawem osi 2670 mm i szerokością całkowitą 1805 mm, przy długości całkowitej 4405 mm, oferuje przyjazną przestrzeń wnętrza, której dodatkowe zalety wynikają między innymi z niskiego położenia deski rozdzielczej i możliwości regulacji położenia tylnego siedzenia.



Optymalizacja przestrzenna

Maksymalizację dostępnej przestrzeni bagażowej, bez uszczerbku dla linii nadwozia SUV Coupé charakteryzującej sylwetkę Eclipse Cross, osiągnięto stosując podział tylnego (podgrzewanego) siedzenia w proporcji 60:40, z regulacją wzdłużną położenia siedzenia oraz regulacją kąta oparcia.

Pasażerom podróżującym z tyłu zapewniono dużo miejsca na nogi (200 mm zakresu regulacji wzdłużnej), a w przyjęciu wygodnej pozycji pomaga 9-stopniowa regulacja kąta oparcia w zakresie 16-32°. W czasie długich podróży cieszyć ich będzie nie wywołująca uczucia klaustrofobii duża wolna przestrzeń nad głowami, którą uzyskano mimo opadającej ku tyłowi linii dachu.

Starannie przemyślana konstrukcja dachu z "podwójną bańką" pozwoliła zachować komfortową ilość miejsca nad głowami pasażerów nawet, jeśli samochód wyposażony jest w opcjonalny panoramiczny dach słoneczny z elektrycznym otwieraniem panelu i elektrycznie sterowaną roletą – okno z widokiem na niebo.



Wygodne życie

Pomimo swojego sportowego profilu, Eclipse Cross oferuje liczne, dobrze przemyślane rozwiązania ułatwiające codzienne życie na pokładzie, takie jak:

- Progi drzwiowe całkowicie ukryte za dolnymi częściami paneli drzwiowych, zapewniają pasażerom łatwe wsiadanie i wysiadanie, bez ryzyka zabrudzenia ubrań w przypadku kiepskiej pogody.



- Duży kąt otwarcia tylnych drzwi (75°) również ułatwia wsiadanie i wysiadanie z samochodu.
- Bardzo pojemne schowki na mniejsze i większe drobiazgi, w tym duży podwójny schowek w desce rozdzielczej, a także ogromny schowek w konsoli centralnej z wydzielonym miejscem na okulary przeciwsłoneczne.
- Podpodłogowy schowek, w którym można zmieścić osłonę przestrzeni bagażowej, wyposażony w paski i zaczepy umożliwiające utrzymywanie go w pozycji otwartej podczas załadunku.
- Nowa funkcja systemu klimatyzacji oznaczona jako "SYNC", pozwalająca zsynchronizować temperatury po lewej i prawej stronie samochodu, etc,...



Cisza na pokładzie

Kolejnym czynnikiem mającym istotny wpływ na postrzeganie jakości samochodu jest poziom hałasu docierającego do uszu pasażerów. Mitsubishi Eclipse Cross okazuje się być bardzo cichym samochodem:

- Hałas silnika jest utrzymywany na niskim poziomie dzięki zastosowaniu osłon silnika i starannego rozmieszczenia materiałów dźwiękochłonnych we wnętrzu, a także dzięki użyciu dużych osłon dźwiękochłonnych.
- Hałas przedostający się z drogi i układu jezdnego do wnętrza zredukowano dzięki zastosowaniu tylnych poprzeczek zawieszenia wyposażonych w rozwiązania służące tłumieniu hałasu.
- Użyto wydajnych materiałów do izolacji akustycznej wewnątrz poszycia nadwozia, szyb o własnościach dźwiękoszczelnych, zastosowano też materiały tłumiące hałasy przenoszone przez płytę podłogową. Walkę o ciszę we wnętrzu przeprowadzono poprzez optymalizowanie wszystkich etapów - od wyciszania źródeł hałasu, poprzez jego przenoszenie przez ciała stałe i powietrze, uzyskując w rezultacie wyciszenie wnętrza najwyższej jakości.

