



Foto: Michael Gebhardt/Autoflotte

**Geschmacksache** | Das Wesen des Eclipse Cross bestimmt seine Coupéhaftigkeit. Und hieran, vor allem am eigenen Design des Hecks, werden sich auch in den Flotten die Geister wohl scheiden



Foto: Mitsubishi

**Stimmig** | Business-Pakete gibt es nicht, aber in einzelnen Niveaus kann man seinen Cross finden



Foto: Mitsubishi

**Bedienpad** | Diese Eingabe über ein Touchpad kennt man eigentlich von Lexus

## Ganz schön schräg

**Fahrvorstellung** | SUV-Coupés sind im Kommen. Mit dem Eclipse Cross will jetzt auch Mitsubishi vom Trend zum schrägen Heck profitieren.

— Mitsubishi bringt wieder einen Eclipse: nicht als sportlich-flachen Zweitürer, sondern als SUV mit ziemlich schrägem Heck – und dem Beinamen Cross. Gemeinsam mit seinem Namensspender hat das neue SUV-Coupé die etwas beengten Platzverhältnisse: In der ersten Reihe ist das kein Problem, und auch hinten ist die Beinfreiheit ordentlich; zumindest wenn man die um 20 Zentimeter verschiebbare Rückbank ganz in Richtung Kofferraum gerückt hat. Das schräg abfallende Dach sorgt aber für eine deutlich eingeschränkte Kopffreiheit im Fond. Die zerklüftete Rückansicht mit der zweigeteilten Heckscheibe ist eher Geschmacksache.

**Link oder Navi** | Deutlich weniger expressiv ist das Cockpit, hier herrscht klassischer Mitsubishi-Charme, allerdings mit merklich besseren Materialien als in den bisherigen Modellen. Mit dem Smartphone-Link-Infotainmentsystem bekommt man auf dem Armaturenbrett sogar einen recht schicken Bildschirm; bedient wird das System wie bei Lexus per Touchpad neben dem Schalthebel. Schade: Ein Navigationssystem haben die Entwickler nicht integriert. Entweder man nutzt die tadellose Apple-Car-Play respektive Android-Auto-Schnittstelle oder man bestellt das nur in der höchsten Aus-

stattung erhältliche, fest eingebaute Navi. Die Multimedia-Einheit mit Touchscreen im Doppel-DIN-Format in der Mittelkonsole und ohne das Extra-Bedienfeld kostet zwar nur 336 Euro, wirkt allerdings recht angestaubt. Ab Werk und für mindestens 18.479 Euro kommen alle Eclipse Cross mit Notbremsassistent und Spurverlassenswarner, Lichtautomatik und Fernlichtassistent, Regensensor, beheizbaren Außenspiegeln und Tempomat sowie Klimautomatik. Ausstattungspakete bietet Mitsubishi nicht an, wer Schmankerl wie Multifunktionslenkrad, schlüssellosen Zugang, Sitzheizung das er-

### Daten und Preise | Mitsubishi Eclipse Cross

**1.5 T-MIVEC 2WD** ab 18.479 Euro  
R4/1.499 cm<sup>3</sup> | 120 kW/163 PS | 250 Nm/1.800 – 4.500 U/min | 6-Gang | 10,3 s | 205 km/h | 6,6 S | 151 g/km

**1.5 T-MIVEC 4WD** ab 24.529 Euro  
R4/1.499 cm<sup>3</sup> | 120 kW/163 PS | 250 Nm/1.800 – 4.500 U/min | stufenloses Getriebe mit acht simulierten Gängen | 9,8 s | 200 km/h | 7,0 S | 159 g/km

4.405 x 1.805 x 1.685 mm | 378 – 1.159 Liter  
Wartung: 12 Monate/20.000 km  
Effizienzklasse: C | C  
Haftpflicht | Teilkasko | Vollkasko: 16 | 26 | 25  
Garantie: 5 Jahre oder 100.000 km

Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

wählte Infotainmentsystem oder die Option auf Allradantrieb haben will, muss zur ab 21.420 Euro teuren Plus-Ausstattung greifen.

**Allrad nur mit CVT** | Die Top-Ausstattung (ab 26.042 Euro) bringt unter anderem LED-Scheinwerfer, Abstandstempomat, Head-up-Display und die 360-Grad-Kamera mit, und nur sie kann mit einem Panorama-Glaskiebedach und dem besagten, fest eingebauten Navi komplettiert werden.

Gar keine Wahl hat man – noch – beim Motor. Aktuell steht nur ein nicht gerade sparsamer 1,5-Liter-Turbo-Benziner bereit, der mit 163 PS und 250 Newtonmeter Drehmoment klassenüblich und für den nur 1,5 Tonnen schweren Mitsubishi vollkommen ausreichend ausgestattet ist. Genügt einem Frontantrieb, hat man die Chance auf, das stufenlose CVT-Getriebe zu verzichten und die sechs Gänge händisch zu wechseln. Die Allradversion (plus 1.681 Euro) ist dagegen auf Gedeih und Verderb der Pseudo-Automatik ausgeliefert.

Andererseits bietet die Vierradtechnik mit elektronischem Sperrdifferential und drei Fahrprogrammen (Auto, Schnee und Schotter) natürlich nicht nur im Winter, sondern auch bei etwas schnellerer Kurvenfahrt mehr Sicherheitsreserven. Allerdings sprechen die komfortorientierte Fahrwerksabstimmung und die um die Mittellage etwas unpräzise Lenkung eher gegen wilde Kurvenrüberei. Im Herbst reichen die Japaner einen 2,2-Liter-Diesel (150 PS) nach, der an eine richtige Achtgang-Wandlerrautomatik gekoppelt ist.

| Michael Gebhardt