



Drive@earth

22.01.2015

## **NOWE MITSUBISHI OUTLANDER PHEV 2016 JUŻ W POLSCE!**

W polskiej ofercie Mitsubishi Motors zadebiutowało właśnie zupełnie nowe wcielenie Mitsubishi Outlandera PHEV - pierwszego na świecie hybrydowego SUV-a z elektrycznym napędem na 4 koła. Podobnie, jak wprowadzony na rynek jesienią Outlander 2016 z silnikami spalinowymi, Mitsubishi Outlander PHEV 2016 spotkał się w Polsce z wyjątkowo dobrym przyjęciem - pierwsza dostawa tych pojazdów została sprzedana jeszcze przed pojawieniem się nowego modelu w salonach.

Mitsubishi Outlander PHEV - najlepiej sprzedająca się elektryczna hybryda typu plug-in w Europie – przeszła aż 100 modyfikacji, które dotyczą zarówno wyglądu, jak i konstrukcji pojazdu. Dzięki nim Outlander PHEV 2016 wyróżnia się dynamiczną sylwetką stworzoną w oparciu o nową koncepcję identyfikacji wizualnej Mitsubishi „Dynamic Shield”, jeszcze lepszymi osiągnięciami udoskonalonego hybrydowego układu napędowego oraz idealnie cichym, wysokiej jakości wnętrzem wykonanym z najwyższą dbałością o szczegóły. O najwyższy poziom bezpieczeństwa zadba aż 14 systemów bezpieczeństwa, w tym nowy ultradźwiękowy asystent ruszania (Ultrasonic Mis-acceleration Mitigation System -UMS), system kamer 360 stopni rozmieszczonych dookoła auta z widokiem od góry, wspomaganym 8 czujnikami parkowania z przodu i z tyłu a także 7 poduszek bezpieczeństwa.

Nabywcy modelu Mitsubishi Outlander PHEV 2016 otrzymują od producenta aż 8 lat gwarancji (do przebiegu 160 000 km) na elektryczny układ napędowy wraz z akumulatorami. Cały pojazd jest objęty 5-letnią gwarancją z limitem 100 000 km wraz z 5-letnim, Nielimitowanym przebiegiem pakietem Mitsubishi Assistance Package. Więcej informacji na temat nowego modelu można znaleźć na witrynie [www.elektrycznahybryda.pl](http://www.elektrycznahybryda.pl) lub [www.outlanderphev.pl](http://www.outlanderphev.pl)

### **Dynamic Shield**

Nowe Mitsubishi Outlander PHEV 2016 zostało poddane tym samym poważnym zmianom stylistycznym, które zdecydowały o sukcesie entuzjastycznie przyjętego przez klientów Mitsubishi Outlandera 2016. Na nową stylizację nadwozia zgodną z koncepcją „Dynamic Shield” składają się całkowicie nowy pas przedni z nowymi światłami, nowe przetłoczenia nadwozia i nowe elementy karoserii. Design przedniego pasa z licznymi chromowanymi elementami oraz poszerzone przednie i tylne zderzaki, symbolizują funkcjonalność i bezpieczeństwo oferowane przez SUV-y firmy Mitsubishi Motors. Wąskie reflektory LED z dwunastoma diodami LED do jazdy dziennej, delikatnie wznoszą się i zachodzą na boczną część nadwozia, wzmacniając poczucie dynamiki. Chromowane listwy umieszczone po obu stronach, dają trójwymiarowy efekt nieustannego ruchu, czyniąc sylwetkę pojazdu niższą, bardziej smukłą i szerszą. Nowe Mitsubishi Outlander PHEV 2016 jest dostępne w 7 kolorach nadwozia, w tym z nowym, wyrafinowanym lakierem „Ruby Black Pearl” - czarnym, perłowym lakierem o wysokim połysku z dodatkiem czerwonych drobinek, a także z nowymi 18-calowymi, aluminiowymi obręczami kół w dwóch odcieniach z nowym wzorem ramion, które dodają charakteru wersji PHEV. Nowy Outlander PHEV 2016 wyróżnia się także zewnętrzną anteną w kształcie płetwy rekina, srebrnymi relingami dachowymi oraz dolnymi elementami dekoracyjnymi w kolorze nadwozia z chromowanymi akcentami wykończeniowymi na progach.

### **Wnętrze premium**

Nowe, bardziej ekskluzywne Mitsubishi Outlander PHEV 2016 przeszło znaczące zmiany w zakresie jakości wykończenia, co przekłada się na niebywały komfort podróżowania tym pojazdem.

