



**MITSUBISHI
MOTORS**

Drive your Ambition

Nuovo MY19

Mitsubishi Outlander PHEV

ELETTRICO E NON SOLO

Estate 2018

MITSUBISHI MOTORS

Mitsubishi Motors Corporation è un'azienda automobilistica globale con sede a Tokyo, in Giappone, specializzata nella produzione di SUV, pick-up, veicoli elettrici e veicoli ibridi-elettrici plug-in.

Sin dalla produzione del primo veicolo oltre un secolo fa, il Gruppo ha dato prova di un approccio ambizioso e spesso rivoluzionario, sviluppando nuove categorie di veicoli e sperimentando tecnologie all'avanguardia.

Profondamente radicata nel DNA di Mitsubishi Motors, la strategia del brand si rivolge agli automobilisti più coraggiosi, disposti a mettere in discussione le convenzioni e accogliere il cambiamento. In linea con questa filosofia, nel 2017 l'azienda ha lanciato una nuova strategia riassunta dalla tagline "Drive your Ambition", che attinge ai concetti stile di guida personale e sguardo rivolto verso il futuro per riflettere il dialogo costante tra il brand e la sua clientela.

Oggi Mitsubishi Motors si impegna costantemente a investire in tecnologie innovative, design interessanti e sviluppo dei prodotti, accendendo l'entusiasmo dei clienti di tutto il mondo con veicoli nuovi e autentici.

Dati soggetti a omologazione UE finale — Dotazioni e caratteristiche possono variare per i diversi modelli/paesi

RIEPILOGO

- **IN SINTESI**

- **AZIENDA**

Gioiello tecnologico

- **TECNOLOGIA**

Intrinsecamente elettrico

- **NUOVO (MY19)**

Consolidamento

- **Nuova propulsione**

- **Nuovo chassis**

- **Nuovo design**

- **Nuove funzioni**

- **UN PO' DI STORIA**

La saga dei veicoli elettrici

- **DATI TECNICI***

*Vedere file a parte in allegato

NUOVO (MY19) OUTLANDER PHEV IN SINTESI

- Cronologia Outlander PHEV:

- Ottobre 2009: Anteprema assoluta del Concept-PX MiEV al Motor Show di Tokyo
- Novembre 2011: Seconda anteprema del Concept-PX MiEV II al Motor Show di Tokyo
- Settembre 2012: Anteprema mondiale al Motor Show di Parigi
- Gennaio 2013: Lancio sul mercato giapponese
- Ottobre 2013: Lancio sul mercato europeo
- Novembre 2013: "RJC Technology of the Year 2014" - Automotive Conferenza dei ricercatori e dei giornalisti del Giappone (RJC).
- Novembre 2013: Innovation Award - Auto dell'anno Giappone 2013-2014
- Settembre 2015: Importanti innovazioni e restyling al Motor Show di Francoforte
- Ottobre 2015: Partecipazione al rally cross-country di Baja Portalegre (Portogallo)
- Dicembre 2017: Lancio sul mercato Nord Americano
- Gennaio 2018: 100.000 Outlander PHEV venduti in Europa
- Marzo 2018: 150.000 Outlander PHEV venduti in tutto il mondo
- Marzo 2018: Nuovo (MY19) Outlander PHEV al Motor Show di Ginevra

- Mercato Outlander PHEV:

- Veicolo ibrido plug-in più venduto in Europa (tutti i segmenti) nel 2015, 2016 e 2017
- Migliore SUV ibrido plug-in venduto al mondo nel 2017

- Vendite globali (dati esercizio fiscale MMC):

	2012 ^{*1}	2013	2014	2015	2016	2017	TOTALE
TOTALE	4.302	19.662	35.180	42.353	23.836	28.296	153.629
Giappone	4.302	8.968	8.627	11.833	3.616	5.105	42.451
Europa		10.624	25.354	29.551	19.825	20.459	105.813
Nord America^{**2}						1.874	1.874
Australia^{**3}		69	1.144	802	199	692	2.906
Altro^{**4}		1	55	167	196	166	585

*1...Vendite iniziate a gennaio 2013. 2...U.S., Canada. 3...Australia, Nuova Zelanda. 4...Taiwan, Hong Kong, Sud America

- Cinque principali mercati Outlander PHEV UE (dati anno solare MME – vendite cumulative):