WYPOSAŻENIE

Przyjazna technika

Oprócz wygody korzystania z powszechnie znanych dzisiaj urządzeń mobilnych połączonych z systemami samochodu, Eclipse Cross zaoferuje zestaw ciekawych rozwiązań technicznych (dostępnych w zależności od rynku i wersji modelowej) – będzie to pierwszy z modeli MMC z takim wyposażeniem.



Sterownik dotykowy Touchpad Controller*

Pierwszy w samochodzie Mitsubishi Motors i rzadko spotykany w innych markach interfejs człowiek-maszyna pozwala na bardziej intuicyjną obsługę, w przypadku użycia typowych potencjometrów obrotowych. Na przykład głośność systemu audio można regulować za pomocą dwóch palców przesuwanych na ekranie kontrolera w górę lub w dół. Kontroler dotykowy może sterować funkcjami radia, iPoda, a także Apple CarPlay.

*dostępny z SDA (patrz poniżej)



Wyświetlacz łączności smartfona z systemem audio (SDA)

W górnej części deski rozdzielczej Mitsubishi Eclipse Cross umieszczono opracowany przez MMC wyświetlacz łączności smartfona z systemem audio - Smartphone Link Display Audio, określany skrótem SDA. Wyświetlacz korzystający z cienkiego, 7-calowego ekranu dotykowego, pozwala

kierowcy na bezpieczną obserwację wyświetlanych informacji i danych niemal bez odrywania wzroku od sytuacji na drodze.



Smartphone Link Display Audio zastosowany w Eclipse Cross wspiera rozwiązanie firmy Apple znane jako CarPlay^{*1}, które pozwala mądrzej i bezpieczniej używać iPhone'a^{*1} w samochodzie.

Kierowca może używać elektronicznego asystenta Siri^{*1} lub ekranu dotykowego SDA, by uzyskać informacje nawigacyjne uwzględniające aktualne warunki ruchu drogowego, a także by odbierać i wykonywać połączenia telefoniczne, sprawdzać wiadomości tekstowe, czy słuchać muzyki, wszystko to bez odrywania się od obserwacji drogi. SDA współpracuje także z aplikacją Android Auto^{TM*2}, która pozwala na głosowe sterowanie działaniem Google Maps^{TM*2}, Google Play^{TM*2} i innych aplikacji.

Umieszczenie kontrolera dotykowego Touchpad w konsoli centralnej pozwala kierowcy na łatwe sterowanie SDA, bez konieczności zmiany pozycji w fotelu.

1... Apple CarPlay, iPhone oraz Siri są zastrzeżonymi znakami towarowymi firmy Apple Inc. zarejestrowanymi w USA i w innych krajach.

2... Android Auto oraz Google Maps są zastrzeżonymi znakami towarowymi firmy Google Inc.



Wyświetlacz przezierny (HUD)

Kolejnym z trzech wartych odnotowania rozwiązań technicznych zastosowanych w nowym Eclipse Cross, wciąż wyjątkowo rzadko dostępnym w tym segmencie pojazdów, jest wyświetlacz przezierny - **Head Up Display** – oznaczany skrótem HUD.



HUD przed oczami kierowcy wyświetla półprzezroczyste informacje przydatne w czasie prowadzenia samochodu, a dotyczące:

- prędkości jazdy;
- adaptacyjnego tempomatu (ACC);
- systemu ograniczającego skutki kolizji czołowych (FCM);
- regulowanego ogranicznika prędkości (ASL);
- ostrzeżeń o niezamierzonej zmianie pasa ruchu (LDW);
- tempomatu;
- wskaźnika zmiany biegów (jeśli w wyposażeniu są łożatki zmiany biegów);
- informacji o zapiętych pasach bezpieczeństwa;
- informacji o niedomknięciu drzwi;
- strzałek kierunkowych systemu nawigacji (skręt po skręcie – jedna z funkcji opracowanych przez MMC);

Wirtualny pełnokolorowy wyświetlacz ciekłokrystaliczny jest skalibrowany tak, by zminimalizować odległość między pozornym położeniem wyświetlanej informacji i drogą w polu widzenia kierowcy, minimalizując tym samym niezbędny ruch oczu i pozwalając kierowcy na szybkie i bezpieczne odczytanie informacji.