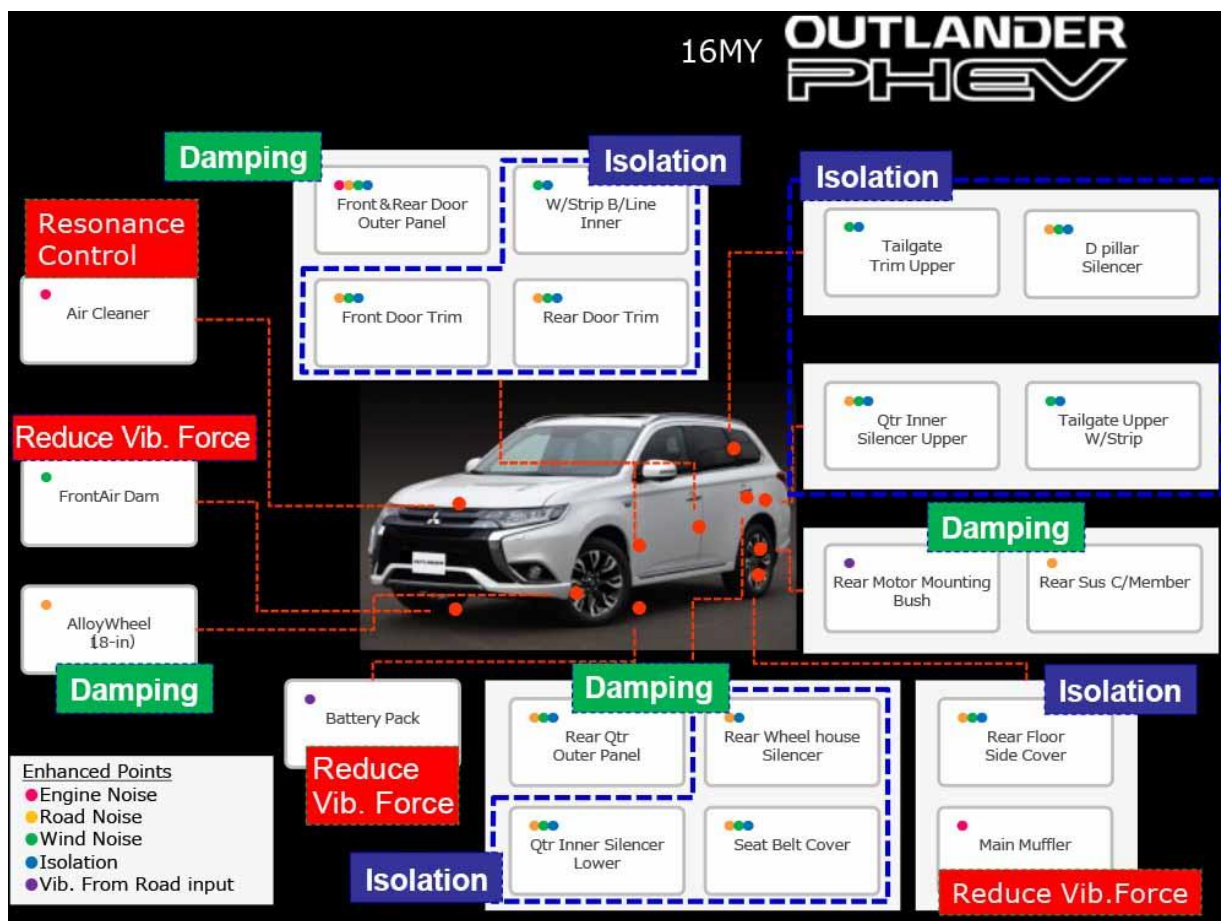
Outlander PHEV oferuje teraz więcej elementów z kategorii „luksus” i przyciąga uwagę licznymi pieczołowicie wykonanymi detalami, takimi, jak: nowa tapicerka z naturalnej skóry dostępna w kolorze czarnym (z srebrnymi przeszyciami i obwódkami) lub jasnobrązowym (z czerwonymi przeszyciami i obwódkami), nowa, sportowa tapicerka z

wstawkami przypominającymi zamsz, skórzane obwódki elementów technicznych „Cool Touch” oraz poziome srebrne przeszycia, nowy materiał wykończeniowy osłon przeciwsłonecznych nawiązujący wyglądem do dzianiny, nowe wykończenie paneli drzwiowych w stylu Concept-S (miękkie wstawki z przeszyciami w kształcie promieni), czarne, drewnopodobne aplikacje, chromowane akcenty, drewnopodobne aplikacje w desce rozdzielczej, nowa konsola centralna w stylu Concept-S o strukturze fali z czarnymi, drewnopodobnymi aplikacjami, pokrywa nad uchwytem na napoje, miękkie w dotyku przełączniki, zmodernizowane elementy sterowania systemem PHEV, nowa, czteroramienna kierownica z grubym wieńcem o wysokiej przyczepności oraz liczne przyciski sterujące, czy wykończenie wnętrza przednich lamp przeciwmgielnych czarnym lakierem fortepianowym i wyposażona w zamek działający równoległe z zamkiem centralnym samochodu pokrywa wlewu paliwa/systemu ładowania z wyściełaniem po wewnętrznej stronie.