	2012	2013	2014	2015	2016	2017	TOTAL
Regno Unito		12	10.037	11.015	7.569	7.694	36.327
Paesi Bassi		9.393	7.441	7.026	1.440	189	25.489
Norvegia		442	1.403	3.717	4.695	3.939	14.196
Svezia		344	2.471	3.001	2.245	2.423	10.484
Germania		4	1.430	2.032	1.777	1.784	7.111

- Classifica mercati (Dati immatricolazioni locali – cinque principali mercati UE per Outlander PHEV anno solare 2017):

Outlander PHEV	Regno Unito	Norvegia	Svezia	Germania	Spagna
Volume anno solare 2017	7.500	4.067	2.451	2.234	719
Classifica locale PHEV anno solare 2017	n. 1	n. 1	n. 2	n. 3	n. 1

- Novità MY19

- Nuova propulsione "PHEV 2.0":
 - Nuovo motore benzina a ciclo Atkinson da 2.4
 - Potenza generatore aumentata del 10%
 - Potenza motore posteriore aumentata del 10% a 70 kW (95 CV)
 - Capacità batteria azionamento aumentata del 15% a 13,8kWh
 - Potenza batteria azionamento aumentata del 10%
 - Sistema operativo PHEV potenziato

- Nuovo chassis:
 - Sistema potenziato “Super-All Wheel Control” (S-AWC) derivato da Lancer Evolution con due nuove modalità di guida: “SPORT” e “SNOW”
 - Maggiore rigidità della scocca grazie all'utilizzo di saldature con adesivo strutturale
 - Sospensioni ricalibrate
 - Sterzo più rapido
 - Freni a disco ventilati anteriori da 17” (solo cerchi da 18”)

- Nuovo design:
 - Griglia anteriore, paraurti, impianto illuminazione rinnovati
 - Spoiler posteriore, estensione paraurti rinnovati
 - Nuovi cerchi in lega multirazza da 18”

 - Nuovi sedili anteriori profilati
 - Nuovi interni in pelle trapuntata di alta qualità (disponibili con nuovo profilo aggiuntivo superiore)
 - Nuovo materiale d'accento

- Nuove funzioni:
 - Livelli NVH migliorati
 - Cambio rivisitato (compreso nuovo selettore della modalità di guida)
 - Nuovo contatore
 - Prese C/A posteriori
 - Disponibilità di mercato più ampia per le prese di alimentazione esterne da 1.500W (230 V)
 - ecc.

- MY18 vs. MY19:

(Specifiche UE)	Outlander PHEV MY18	Nuovo (MY19) Outlander PHEV (Protocollo WLTP)
------------------------	----------------------------	---

Potenza motore (kW/ps)	89/121 a 4.500 giri/min	99/135 a 4.500 giri/min
Coppia motrice (Nm)	190 a 4.500 giri/min	211 @ 4.500 giri/min
Potenza motore posteriore (kW/ps)	60/82	70 (95)
Coppia motore posteriore (Nm)	195	195
Capacità batteria azionamento (kWh)	12.0	13.8

Velocità max. 0 – 100 km/h	170 km/h 10"8	170 km/h 10"5
Accelerazione in sorpasso (da 40 a 60 km/h) (da 80 a 100 km/h)	2"8 4"3	2"5 3"7
Velocità massima* – modalità EV	125 km/h	135 km/h
Autonomia massima – modalità EV	54km	45 km
Economia dei consumi (ciclo combinato)	1.7 l / 100km	2.0 l / 100 km
Emissioni CO₂ (g/km) (ciclo combinato)	41	46

*La potenza totale erogata (ovvero motore endotermico + motore anteriore + motore posteriore + generatore) si può considerare solo orientativa dal momento che questa configurazione/combinazione non si verifica mai in condizioni di guida reali, in quanto il sistema PHEV considera sempre la combinazione più equilibrata di propulsione e modalità di guida, con particolare attenzione alle capacità elettriche - guida e carica - e alle basse emissioni)

*Se consentito dalla legge

RISULTATI AZIENDALI

Un gioiello tecnologico

Nel corso degli ultimi anni, il settore automotive globale ha sposato la causa della mobilità elettrica per contribuire alla lotta ai cambiamenti climatici, creando prototipi e stringendo alleanze in grado di sostenere gli ingenti sforzi richiesti per sviluppare batterie, organi di trasmissione ed elettronica.

