
Fahrbericht Mitsubishi Eclipse Cross PHEV: Durch Strom zu neuem Schwung

Von Michael Kirchberger

Mitsubishi ist zurück und war gar nicht richtig weg. Noch vor kurzem hat die japanische Traditionsmarke erwogen, sich vom deutschen Markt zurückzuziehen. Nun wurden andere Entscheidungen getroffen. Mit Hilfe der Allianz mit Renault und Nissan soll das Modellangebot sogar erweitert werden. Den Auftakt macht die Plug-in-Hybridversion des Eclipse Cross, dessen Grundmodell jetzt zu Preisen von unter 40.000 Euro auf die Straßen kommt. Abzüglich der Innovationsprämie kostet die Ausführung dann attraktive 30.890 Euro. Die vollausgestattete Spitzenvariante kostet 47.590 Euro, bleibt dank Bezuschussung dann aber immer noch unter 40.000 Euro.

Die Erweiterung des Angebotes nutzt Mitsubishi, um das SUV ordentlich zu überarbeiten, Schrulligkeiten wie das Leuchtenband am Heck, das die hintere Scheibe zweiteilte und den Blick nach hinten erschwerte, sind dabei auf der Strecke geblieben. Auch die Front hat sich verändert, die Scheinwerfer wurden tiefergelegt, den schwarzen, neu geformten Kühlergrill ziert nun eine Wabenoptik. Dicke Seitenschweller und 18 Zoll große Leichtmetallräder gehören zur Serienausstattung. LED-Frontscheinwerfer und -Rückleuchten mit stark dreidimensionaler Gestaltung unterstreichen den selbstbewussten Auftritt des Neuen. Zugelegt hat der Eclipse Cross kräftig in der Länge. Er ist um 14 Zentimeter auf 4,55 Meter gewachsen, das bringt mehr Raum für die Passagiere und rührt vom Einsatz der Bodengruppe des mit gleicher Antriebstechnik fahrenden Outlander her. Breite und Höhe bleiben dagegen nahezu unverändert.

Ein Motorentrio sorgt fürs Vorwärtskommen. Kern des Ensembles ist der 2,4 Liter große Vierzylinderbenziner, der 98 PS leistet. Er arbeitet im verbrauchsreduzierenden Atkinson-Zyklus. Den Nachteil dieser Funktionsweise, einen eher unrunden Lauf, gleichen die beiden anderen Team-Mitglieder aus. Ein Elektromotor an der Vorderachse steuert 60 kW bei und bringt es auf 137 Newtonmeter Drehmoment. Die E-Maschine an der Hinterachse liefert stramme 70 kW und macht den Eclipse Cross bei Bedarf zum Allradler. Sein Drehmoment liegt bei 195 Nm, damit übertrifft er den Verbrennungsmotor um zwei Nm.

Der Verbrauch ist wie bei allen Plug-in-Hybridmodellen eher Augenwischerei. Im NEZF-Zyklus kommt das SUV mit einer Akkuladung von 13,8 kWh 61 Kilometer weit, laut WLTP sind es 46 bis 52 Kilometer. Da der elektrische Verbrauch (19,3 kWh auf 100 Kilometer) nicht beim Treibstoffkonsum berücksichtigt wird, kommt der Mitsubishi rechnerisch mit 1,8 Litern Benzin 100 Kilometer weit. Je nach Ladestrom wird der Akku in 25 Minuten bis vier Stunden geladen, den Benzintank mit 43 Liter Kraftstoff zu befüllen gelingt deutlich zügiger.

Für die reduzierte Dienstwagenbesteuerung genügen diese Tugenden jedoch. Der Fiskus verlangt 0,5 statt 1 Prozent vom Listenpreis als Ausgleich des geldwerten Vorteils, auch die Entfernungskilometer zur Arbeitsstätte werden mit geringeren Abgaben belegt. Dies dürfte dem Eclipse Cross eine nicht unerhebliche Nachfrage aus gewerblichen Nutzerkreisen sichern. Seine Alltagstauglichkeit gewinnt außerdem durch halbwegs passable Offroad-Eigenschaften, die für Feld-, Wald- und Wiesenwege allemal ausreichen, sowie der für einen Plug-in-Hybrid vergleichsweise hohen Anhängelast von 1500 Kilogramm.

