

## **Autofestival 2019 :**

### **L'Outlander PHEV, l'hybride rechargeable le plus vendu en Europe - prestations économiques**

### **Eclipse Cross, année modèle 2019 – une motorisation diesel s'ajoute**

---

Bornem, le 24 janvier 2019 – Lors de l'Autofestival, Mitsubishi Motors présentera au grand public l'Outlander PHEV avec son tout nouveau groupe propulseur qui a fait son apparition sur le marché cet automne.

Pour l'année 2019, l'Eclipse Cross bénéficiera de quelques modifications. Une motorisation diesel complètera la gamme.

## **1. Outlander PHEV : Electric & More**

### **1.1 En général**

#### **- Historique de l'Outlander PHEV :**

- Octobre 2009 : Première apparition sous les traits du concept PX MiEV au salon de l'automobile de Tokyo
- Novembre 2011 : Concept PX MiEV II au salon de Tokyo
- Septembre 2012 : Présentation en première mondiale au Mondial de l'Automobile de Paris
- Janvier 2013 Lancement sur le marché japonais
- Octobre 2013 : Lancement sur le marché européen
- Novembre 2013 : Lauréat du prix « Technologie de l'année RJC 2014 » décerné par l'Automotive Researchers' and Journalists' Conference of Japan (RJC, conférence des analystes et journalistes automobiles japonais)
- Novembre 2013 : Lauréat du « Prix de l'innovation – Voiture de l'année 2013/2014 Japon »
- Septembre 2015 : Restylage majeur présenté au salon de l'automobile de Francfort

- Octobre 2015 : Participation à la course de rallye-raid de Baja Portalegre 500
- Décembre 2017 : Lancement sur le marché nord-américain
- Janvier 2018 : 100 000<sup>ème</sup> Outlander PHEV vendu en Europe
- Mars 2018 : 150 000<sup>ème</sup> Outlander PHEV vendu dans le monde
- Mars 2018 : Nouvel Outlander PHEV (MY19) présenté au salon de l'automobile de Genève

**- Marché de l'Outlander PHEV :**

- Véhicule hybride rechargeable (tous segments confondus) qui s'est le mieux vendu en Europe en 2015, 2016 et 2017\*\*
- SUV hybride rechargeable le plus vendu au monde en 2017\*\*
- Ventes mondiales (données MMC pour l'exercice) :

|                            | <b>2012*</b><br>1 | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>TOTAL</b>   |
|----------------------------|-------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|----------------|
| <b>TOTAL</b>               | 4 302             | 19 662      | 35 180      | 42 353      | 23 836      | 28 296      | <b>153 629</b> |
| <b>Japon</b>               | 4 302             | 8 968       | 8 627       | 11 833      | 3 616       | 5 105       | <b>42 451</b>  |
| <b>Europe</b>              |                   | 10 624      | 25 354      | 29 551      | 19 825      | 20 459      | <b>105 813</b> |
| <b>Amérique du Nord*</b> 2 |                   |             |             |             |             | 1 874       | <b>1 874</b>   |
| <b>Australie*</b> 3        |                   | 69          | 1 144       | 802         | 199         | 692         | <b>2 906</b>   |
| <b>Autres*</b> 4           |                   | 1           | 55          | 167         | 196         | 166         | <b>585</b>     |

\*1/Début des ventes en janvier 2013. \*2/États-Unis, Canada. \*3/Australie, Nouvelle Zélande. \*4/Taiwan, Hong Kong, Amérique du Sud\*\* Source JATO Dynamics

- 5 principaux marchés européens de l'Outlander PHEV (données MMC pour l'exercice – ventes cumulées) :

|                    | <b>2013</b> | <b>2014</b> | <b>2015</b> | <b>2016</b> | <b>2017</b> | <b>TOTAL</b> |
|--------------------|-------------|-------------|-------------|-------------|-------------|--------------|
| <b>Royaume-Uni</b> | 12          | 10 037      | 11 015      | 7 569       | 7 694       | 36 327       |
| <b>Pays-Bas</b>    | 9 393       | 7 441       | 7 026       | 1 440       | 189         | 25 489       |
| <b>Norvège</b>     | 442         | 1 403       | 3 717       | 4 695       | 3 939       | 14 196       |
| <b>Suède</b>       | 344         | 2 471       | 3 001       | 2 245       | 2 423       | 10 484       |
| <b>Allemagne</b>   | 4           | 1 430       | 2 032       | 1 777       | 1 784       | 7 111        |

- Position sur le marché (Données d'immatriculation locales – 5 principaux marchés européens de l'Outlander PHEV pour l'année civile 2017) :

| <b>Outlander PHEV</b>                                                 | <b>Royaume-Uni</b> | <b>Norvège</b> | <b>Suède</b> | <b>Allemagne</b> | <b>Espagne</b> |
|-----------------------------------------------------------------------|--------------------|----------------|--------------|------------------|----------------|
| <b>Volume pour l'année civile 2017</b>                                | 7 500              | 4 067          | 2 451        | 2 234            | 719            |
| <b>Position sur le marché local des PHEV pour l'année civile 2017</b> | # 1                | # 1            | # 2          | # 3              | # 1            |

**- Nouveautés du millésime 2019 (MY19) :**

- Nouveau groupe propulseur « PHEV 2.0 » :
  - Nouveau moteur essence à cycle Atkinson 2,4 l
  - Puissance de l'alternateur accrue de 10 %
  - Puissance du moteur électrique arrière accrue de 10 % à 70kW (95ch)
  - Capacité de la batterie de traction accrue de 15 % à 13,8kWh
  - Puissance de la batterie de traction accrue de 10 %
  - Système d'exploitation PHEV optimisé
- Nouveau châssis :
  - Évolution du système Super-All Wheel Control (S-AWC) dérivé de la Lancer Evolution avec deux nouveaux modes de conduite : « SPORT » et « SNOW » (neige)
  - Rigidité accrue de la caisse par le recours à des soudures adhésives structurelles
  - Suspension ré-étalonnée
  - Direction plus réactive
  - Freins à disque ventilé 17" à l'avant (roues 18" uniquement)
- Nouveau design :
  - Nouvelle calandre, nouveau bouclier, nouveau système d'éclairage, etc.
  - Nouveau becquet arrière, nouvelle extension de bouclier, etc.
  - Nouvelles jantes alliage 18 pouces multirayons
  - Nouveaux sièges avant enveloppants
  - Nouvelle sellerie en cuir matelassé de haute qualité (disponible sur

la nouvelle finition haut de gamme)

- Nouveau matériau pour les inserts
- Nouvelles caractéristiques :
  - Niveau de bruits et vibrations amélioré
  - Commandes révisées (nouvelle commande de sélection de mode de conduite type commutateur à bascule)
  - Nouveau combiné d'instruments
  - Ouïes de climatisation à l'arrière
  - Prises d'alimentation 1500W destinées aux équipements d'extérieur (230V)
  - Etc...

### **« VE + SUV » : cœur de stratégie de MMC**

L'électromobilité est depuis longtemps un axe stratégique pour Mitsubishi Motors Corporation (MMC), l'entreprise ayant commencé les recherches en la matière dès octobre 1966.

Parallèlement, la popularité actuelle (et prévisible) des SUV a vu quasiment tous les OEM se pencher sur ce segment ces dernières années alors que Mitsubishi l'exploite depuis longtemps déjà - le constructeur est en effet un acteur majeur du secteur des 4x4 depuis 1936, l'année où il a lancé sa torpédo à quatre roues motrices PX33, avant d'ajouter une dimension supplémentaire à son portefeuille en proposant des véhicules tout-terrain plus orientés loisirs (mais tout aussi performants) avec le Pajero/Montero/Shogun de première génération en 1982.

Conjuguant les différentes tendances prévalant sur le marché, le nouvel Outlander PHEV (MY19) est le dernier né de la longue lignée des SUV 4x4 et véhicules électriques de Mitsubishi.

### **Leader du marché**

Présenté en avant-première mondiale au Mondial de l'Automobile de Paris en 2012, l'Outlander PHEV a tout d'abord été lancé sur une sélection de quelques marchés européens (Pays-Bas, Scandinavie, etc.) en octobre 2013.