“EV + SUV”: la strategia chiave di MMC

Per Mitsubishi Motors Corporation (MMC), che ha mosso i primi passi verso la mobilità elettrica con la prima attività di ricerca nell'ottobre del 1966, questa tecnologia è considerata da tempo una direzione strategica.

Contemporaneamente, la diffusione (prevedibile) dei SUV negli ultimi anni ha fatto sì che quasi tutti gli OEM si accodassero a questa tendenza di cui Mitsubishi è stata alla testa per tantissimo tempo, pioniere della trazione integrale già dal 1936 con l'utilitaria PX33 4WD torpedo, da cui sono derivati poi una serie di veicoli all-terrain con un'estetica più curata, ma con ottime capacità, con la prima generazione di Pajero/Montero/Shogun nel 1982.

Massima espressione delle tendenze del mercato, oggi il nuovo Outlander PHEV (MY19) è l'ultimo di una lunga serie di veicoli elettrici e SUV 4WD di Mitsubishi.

Leader di mercato

Presentato in anteprima al Salone dell'automobile di Parigi nel 2012 Outlander PHEV è stato inizialmente lanciato in alcuni mercati europei (Paesi Bassi, Scandinavia,...) nell'ottobre del 2013.

Pioniere di un genere inedito, ha lasciato presto il segno portando una nuova dimensione nel segmento dei SUV europei e superando il traguardo di 50.000 esemplari venduti a Novembre 2015 e la ragguardevole cifra di 100.000 unità vendute nel gennaio 2018. Facendo leva su questo successo, è divenuto inoltre il veicolo ibrido plug-in più venduto (tutte le marche, tutti i segmenti) in Europa nel 2015, 2016 e 2017*, grazie all'evoluzione costante del modello.

*Fonte: JATO Dynamics

Sebbene incalzato da un numero di concorrenti in continua ascesa, Outlander PHEV si è mantenuto al passo, conservando il primo posto nelle vendite nel Regno Unito, in Norvegia e in Spagna nell'esercizio fiscale 2017* e ha dovuto tuttavia abbandonare mercati con una forte concorrenza da parte delle case automobilistiche interne come la Svezia e la Germania.

In totale, nel periodo compreso tra gennaio e dicembre 2017, Outlander PHEV ha contribuito per il 13% alla quota dei veicoli EV/PHEV combinata e per il 77% alla quota SUV nell'ambito della gamma di modelli Mitsubishi Motors per l'Europa.

Espansione globale

Mentre in Europa ferve il dibattito sul futuro del diesel e, più generale, sul posto delle auto nella società, le 100.000 preferenze accordate ad Outlander PHEV nel gennaio del 2018 rivendicano l'ambizione di Mitsubishi Motors di avanzare una proposta alternativa a chi desidera abbracciare il cambiamento in anticipo sui tempi.

Per quanto l'Europa abbia fatto la parte del leone nelle vendite, la storia di Outlander PHEV si estende ben oltre i confini di questa regione...

... Espandendo la strategia di prodotto "EV + SUV" di MMC, Outlander PHEV è stato lanciato in Nord America (Canada e USA) nel dicembre 2017.

... Facendo fare un balzo in avanti alle tendenze di mercato, Mitsubishi Motors intende inoltre accompagnare i paesi emergenti nella crescente ricerca di una mobilità individuale, limitando l'impatto ambientale di questo sviluppo - da qui i progetti pilota avviati in paesi come Indonesia, Vietnam o Costa Rica.

La risorsa dell'alleanza

Outlander PHEV non è solo l'ultimo capitolo della saga Mitsubishi iniziata nel 1936 (4WD), proseguita nel 1966 (EV R&D) e culminata nel 1982 (SUV Pajero di prima generazione), ma rappresenta anche una delle principali risorse che MMC porta nell'alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi, oltre alla forte presenza sul mercato ASEAN, la rinomata tecnologia 4WD e un livello ulteriore di esperienza nel settore dei pick-up.

Dal suo coinvolgimento a partire dal 20 ottobre 2016, attraverso la tecnologia PHEV, Mitsubishi Motors ha rafforzato l'Alleanza che era già il più grande produttore di veicoli elettrici al mondo. Con Mitsubishi Motors, l'Alleanza oggi è leader indiscussa della tecnologia EV e PHEV.