Wysuwana część HUD umieszczona jest w górnej części deski rozdzielczej pod osłoną, która otwiera się i zamyka zależnie od ustawienia pozycji zapłonu. Jej otwarcie lub zamknięcie może być zainicjowane manualnie. Kąt ustawienia wyświetlacza można regulować w zależności od indywidualnie przyjętej pozycji za kierownicą, a jego jasność można dostosować do aktualnych warunków oświetlenia zewnętrznego (zarówno automatycznie, jak i ręcznie).

BEZPIECZEŃSTWO

Pełna paleta rozwiązań

Zgodnie z wymaganiami rynku samochodowego, Mitsubishi Eclipse Cross jest w pełni wyposażony w najnowsze rozwiązania i technologie inteligentnego bezpieczeństwa MMC (dostępne w zależności od rynku i wersji modelowej). Stosując metodę używania wielu typów czujników do pełnego monitorowania stanu samochodu, zainstalowane systemy przewidują sytuacje, które mogą doprowadzić do wypadków i pomagają kierowcy w ich unikaniu.



System ograniczający skutki kolizji czołowych (FCM)

System ten korzysta z kamery, radaru laserowego krótkiego zasięgu umieszczonego za przednią szybą (oraz radaru milimetrowego umieszczonego za przednim zderzakiem, działającego przy większych prędkościach - jeśli samochód jest wyposażony w tempomat adaptacyjny), dzięki którym wykrywa pojazdy i pieszych przed samochodem. Jeśli istnieje ryzyko kolizji z wykrytą przeszkodą, system FCM ostrzega kierowcę odpowiednim dźwiękiem o zaistniałym zagrożeniu i wspomaga go w łagodzeniu skutków potencjalnej kolizji, a w niektórych sytuacjach pozwala uniknąć kolizji poprzez zastosowanie automatycznego hamowania (powyżej prędkości 5 km/h).



System informujący o niezamierzonej zmianie pasa ruchu (LDW)

System ostrzega kierowcę, gdy samochód zaczyna zjeżdżać z dotychczas zajmowanego pasa ruchu. LDW pracuje przy prędkościach powyżej 65 km/h.



Monitorowanie martwego pola w lusterkach bocznych z asystentem zmiany pasa ruchu i ostrzeganiem o ruchu poprzecznym z tyłu pojazdu

System korzystający z dwóch radarów radiowych umieszczonych za tylnym zderzakiem ostrzega kierowcę o zbliżaniu się innych pojazdów z tyłu i z boku oraz wspomaga kierowcę podczas zmiany pasa ruchu i manewru cofania.

BSW "widzi" obiekty znajdujące się za samochodem w odległości do 70 m (oraz do 3 m po obu stronach samochodu) i o prędkości powyżej 10 km/h (18 km/h przy ostrzeganiu o ruchu poprzecznym).

Połączenie tych funkcji pozwala na wykrywanie pojazdów znajdujących się w martwej strefie widoczności za naszym samochodem, przy wykorzystaniu radarów radiowych montowanych wewnątrz tylnego zderzaka. Mogą one zmniejszyć ryzyko kolizji spowodowanej nieuwagą, a to w wyniku pomocy, jaką stanowią dla kierowcy ostrzeżenia sygnalizowane diodami umieszczonymi w lusterkach bocznych oraz dźwiękowo, gdy zagrożenie pojawia się przy zmianie pasa ruchu lub przy cofaniu.



Tempomat adaptacyjny (ACC)

Za pomocą fal wspomnianego już wcześniej radaru pracującego na częstotliwości 77 GHz, tempomat kontroluje odległość od poprzedzającego pojazdu, dostosowując prędkość Mitsubishi Eclipse Cross do pojazdu jadącego z przodu. Jeżeli pojazd z przodu pojedzie inną trasą lub zwiększy swoją prędkość powyżej ustawionej w tempomacie, samochód powróci do jazdy z ustawioną prędkością (w granicach obowiązujących przepisów).

W ACC zastosowanym w Eclipse Cross, tempomat adaptacyjny posiada też następujące funkcje:

- praca przy małych prędkościach (na przykład w gęstym ruchu miejskim);
- rozszerzony zasięg na krętych drogach (z wczesnym wykrywaniem pojazdów włączających się do ruchu), co jest możliwe dzięki szerokiemu zakresowi kątowemu działania radaru;
- system ACC może zatrzymać samochód i pozwolić mu na ruszenie po ruszeniu poprzedzającego samochodu i naciśnięciu pedału przyspieszenia lub włącznika ACC;
- funkcja zatrzymania samochodu współpracuje z systemem Auto Stop & Go.



Automatyczne światła drogowe (AHB)

System monitoruje reflektory przednie oraz światła przeciwmgielne pojazdów jadących z przeciwka, a także oświetlenie uliczne oraz światło dzienne i zależnie od sytuacji, automatycznie przełącza reflektory pomiędzy oświetleniem drogowym i mijania. Monitorowanie odbywa się za pomocą analizy obrazu z kamery umieszczonej za przednią szybą.

Światła drogowe są włączane automatycznie przy prędkościach powyżej 40 km/h, jeżeli z przodu nie zostanie wykryty żaden inny pojazd (jadący z przeciwka lub w tę samą stronę), a na zewnątrz panuje ciemność (brak oświetlenia ulicznego).



System kamer 360 stopni z widokiem z góry

Cztery kamery umieszczone w różnych punktach nadwozia pozwalają uzyskać 5 różnych widoków: do przodu, do tyłu, na bok (w prawo i w lewo) oraz widok 360° z góry, co ułatwia parkowanie w ciasnych przestrzeniach. Co więcej, na monitorze pokazywane są linie ruchu samochodu wynikające z aktualnego położenia kierownicy.

Ten inteligentny system jest dodatkowo wspomagany przez zestaw czujników ultradźwiękowych umieszczonych w narożnikach samochodu, po cztery z przodu i z tyłu. Czujniki wykrywają obiekty znajdujące się blisko samochodu przy prędkościach jazdy do 15 km/h.



Elektryczny hamulec postojowy i wspomaganie ruszania na wzniesieniu

Po aktywowaniu tej funkcji (dostępnej w modelach wyposażonych w CVT i A/T), mimo zwolnienia pedału hamulca samochód nadal będzie stał nieruchomo, do momentu naciśnięcia pedału przyspieszenia przez kierowcę, co spowoduje automatyczne zwolnienie hamulca.

Wszystkie opisane systemy stanowią potężne wzmocnienie palety aktywnego bezpieczeństwa w Eclipse Cross, oprócz której samochód posiada też systemy bezpieczeństwa biernego, jak struktura nadwozia RISE* opracowana przez Mitsubishi Motors, pakiet 7 poduszek powietrznych, a także najnowsze rozwiązania łączące obrażenia pieszych w razie ich kolizji z samochodem.

****Reinforced Impact Safety Evolution**: system opracowany przez MMC, który radykalnie podnosi bezpieczeństwo podróżnych w przypadku zderzeń pod różnymi kątami, rozpraszając energię kinetyczną podczas bocznych i tylnych kolizji oraz kontrolując odkształcenia nadwozia tak, by zwiększyć ochronę pasażerów.