Inaugurant un genre totalement nouveau, il a rapidement marqué de son empreinte le segment européen des SUV en lui conférant une toute nouvelle dimension, dépassant les 50 000 unités vendues en novembre 2015 puis les 100 000 unités vendues en janvier 2018. Capitalisant sur ce succès et à la faveur d'une évolution constante, il a

décroché, successivement en 2015, 2016 et 2017\*, le titre de véhicule hybride rechargeable le plus vendu en Europe (toutes marques et tous segments confondus). Malgré la pression accrue exercée par un nombre sans cesse croissant de concurrents, l'Outlander PHEV a réussi à maintenir son rythme durant l'exercice 2017\* en conservant sa place de n°1 au Royaume-Uni, en Norvège ou encore en Espagne, tout en tirant son épingle du jeu sur les marchés où il a dû faire face à une rude concurrence locale, tels que la Suède ou l'Allemagne.

Globalement, pour la période de janvier à décembre 2017, l'Outlander PHEV a représenté à lui seul 13 % des ventes combinées de véhicules électriques/PHEV et 77 % des ventes cumulées de SUV dans le mix-modèle de Mitsubishi Motors dans la région Europe.

### **Expansion globale**

Alors qu'en Europe, les débats font rage autour de l'avenir du Diesel et de la question plus générale de la place de l'automobile dans notre société, la barre symbolique des 100 000 Outlander PHEV vendus dans la région en janvier 2018 témoigne de l'ambition de MMC d'élargir le champ des possibles pour tous ceux qui se veulent des pionniers du changement.

Néanmoins, si l'Europe a absorbé la majorité du volume de production de ce modèle, l'histoire de l'Outlander PHEV va bien au-delà de cette seule région...

Favorisant le rayonnement de la stratégie produit « VE + SUV » de MMC, l'Outlander PHEV a été lancé en Amérique du Nord (Canada et États-Unis) en décembre 2017.

Allant au-delà des tendances actuelles du marché, Mitsubishi Motors envisage également d'accompagner les nations émergentes dans leur quête incessante de mobilité individuelle tout en limitant l'impact environnemental d'un tel développement – des projets pilotes ont ainsi été lancés dans des pays tels que l'Indonésie, le Vietnam ou le Costa Rica.

### **Un atout pour l'Alliance**

L'Outlander PHEV est non seulement le tout dernier chapitre d'une triple saga qui a débuté en 1936 (4x4) et s'est poursuivie en 1966 (R&D VE) puis en 1982 (SUV Pajero de

première génération), mais il constitue également l'un des atouts majeurs que MMC met au service de l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi, en plus de sa forte présence sur les marchés de l'ANASE, de sa technologie 4x4 éprouvée et de son savoir-faire dans le domaine des pick-up.

Depuis son intégration le 20 octobre 2016, Mitsubishi Motors a contribué à renforcer l'Alliance, laquelle constituait déjà le plus grand constructeur de véhicules électriques au monde. Avec Mitsubishi Motors, l'Alliance est aujourd'hui le leader incontesté des technologies VE et PHEV.

\*Source : JATO Dynamics

Au cours des prochaines années, l'entreprise envisage de lancer de nouveaux véhicules électriques en s'appuyant sur l'Alliance Renault-Nissan-Mitsubishi.

En retour, l'Alliance pourra exploiter le leadership et l'expertise technologiques de Mitsubishi Motors dans le domaine des groupes propulseurs hybrides rechargeables (PHEV).

## **1.2 Technologie : Intrinsiquement électrique**

Depuis que le groupe Mitsubishi a produit sa première voiture il y a plus d'un siècle (modèle A en août 1917), son activité automobile a opté pour une approche ambitieuse et souvent révolutionnaire, développant des véhicules d'un genre nouveau et inaugurant des technologies de pointe.

