

Praxistest Mitsubishi Eclipse Cross PHEV: Ein Meister der Gemütlichkeit

Von Michael Kirchberger, cen

Noch vor kurzer Zeit war die Zukunft der japanischen Traditionsmarke Mitsubishi höchst ungewiss. Der Rückzug vom deutschen Markt wurde erwogen, erst die Auffrischung der Allianz mit Renault und Nissan ermöglichte die Entscheidung zugunsten eines Verbleibs hierzulande. Und der brachte gleich ein neues Modell mit sich: die Plug-in-Hybridversion des Eclipse Cross. Zusammen mit dem Antriebskonzept hat das teilelektrische SUV auch gleich noch seine Form gewandelt.

Die Heckscheibe wird nun nicht mehr von einem Leuchtenband gekreuzt, der Blick nach hinten gewinnt dadurch deutlich. Vorne hat der Eclipse Cross neue Scheinwerfer und einen neuen Kühlergrill bekommen, 18-Zoll große Leichtmetall-Räder geben der Silhouette Statur. Zugelegt hat der Mitsubishi Cross aber vor allem in der Länge. Um satte 14 Zentimeter ist er gewachsen, misst nun 4,55 Meter. Der räumliche Zugewinn bringt den Rückbank-Passagieren mehr Komfort, die Beinfreiheit hat gewonnen, und auch die Ellbogen kommen bei einer Breite von mehr als 1,8 Meter berührungsfrei unter. Zwar ist die Kofferraumkapazität von rund 360 bis 1100 Liter durch den im Boden eingebauten Akku eingeschränkt und für die Wagengröße und -Klasse eher bescheiden, reicht aber im Alltag meist aus.

Der Fahrer sitzt vor einem übersichtlichen Cockpit, die Instrumente sind analog und die Funktionen einfach bedienbar. Bequemlichkeit ist eine Tugend der lederbezogenen und elektrisch einstellbaren Sitze, nur die Armauflage über dem Staufach auf der Mittelkonsole ist etwas zu kurz geraten und lässt sich leider nicht in der Länge verschieben. USB-Anschlüsse sind darin untergebracht, im Kofferraum gibt es sogar eine 230-Volt-Steckdose für Dinge wie Kühlboxen, die mit stattlichen 1500 Watt belastet werden darf. Das Infotainmentsystem stützt sich auf die Tom-Tom-Navigation, der Klang der Audioanlage ist überdurchschnittlich gut.

Drei Motoren treiben den Eclipse Cross an. Der 2,4 Liter große Vierzylinderbenziner mit 98 PS arbeitet im verbrauchsreduzierenden Atkinson-Zyklus, der allgemein von einer rauen Laufkultur gezeichnet wird. Nicht so im Mitsubishi. Solange keine Höchstleistung gefordert wird, dreht die Maschine leise und mit geringen Vibrationen, reiht sich harmonisch und kaum spürbar in den Antriebsstrang ein, wenn mehr Kraft gefordert wird als die beiden elektrischen Kollegen liefern können. Einer von ihnen beaufschlagt die Vorderachse mit 60 kW und bringt es auf 137 Newtonmeter Drehmoment. Die zweite E-Maschine sitzt an der Hinterachse und stellt 70 kW und 195 Nm bereit. Sie verleiht dem Plug-in-Eclipse-Cross einen temporären Allradantrieb.

Ein Sprinter wird das SUV trotz der beachtlichen Systemleistung nicht. Fast elf Sekunden vergehen bei der Beschleunigung von 0 auf 100 km/h, das Spitzentempo wird elektronisch auf 162 km/h begrenzt. Rein elektrisch schafft der Eclipse Cross 135 km/h und bis 46 Kilometer. Der WLTP-Norm-Verbrauch liegt bei 1,8 Litern, was allerdings nur für die ersten 100 Kilometer gilt, wenn der Batteriehybrid etwa die Hälfte der Strecke ohne Beistand durch den Verbrennungsmotor vorankommt. Danach steigen die Zahlen wie die Inzidenz nach niederländischen Open-Air-Festivals. Selbst wer sich mäßigt und die Autobahn-Richtgeschwindigkeit nicht überschreitet, muss mit 8,4 Litern Verbrauch auf 100 Kilometer rechnen. Erst beim Bummeln auf der Landstraße geht der Konsum runter und bewegt sich bei leerem Akku zwischen 6,5 und 7,3 Litern Benzin.

