



Leise Reise

Plug-in-Hybride erfreuen sich bei Dienstwagenfahrern größter Beliebtheit. Die Gründe sind bekannt. Der Mitsubishi Eclipse Cross Phev ist nicht bei allen auf dem Radar – warum eigentlich nicht?

Wir haben uns heute einen der meistverkauften Plug-in-Hybride (Phev) Europas geschnappt. Das glauben Sie nicht? Na gut, konkretisieren wir die Aussage: Der meistverkaufte Hybrid-Antrieb war es. Und zwar so lange, wie es den Mitsubishi Outlander noch gab. Der wurde kürzlich eingestellt, denn der Nachfolger ist bereits gestartet. Bei uns kommt er in ein paar Monaten. Deswegen kümmern wir uns um den kleineren

Eclipse Cross Phev, der denselben elektrischen Antrieb hat wie einst der Outlander.

Zwei E-Motoren = Allrad

Zwei Elektromotoren machen den Eclipse Cross zum Allradler, der mit einer Bodenhöhe von 19 Zentimetern auch abseits der Straßen bewegt werden könnte. 82 E-PS werden auf die Vorderachse übertragen, 95 auf die Hinterachse. Die Batterien, die brutto 13,8 kWh speichern, befinden sich zwischen den E-Motoren. Im Bug hilft ein dicker 2,4-Liter-Benziner weitere Kraft bereitzustellen. Alles in allem vermelden die Japaner 188 PS Gesamtleistung, 36 weniger als im Outlander, die beim Verbrenner abgezockt wurden. Die elektrische Antriebsleistung bleibt identisch. Wir haben bei unseren frühlingshaften Ausfahrten etwas mehr als 50 fast lautlose Kilometer geschafft. Danach hat der Akku an der Wallbox in vier Stunden elf kWh bekommen.

50 Kilometer möglich

Zwischen vier und gut acht Liter Superbenzin flossen bei gemischter Fahrweise in die vier Brennkammern – je nachdem, ob mit vollem Akku gestartet wurde und wir rund 100 Kilometer fahren oder ob der Akku leer war und man mit dem 43-Liter-Benzintank

lange Strecken auf der Autobahn abrollt. Wer Strom sparen möchte, drückt 1x auf die Save/Charge-Taste und von da an wird nur noch Benzin verfeuert. Wer 2x drückt, lädt den Akku mit dem Verbrenner. Sinnvoll? Nein. Denn der Verbrauch steigt die kommenden 45 Minuten spürbar an – so lange dauert es, um benzinpendelnd 80 Prozent Akkukapazität zu generieren. Der Vorteil: Man kann anschließend mit gedrückter EV-Taste lautlos und emissionsfrei in die City cruisen. Rechnerisch benötigt der Plug-in somit rund 22 kWh für 100 Kilometer. Das ist für einen Plug-in-Hybriden sparsam. E-Profis nutzen die Rekuperation, um noch weiter zu kommen. Im Japaner wird der Spieltrieb in Form von sechs Rekuperationsstufen geweckt. Oder aber Nichtspieler werden überfordert. Der B-Modus „im Schalthebel“ reicht aus.

Beeindruckend ist die Kombination der Antriebe beim Zwischenspur, da setzt die Kraft direkt und vehement ein. Überholvorgänge gelingen ähnlich schnell wie mit einem E-Auto. Jedoch leidet die Akustik in diesem Aggregatzustand. Mitsubishi installiert eine Eingang-Automatik, die den Benziner nicht ganz so hoch drehen lässt wie eine stufenlose Automatik (CVT). Ist das schön? Nein, aber es erzieht zum entspannten Fahren. Das passt, denn die Standard-Fahrwerte spiegeln mit elf Sekunden

VON **Autoflotte**
GETESTET

- +
 - Komfortables Fahrwerk
 - Leiser Reisewagen
 - Kurze Überholwege
- - Kofferraumklappe öffnet zu niedrig
 - Laderaum-Sichtschutz labbrig
 - Unübersichtlich



1 Dank seines „echten“ Allradantriebs und gut 19 Zentimeter Bodenfreiheit fährt der Eclipse Cross auch abseits befestigter Straßen souverän **2** Mit 4,54 Metern noch stadtauglich – Parkassistenten und Kameras helfen **3** Viele verschiedene Materialien und Schalter bringen Unruhe ins Cockpit. Die Bedienung leidet darunter aber nicht, die Verarbeitung ist prima **4** Fünf Fahrmodi bietet der Eclipse Cross. Rein elektrisch (EV-Taste) rollt er am grünsten **5** Sieht nicht schön aus, lässt sich aber schnell und ohne hinzusehen nutzen – echte Schalter **6** Analog ist Trumpf und alle Infos sind vorhanden. Im Menü geblättert wird via Lenkradtaste oder über jene links unter dem Tacho **7** Die Sitzfläche ist zu kurz, an Einstellmöglichkeiten fehlt es, das Platzangebot ist astrein **8** Das Platzangebot hinten ist gut, Sitzposition ebenfalls

bis Tempo 100 und maximal 162 km/h nicht das wider, was man eben noch beim Zwischenspur erlebte. Schön, dass Mitsubishi das SUV-Fahrwerk dementsprechend komfortabel ausgelegt hat.