Cette attitude audacieuse et avant-gardiste ne s'est pas démentie après la création officielle de Mitsubishi Motors Corporation en 1970, comme l'illustre aujourd'hui de la plus belle des manières le fleuron technologique de l'entreprise, l'Outlander PHEV :

- Premier SUV hybride rechargeable à deux moteurs électriques au monde proposé par un constructeur généraliste en 2012
- A ce jour toujours le seul véhicule hybride rechargeable reposant sur l'architecture d'un véhicule électrique (à la différence des moteurs à combustion interne électrifiés classiques proposés par la concurrence).

Depuis 2013 et les premiers adeptes, l'Outlander PHEV a séduit un large public en Europe, répondant aux attentes d'un nombre sans cesse croissant de clients (plus) généralistes face à des concurrents bien établis.

Le secret de ses avantages produit – et de l'accueil positif du marché – réside dans son architecture exclusive.

### **Une voie singulière**

Contrairement à l'approche choisie majoritairement par le secteur, Mitsubishi Motors a décidé de renoncer à l'électrification générique des véhicules à moteur à combustion interne pour développer ses propres véhicules hybrides rechargeables.

Ainsi, s'appuyant sur plus de 50 ans de recherche et développement dans le domaine de la mobilité électrique, les ingénieurs de MMC ont choisi le chemin inverse, celui d'un véhicule électrique principalement alimenté par deux moteurs électriques (un à l'avant et un à l'arrière) associés à un moteur essence de grosse cylindrée et à un puissant alternateur, tous deux capables de s'activer automatiquement lorsque les conditions de conduite et/ou l'état de charge le nécessitent.

Tirant profit de la simplicité intrinsèque des véhicules électriques (absence de transmission, commande électronique, etc.) et s'appuyant sur un système d'exploitation PHEV hautement sophistiqué développé en interne, cette nouvelle architecture offre des avantages notables, en termes de dimensions (peu de compromis par rapport à une version à moteur à combustion interne), de gain de poids (jusqu'à 275 kg de moins que la concurrence) ou de rendement.

L'adoption de cette voie électrique spécifique aboutit à certains développements intéressants :

- Le concept de « puissance maximum » est purement nominal car la combinaison moteur thermique + moteur électrique avant + moteur électrique arrière + alternateur ne fonctionne jamais à régime maximum - cette configuration/combinaison ne se produit jamais en conditions de conduite réelle, le système PHEV considérant toujours la combinaison groupe propulseur/modes de conduite la plus appropriée, avec l'accent mis sur les capacités électriques - conduite et charge - et les faibles émissions.

- Si le mode VE est le mode par défaut au démarrage, l'autonomie annoncée en mode électrique de 45 km n'est jamais séquentielle (à savoir 45 km puis plus rien...). À l'inverse, le système PHEV bascule constamment entre la conduite et la charge, notamment en conduite en mode SAVE.
- Le système PHEV de Mitsubishi Motors est tellement intrinsèquement électrique que la cartographie du système d'exploitation permet 89 jours de conduite en mode tout électrique (les 45 km d'autonomie étant suffisants pour la plupart des trajets quotidiens en Europe). Le 90<sup>ème</sup> jour, un témoin s'allume sur le combiné des instruments et le système d'exploitation PHEV démarre automatiquement le moteur thermique pour protéger le système d'injection d'essence.
- Le système PHEV est totalement automatique, sans contraintes et parfaitement fiable. Le conducteur peut néanmoins choisir entre les options suivantes :
  - Sélectionner le mode VE chaque fois que nécessaire
  - Activer le mode SAVE – solution privilégiée pour protéger la charge de la batterie tout en recourant occasionnellement au mode électrique pour abaisser la consommation de carburant et les émissions tout en complétant la charge.
  - Activer le mode CHARGE pour forcer la charge lorsqu'aucune source d'alimentation n'est disponible. Ce système sera essentiel face aux nouvelles réglementations annoncées dans certaines villes, qui autoriseront la circulation dans certaines zones uniquement aux véhicules à émissions nulles. Le conducteur de l'Outlander PHEV pourra effectuer le trajet ralliant la ville en mode hybride avant de basculer en mode tout électrique au cœur de l'agglomération.
  - Utiliser les palettes situées derrière le volant pour moduler le frein moteur et la régénération de puissance – sans ressentir de sensation étrange à la pédale de frein comme sur la plupart des véhicules équipés du système de récupération d'énergie au freinage.
- De multiples options de charge sont disponibles – de série :
  - Charge normale : 4 heures - 230V CA 16 A
  - Charge rapide (norme CHAdeMO – 25 min pour charge à 80%\*)
  - Mode CHARGE
  - Système de récupération d'énergie au freinage (5 niveaux)