Es heißt also, fleißig laden. Je nach Stromanschluss braucht es 25 Minuten bis zu vier Stunden, um die 13,8 kWh große Lithium-Batterie zu füllen. Idealerweise wird zu Hause

oder am Arbeitsplatz geladen, dann rechnet sich der Einsatz eines Teilzeit-Stromers, der obendrein bei der Nutzung als Dienstwagen vom Finanzamt mit halber Besteuerung des geldwerten Vorteils belohnt wird. Ob er tatsächlich elektrisch unterwegs ist oder ganz herkömmlich mit Benzin angetrieben wird, interessiert den Fiskus dabei nicht.

Der Fahrkomfort siedelt auf gehobenem Niveau. Die Federung macht ihre Sache gut und kommt mit nahezu allen Herausforderungen schlechter Straßen gut zurecht. Auch die Bremsen sprechen angenehm weich an und lassen sich gut dosieren. Einzig das stufenlose Getriebe nervt, wenn die Fahrt mal schneller sein soll. Dann lässt es den Motor hör- und spürbar werden, bis zum Erreichen der Höchstgeschwindigkeit ist der Weg nicht nur lang, sondern auch laut. Der Eclipse Cross animiert daher eher zu entspannten und nicht zu eiligen Fahrten, dann kann er auch auf längeren Strecken seinem Chauffeur eine ermüdungsfreie Reisetauglichkeit bieten.

Auch in Sachen Ausstattung zieht das Spitzenmodell „Top“ – nomen est omen – viele Register. Zwar ist die Spracherkennung des Infotainments bisweilen etwas störrisch und unverständlich, dafür ist fast alles an Bord, was das Leben leichter und angenehmer macht. Von der App zur Fernabfrage wesentlicher Fahrzeugdaten wie Akku-Ladezustand über umfangreiche Assistenzsysteme, Lederausstattung, Panorama-Schiebedach und schlüssellosem Zugang bis hin zu Sitzheizung, LED-Scheinwerfern und Warmwasser-Standheizung (!). So ist der Mitsubishi Eclipse Cross PHEV eine Empfehlung für alle, die es nicht allzu eilig haben und an ihre Fahrten einen hohen Komfortanspruch haben. (ampnet/mk)

Daten Mitsubishi Eclipse Cross PHEV

Länge x Breite x Höhe (m): 4,55 x 1,81 x 1,69
Radstand (m): 2,67
Motor: R4-Benziner, 2360 ccm
Leistung: 72 kW / 98 PS bei 4000 U/min
Max. Drehmoment: 193 Nm bei 2500 U/min
Elektromotor vorne: 60 kW / 82 PS
Drehmoment E-Motor: 137 Nm
Elektromotor hinten: 70 kW/95 PS
Drehmoment E-Motor: 195 Nm
Systemleistung 138 kW / 188 PS
Batterie: Hochvolt-Lithiumionenbatterie, 13,8 kWh
Ladezeiten: 25 min–6h
Höchstgeschwindigkeit: 162 km/h (135 km/h elektrisch)
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 10,9 Sek.
Elektr. Reichweite: 46 km
WLTP-Durchschnittsverbrauch: 1,8 Liter
Effizienzklasse: A+
CO₂-Emissionen: 41 g/km (Euro 6d)
Tankinhalt: 43 Liter
Leergewicht / Zuladung: min. 1985 kg / max. 515 kg
Kofferraumvolumen: 359–1108 Liter
Max. Anhängelast: 1500 kg
Wendekreis: 10,6 m
Bodenfreiheit: 191 mm
Bereifung: 225/55 R 18
Garantie: 5 Jahre bis 100.000 km
Basispreis: 39.890 Euro
Testwagenpreis: 47.590 Euro

Bilder zum Artikel



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



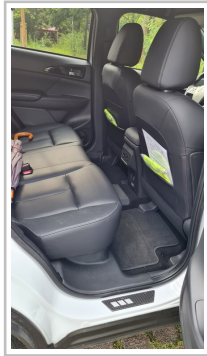
Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross PHEV.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger
