

Prvá jazda

NOVÉ AUTÁ,
KTORÉ SME
UŽ VYSKÚŠALI



Mitsubishi Eclipse Cross

MEDZI ASX A OUTLANDEROM, ALE

Pohľadné SUV s ambíciami ukazuje, ako budú vyzerať onedlho všetky modely Mitsubishi v Európe.

EURÓPA JE ZASLÚBENÁ AUTOMOBILOM SUV, NA ČO PRIŠLA AJ „NAJJPONSKÉJŠIA“ ZNAČKA Z JAPONSKÝCH A PO TOM, AKO DALO MITSUBISHI ZBOHOM LANCERU, OZNÁMILO NOVÚ SUV-

-stratégiu: Paleta modelov bude obsahovať len „Sport utility vehicle“.

K tomu by však nestačilo malé a cenovo dostupné ASX s veľkým Outlanderom, a preto „tri diamanty“ celkom logicky rozšírili ponuku o stredne veľ-

ký Eclipse Cross. S tými veľkosťami je to vlastne tak, že trojica súrodencov má spoločnú zhodnú podvozkovú platformu s rovnakým rázvorom náprav 2 670 milimetrov, takže nárast je vždy prejavom väčšieho previsu. Eclipse Cross

Eclipse Cross má byť podľa Mitsubishi začiatkom niečoho nového, doslova „otvorené dvere“ pre ďalšie novinky. V konkurenčnom boji sa stretne s Toyotou C-HR, Seatom Ateca, Nissanom Qashqai alebo aj Peugeotom 3008.



Prieľadový displej je farebný a okrem rýchlosti a údajov tempo-
matu zobrazuje aj základné infor-
mácie z navigácie.



Pracovisko vodiča je veľmi moderné. Stredová konzola a nadväzujúci tunel pripomínajú Lexus.



Prístrojový panel je jednoduchý a praktický. Ovládanie palubného počítača tlačidlom za volantom také „japonské“.

losti na historické Mitsubishi Eclipse kupé by bolo asi príliš odvážne až nepatričné).

Tento samuraj vznikol ešte v období pred uzavretím spolupráce s alianciou Renault-Nissan, takže s istým preháňaním môžeme povedať, že je posledný svojho druhu. Uvidíme však, ako sa sľúbená autonómia prejaví v ďalších generáciách ASX a Outlandera.

Novinku na prednej časti zobia obrovské pochrómované lišty, úzke a zošíkmené svetlomety, masívne blatníky aj ostro zrezané línie bočných okien. Prvky zreteľne korešpondujú s poslednými faceliftami ASX a Outlandera, ale posúvajú tento dizajnový jazyk ešte o niečo ďalej.

Zavalitosť bočného pontónu odľahčuje hlboký prelis, ktorý sa ťahá od predných dverí až dozadu vozidla, kde nadväzuje na zadné svetlá prepojené priečkou, ktorá rozdeľuje okno na dve časti, ako to poznáme napríklad z Hondy Civic alebo Toyoty Prius. ➤

PRVÝ DOJEM



Čo sa nám páčilo a čo nie

Kvalita spracovania interiéru aj materiálové zloženie sú na ceste k prémiovej triede. Ovládateľnosť aj prehľadnosť sú dobré. Chválime aj posuvné zadné sedadlá. Horšie je odpruženie na krátkych nerovnostiach a malý objem kufra. Jazda je ovplyvnená nedotáčavosťou podvozka.

PRÉMIOVO

však nemá byť len nejakým „trochu natiahnutým“ ASX-kom, ale zákazníkovi má prilákať aj ušľachtilejším interiérom, modernejšími technológiami (až do čias modernizácie ASX), agresívnejším dizajnom a aj zošíkmenou zadnou časťou, ktorá by mohla pripomínať SUV-kupé, keby bola ešte o niečo výraznejšia (spomínať v tejto súvis-



Sedenie je pomerne vysoké, ale sedadlá sú pohodlné. Nad hlavou mám viac miesta ako v ASX, napriek strešnému oknu.



Vzadu je na kolená dosť miesta, ak si posuniem sedadlo úplne dozadu, ale hlava sa mi dotýka stropu, ktorý smerom vzadu klesá.

PRVÁ JAZDA

Zozadu pôsobí auto športovejšie vďaka strešnému spojleru, delenému oknu a strieborným doplnkom na nárazníku. Strecha je zošíkmená, ale nijako dramaticky.



» Po sadnutí za volant len zvoláme: „Tá tu je tá zmena k prémiovému obsahu!“ Slušné, kvalitné materiály (leštený kov, klavírny lak, hrubá prešivaná koža), zaujímavé dizajnové vyhotovenie, jasné členenie informačnej a ovládacej zóny, premyslené krivky – to všetko starším Mitsubishi chýbalo. Vždy boli až príliš tradičné, konzervatívne a ak použili nový materiál, bola to fádna vodorovná lišta. Eclipse Cross je výrazne iný a dizajnéri drobným estetickým detailom venovali veľa pozornosti. Hoci ide len o predprodukčné kusy, všetko má aj dokonalé



Touchpad funguje dobre aj vďaka tomu, že menu na displeji sa mu prispôbilo svojou jednoduchosťou a zvislým usporiadaním.



Sedempalcový displej je navrchu palubnej dosky. Grafika vyzerá moderne, citlivosť na dotyk je výborná. Škoda len, že navigácia funguje len cez pripojený smartfón, čo stojí drahé dáta.

dielenské spracovanie. Balkónik na stredovej konzole aj riešenia stredového tunela výrazne pripomínajú najnovšie modely Lexus, nechýba doty-



ková ploška (touchpad) na ovládanie informačno-zábavného systému, ale jeho displej je aj dotykový, takže záleží len na vodičovi, aký spôsob ovládania zvolí. Klimatizácia si ponechala kompletne hardvérové tlačidlá, audiosystém (k dispozícii aj Bose s dvoma subwoofermi) má hardvérové tlačidlá „len“ na volante.

Hoci je Eclipse Cross o 11 centimetrov dlhší než ASX, zvažujúca sa strecha dáva zadným pasažierom menej miesta na hlavu. Trochu pomáha, že sedadlá sú horizontálne posuvné. Objem kufra sa tak dá zväčšiť na 448 litrov, čo je viac ako ASX (442 l), ale ak si lavicu posunú dlhší pasažieri úplne dozadu, kufor sa scvrkne na 341 litrov – čo je už skromný údaj v tejto kategórii.

Pri pohone bude na výber nový benzínový jedenapollitrový štvorvalec s turbom, ktorý sa kombinuje v prípade predokolky so šesťstupňovým manuálom a v prípade verzie 4x4 s automatickou prevodovkou CVT. Druhou alternatívou je známy naftový motor 2,2 DiD s klasickým osemstupňovým automatom a pohonom všetkých kolies. Emisné normy si však vyžiadali jeho modernizáciu, takže na prvých jazdách sme ho nemali možnosť vyskúšať.

Novinka 1,5 Turbo (priamy vstrek a variabilné časovanie nasávacích aj výfukových ventilov) má výkon 163 koní a krútiaci moment 250 Nm, čo stačí na svižnú jazdu okorenenú



Batožinový priestor má základný objem 341 litrov a posunutím sedadiel sa dá zväčšiť na 448 litrov. Objem po zložení sedadiel nebol zatiaľ oznámený.

kvílením variátorovej prevodovky, ktorá má až osem virtuálnych stupňov a pracuje s nimi relatívne rýchlo. Oproti iným variátorom nie sú jej otáčky úplne odtrhnuté od reality, ale na CVT od Subaru nemá. Byť druhou najlepšou (podľa nás) prevodovkou CVT na svete nie je vôbec zlé. Páčky pod volantom sú fajn, ale pri ôsmich stupňoch sa už vodič trochu stráca a po čase nechá prácu na automatiku a venuje sa radšej riadeniu. V prudkých zákrutách je podvozok značne nedotáčavý a na krátkych priečných nerovnostiach drsný aj hlučný. Zástupcovia značky nám tvrdili, že sa na vyladení ešte pracuje a produkčné kusy už budú v riadení agilnejšie a ich zadná náprava nebude tak búchať. Systém s názvom Super-All Wheel Control má zvládnuť distribúciu sily medzi nápravami až po 60 percent na zadné kolesá pri klzkom povrchu. Oproti ASX sa zmenilo nastavenie riadenia, ktoré je o niečo ostrejšie a priamejšie, ale mohlo by byť aj citlivejšie. Na kvalitných cestách je auto tiché, terénne vlny zvláda s jasným pohodávaním a celkovo je nastavenie podvozka skôr komfortné (až na tie priečne nerovnosti).

Sériová výroba sa začne až koncom roka a na prelome rokov (skôr v januári budúceho) by sa mal začať aj predaj na Slovensku. Až vtedy spoznáme cenu, ktorá predurčí ďalší osud tohto „takmer prémiového“ SUV. Neskôr príde aj hybridná verzia.



VERDIKT

Redaktor
MILAN ADÁMEK

Štýl niekedy predbeha praktickú stránku, ale v prípade áut je to často žiaduce. Eclipse Cross má zaujímavý dizajn so skosenou strechou, inteligentný pohon všetkých kolies a moderne vypracovaný interiér. Menej miesta na kolená aj menší kufor sú daňou za štýl.

Strešný spojler a pod ním ešte jedno krídlo, ktoré rozdeľuje zadné okno na dve časti - a bez stierača.

JEDEN BENZÍNŮVÝ A JEDEN NAFTOVÝ MUSIA NA ZAČIATOK STAČIŤ

MOTOR	1,5 TURBO	1,5 TURBO	2,2 DID
Pohon	2WD	4WD	4WD
Zdvihový objem (cm ³)	1 499	1 499	2 268
Výkon kW (k)	120 (163)	120 (163)	110 (150)
pri ot./min.	5 500	5 500	3 500
Krútiaci moment (Nm)	250	250	400
pri ot./min.	1 800	1 800	2 000
Prevodovka	6-st. man.	CVT	8-st. aut.
Zrýchlenie 0 - 100 km/h (s)	10,3	9,8	-
Maximálna rýchlosť (km/h)	205	200	-
Spotreba (l/100 km)	6,6	7,0	-
Dĺžka/šírka/výška (mm)	4 405/1 805/1 685		
Rázvor (mm)	2 670		