- « Charge ponctuelle » automatique en conduite en mode SAVE
- \*80 % uniquement afin de permettre le stockage de l'énergie récupérée au freinage sur les 20 % restants

### **Trois modes de conduite**

Pour mémoire, l'Outlander PHEV propose trois modes de conduite, tous activés automatiquement par le système d'exploitation PHEV et offrant une transmission intégrale électrique permanente :

- « Mode tout électrique » (jusqu'à 135 km/h - dans le respect des limitations de vitesse)
  - Véhicule animé par les moteurs électriques avant et arrière
  - Énergie provenant de la batterie
  
- « Mode hybride série »
  - Véhicule toujours animé par les moteurs électriques avant et arrière
  - Moteur thermique activé pour alimenter l'alternateur, pour recharger la batterie en conduite
  - Mode activé automatiquement - pour 3-10 min maxi - en cas d'accélération soudaine ou en côte ainsi que lorsque le niveau de batterie est trop bas
  - Système configuré d'origine pour commuter en mode tout électrique aussi souvent/tôt que possible
  - Moteur thermique également activé ponctuellement et automatiquement pour conserver le convertisseur catalytique dans un état optimal + après 89 jours de conduite en mode tout électrique pour protéger le système d'injection d'essence.
  
- « Mode hybride parallèle »
  - Le moteur thermique entraîne les roues avant (via la boîte-pont avant multi-mode)
  - Le moteur électrique avant assiste le moteur thermique + le moteur électrique arrière continue d'entraîner les roues arrière
  - Mode activé automatiquement à vitesse élevée (dans le respect des limitations de vitesse)

- Système configuré d'origine pour permuter en mode hybride série (ou en mode tout électrique en-dessous de 135 km/h) aussi souvent/tôt que possible
- Le moteur thermique est également activé pour assurer la charge par le biais de l'alternateur.

### **Au-delà de la conduite**

L'architecture de véhicule électrique de l'Outlander PHEV offre d'autres avantages significatifs en matière de gestion de l'énergie :

- Deux prises électriques de 1500W (l'une derrière la console centrale, à disposition des passagers arrière, et l'autre dans le coffre) permettant de brancher un équipement d'extérieur de 230 V, en l'absence de prise secteur.
- La capacité énergétique du véhicule est suffisante pour alimenter en électricité un foyer moyen pendant 10 jours maximum, à condition que la batterie soit à pleine charge et le réservoir de carburant plein – un atout unique particulièrement apprécié lors des catastrophes naturelles qui ont frappé le Japon.
- L'un des attraits de la technologie PHEV de MMC est qu'elle permet aux conducteurs d'utiliser leurs batteries pour alimenter en courant CC leur foyer, leur communauté et le réseau. Cette fonctionnalité ouvre la voie à une nouvelle ère en matière de gestion de l'énergie.

Exclusif sur son segment, l'Outlander PHEV est déjà compatible avec les réseaux intelligents, et Mitsubishi Motors envisage l'introduction progressive de systèmes V2H (Véhicule-To-Home, du véhicule à l'habitation) dans les années à venir, et participe déjà à des programmes de démonstration dans différents pays.

