

Mitsubishi Eclipse Cross - Pierwsza jazda

Autor: Wojciech Sierpowski

Niemal miesiąc w miesiąc prezentowane są nowe crossovery, i raczej rzadko której firmie przeszkadza fakt, iż ta klasa jest i tak już mocno obsadzona, bo analizy rynku przewidują dalszy wzrost zainteresowania takimi autami. Z nadzieją na lepsze czasy patrzy również Mitsubishi, które w tym sezonie wprowadza średniej wielkości crossovera plasowanego między modelami ASX i Outlander.

Sytuacja dla tego producenta jest szczególna, bowiem w 100-lecie istnienia wszedł w skład koncernu Renault-Nissan. To zapewne zmieni wiele, między innymi doprowadzi do wykorzystania efektu synergii – czyli opracowania kolejnych modeli bazujących na wspólnych płytach podłogowych i zespołach. Póki co wsiedliśmy w Mitsubishi Eclipse Cross, będące pierwszym modelem tej marki w nowym jej stuleciu, siłą rzeczy opracowanym jeszcze w czasach niezależnego działania firmy. Już podczas pierwszej jazdy zwróciliśmy uwagę, że samochód przyciąga spojrzenia. To dobrze, widać podoba się Katalończykom, powinno przypadać do gustu również u nas, bo lubimy auta o dynamicznym wyglądzie. Przód ze wzorem zwanym Dynamic Shield jest bardzo charakterystyczny, może ma trochę za dużo elementów ozdobnych, ale sporo osób lubi to. Boki mają swoje linie „papilarne”, i po nich będziemy je poznawali. To samo dotyczy tyłu, który ma tylne okno przedzielone spoilerem z wbudowanymi na całym obwodzie światłami diodowymi. Całość wygląda smakowicie – zwłaszcza w ostro czerwonym kolorze New Red o wyjątkowej głębi. Słabsza wiadomość jest taka, że ta kilkuwarstwowa kombinacja lakiernicza będzie wymagała sporej dopłaty.

Eclipse Cross powstał na bazie płyty podłogowej Outlander, więc mamy do czynienia ze sprawdzonymi rozwiązaniami i jak zapowiedziano nic nie stoi na przeszkodzie by w nieco późniejszym czasie wykorzystać hybrydę. Jeszcze szybciej od niej w gamie silnikowej pojawi się turbodiesel 2.2 DID, a my testowaliśmy wersję benzynową 1.5 GDI współpracującą z bezstopniową przekładnią CVT mającą wytyczone 8 biegów. I co ciekawe, konstruktorom udało się tak dobrać oprogramowanie i charakterystykę jej działania, że efekt gumowego napędu ograniczono do minimum. W każdym razie da się z nią jeździć tak, by pasażer nie zorientował się co do rodzaju przekładni – o ile oczywiście w ogóle go to interesuje. Druga cecha, którą udało się uzyskać to świetne wyciszenie kabiny zarówno jeśli chodzi o odgłosy pracy silnika, układu jezdnego jak i szumu powietrza. Silnik słyszymy dopiero od 3.500 obr/min, ale w zasadzie wcale nie musimy ich przekraczać, bo maksymalny moment 250 Nm występuje już od 1500 obr/min (i spada dopiero od 4500 obr/min). Napęd w zależności od wersji płynie na przednie lub wszystkie koła (system S-AWC znany z Lancera Evo). Do tego auto okazuje się bardzo komfortowe, nie ma problemu z nierównościami nawierzchni, ani z pokonywaniem dziur. Bez wątplenia sprzyja temu trafnie dobrana charakterystyka zawieszenia oraz ogumienia. Jedyna rzecz, która mi trochę przeszkadzała to masa odbić ostro świecącego słońca. Odbija się ono od wszystkich metalowych listew oraz tzw. Fortepianowego lakieru pokrywającego środkową konsolę. Deska rozdzielcza nie odbiega od rozwiązań w wozach konkurencyjnych.

Wyraźny podział w poziomie na górną część informacyjną i dolną obsługową wprowadza logiczny ład i czytelność. Siedzenia i zagłówki są wygodne, z tyłu na brak miejsca pasażerowie nie powinni narzekać, jeśli weźmiemy pod uwagę możliwość schowania drobiazgów pod półkę, to wielkość bagażnika też jest odpowiednia. Dodatkowo można go powiększyć poprzez przesunięcie tylnych siedzeń do przodu o 20 cm, lub poprzez złożenie oparć. Wykonanie okienka poniżej tylnego spoilera oraz opracowanie nisko opuszczanych zagłówek sprawia, że widoczność do tyłu jest lepsza niż w niektórych autach konkurencyjnych. Pewnym zaskoczeniem był fakt, iż w autach testowych nie było nawigacji, ale zgodnie z tendencją na centralnym monitorze można wyświetlać mapę ze Smartfona. Siłą rzeczy nie jesteśmy obciążani kosztami nawigacji samochodowej.

Czy Eclipse Cross odniesie sukces rynkowy? Łatwo nie będzie, bo mimo bardzo dobrej formy technicznej,

ogromny wpływ będzie miała cena auta, która na prezentacji nie została ujawniona. Z nieoficjalnych informacji wynika rząd wielkości ok 100 tys zł. Na prezentację w Katalonii przywieziono też eksponaty w postaci konceptów EX i GT PHEV, prezentowanych na salonach samochodowych. Jeden z nich wkrótce przekształci się w nieco bardziej kompaktowego następcę ASX-a, a drugi w Outlandera. Oba wskazują, iż Eclipse Cross jest dopiero początkiem rewolucji.

Wojciech Sierpowski

Galeria zdjęć