Nei prossimi anni, l'azienda punta a introdurre nuovi EV sfruttando l'Alleanza Renault-Nissan-Mitsubishi.

Dal canto suo, l'Alleanza sarà in grado di sfruttare la leadership tecnologica e il know-how di Mitsubishi Motors nel settore dei propulsori ibridi elettrici plug-in (PHEV).

Approccio ecologico globale

Mediante la realizzazione di veicoli a emissioni ultrabasse come Outlander PHEV, Mitsubishi Motors svolge un ruolo cruciale nel concretizzare quel futuro a basso tenore di carbonio assunto come impegno dai legislatori di tutto il mondo con iniziative come gli Accordi di Parigi sul clima.

Facendo eco al relativo passaggio a modelli a emissioni più basse, a cui si assiste in tutto il mondo (e regolamenti ambientali più severi), Mitsubishi ha annunciato l'intenzione di voler integrare varianti elettriche nella propria gamma base di veicoli.

Di conseguenza, Outlander PHEV è il precursore della strategia di prodotto "EV + SUV" base di Mitsubishi Motors in cui l'architettura SUV si fonde con il propulsore EV, sia con soluzioni interamente elettriche (per le auto piccole e compatte) sia con soluzioni elettriche ibride plug-in su base EV di MMC (per i modelli più grandi).

Entro la fine dell'attuale piano aziendale di medio termine "Drive for Growth" per l'esercizio fiscale 2019, l'azienda prevede che i suoi cinque modelli più venduti comprendenti SUV, veicoli a trazione integrale e ibridi plug (PHEV) contribuiranno per il 70% alle vendite complessive. Rispecchiando il passaggio a modelli a emissioni più basse, MMC ha inoltre annunciato di voler integrare soluzioni elettriche nella propria gamma di modelli base, tra cui una kei car EV dal 2020.

TECNOLOGIA

Intrinsecamente elettrico

Sin dalla produzione del primo veicolo oltre un secolo fa (modello A nell'agosto del 2017), la divisione motori ha dato prova di un approccio ambizioso e spesso rivoluzionario, sviluppando nuove categorie di veicoli e sperimentando tecnologie all'avanguardia.

Questa strategia avventurosa e progressista è proseguita dopo l'istituzione ufficiale di Mitsubishi Motors Corporation nel 1970 e trova oggi la sua massima espressione nel gioiello tecnologico dell'azienda: Outlander PHEV.

- Il primo SUV ibrido elettrico plug-in Twin Motor destinato alla produzione di massa fu lanciato nel 2012.
- Attualmente è ancora l'unico veicolo ibrido plug-in basato sull'architettura di un'auto elettrica (contrariamente agli ICE generici elettrici che si trovano altrove).

Sin dai primi modelli del 2013, Outlander PHEV è venuto incontro alle esigenze del pubblico europeo soddisfacendo i requisiti di un numero in costante crescita di clienti rispetto a concorrenti più affermati.

I vantaggi del prodotto e la risposta positiva del mercato si devono fundamentalmente all'unicità della sua architettura.

Percorso unico

Diversamente dall'approccio imperante nel settore, Mitsubishi Motors ha deciso di evitare il ricorso alle soluzioni elettriche generiche dei veicoli ICE per sviluppare i propri veicoli ibridi plug-in.

Sfruttando un'esperienza di ben 50 anni nella ricerca sulla mobilità elettrica, gli ingegneri di MMC hanno scelto la strada opposta, ovvero quella di un veicolo elettrico alimentato principalmente da due motori elettrici (uno davanti e uno dietro) integrato da un grosso motore a benzina e da un generatore potente, entrambi in grado di intervenire in automatico quando le condizioni di guida e/o lo stato di carica lo richiedono.

Traendo vantaggio dalla semplicità intrinseca dei veicoli elettrici (assenza di cambio, drive-by-wire, ecc.) e con il supporto di un sistema operativo PHEV altamente sofisticato sviluppato autonomamente, questa innovativa architettura porta notevoli vantaggi sia in termini di

compattezza (meno compromessi rispetto alla variante ICE), risparmio di peso (fino a 275 kg in meno dei concorrenti) o efficienza.

L'adozione di questa particolare strategia ha portato ad alcuni sviluppi interessanti:

- il concetto di “massima potenza” è solo una definizione poiché motore endotermico + motore anteriore + motore posteriore + generatore non funzionano mai tutti assieme alla massima velocità e questa configurazione/combinazione non si verifica mai in condizioni di guida reali, poiché il sistema PHEV trova sempre la combinazione più equilibrata di propulsione e modalità di guida, con particolare attenzione alle capacità elettriche - guida e carica - e alle basse emissioni.
- Sebbene la modalità EV sia la modalità predefinita all'avvio, l'autonomia di guida elettrica annunciata di 45 km (WLTP) km non è mai sequenziale (ovvero, 45 km e poi nulla...). Invece, il sistema PHEV cambia costantemente modalità passando dalla guida alla carica, soprattutto quando si procede in modalità di risparmio energetico (SAVE).
- Il sistema elettrico PHEV di Mitsubishi Motors è talmente integrato che la mappatura del sistema operativo consente 89 giorni di guida in modalità interamente elettrica (con un'autonomia di 45 km - WLTP sufficiente per la maggior parte degli spostamenti quotidiani di un qualunque pendolare in Europa). Il 90° giorno si accende una spia sul quadro dei comandi e il motore a benzina viene avviato in automatico dal sistema operativo PHEV per proteggere il sistema di iniezione del carburante.
- Il sistema PHEV è completamente automatico, non richiede interventi ed è totalmente affidabile. Il conducente deve solo compiere queste scelte:
 - o selezionare la modalità EV ogniqualvolta/ovunque richiesto;
 - o attivare la modalità di risparmio energetico, la soluzione preferenziale per proteggere la carica della batteria, contribuendo con la modalità elettrica a ridurre i consumi e le emissioni, ripristinando contemporaneamente la carica;
 - o premere l'interruttore della modalità CARICA per forzare la carica quando non c'è potenza disponibile. Questo sistema sarà cruciale per quelle città in cui i nuovi regolamenti consentiranno l'accesso a determinate aree solo ai veicoli a emissioni zero. I conducenti di Outlander PHEV potranno partire dalla periferia in modalità ibrida per poi passare alla modalità interamente elettrica in centro.
 - o La frenata motore e la rigenerazione di potenza si regolano tramite le leve al volante, senza dover sperimentare quella strana sensazione del pedale del freno tipica della maggior parte dei veicoli provvisti di sistema di frenata rigenerativa.

- Di serie, sono disponibili diverse opzioni di carica:
 - Ricarica completa: 4 ore - CA 230V 16A
 - Ricarica rapida (standard CHAdeMO standard - 25 minuti per una ricarica all'80%*)
 - Modalità CHARGE
 - Frenata rigenerativa (5 fasi incrementali)
 - “Carica rapida” automatica in modalità di risparmio energetico

*80% solo per poter accumulare energia dalla frenata rigenerativa con il rimanente 20%

Tre modalità di guida

Per chi non lo ricordasse, Outlander PHEV offre tre modalità di guida tutte attivate automaticamente dal sistema operativo PHEV che offrono la trazione integrale elettrica permanente:

- « Modalità 100% elettrica » (fino a 135 km/h - in base alle normative nazionali)
 - Veicolo alimentato da motore anteriore e posteriore
 - Energia fornita dalla batteria
- « Modalità ibrida in serie »
 - Veicolo sempre alimentato da motore anteriore e posteriore
 - Motore impegnato per alimentare il generatore e caricare la batteria durante la guida
 - Si inserisce in automatico, per un massimo di 3-10 minuti, per accelerazioni improvvise o guida in salita. Anche quando la carica della batteria è bassa.
 - Il sistema è portato a inserire la modalità Pure EV non appena possibile
 - Motore attivato in automatico in modo puntuale per mantenere il convertitore catalitico in condizioni ottimali + dopo 89 giorni di sola guida elettrica per proteggere l'impianto di iniezione di carburante.
- « Modalità ibrida in parallelo »
 - Il motore alimenta le ruote anteriori (tramite il transaxle anteriore Multi-Mode)
 - Il motore anteriore assiste il motore endotermico mentre il motore posteriore mantiene le ruote posteriori in movimento
 - Si inserisce in automatico alle alte velocità (in base alle normative nazionali)
 - Il sistema tende a tornare in modalità Series Hybrid (o Pure EV al di sotto dei 135 km/h) non appena possibile.

- Il motore endotermico entra in funzione anche per ricaricare la batteria attraverso il generatore, sfruttando il surplus di coppia.

Oltre la guida

L'architettura basata sugli EV di Outlander PHEV fornisce alcuni importanti vantaggi in termini di gestione energetica:

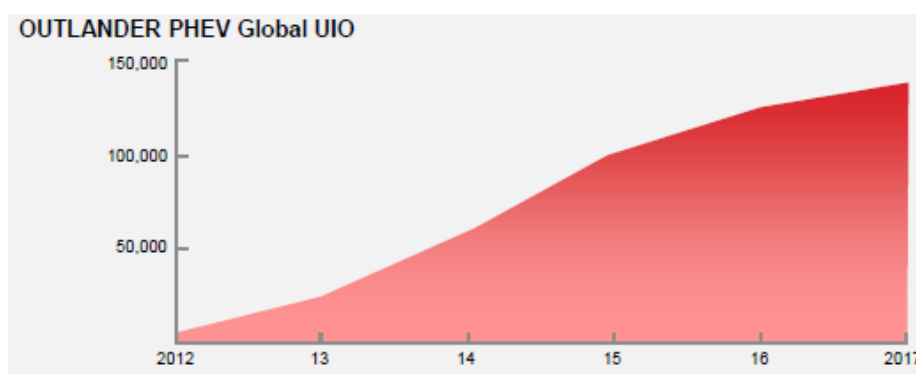
- Sono previste due prese elettriche da 1.500W (una dietro la consolle centrale, disponibile per i passeggeri posteriori e un'altra nel bagagliaio) per collegare qualunque dispositivo esterno da 230V, in assenza di alimentazione di rete.
- La capacità energetica della vettura è sufficiente per alimentare un comune ambiente domestico per 10 giorni, a condizione che la batteria sia completamente carica e il serbatoio del carburante sia pieno, una risorsa unica il cui valore è stato sfortunatamente sperimentato dagli sfollati durante i disastri naturali in Giappone.
- Una delle attrattive della tecnologia PHEV di MMC consiste nel fatto che consente ai conducenti di utilizzare le proprie batterie per alimentare elettricità in CC alle proprie abitazioni, alla comunità e alla rete elettrica. Questa capacità spalanca le porte a una nuova era di gestione più efficiente dell'energia.

Di fatto unico nel suo segmento, Outlander PHEV è già compatibile con l'alimentazione di rete e Mitsubishi Motors anticipa l'introduzione graduale dei programmi V2H (vehicle to home) dei prossimi anni, oltre a essere già coinvolta in progetti dimostrativi in diversi paesi.

Nuovo (MY19) Outlander PHEV

Consolidamento

Con 150.000 Outlander PHEV venduti in tutto il mondo dal 2013, Mitsubishi Motors senza dubbio ha costruito una solida presenza in un segmento di mercato tutto nuovo e ha rafforzato il profilo del brand per i SUV.



Cinque anni dopo il lancio e passando per la più grande iterazione con il MY19, Outlander PHEV si può ora considerare la nuova ammiraglia di MMC: una vettura di successo concepita per consolidare la leadership di mercato del modello, rispondendo alle esigenze del mercato nel rispetto dei regolamenti ambientali più recenti.

Feedback dei clienti

Dal lancio, MMC ha raggiunto una base di clientela di dimensioni ragguardevoli come nessun altro concorrente, alimentando il dialogo con chi guida i PHEV tutti i giorni, sia privati che aziende, circostanza che ha promosso le varie iterazioni del modello – compresa la nuova variante MY19 – e ha consentito di raccogliere preziose informazioni da sfruttare per gli sviluppi futuri.