### **Groupe propulseur « PHEV 2.0 »**

Tout en conservant son architecture de base, l'intégralité du groupe propulseur PHEV a subi un développement « 2.0 » afin de répondre aux attentes des clients – un développement plutôt radical à certains égards :

- **Nouveau moteur essence à cycle Atkinson 2,4 l :**

- - Le moteur a un taux d'expansion plus élevé que le taux de compression et offre un meilleur rendement énergétique. Ce moteur utilise le calage variable des soupapes pour produire l'effet d'un cycle Atkinson.
- En 1882, James Atkinson invente une construction mécanique qui améliore l'efficacité du moteur dans des conditions de faible charge, la zone la plus utilisée pendant la conduite quotidienne. Son principe raccourcit la course de compression par rapport à la course de combustion. En conséquence, l'énergie nécessaire pour la compression est réduite tandis qu'à la fin de la course de combustion, une plus grande quantité d'énergie disponible est utilisée.
- Augmenter la cylindrée de 2.0L à 2.4L pour le nouvel Outlander PHEV (MY19) permet de placer le moteur dans une zone de puissance globale inférieure où le cycle Atkinson avec MIVEC peut être appliqué, augmentant de fait les performances du moteur.
- Combiné à la cylindrée accrue du moteur 2,4 l du MY19, il en résulte un couple plus généreux (notamment à bas régimes), d'un plus faible niveau de bruits et vibrations, de meilleures accélérations (notamment en bas et milieu de plage), d'une plus faible consommation de carburant et d'une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> :

| (Spéc. UE) | Outlander PHEV MY18 | Nouvel Outlander PHEV (MY19) |
|------------|---------------------|------------------------------|
|------------|---------------------|------------------------------|

|                                              |                                     |                                     |
|----------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|
| <b>Puissance du moteur thermique (kW/ch)</b> | 89/121 @ 4 500 tr.min <sup>-1</sup> | 99/135 @ 4 500 tr.min <sup>-1</sup> |
|----------------------------------------------|-------------------------------------|-------------------------------------|

|                                        |                                  |                                  |
|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|
| <b>Couple du moteur thermique (Nm)</b> | 190 @ 4 500 tr.min <sup>-1</sup> | 211 @ 4 500 tr.min <sup>-1</sup> |
|----------------------------------------|----------------------------------|----------------------------------|

- **Plus faible niveau de bruits et vibrations :**

- Parallèlement à la mise en place d'un nouveau moteur 2,4 l à cycle Atkinson plus souple, les bruits du moteur ont été réduits (convertisseur catalytique double couche, nouveau design du filtre à air, plaque de masse supplémentaire sur le silencieux d'échappement, etc.)

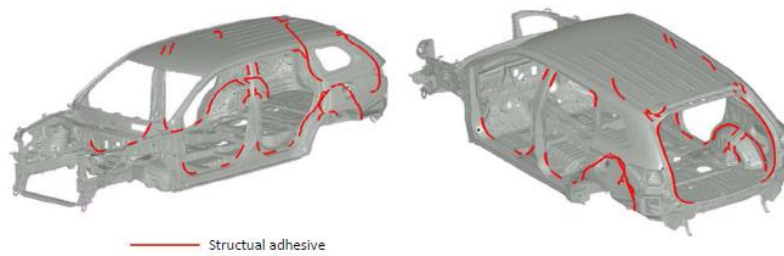
- **Meilleures performances des composants électriques et nouvelles fonctions :**

- Alternateur : augmentation de la puissance de 10%
- Moteur électrique arrière : augmentation de la puissance à 70 kW (95ch)
- Batterie de traction : augmentation de la puissance de 10% + augmentation de la capacité (nouvelles cellules) à 13,8 kWh
- Système de réchauffement de la batterie - pour permettre à la batterie de traction de continuer à fonctionner si le véhicule est connecté à un point de charge, même lorsque la température extérieure atteint des températures très froides. Également opérationnel en conduite
- Fonction d'équilibrage de la tension des cellules - pour la décharge avec le dispositif V2H (« Vehicle to Home », du véhicule à l'habitation) via le port de charge rapide.
- Alimentation directe de la climatisation, des accessoires, etc. à partir du point de charge lors de la charge
- Logiquement, nouvelle cartographie du système d'exploitation PHEV
- Vitesse maximum accrue en mode VE de 125 à 135 km/h (dans le respect des limitations de vitesse)
- Autonomie en mode VE : 45 km (WLTP)
- Instruments redessinés plus intuitifs (puissance du moteur kW, puissance de régénération, etc.)