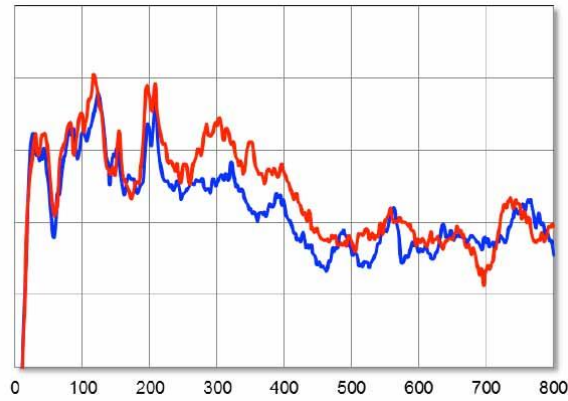
Mitsubishi Outlander PHEV 2016 oferuje także nowe udogodnienia z zakresu komfortu. Są to podgrzewana kierownica, podgrzewana przednia szyba, oświetlenie LED obszaru pod deską rozdzielczą oraz w okolicach konsoli centralnej, kontrolka niskiego stanu płynu do spryskiwaczy oraz gniazdo 12V w bagażniku.

### Cichszy odcień ciszy

Na najwyższy komfort podróżowania, oprócz jakości materiałów i bogatego wyposażenia, ma ogromny wpływ wyciszenie wnętrza. W nowym modelu Mitsubishi Outlander PHEV 2016 wyciszono aż ponad 30 różnych obszarów, włączając w to silnik, zawieszenie, koła, szyby dźwiękoszczelne, dynamiczne tłumiki drgań stosowane w niektórych obszarach i komponentach, a także uszczelnienie drzwi. Outlander PHEV, który jest najcichszym z Outlanderów, zyskał dodatkowe modyfikacje w zakresie hałasów i drgań wewnętrznych (NVH), uwzględniając specyfikę unikatowego elektrycznego układu hybrydowego typu plug-in:



Końcowy rezultat wywołuje duże wrażenie - wibracje nadwozia są mniejsze dzięki zastosowaniu zmodernizowanych poprzeczek ramy podwozia, nowych opon oraz dodatkowych tłumików (niebieska linia pokazuje model MY16, a czerwona model MY14; częstotliwość mierzona w Hz – wewnętrzne testy MMC):



### Zmiany strukturalne i na nowo zestrojone zawieszenie

Mitsubishi Outlander PHEV jest samochodem, dającym kierowcy wyjątkową przyjemność z jazdy. Nowy Outlander PHEV 2016 wprowadza w tym zakresie nową jakość. W celu maksymalnego wykorzystania doskonałych właściwości z zakresu NVH oraz zagwarantowania wyższej dynamiki jazdy, nowy Outlander PHEV 2016 otrzymał sztywniejszą strukturę nadwozia ze wzmocnionymi punktami mocowania zawieszenia, co uzyskano dzięki zastosowaniu grubszych blach lub dodatkowych łączników w strategicznych punktach. Wykorzystano stal o wysokiej odporności na rozciąganie (klasa wytrzymałości zwiększona z dotychczasowych 440 MPa do 980 MPa - standard w branży to 200 - 250 MPa), co zaowocowało wyższą sztywnością konstrukcji i niższą masą własną. Co więcej, oprócz opon w nowej specyfikacji wprowadzono też modyfikacje poszczególnych komponentów zawieszenia. Z przodu zastosowano nowy, dużo sztywniejszy wspornik zawieszenia, oferujący większą precyzję kierowania, wyższą stabilność kierunkową oraz wyższą jakość podróżowania. Wraz z wzmocnieniem struktury nadwozia i zawieszenia zoptymalizowano sztywność sprężyn oraz siłę tłumienia amortyzatorów oraz zmodyfikowano elektryczne wspomaganie układu kierowniczego. W efekcie uzyskano bardziej liniowe reakcje, wyższą sztywność, niższe tarcie i lepsze wyczucie. W tylnym zawieszeniu zwiększono rozmiar cylindra tylnego amortyzatora w celu poprawy stabilności i komfortu jazdy oraz zoptymalizowano sztywność sprężyn oraz siłę tłumienia amortyzatorów w odpowiedzi na wzmocnienie struktury nadwozia i zawieszenia.

### Jak to działa? Wiodący napęd elektryczny i 3 silniki bez skrzyni biegów

Outlander PHEV, będąc z założenia samochodem elektrycznym, poruszany jest głównie przez dwa silniki elektryczne pracujące w układzie stałego napędu 4WD. Silnik spalinowy pełni rolę wspomagającą, albo napędzając generator zasilający akumulator trakcyjny, bądź też napędzając bezpośrednio przednie koła samochodu, ale zawsze przy pracujących silnikach elektrycznych z przodu i z tyłu. Załączanie szeregowego oraz równoległego trybu napędu hybrydowego odbywa się tylko na możliwie krótki czas, by dostosować układ napędowy samochodu do specyficznych warunków drogowych, z układami sterowania dążącymi do przywrócenia napędu całkowicie elektrycznego tak szybko i tak często, jak to będzie możliwe. Dzięki typowej dla silników elektrycznych zdolności dostarczania maksymalnego momentu obrotowego już przy ruszaniu z miejsca, zastosowana konfiguracja układu napędowego pozwala uzyskać lepsze czasy przyspieszania, niż w analogicznym samochodzie z dwulitrowym silnikiem benzynowym, jednocześnie zachowując wyjątkowo korzystne parametry środowiskowe nowego układu.

Innowacyjne rozmieszczenie komponentów układu napędowego pozwoliło zrezygnować z konwencjonalnej skrzyni biegów i wału napędowego, a całość jest sterowana elektronicznie przez system operacyjny PHEV (PHEV OS). Eliminacja wału napędowego (oraz jego przegubów) pozwoliła obniżyć straty mechaniczne powstające przy przekazywaniu napędu, poprawiając sprawność całego układu napędowego i ułatwiając kontrolowanie jego działania.

Przy przedniej osi znajdziemy zatem silnik elektryczny i inwerter (60 kW/82 KM - 137 Nm), umieszczony w przedziale silnikowym po lewej stronie w miejscu zwykle zajmowanym przez skrzynię biegów zintegrowaną z mechanizmem różnicowym, generator umieszczony obok silnika elektrycznego, silnik benzynowy 2,0 l MIVEC DOHC\* (89 kW/121 KM - 190 Nm), umieszczony w przedziale silnikowym po prawej stronie i wielotrybowy moduł Power Drive Unit, zarządzający pracą przedniego silnika elektrycznego i generatora zapewniający optymalne osiągi w trzech trybach pracy z dwoma różnymi źródłami napędu. Między osiami, pod podłogą znajduje się zespół chłodzonego powietrzem litowo-jonowego akumulatora trakcyjnego 12 kWh, 80 ogniw, 300 V oraz 45-litrowy zbiornik paliwa. Z tyłu, pod podłogą bagażnika umieszczono silnik elektryczny i inwerter (60 kW/82 KM - 137 Nm), niewchodzący w przestrzeń bagażnika i Rear Motor Control Unit – moduł zarządzający tylnym silnikiem elektrycznym, pozwalający w pełni wykorzystać charakterystykę silnika elektrycznego do zapewnienia płynności jazdy.

Umieszczenie akumulatora trakcyjnego pod podłogą niesie za sobą istotne, dodatkowe korzyści. Jedną z nich jest zwiększenie bezpieczeństwa biernego: podobnie jak w modelu i-MiEV, pasażerowie są dodatkowo chronieni przed uderzeniem w podłogę samochodu. Poprawie ulega także bezpieczeństwo aktywne i prowadzenie na zakrętach, a to dzięki obniżeniu środka ciężkości (o 30 mm w porównaniu z Outlanderem napędzanym silnikiem spalinowym) i przyczynieniu się do doskonałego rozłożenia masy pomiędzy osie pojazdu (przód - 55%, tył - 45%).

W nowym modelu Mitsubishi Outlander PHEV 2016 zoptymalizowano układ sterowania elektrycznym systemem hybrydowym typu plug-in oraz obniżono tarcie silnika. Podwyższono także wydajność silnika elektrycznego a emisja CO<sub>2</sub> spadła z 44 g/km do 42 g/km (wewnętrzne testy MMC). Dzięki modernizacji układu hybrydowego typu plug-in oraz systemu sterowania silnikiem elektrycznym uzyskano lepsze przyspieszenie ze startu zatrzymanego i lepsze reakcje układu napędowego.

### **Automatycznie wybierane 3 tryby jazdy**

System operacyjny PHEV OS automatycznie dokonuje wyboru jednego z trzech trybów jazdy, w jakie wyposażono Outlandera PHEV ("EV", szeregowy i równoległy), co pozwala optymalnie łączyć jak najwyższe osiągi samochodu z jak najniższym zużyciem paliwa, a wszystko bez zaprzątania uwagi kierowcy. Wszystkie trzy tryby jazdy łączy się alternatywnie, a system operacyjny PHEV OS nieustannie przełącza tryby jazdy zależnie od ilości energii dostępnej w akumulatorze oraz od aktualnych warunków drogowych, przy czym preferowanym trybem jest napęd całkowicie elektryczny z zasilaniem z akumulatora.

W trybie EV system operacyjny PHEV OS rozpoczyna jazdę w trybie całkowicie elektrycznym. Samochód jest napędzany przez przedni i tylny silnik elektryczny i jest to stały napęd elektryczny 4WD. Źródłem energii jest akumulator a maksymalna prędkość jest ograniczona do 120 km/h. Outlander PHEV zapewnia zasięg wynoszący 52 km w trybie napędu całkowicie elektrycznego EV, czyli więcej, niż przejeżdża dziennie większość europejskich kierowców. Indywidualny styl prowadzenia samochodu ma wpływ na tryby jazdy wybierane automatycznie przez PHEV OS i może zarówno przyczyniać się do skracania, jak i wydłużania zasięgu w trybie całkowicie elektrycznym.