I riscontri degli attuali clienti europei si possono sintetizzare come segue:

- sensazione di guida fluida compresa la transizione (automatica) impercettibile tra le modalità di guida;
- basso costo di possesso, compresa una riduzione significativa dei consumi;
- spaziosità/compattezza e sicurezza;
- versatilità (trazione 4WD permanente, capacità di traino di 1.500 kg, elevata autonomia di percorrenza, volume di carico,...) che lo rende adatto per l'uso privato e aziendale.
- Design

Dall'altro lato, i clienti europei di Outlander PHEV hanno espresso il desiderio di miglioramento in questi ambiti:

- Prestazioni, fluidità e silenziosità del precedente motore benzina da 2.0 l
- Maggiore autonomia di guida in modalità EV (interamente elettrica)
- Guida più precisa e più confortevole
- Maggiore versatilità in modalità 4WD

Il nuovo Outlander PHEV (MY19) è il risultato delle vaste indagini condotte e dei colloqui sostenuti con i clienti europei, come illustrato in dettaglio:



Nello specifico:

Propulsione "PHEV 2.0":

Pur mantenendo la propria configurazione di base, l'intera propulsione PHEV è stata sottoposta a un rinnovamento completo "2.0" per soddisfare le esigenze dei clienti, alcune piuttosto radicali:

- **Nuovo motore a benzina a ciclo Atkinson da 2.4:**
 - o Utilizzato raramente nel settore automotive – nella maggior parte dei casi per i veicoli ibridi o ibridi plug-in - il principio del ciclo ad alta espansione Atkinson (corsa di espansione più lunga di quella di compressione) consente sostanzialmente una migliore efficienza termica rispetto ai tradizionali motori a combustione interna con ciclo Otto.
 - o Aumentando la cilindrata da 2.0L a 2.4L per il Nuovo (MY19) Outlander PHEV si ha l'opportunità di posizionare il motore in un range operativo complessivamente più basso dove è possibile applicare il ciclo Atkinson con MIVEC, aumentando di fatto le performance del motore.

- In combinazione con motori a benzina da 2.4 MY19 di cilindrata superiore, si ottiene una coppia più alta (specialmente ai bassi regimi), livelli NVH inferiori, accelerazioni migliori (soprattutto a regimi bassi e medi) e prestazioni complessive migliori in termini di consumi di carburante/emissioni di CO₂:

(Specifiche UE)	Outlander PHEV MY18	Nuovo (MY19) Outlander PHEV
Potenza motore (kW/ps)	89 / 121 a 4.500 giri/min	99 / 135 a 4.500 giri/min
Coppia motrice (Nm)	190 a 4.500 giri/min	211 a 4.500 giri/min

- **Livelli NVH inferiori:**

- In parallelo all'implementazione di un nuovo motore Atkinson 2.4 più fluido, sono stati compiuti sforzi per ridurre la rumorosità del motore (convertitore catalitico a collettore, nuovo design del filtro aria, piastra aggiuntiva sul silenziatore di scarico,...),

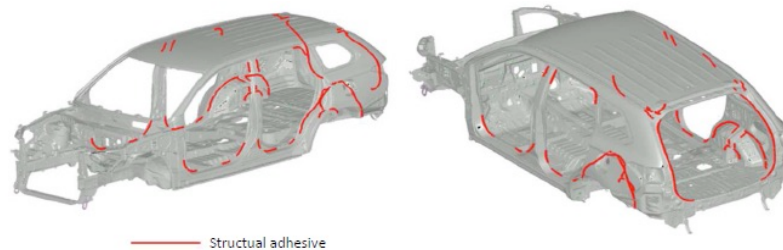
- **Prestazioni più elevate dei componenti elettrici e nuove funzionalità:**

- Generatore: potenza aumentata del 10%
- Motore posteriore: potenza aumentata a 70 kW (95CV)
- Batteria di alimentazione: potenza aumentata del 10% + capacità (nuove celle) aumentata a 13,8 kWh
- Sistema di riscaldamento batteria, per mantenere la batteria di trazione in funzione quando il veicolo è collegato a una stazione di carica anche con temperature esterne di - 40° C. In funzione anche durante la guida.
- Funzione di bilanciamento della tensione delle celle, per la scarica con il dispositivo V2H ("Vehicle to Home") attraverso la porta di ricarica rapida.
- Alimentazione diretta in C/A, accessori, ecc....dal punto di ricarica durante la carica
- Sistema operativo PHEV rimappato con ordine logico
- Velocità massima aumentata in modalità EV da 125 km/h a 135 km/h (in base alle normative nazionali)
- Contatori ridisegnati più intuitivi (potenza motore kW, potenza di rigenerazione)