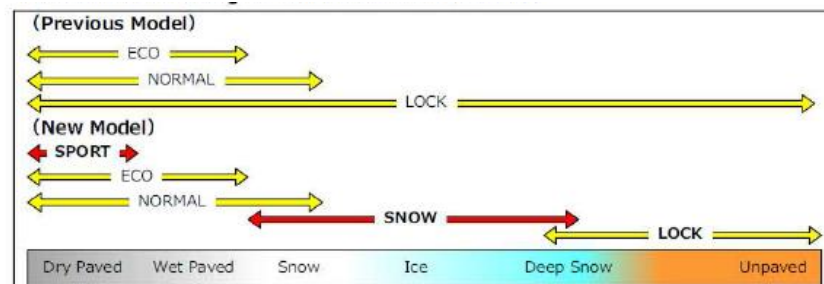
## **Dynamique**

Pour lui permettre de mieux correspondre à son positionnement de « voiture de qualité », les ingénieurs de MMC ont encore fait évoluer le châssis de l'Outlander PHEV pour son millésime 2019.

- **Soudures adhésives structurelles** - pour augmenter la rigidité de la caisse et donc la dynamique (stabilité directionnelle, etc.) :



- **Optimisation du système Super-All Wheel Control** - deux modes supplémentaires : « SPORT » et « SNOW » (neige) :



- Le système Super-All Wheel Control (S-AWC) dérivé de la Lancer Evolution courant en WRC a vu ses performances progresser pour offrir une plus grande polyvalence de la transmission intégrale :
  - Nouveau mode SPORT : sensation d'accélération rehaussée et meilleure adhérence en virage
  - Nouveau mode NEIGE : démarrage facilité et meilleures performances en virage sur surfaces glissantes
- **Réglage du châssis :**
  - Direction – pour améliorer la réactivité et la sensation :
    - Ratio de course\* accru et cartographie de l'ECU de la direction assistée électrique modifiée
  - Amortisseurs – pour s'adapter à la réactivité de la direction et améliorer le confort tout en conservant le « tranchant » général :
    - Optimisation de la force d'amortissement des éléments de suspension avant et des suspensions arrière
    - Augmentation du diamètre du vérin des amortisseurs arrière de manière à bénéficier de forces d'amortissement adaptées à faible vitesse

- Logique d'antipatinage – pour améliorer les performances en montée en exploitant le couple arrière sans compromettre la stabilité
- Freins – pour améliorer la résistance au fading en proposant de nouveaux freins avant à disque ventilé de 17" (16" précédemment)

\*Course de la crémaillère par tour de volant.

### **Un design mature**

Trois ans après le restylage très réussi du millésime 2016 (MY16) qui a littéralement métamorphosé la personnalité du modèle, le nouvel Outlander PHEV (MY19) emprunte aujourd'hui une voie plus subtile – une confirmation à la fois claire et discrète de sa présence sur le marché, de son identité et de son nouveau statut d'étendard de la marque :

- **Nouvelle face avant** – calandre, bouclier, entourages d'antibrouillards et feux de route à LED redessinés



- **Nouvel arrière** – extension de bouclier arrière redessinée, grand becquet arrière



- **Nouvelles jantes** - jantes alliage bi-ton contrastées multirayons 18"



- **Nouveaux sièges avant** - forme enveloppante avec soutiens optimisés, disponibles dans un nouveau cuir (noir) matelassé haute qualité assorti au rembourrage matelassé des contre-portes (uniquement sur la nouvelle finition haut de gamme).

### **Des caractéristiques optimisées**

Toujours suite aux remarques des clients, les concepteurs de l'Outlander PHEV ont doté le millésime 2019 de toute une série de caractéristiques améliorant le quotidien à bord et l'esthétique du modèle et complétant son positionnement de « voiture de qualité », parmi lesquelles :

- Commutateur à bascule pour le système Super-All Wheel Control
- Commutateur de mode SPORT dédié
- Commandes déplacées (mode VE, mode CHARGE, mode SAVE, feux de détresse, etc.)
- Meilleure ergonomie des instruments et témoins
- Emplacement plus pratique des ports USB
- Nouvelles commandes de lève-vitres
- Ouïes de climatisation à l'arrière
- Prises d'alimentation 1500W destinées aux équipements d'extérieur (230V)
- Nouveau matériau pour les inserts
- Etc...

## 2. Eclipse Cross MY 2019

L'Eclipse Cross bénéficiera – aussi bien à l'intérieur qu'à l'extérieur – d'amples modifications pour l'année modèle 2019. Le Smartphone Display Audio sera également disponible sur la version Instyle-de sorte que toute la gamme puisse dorénavant en profiter.

La gamme de l'Eclipse Cross sera complétée également par une motorisation diesel, le 2.2Di-D de l'Outlander, qui est disponible sur la version Instyle et ceci, toujours en combinaison avec une nouvelle boîte automatique à 8 rapports et le S-AWC

### 2.1 Année modèle 2019

#### *Intérieur*

- Commandes de lève-vitre éclairées côté conducteur sur les versions Intense et Instyle
- Nouvel éclairage des commandes de la climatisation

#### *Extérieur*

- Verre acoustique dans les portières avant sur les versions Intense et Instyle pour une meilleure insonorisation à l'intérieur.

- Palette de couleurs

La teinte D06 Sporty Blue (connue sous le code ASX AM19) est ajoutée à la palette de couleurs AM19.

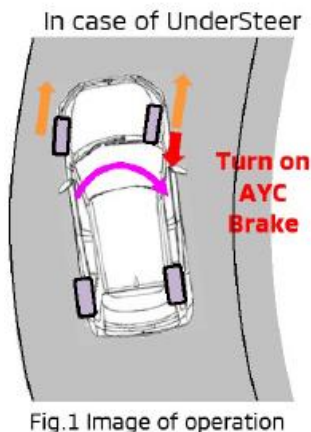


#### *Sécurité*

- 2WD Active Yaw Control (AYC, contrôle actif de lacet)



Toutes les versions à traction avant de l'Eclipse Cross AM19 sont équipées du système de contrôle actif de lacet (AYC) 2WD. Ce système améliore la tenue de route en virage grâce au frein AYC, qui contrôle les forces de freinage avant pour permettre au conducteur de suivre au plus près la trajectoire souhaitée. L'intensité de la force de commande du système 2WD AYC peut être lue sur l'ordinateur de bord.



### **La Gamme**

La gamme des versions actuelles des Invite, Intense et Instyle est conservée. Cependant, pour répondre à la demande croissante du marché pour des solutions d'infodivertissement connectées prenant en charge l'Apple CarPlay et l'Android Auto, mais aussi pour aligner la gamme avec celle de l'Outlander PHEV, nous rendrons également disponible le **Smartphone Display Audio (SDA) sur les versions Instyle de l'Eclipse Cross**.

Concrètement, la version existante Intense SDA et la nouvelle version Instyle SDA sont donc équipées du Smartphone Display Audio (SDA). Les versions existantes Intense MMCS et Instyle MMCS, avec le système de navigation MMCS bien connu, restent disponibles pour les clients qui préfèrent un système de navigation avec cartes intégrées.

## **2.2 Motorisation diesel pour l'Eclipse Cross**

Outre le moteur 1.5T existant, le moteur 2.2 Di-D est disponible pour l'Eclipse Cross AM19. Le moteur 2.2 Di-D a été perfectionné et homologué WLTP pour l'Eclipse Cross ; il réduit considérablement le frottement entre les pièces mobiles. Avec la réponse nettement améliorée du système d'injection, l'allègement des pistons, bielles et vilebrequin, cela contribue à des accélérations plus souples et plus rapides sur toute la plage de régimes, le tout

soutenu par l'introduction d'une nouvelle boîte de vitesses automatique multiphasée à huit rapports et modes sport.

###

**Plus d'info sur le Brussels Motor Show sur le site de Mitsubishi Motors.**

**<https://mitsubishi-motors-belgium.prezly.com/#>**

**Presse Mitsubishi Motors – Belux :**

Ann Wittemans – +32 470880471