Preislich startet der Eclipse Cross Phev bei 33.613 Euro (netto). Die empfehlenswerten Ausstattungslinien heißen Plus (ab 36.630 Euro netto) oder Top (ab 39.571 Euro). Abziehen kann man bei den genannten Preisen die Förderungen (7.500 Euro brutto). Derzeit gibt Mitsubishi nochmals einen Obolus obendrauf und wirbt mit einem Elektrobonus von 9.000 Euro. Die 0,5-Prozentsteuerung gibt es immer und lässt mehr im Portemonnaie.

Dass man dieses dann dick gefüllt nicht in die hintere Hosentasche stecken sollte, liegt an der auch ohne Geldbörse bereits hohen Sitzposition. Die Einstellmöglichkeiten der Frontsitze sind ausbaufähig, die Schenkelaufgabe dürfte länger sein. Wer die richtige Position am Volant gefunden hat, wundert sich vielleicht über die Lenkradheizung. Warm wird es nur zwischen drei und neun Uhr – griffseitig betrachtet. Immerhin: Die Sitzheizung mit ihren rustikalen Wippschaltern ist ein Frühglüher und serienmäßig. Apropos rustikal: Die Gestaltung des Interieurs ist „bunt“. Diverse

Materialien samt kratzempfindlichem Klavierlack verbinden sich mit vielen Tasten, haptisch greifbaren wie virtuellen. Das Auge findet nur wenig Ruhe. Wer sich dran gewöhnt hat, hangelt sich schnell durch die Menüs oder weiß ohne hinzuschauen, wo sich die passende Taste befindet. Die Verarbeitung ist indes ordentlich.

Sicht nach außen?

Digital Natives, und mittlerweile fast alle anderen, werden das induktive Handy laden genauso vermissen wie das kabellose Smartphone-Spiegeln. Denn auf das astrein ablesbare Acht-Zoll-Mattdisplay des Infotainments schaut man nur zu gern. Weniger zu sehen gibt es, wenn man den Hals nach rechts hinten dreht, um Radfahrer und Fußgänger zu erspähen. Die Übersicht des Eclipse Cross ist – wie bei fast allen Kompakt-SUV – mies.

Das Platzangebot ist hinten und vorne dafür auch zu viert entspannt. In den Kofferraum, der von einem billig wirkenden Sichtschutzrollo bedeckt wird, passen im Normalfall 360 Liter, da sind Wenigpacker im Vorteil. Entschädigen kann vielleicht der Stromanschluss im Laderaum, der bis zu 1.500 Watt rauslässt und auch mal grö-

Mitsubishi Eclipse Cross

Testwagenpreis: 38.908 Euro

R4/2.360 | 72 kW/98 PS

E-Motor (vorn): 60 kW/82 PS

E-Motor (hinten): 70 kW/95 PS

Systemleistung: 138 kW/188 PS

10,9 s | 162 km/h | Batteriekapazität

(brutto): 13,8 kWh | Ladezeit DC

(Chademo): etwa 45 Minuten

AC: 4 Std | Verbrauch (WLTP): 2 l Su-

per + 16 kWh auf den ersten 100 km

46 g/km | Reichweite (WLTP): 45 km

4.545 x 1.805 x 1.685 mm

Kofferraum: 359 bis 1.108 l

Wartung: jährlich/20.000 km

Garantie: 5 Jahre/100.000 km bzw.

8 Jahre/160.000 km auf den Akku

Alle Preise netto zzgl. Umsatzsteuer

ßere Elektrogeräte in Gang bringt. Der Strom kommt aus dem Fahrakku, nicht aus der Starterbatterie.

Alles in allem wirkt also auch der Mitsubishi Eclipse Cross Plug-in-Hybrid „rund“. Es gibt wenig Kritikpunkte und viele Dinge macht er gut. Vor allem dann, wenn er mit Strom unterwegs ist. Und den Akku könnte man an vielen Autobahn-Ladesäulen via Chademo-Schnellader sogar während einer Mahlzeit komplett laden. Das können nicht viele Plug-in-Hybride. Und die leise Reise beginnt von vorn. *mb*



Die Maße und der Allrad spiegeln gute SUV-Tugenden wider