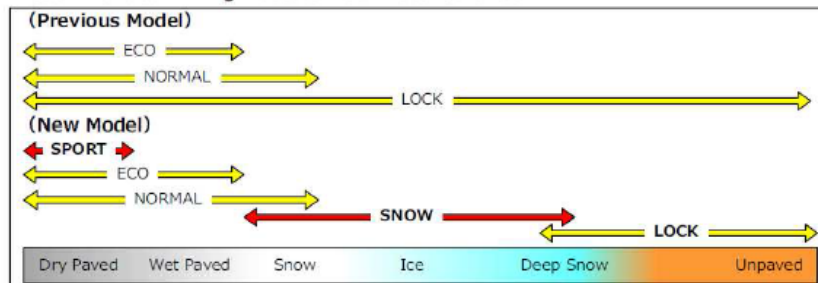
Piglio dinamico

Per soddisfare ulteriormente la mission di “Quality All-Rounder”, il dipartimento di progettazione di MMC ha apportato ulteriori migliorie allo chassis di Outlander PHEV MY19:

- **Saldature con adesivo strutturale** - per aumentare la rigidità della scocca e quindi il dinamismo (stabilità di sterzata,...):



- **Controllo Super-All Wheel migliorato** - due modalità aggiuntive: SPORT e SNOW:



- o Il sistema Super-All Wheel Control (S-AWC) derivato da Lancer Evolution e sviluppato in ambiente WRC è stato ottimizzato per rendere la trazione 4WD ancora più versatile:
 - Nuova modalità SPORT: feeling più potente in accelerazione maggiore aderenza nelle curve ad alta velocità
 - Nuova modalità SNOW: migliore partenza da fermo e capacità di sterzata sulle superfici scivolose

- **Regolazione dello chassis:**

- o Sterzo, per migliorare la risposta e le sensazioni:
 - Rapporto di corsa* aumentato e servosterzo elettrico ECU rimappato di conseguenza

* Corsa nel gruppo sterzo per giro del volante.

- Ammortizzatori per seguire la nuova risposta dello sterzo e migliorare il comfort di guida mantenendo la precisione complessiva:
 - Ottimizzazione della forza di attenuazione degli ammortizzatori e delle barre posteriori
 - Aumento del diametro del cilindro degli ammortizzatori posteriori per assorbire le forze a bassa velocità
- Logica di controllo della trazione – per migliorare le prestazioni in salita utilizzando una coppia posteriore sufficiente, senza compromettere la stabilità
- Freni: migliore resistenza alla pressione grazie a freni a disco frontali ventilati da 17” (prima 16”)

Design più maturo

Tre anni dopo l’ottimo restyling del MY16 che ha trasformato la personalità del modello, il nuovo Outlander PHEV (MY19) percorre una strada ancora più sofisticata che riconferma con discrezione la sua presenza sul mercato, la sua identità e il nuovo stato di ammiraglia del brand:

- **Nuovo frontale** – griglia, paraurti e profilo dei fendinebbia ridisegnati, abbaglianti a LED da look tecnico



- **Nuovo posteriore** – estensione del paraurti posteriore ridisegnata, grande spoiler sul tetto
- **Nuove ruote** - cerchi in lega da 18” multirazza in due colori a contrasto
- **Nuovi sedili anteriori** – forma sagomata con supporti ottimizzati, disponibili in nuova pelle pregiata (nera) trapuntata abbinata al rivestimento trapuntato sui pannelli delle porte (nuovo profilo superiore esclusivo).

Funzioni più raffinate

Un'altra eco del feedback dei clienti europei per Outlander PHEV si può riscontrare nella miriade di piccole funzioni sviluppate per il MY19 che possono migliorare la vita quotidiana al volante, rendere l'estetica della vettura più definita e contribuire al suo profilo di "Quality All-Rounder", tra cui:

- Interruttore di comando Super-All Wheel
- Interruttore della modalità SPORT dedicato
- Cambio riposizionato (modalità EV, CHARGE, SAVE, luci di emergenza)
- Contatori e indicatori più ergonomici
- Porte USB collocate in posizione più pratica
- Nuovo meccanismo alzacristalli
- Prese C/A posteriori
- Disponibilità più ampia per le prese di alimentazione esterne da 1.500W (230 V)
- Nuovo materiale d'accento
- ecc.