W trybie szeregowym, tak jak poprzednio, samochód jest napędzany przez przedni i tylny silnik elektryczny (stały napęd elektryczny 4WD) z wyłączonym silnikiem spalinowym. Silnik spalinowy jest uruchamiany automatycznie, ale jedynie celem napędzania generatora ładującego akumulator w czasie jazdy. Wyłączanie silnika również jest automatyczne. Sytuacje wymagające nagłego wzrostu mocy (powyżej 60 kW dostępnych z akumulatora), na przykład wyprzedzanie lub podejżdżanie pod wzniesienie, są interpretowane przez PHEV OS jako wysoki pobór mocy wymagający bieżącego uzupełniania ilości energii w akumulatorze. System operacyjny będzie starał się powracać do jazdy w trybie jazdy całkowicie elektrycznym EV, tak często, jak będzie to możliwe. Silnik spalinowy jest okresowo uruchamiany celem utrzymania katalizatora spalin w pełnej sprawności technicznej.

W trybie równoległym silnik spalinowy ze swojej natury jest efektywniejszy od silnika elektrycznego dopiero na wysokich obrotach, przy których przejmuje rolę wiodącej jednostki napędowej, przekazując moc bezpośrednio na przednie koła poprzez Power Drive Unit - wielotrybowy moduł zarządzający pracą przedniego silnika elektrycznego i generatora. Oprócz silnika spalinowego pracują również silniki elektryczne z przodu i z tyłu, wspomagając silnik spalinowy, co odbywa się w sposób niezauważalny dla użytkownika. Zapewnia to samochodowi stały napęd 4WD. Podobnie jak w przypadku poprzednich trybów jazdy, tryb równoległy jest aktywowany automatycznie. Dzieje się tak w przypadku stałego, dużego zapotrzebowania na moc, typowego dla dłuższej jazdy po autostradzie. System operacyjny będzie dążył do przełączenia układu napędowego w tryb hybrydowy szeregowy (lub w tryb całkowicie elektryczny przy prędkości poniżej 120 km/h), jeśli tylko będzie to możliwe. Silnik spalinowy napędza jednocześnie generator, by korzystając z zapasu mocy doładowywać akumulator trakcyjny. System zasilania Outlandera PHEV nigdy nie pracuje z maksymalną mocą rozumianą jako przekazywanie na koła sumy maksymalnych mocy silnika spalinowego i obu silników elektrycznych. Zamiast tego system PHEV OS zawsze poszukuje najlepszej kombinacji trybów jazdy, a więc wykorzystywanych źródeł energii, w zależności od warunków jazdy. W rezultacie, nie występuje tu pojęcie "maksymalnej mocy całkowitej", które spotyka się w opisach innych rozwiązań konstrukcyjnych, ponieważ system PHEV OS dąży do optymalnego pozyskiwania energii zapewniającej dostarczenie potrzebnej mocy, stosując kombinację wykorzystania różnych źródeł energii.

### **Zoptymalizowany „mózg” samochodu, czyli system operacyjny PHEV OS**

System operacyjny otrzymuje informacje i dane od wszystkich ważniejszych komponentów samochodu elektrycznego, co jest niezbędne do zapewnienia zintegrowanego zarządzania parametrami i osiąganiami całego samochodu. Ten zaawansowany system zarządzania stale monitoruje stan akumulatora i ilość energii odzyskanej z hamowania regeneracyjnego, a dalej reguluje moc przekazywaną na koła, aby zapewnić sprawne i dynamiczne przyspieszenie ze startu zatrzymanego. Wynikiem takiego działania systemu jest optymalizacja i minimalizacja zużycia energii przy dostarczaniu osiągnięć najbardziej odpowiednich w danych warunkach drogowych i przy dostępnych w samochodzie

zasobach energii. Outlander PHEV otrzymał dalsze ulepszenia systemu PHEV OS w porównaniu z systemem operacyjnym MiEV, w tym dotyczące funkcji ładowania z gniazda zewnętrznego, zarówno w trybie normalnym, jak i poprzez stację szybkiego ładowania akumulatorów. System operacyjny kontroluje nie tylko akumulator i silniki, ale także silnik spalinowy i napędzany przez ten silnik generator prądu. Optymalizacja układu sterowania elektrycznym systemem hybrydowym typu plug-in w modelu Mitsubishi Outlander PHEV 2016 pozwoliła na uzyskanie lepszych osiągnięć i niższej emisji CO<sub>2</sub>.

### **Super All Wheel Control z Lancera Evolution - pełna kontrola wszystkich kół**

System PHEV firmy Mitsubishi Motors wykorzystuje nowo opracowany, elektronicznie sterowany (drive-by-wire) system napędowy z dwoma silnikami elektrycznymi stale napędzającymi wszystkie koła pojazdu połączony z opracowanym także przez Mitsubishi systemem kontroli stabilności jazdy S-AWC (Super All Wheel Control). Oparty na technologii napędu wszystkich kół, którą opracowano i sprawdzono w modelu Lancer Evolution, system S-AWC łączy w sobie systemy 4WD, ASC ABS oraz AYC\*. Dodatkowo, współdziałając z systemem PHEV, S-AWC rozdziela moc na koła przednie i tylne, a także indywidualnie na koła lewe i prawe, by poprawić stabilność jazdy i precyzję prowadzenia samochodu. W rezultacie S-AWC ogranicza poślizg przednich kół, przy jednoczesnej optymalizacji rozkładu mocy pomiędzy przednią i tylną oś, zapewniając w ten sposób lepsze przyspieszenia ze startu zatrzymanego.

\*AYC – aktywna kontrola znoszenia (Active Yaw Control).

Ponadto funkcja "4WD LOCK" poprzez odpowiedni rozdział siły napędowej pomiędzy przednią i tylną oś poprawia przyczepność kół i stabilność liniową samochodu po wciśnięciu pedału przyspieszenia w czasie jazdy po śniegu, kamienistej, czy śliskiej nawierzchni.

### **Bezpieczeństwo przede wszystkim - nowe, zaawansowane systemy**

Oprócz 14 systemów bezpieczeństwa, w tym systemu ostrzegania przed opuszczeniem pasa ruchu (LDW), tempomatu adaptacyjnego (ACC) oraz systemu zapobiegania kolizjom czołowym (FCM) znanych z Mitsubishi Outlandera z silnikiem spalinowym (ten ostatni system zdobył w czerwcu 2013 roku wyróżnienie przyznane przez Euro NCAP), nowe Mitsubishi Outlander PHEV 2016 oferuje nowe układy podnoszące bezpieczeństwo podróżowania:

System Ultrasonic Mis-acceleration Mitigation System (UMS) ma zapobiegać wypadkom spowodowanym nieumyślnym wciśnięciem pedału gazu. Jeśli kierowca nieumyślnie wciśnie pedał gazu w sytuacji, w której czujnik ultradźwiękowy wykryje przeszkodę znajdującą się w odległości 4 metrów na torze ruchu auta, które jest zaparkowane lub porusza się (dźwignia w pozycji R lub D) z prędkością około 10 km/h, układ wyemituje dźwiękowe ostrzeżenie oraz pokaże informację ostrzegawczą. UMS steruje również momentem obrotowym, aby zredukować uszkodzenia wywołane kolizją.

Nowy system kamer rozmieszczonych dookoła auta z symulacją widoku z góry oferuje cztery kamery umieszczone wokół samochodu, które ukazują pięć różnych widoków: z przodu, z tyłu, z boku (po prawej i lewej stronie) oraz symulacja z góry, pomagając kierowcy podczas parkowania w trudno dostępnych miejscach. Dodatkowo, na ekranie (systemu nawigacji lub w lusterku wstecznym - w zależności od modelu i rynku) wyświetlane są specjalne linie zmieniające swoje położenie w zależności od ruchów kierownicy. Nowy, inteligentny system parkowania wspomagają dodatkowo czujniki zainstalowane w zderzakach (cztery w przednim i cztery w tylnym).

### **Łatwe ładowanie i możliwość samodzielnego wytwarzania energii**

Ważną cechą wyróżniającą rozwiązanie Mitsubishi Motors zastosowane w modelu Outlander PHEV, będącym z założenia samochodem elektrycznym, jest sposób ładowania akumulatora, przebiegający nie tylko w sposób konwencjonalny dla napędów elektrycznych (czyli poprzez odzysk energii przy hamowaniu, ładowanie z zewnętrznego źródła energii elektrycznej w trybie zwykłym lub szybkim), ale także w trybie ciągłym w czasie jazdy „Battery Charge Mode”, redukującym zależność samochodu od zewnętrznych źródeł prądu w tak dużym stopniu, jak to możliwe. Wszystkie funkcje są monitorowane przez działający w samochodzie system operacyjny PHEV OS, którego zadaniem jest zapewnienie czystej, oszczędnej jazdy i maksymalnego zasięgu samochodu, niezależnie od tego, czy po drodze pojawi się możliwość doładowania akumulatora z zewnętrznego źródła, czy też takiej możliwości nie będzie.

Oto sposoby ładowania akumulatorów, jakie oferuje Mitsubishi Outlander PHEV:

#### Automatyczne ładowanie w czasie jazdy w trybie szeregowym

Silnik spalinowy zostaje uruchomiony automatycznie, wyłącznie celem napędzania generatora prądu i ładowania akumulatora. Silnik spalinowy jest także automatycznie wyłączany. W razie nagłego wzrostu zapotrzebowania na moc (powyżej 60 kW dostępnych z akumulatora), na przykład przy wyprzedzaniu lub podejżdżaniu pod wzniesienie, zostanie to zinterpretowane przez PHEV OS jako wysoki pobór mocy wymagający bieżącego uzupełniania ilości energii w

akumulatorze. System operacyjny będzie starał się powracać do jazdy w trybie całkowicie elektrycznym EV, tak często, jak będzie to możliwe.

#### Automatyczne ładowanie w czasie jazdy w trybie równoległym

Silnik spalinowy napędza koła i jednocześnie zasila generator, by korzystając z zapasu mocy doładowywać akumulator trakcyjny. System operacyjny będzie dążył do przełączenia układu napędowego w tryb szeregowy, kontynuując ładowanie akumulatora (lub w tryb całkowicie elektryczny przy prędkości poniżej 120 km/h), jeśli tylko będzie to możliwe.

#### Tryb ładowania akumulatora w trakcie jazdy lub na postoju (przycisk Charge)

O włączeniu i wyłączeniu tego trybu decyduje kierowca (za pomocą przełącznika na konsoli centralnej). Po włączeniu przycisku odbywa się autonomiczne ładowanie za pomocą silnika spalinowego. Tryb ten jest bardzo przydatny w razie braku zewnętrznych źródeł energii (na przykład na biwaku) i może działać zarówno podczas jazdy, jak i na postoju. W tym trybie akumulator można naładować do ponad 80% pojemności.

#### Układ ładowania z dwoma gniazdami

Zwykłe ładowanie do 100% pojemności akumulatora ze standardowego gniazdka 230V – 10 A trwa 5 godzin. Szybkie ładowanie ze specjalnego terminala do 80% pojemności trwa 30 minut - zostanie ono przerwane po uzyskaniu 80% pojemności akumulatora. Specjalny układ chłodzenia akumulatora połączony z elektryczną klimatyzacją samochodu utrzymuje odpowiednio niską temperaturę akumulatora, nawet gdy silniki nie pracują. System chłodzenia redukuje niepożądane procesy występujące w akumulatorze w trakcie szybkiego ładowania i w innych sytuacjach prowadzących do nadmiernego wzrostu temperatury akumulatora. Podłączenie samochodu do sieci elektrycznej – dla obu sposobów zewnętrznego ładowania – jest bardzo łatwe, jako że gniazda zwykłego i szybkiego ładowania są umieszczone obok siebie pod pokrywą znajdującą się po prawej stronie samochodu. Podświetlenie gniazd włącza się automatycznie po otwarciu pokrywy, co ułatwia podłączenie samochodu w nocy. Wskaźnik ładowania (światlny wskaźnik zapalony/zgaszony) oraz wskaźnik poziomu naładowania akumulatora pozwalają szybko zorientować się, czy samochód jest ładowany i jaki jest aktualny stan naładowania akumulatora.

Hamowanie regeneracyjne (nieaktywne po włączeniu tempomatu adaptacyjnego) jest aktywowane zdjęciem stopy z pedału przyspieszenia lub wciśnięciem pedału hamulca. Siła hamowania regeneracyjnego jest sterowana przez kierowcę. Przełącznik "B" dźwigni jazdy pozwala wybrać pomiędzy dwoma poziomami intensywności hamowania. Sześciostopniowa regulacja intensywności hamowania regeneracyjnego jest możliwa poprzez łopatki umieszczone przy kierownicy. System dostrojono tak, by w maksymalnym stopniu zachować naturalne wyczucie działania hamulców.

Samochód oferuje także wiele dodatkowych funkcji takich, jak:

- Tryb oszczędzania akumulatora (Battery Save Mode), załączany przez kierowcę i pozwalający zachować maksimum energii w akumulatorze, by skorzystać z niej później, wjeżdżając w obszar o ograniczonej dopuszczalnej emisji CO<sub>2</sub> w centrum miasta, w czasie przejazdu przez ciche osiedle lub by tylko delektować się jazdą w idealnej, „elektrycznej” ciszy.
- Tryb ECO: rozwiązanie działające podobnie, jak w spalinowym Outlanderze, przełączające klimatyzator w tryb energooszczędny i ograniczające przyspieszenia samochodu, co prowadzi do zmniejszenia zużycia paliwa.

#### **Zdalne monitorowanie ze smartfona przez WiFi**

Kierowca może używać swojego smartfona jako pilota do zdalnego sterowania poprzez dedykowaną aplikację instalowaną na smartfonie (iOS 4.1.0 lub nowszy, Android 2.1.0 lub nowszy / aplikacja dostępna w Europie w App Store i Google Play, lub na stronie internetowej MITSUBISHI Remote Control Website: [http://www.mitsubishi-motors.com/en/products/outlander\\_phev/app/remote/](http://www.mitsubishi-motors.com/en/products/outlander_phev/app/remote/)), by z dowolnej odległości zaprogramować działanie ładowania akumulatora. Planując ładowanie akumulatora w nocy, gdy opłaty są niższe, można zaoszczędzić nieco pieniędzy i ograniczyć zanieczyszczanie powietrza w czasie godzin szczytu komunikacyjnego. Ta sama aplikacja pozwala na monitorowanie stanu akumulatora lub ilości energii pozostałej w akumulatorze, niezależnie od odległości, jaka dzieli kierowcę od samochodu.

#### **Aż 8 lat gwarancji, niski koszt eksploatacji**

Koszt ładowania do pełnej pojemności całkowicie rozładowanego akumulatora wynosi około 6 złotych. Całkowite koszty eksploatacji nowego Outlandera PHEV są dodatkowo obniżone za sprawą braku skrzyni biegów i mniejszym obciążeniom części mechanicznych (szczególnie silnika spalinowego), podczas, gdy części napędu elektrycznego oraz komponenty elektroniczne są niemal bezobsługowe. Zużycie paliwa jest znacznie niższe, niż w porównywalnym samochodzie z klasycznym układem napędowym. Zalety samochodu uzupełnia poszerzona gwarancja producenta. Na wszystkie komponenty napędu elektrycznego i akumulatory nowego MMC oferuje gwarancję aż na 8 lat do 160.000 km, jako dodatek do standardowej, 5-letniej gwarancji na wszystkie elementy, jaką Mitsubishi Motors udziela na swoje samochody.

### **Zwiększone zainteresowanie i polska oferta**

Polscy klienci mają do dyspozycji 3 wersje nowego Mitsubishi Outlander PHEV 2016. Na długiej liście wyposażenia podstawowej wersji Intense Plus znajdziemy między innymi światła do jazdy dziennej oraz tylne w technologii LED, kamerę cofania, czujniki parkowania z przodu oraz z tyłu, tempomat z ogranicznikiem prędkości sterowany z koła kierownicy, dwustrefową, automatyczną klimatyzację, podgrzewane przednie siedzenia, elektryczne ogrzewanie kabiny, zestaw głośnomówiący Bluetooth sterowany z kierownicy, radioodtwarzacz CD/MP3 zintegrowany z systemem nawigacji Mitsubishi Multi Communication System, tuner cyfrowy DAB, system zdalnego zarządzania pojazdem Mitsubishi remote Control, dostęp bezkluczykowy KOS, nowe, 18-calowe aluminiowe obręcze kół, , fotochromatyczne lustro wsteczne, światła mijania z czujnikiem zmierzchu czy wycieraczki przedniej szyby z czujnikiem deszczu. Mitsubishi Outlander PHEV 2016 oferuje także w standardzie 7 poduszek bezpieczeństwa, układ stabilizacji toru jazdy i kontroli trakcji, ABS z elektronicznym rozdziałem siły hamowania, układy wspomagania nagłego hamowania oraz wspomagania ruszania na wzniesieniu, system priorytetu hamulca, układ ostrzegania o nagłym hamowaniu, dźwiękowy system ostrzegania pieszych oraz systemy mocowania fotelików dziecięcych ISO-FIX dla 3 miejsc i monitorowania ciśnienia w kołach.

Specyfikacja Instyle Navi oferuje dodatkowo przednie światła mijania w technologii LED, system kamer 360 stopni ze sterowaniem w kole kierownicy, skórzaną tapicerkę, podgrzewane koło kierownicy, elektrycznie sterowaną pokrywę bagażnika, fotel kierowcy regulowany elektrycznie w 8 płaszczyznach i wyrafinowane nagłośnienie Rockford Fosgate 710W z 9 głośnikami.

Najlepiej wyposażone Mitsubishi Outlander PHEV Instyle Navi Plus oferuje dodatkowo elektrycznie sterowane okno dachowe, adaptacyjny tempomat ACC, system ostrzegający o zmianie pasa ruchu LDW, system ograniczania skutków kolizji czołowych FCM oraz nowy ultradźwiękowy układ - asystent ruszania UMS.

Wersje te wyceniono na odpowiednio 205 990 zł, 218 990 zł i 227 990 zł a dopłata za lakier metalizowany wynosi 3200 zł.

Nowy model jest dostępny w promocyjnym leasingu BGŻ BNB Paribas z miesięczną ratą od 1326 zł oraz z promocyjnym kredytem tego banku z miesięczną ratą od 2842 zł.

Nowe Mitsubishi Outlander PHEV 2016 zaprezentowane podczas październikowej wystawy motoryzacyjnej we Frankfurcie wzbudziło duże zainteresowanie polskich klientów. W efekcie, jeszcze przed oficjalną premierą w polskich salonach sprzedano całą pierwszą dostawę tego najpopularniejszego w Europie modelu typu PHEV.

*Kontakt dla przedstawicieli mediów: Kinga Lisowska tel. +48 22 46 31 875, +48 22 46 31 800 w.175, +48 609 290 133, [kinga.lisowska@mitsubishi-motors.pl](mailto:kinga.lisowska@mitsubishi-motors.pl) Zdjęcia wszystkich modeli przeznaczone do publikacji znajdują się w internetowym serwisie prasowym [www.press.mitsubishi.pl](http://www.press.mitsubishi.pl) Dla dziennikarzy przeznaczona jest również strona Mitsubishi Motors Corporation: <https://library.mitsubishi-motors.com/contents/>*