Bei Tempo 162 ist Schluss

Der teilelektrische Eclipse Cross ist kein Sportwagen. Das Leergewicht liegt je nach Ausstattung zwischen 1985 und 2052 Kilogramm, die erlaubte Gesamtmasse bei 2425 Kilo. Die gilt es in Schwung zu bringen. Beim Sprint von 0 auf 100 km/h vergehen 10,9

Sekunden, bei elektrischer Fahrt sind maximal 135 km/h Spitze drin, die Höchstgeschwindigkeit begrenzt Mitsubishi mit der Begründung des unverhältnismäßig hohen Verbrauchsanstiegs bei höherem Tempo auf 162 km/h.

Eine eher gemächliche Gangart wird also bevorzugt, was dem Fahrverhalten und dem Handling angemessen ist. Trotzdem kann der Chauffeur mit fünf Fahrmodi die Eigenschaften des Antriebs variieren. Da gibt es ein Fahrprogramm für Schotterstraßen, eines für Schnee und ein weiteres für Asphalt. Außerdem stehen die Modi Normal und Eco zur Wahl, auf Knopfdruck wird das System programmiert, nur den elektrischen Antrieb zu nutzen. Erst wenn die Batterieleistung zur Neige geht oder in Gefahrensituationen die volle Leistungsfähigkeit gefragt ist, springt der Verbrenner bei.

Die Lenkung wirkt etwas teigig, gerade bei der Fahrt geradeaus vermittelt sie kaum Fahrbahngefühl. Die Bremsen hingegen arbeiten feinfühlig und präzise, was trotz Rekuperation der kinetischen Energie beim Verzögern gelingt und deshalb löblich ist. Die stufenlose Automatik täuscht durch kleine Drehzahlveränderungen Schaltvorgänge vor, man muss diese Art der Automaten entweder mögen, oder man hasst sie kompromisslos. Bei der Ausstattung sorgt sich Mitsubishi schon im Grundmodell um Komfort. Die Basis-Version bietet Annehmlichkeiten wie Sitzheizung, ein kommunikatives Infotainmentsystem, Lederlenkrad, die schlüssellose Smart-Key Schließ- und Startanlage sowie die automatische Notbremse, die Spurhalte- und Fernlichtassistenten sowie eine Fußgängererkennung.

Die LED-Scheinwerfer gibt es dann im knapp 2500 Euro teureren Modell Plus, auch eine elektrische Fahrersitzverstellung, Warmwasser-Standheizung, eine Navigationsanlage sowie eine App zur Fernabfrage wichtiger Fahrzeugdaten wie etwa den Ladezustand des Akkus. Das Niveau Intro Edition bringt außerdem eine Heizung für die Rückbank und das Lenkrad, eine 230-Volt-Steckdose im Kofferraum, die adaptive Tempoautomatik und eine 360-Grad-Umgebungsüberwachung an Bord. Der Preis steigt im Vergleich zum Niveau Plus um rund 2400 Euro. Die Spitzenversion Top liegt nochmals um etwa 2000 Euro höher, dafür gibt es dann eine Lederausstattung, die Power-Soundanlage, ein Panorama Glasschiebedach.

Auch bei der Ladetechnik für zu Hause will Mitsubishi unterstützen. Jeder Händler übernimmt oder berät bei der Anschaffung einer Wallbox und vermittelt den Installationsservice, den passenden Ökostrom-Tarif und klärt über die Fördermöglichkeiten der Elektromobilität auf. Mitsubishi meint es also ernst mit der Elektrifizierung. Dies wird wohl auch für die beiden angekündigten neuen Modellen gelten, die 2023 in Kooperation mit Renault auf den Markt kommen sollen. Eine gemeinsame Plattformstrategie wird dabei die Kosten ebenso reduzieren wie eine Abstimmung der Antriebstechnik innerhalb der Allianz.

Die bekannten Benzin- und Dieselvearianten des Eclipse Cross bleiben weiter im Programm und behalten die alte Karosserieform. (ampnet/mk)

Daten Mitsubishi Eclipse Cross Plug-In Hybrid

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

Systemleistung: 138 kW / 188 PS
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
(8 Jahre Batterie bis 160.000 km)
Basispreis: 39.890 Euro (abzgl. 9000 Euro)
Testwagenpreis: 40.700 Euro (abzgl. 9000 Euro)

Bilder zum Artikel



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Michael Kirchberger



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in Hybrid.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi
