



Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 Plug-In Hybrid Plus 4WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (138 kW/188 PS)

Seit März 2021 ist das erste Facelift des Mitsubishi Eclipse Cross erhältlich, der ausschließlich als Plug-in-Hybrid mit Allradantrieb erhältlich ist. Die überarbeitete Frontpartie des um 14 cm auf eine Länge von 4,55 m angewachsen SUVs prägt ein neues Lichtdesign: An der Position der bisherigen Scheinwerfer befinden sich schmale Tagfahrlichter, und die ab der Ausstattungslinie Plus serienmäßigen Bi-LED-Scheinwerfer sind recht tief direkt oberhalb der Nebelscheinwerfer angeordnet. An der Heckpartie wird die Heckscheibe nun nicht mehr von einem horizontalen Spoiler durchzogen.

Wir testeten den Mitsubishi Eclipse Cross 2.4 Plug-In Hybrid 4WD in der Ausstattungslinie Plus. Die Antriebseinheit kommt in ähnlicher Form bereits seit 2018 im Outlander Plug-in Hybrid zum Einsatz – ein Vierzylinder-Benziner samt zusätzlichem Generator und je ein Elektromotor für die Vorder- und Hinterachse. Die 13,8-kWh-Batterie des Plug-in-Hybrids kann sowohl während der Fahrt als auch per Ladestecker aufgeladen werden – der Fünftürer bietet zwei Ladesteckanschlüsse: Wechselstrom per Typ-2-Anschluss sowie Gleichstrom per CHAdeMO-Schnellladeanschluss. Geschickt und fein abgestimmt arbeiten die Motoren zusammen und ermöglichen einen Mischbetrieb sowie im ADAC Ecotest eine rein elektrische Reichweite von circa 45 km. Die Übergänge gelingen dabei wie geschliffen, Beschleunigungen erfolgen ruckfrei und mit spürbarem Nachdruck. Der Benziner schöpft seine Leistung von bis zu 98 PS aus 2,4 l Hubraum und läuft dabei trotz effizienzoptimiertem Atkinsonzyklus recht kultiviert. Der Sauger kann sowohl den Generator als auch die Vorderachse antreiben.

SUVs erfreuen sich nach wie vor großer Beliebtheit, und da trifft der Eclipse Cross in der unteren Mittelklasse den Puls der Zeit – der Effizienz laufen sie aber zuwider, da ein großes und schweres Auto kaum wirklich sparsam sein kann. Dem knapp 2 t schweren Japaner ergeht es genauso, elektrisch bewegt verbraucht er durchschnittlich knapp 26,9 kWh/100 km, im Hybrid-Betrieb muss man mit 4,6 l sowie 11 kWh/100 km rechnen. Das Fahrwerk passt gut zum Fahrzeug, es bietet genug Komfort und ist sicher abgestimmt. Die Plus-Ausstattung ist ab 43.390 Euro erhältlich und punktet mit guter Sicherheits- und Komfortausstattung. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C5 Aircross, Cupra Formentor, Ford Kuga, KIA Niro, MINI Countryman.

- +** Schnelllademöglichkeit (CHAdeMO), umfangreiche Serienausstattung, gutes Platzangebot vorn, ausgefeiltes und kräftiges Antriebssystem, hohe passive Sicherheit
- kein eCall-System erhältlich, erhöhter Verbrauch auf der Landstraße und insbesondere Autobahn, Beifahrersitz nicht höhenstellbar, hohe Ladekante, zu hohe Schließkräfte an Fensterhebern im Fond, viele Assistenzfunktionen nur für höchste Ausstattungsvariante verfügbar

ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,8**

AUTOKOSTEN **2,7**

Zielgruppencheck

	Familie	2,9
	Stadtverkehr	4,2
	Senioren	2,9
	Langstrecke	3,1
	Transport	2,9
	Fahrspaß	2,8
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest **★★★★☆**

3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Eclipse Cross ist sauber gefertigt, ihre Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalte verlaufen insgesamt schmal und gleichmäßig. Den Innenraum lockern aluminiumfarbene Zierleisten und Applikationen auf. Er ist insgesamt ordentlich verarbeitet. Im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorn wird weicher Kunststoff verbaut. Die Armauflagen in den Türen sind mit gepolsterten Ledereinlagen versehen. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt.

3,3 Alltagstauglichkeit

Wie bereits der Vorgänger ist auch der überarbeitete Eclipse Cross ausschließlich als Fünftürer erhältlich. Der Mitsubishi bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden sollte. Die rein elektrische Reichweite des 2.4 Plug-In Hybrid liegt im ADAC Ecotest bei etwa 45 km – Mitsubishi gibt also mit 61 km (NEFZ) einen etwas optimistischen Wert an. Fährt man mit leerer Batterie im Hybrid-Modus weiter, kommt man mit der 43-l-Tankfüllung etwa 565 km weit – das entspricht einem Verbrauch von 7,6 l/100 km.

Die Batterie hat laut Hersteller eine Kapazität von 13,8 kWh, die im Alltag wohl nicht ausgenutzt werden. Für eine vollständige Ladung werden inklusive Ladeverlusten 12,4 kWh benötigt. Die Batterie des Eclipse Cross kann ab Werk mit Wechselstrom (AC, Steckertyp 2 mit bis zu 3,6 kW) sowie Gleichstrom (DC, Steckertyp CHAdeMO mit bis zu 19,6 kW) geladen werden. An einer herkömmlichen Haushaltssteckdose (Schuko mit 2,3 kW) vergehen mit dem serienmäßigen Ladekabel circa sechs Stunden, per optionalem Mode-3-Kabel an einer Wallbox sowie an öffentlichen Ladepunkten mit bis zu 3,6 kW dauert der Ladevorgang circa vier Stunden. Bei Gleichstromladung (DC) liegt die Ladeleistung beim Testwagen bei bis zu 19,6 kW, allerdings lediglich über einen begrenzten Bereich. Ab einem Ladezustand von circa 75 Prozent wird die Leistung sukzessive und in mehreren Stufen auf bis zu 2,7 kW reduziert (bei 95 Prozent SOC). Das leere Batteriesystem ist daher zwar nach rund 25 Minuten

3,3 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick auf das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende einigermaßen abschätzen kann, fällt es vorn nicht leicht, da sich das vordere Ende der Motorhaube dem Fahrerblick entzieht. Der hohe Heckabschluss führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto sehr schlecht erkennen kann; die serienmäßige Rückfahrkamera sowie die

⊖ Der Unterboden hätte in der Mitte und im hinteren Bereich mehr Aufmerksamkeit verdient, er ist zerklüftet – keine guten Voraussetzungen für eine optimale Aerodynamik.

Die Motorhaube wird nur von einem Stab gehalten, den man manuell ausklappen und gezielt positionieren muss, während man gleichzeitig die schwere Motorhaube zu halten hat. Keine kundenfreundliche Lösung, eine Gasdruckfeder wäre hier durchaus angemessen.

zu circa 80 Prozent geladen, für weitere knapp 20 Prozent sind dann allerdings zusätzliche 30 Minuten erforderlich – die vollständige Ladung ist erst nach rund einer Stunde abgeschlossen. Die maximal mögliche Zuladung im Falle des Testwagens liegt bei 480 kg – das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Auf der serienmäßigen Dachreling kann man bis zu 50 kg transportieren. Bis 1.500 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg betragen, für einen Fahrradträger mit zwei E-Bikes sollte das reichen.

Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt 11,5 m. Mit knapp 4,55 m Außenlänge ist der Mitsubishi noch kompakt genug, sehr störend in der Stadt ist aber die Breite von 2,18 m (inklusive Außenspiegel).

⊖ Die Tankklappe des Kraftstofftanks muss, wie bei einem Plug-in-Hybrid üblich, zunächst an einer Taste im Innenraum entriegelt und kann nach einer Entlüftungsphase geöffnet werden.

Ein Reifenreparatur-Set ist serienmäßig, das im Falle einer Reifenpanne oft nicht hilfreich ist und zudem sehr umständlich in der Handhabung sein kann. Ein Not- oder Ersatzrad ist für den Plug-in-Hybrid nicht erhältlich, zudem befindet sich kein Radmutternschlüssel oder Wagenheber an Bord.

Parksensoren vorn und hinten sind folglich sehr hilfreich. Die Außenspiegel sind angenehm groß, leider verfügt keiner der beiden über einen asphärischen Bereich, um das Verkehrsgeschehen neben und schräg hinter dem Auto leichter einsehen zu können. Bei der ADAC Rundumsichtmessung kann der Eclipse Cross nur ein ausreichendes Ergebnis erzielen, von Nachteil sind vor allem die sehr breiten D-Säulen.

⊕ In der getesteten Ausstattungsvariante Plus verfügt der Eclipse Cross serienmäßig über LED-Scheinwerfer samt Scheinwerfer-Reinigungsanlage sowie LED-Rückleuchten. Die Ausleuchtung der Fahrbahn ist insgesamt gut und homogen. Kurven- oder Abbiegelicht gibt es jedoch nicht, dafür einen statischen Fernlichtassistenten, der automatisch auf- und abblenden kann.

Der Innenspiegel blendet serienmäßig bei störendem Scheinwerferlicht von hinten automatisch ab. Für die Außenspiegel gibt es die Funktion nicht.

⊖ Ein Parkassistent, der beim Ein- oder Ausparkvorgang Lenkung, Gas und Bremse steuert, sowie ein 360-Grad-Kamerasystem sind für den Eclipse Cross Plus nicht erhältlich. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann durch den Blinker keine Richtungsänderung angezeigt werden.

2,4 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Eclipse Cross bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 59 cm über der Straße (Sitz ganz nach unten gestellt) in sehr günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt ebenfalls ziemlich hoch und ist damit der hauptsächliche Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es für alle außen Sitzenden Haltegriffe – selbst für den Fahrer, das ist heutzutage nicht mehr selbstverständlich, dafür umso erfreulicher. Die Türen werden vorn nur an zwei Positionen sicher gehalten, hinten immerhin in drei Stellungen. Ein schlüsselloses Zugangssystem hat der Mitsubishi serienmäßig.

⊖ Das schlüssellose Zugangssystem ist unsicher, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet und gestartet werden kann. Die Möglichkeit, die Keyless-Funktion zu deaktivieren, hat man beim Eclipse Cross leider nicht. Weiterführende Informationen gibt es unter www.adac.de/keyless.

2,8 Kofferraum-Volumen

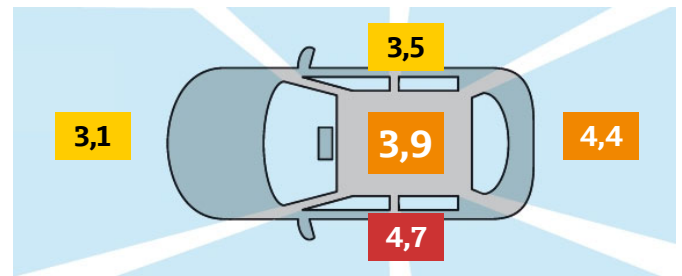
Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 345 l. Der Kofferraumboden kann nur in einer Höhe positioniert werden, darunter findet man in den Fächern etwa 20 l weiteren Stauraum. Entfernt man die Laderraumabdeckung und nutzt den Kofferraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 510 l. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu neun Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis zu 705 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.230 l Volumen verfügbar.



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach hinten ein.

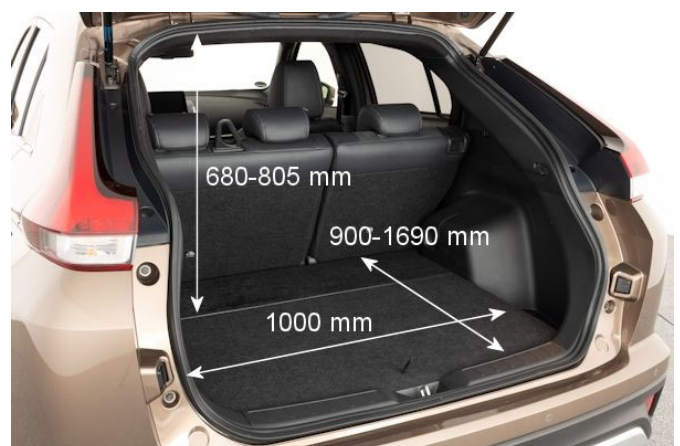
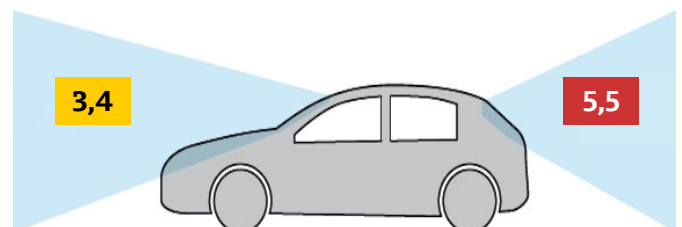
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



Mit 345 l Volumen ist der Kofferraum des Eclipse Cross von klassenüblicher Größe.

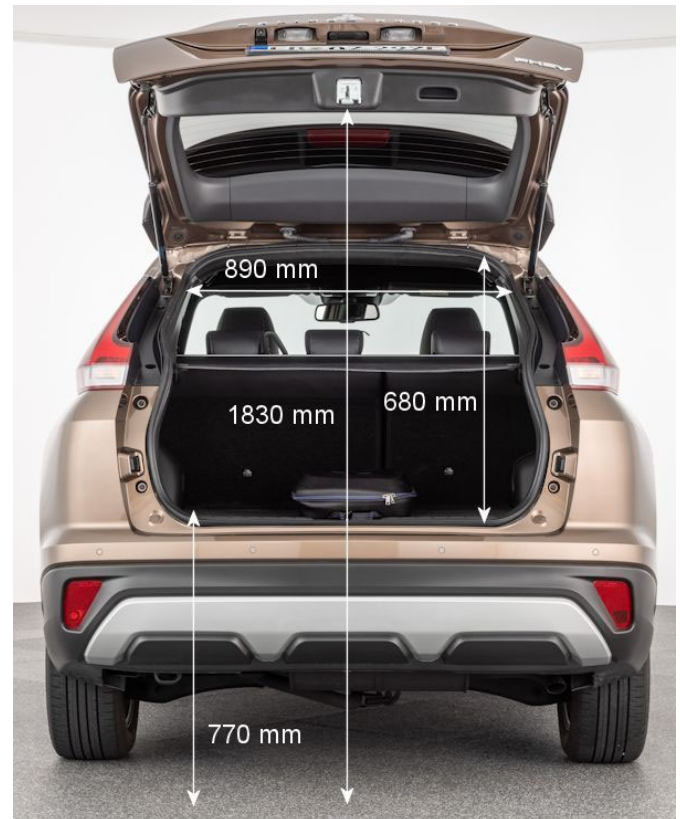
3,1 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Eclipse Cross nicht. Mit der Hand lässt sich die Klappe mit etwas Kraftaufwand öffnen und schließen, die elektrische Entriegelung und die Griffmulde in der Innenverkleidung machen es recht bequem. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Das Ausladen gestaltet sich einfach, die Stufe innen ist lediglich 1,5 cm hoch. Da die Heckklappe bis zu einer Höhe von nur etwa 1,83 m öffnet, sollten groß gewachsene Menschen auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen – immerhin steht das Heckklappenschloss nur etwas ab.

⊖ Ein wirklicher Kritikpunkt ist die hohe Ladekante: Sie liegt 77 cm über der Fahrbahn, das Gepäck muss entsprechend hoch angehoben werden.

Der Kofferraum wird nur von einer seitlichen Lampe rechts ausgeleuchtet.

Bei umgeklappter Rückbank hat man keine ebene Ladefläche, es bleibt eine kleine Stufe am unteren Ende der Rücksitzlehne, die zudem zu den Vordersitzen hin leicht ansteigt.



Mit 77 cm liegt die Ladekante doch recht hoch.

wirkende Verzurrösen im Bereich der Rückbank und der Ladekante sowie einen Taschenhaken rechts in der oberen Verkleidung. Eine umklappbare Beifahrersitzlehne sowie seitliche Fächer im Gepäckraum stehen nicht zur Verfügung.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Dies gelingt recht einfach und leichtgängig. Die Kopfstützen müssen dafür nicht abgezogen werden – nur den Mittelgurt muss man aushängen. Die Entriegelung erfolgt von der Rückbank aus, zusätzliche Entriegelungshebel im Kofferraum hat der Mitsubishi nicht. Es gibt vier nicht besonders stabil

2,9 INNENRAUM

2,9 Bedienung

Das Cockpit des Eclipse Cross ist insgesamt recht unübersichtlich und wenig intuitiv gestaltet, was vorrangig an den verstreut angeordneten Bedienmöglichkeiten liegt. Gerade die Tasten links und rechts hinter dem Multifunktionslenkrad sind für den Fahrer nicht direkt einsehbar – der Start-Stopp-Knopf ist zudem schwer erreichbar. Das Infotainment-System Smartphone Link Display Audio II lässt sich per zentral angeordnetem 8-Zoll-Touchscreen bedienen, das Touchpad samt Tasten auf dem Mittelunnel des Vorgängers ist entfallen. Die Menüstruktur des Touchdisplays ist unübersichtlich, und manche Funktionen liegen in den Tiefen des Systems. Entsprechend hoch ist der Gewöhnungsaufwand. So oder so, die Kunst ist, sich mit den Menüs auseinanderzusetzen und zu wissen, wo man welchen Menüpunkt findet. Nicht optimal ist, dass manche Einstellungen über den Hauptbildschirm und andere wiederum im Kombiinstrument vorgenommen werden müssen. Unterhalb des Touchdisplays gibt es vier berührungs-



Die Verarbeitungsqualität und die Materialanmutung im Innenraum machen einen vernünftigen Eindruck. Die Bedienung lässt ein schlüssiges Konzept vermissen und kann nicht wirklich überzeugen.

empfindliche Schnellwahlf lächen (z. B. Navigation und Telefon) sowie zwei Drehregler für die Lautstärke und Senderwechsel – die Funktionen der Drehregler können auch über Tasten am Multifunktionslenkrad gesteuert werden.

⊕ Wenn man gelernt hat, wo welche Tasten und welche Funktionen zu finden sind, dann ist der Eclipse Cross prinzipiell ein gut bedienbares Auto: Lenkrad und Sitz sind zügig passend eingestellt, der Wählhebel liegt gut zur Hand und auch die elektrischen Außenspiegel sind schnell eingestellt. Für die Klimaanlage gibt es ein eigenes Bedienteil mit haptischen Elementen, in dem die gewählten Einstellungen dauerhaft angezeigt werden. Das Kombiinstrument besteht aus zwei klassischen Rundinstrumenten (Leistungsabgabe und Geschwindigkeit) mit einem Display dazwischen, auf dem Zusatzinformationen angezeigt werden; die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar. Das serienmäßige Head-up-Display projiziert Informationen direkt in das Sichtfeld des Fahrers, allerdings auf eine kleine ausfahrbare Scheibe auf dem Armaturenbrett.

2,7 Multimedia/Konnektivität

Der Eclipse Cross ist in der Plus-Ausstattung serienmäßig mit Radio samt DAB+ Empfang, Navigationssystem, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, Sprachsteuerung, mehreren USB-Anschlüssen und sechs Lautsprechern ausgestattet. Das Navigationssystem informiert den Fahrer über die aktuelle Verkehrslage sowie Gefahrenstellen auf der Route (TomTom Traffic).

Die Anbindung des Smartphones über Apple CarPlay und Android Auto ist ebenso serienmäßig möglich. Für die Rückbank gibt es einen 12-V-Anschluss.

⊕ Das Navigationssystem berücksichtigt neben der konventionellen Zieleingabe per Land, Ort, Straße und Hausnummer zusätzlich das what3words-Adress-System. Hier

2,6 Raumangebot vorn

Vorn reicht das Platzangebot für gut 1,90 m große Personen. Wobei nur die Beinfreiheit limitierend ist, die Kopffreiheit würde auch für knapp zwei Meter große Menschen ausreichen. Der Innenraum ist breit genug und seiner Klasse angemessen, so empfindet man das Raumangebot als insgesamt großzügig,

⊖ Für diese Fahrzeugklasse und das Preissegment unangemessen: Lediglich über die Tasten des Fahrerplatzes verfügen die vier Fensterheber über eine Automatikfunktion, alle anderen Fensterheberschalter muss man gedrückt beziehungsweise gezogen halten. Zudem lassen sich die Fenster nicht mit der Fernbedienung steuern.

Die Kippschalter der Sitzheizung sind an ungewöhnlicher Stelle platziert und werden für den Fahrer teilweise vom Wählhebel verdeckt. So kann der unbesetzte Beifahrersitz versehentlich beheizt werden, ohne dass der Fahrer dies mitbekommt. Auch eine automatische Abschaltung nach dem Abstellen des Motors fehlt somit.

Die Informationen des Bordcomputers sind sehr überschaubar, denn Momentanverbrauch, Fahrtdauer sowie Durchschnittsgeschwindigkeit können nicht angezeigt werden.

Die Beleuchtung der Tasten an der Deckenkonsole lässt zu wünschen übrig, weil die meisten Tasten nachts dunkel bleiben.

kann ein gewünschtes Ziel per Dreiwortadresse eingegeben werden, das einem definierten 3 x 3 m großen Quadrat der Welt entspricht.

⊖ Die Senderliste ist recht unübersichtlich, da vor dem Sendernamen noch Ergänzungen eingefügt werden, die eine sinnvolle Sortierung erschweren.

Die Remote Control-Funktionen sind ausschließlich ausführbar, wenn sich beispielsweise das Smartphone im WLAN des Mitsubishi befindet. Dadurch ist der Funktionsbereich der App auf einen geringen Abstand zum Fahrzeug begrenzt.

Das Premium Soundsystem ist der höchsten Ausstattungslinie Top vorbehalten und ein CD-Player ist nicht mehr erhältlich.

die hohe Seitenlinie, die wuchtige Mittelkonsole sowie der dunkle Dachhimmel trüben das Raumgefühl etwas.

⊖ Das Panorama-Glasschiebedach, das für zusätzliches Licht im Innenraum sorgt, ist der Top-Ausstattung vorbehalten.

3,0 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,90 m große Personen Platz, einschränkend ist vorrangig die Kopffreiheit. Für zwei Leute nebeneinander ist die Innenbreite völlig ausreichend, für drei Erwachsene wird es arg eng. Das Raumgefühl ist zufriedenstellend, es wird hauptsächlich durch die hohe Seitenlinie, die niedrige Dachlinie sowie den dunklen Dachhimmel geschmälert.

⊖ Das Panorama-Glasschiebedach, das zusätzliches Licht in den Fond lässt, ist der Top-Ausstattung vorbehalten.

3,3 Innenraum-Variabilität

Bezüglich der Variabilität des Innenraums ist der Mitsubishi passabel aufgestellt. Die Rücksitze kann man asymmetrisch geteilt umklappen und die Lehnenneigung in acht Stufen variieren. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und Becherhalter. In den ausreichend großen Türfächern können selbst 1-l-Flaschen verstaut werden. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig; die



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m Platz.

Türfächer fallen kleiner aus, können allerdings ebenfalls 1-l-Flaschen fassen. Es gibt eine geschlossene Lehnentasche auf der Beifahrerseite und zwei Becherhalter. Das Handschuhfach ist zweigeteilt und in der Summe groß genug – allerdings weder beleuchtet, noch klimatisiert oder abschließbar.

2,9 KOMFORT

2,9 Federung

Der Eclipse Cross ist mit einem insgesamt ausgewogenen Standardfahrwerk ausgestattet, das in Richtung Komfort tendiert und sich unnötige sportlich straffe Attitüden verkneift. Innerorts federt das Kompakt-SUV zufriedenstellend alle Arten von Unebenheiten ab, Kanten und Einzelhindernisse können die Insassen aber durchaus spüren. Kopfsteinpflaster dringt durch leichte Vibrationen in Lenkrad und Sitzgestell bis in den Innenraum. Über Geschwindigkeitsschwellen fährt der Eclipse Cross

ordentlich federnd, das Schluckvermögen des Fahrwerks ist aber nicht überdurchschnittlich groß. Mit zunehmendem Tempo werden die Komforteigenschaften besser, auf der Landstraße ist man durchaus angemessen bequem unterwegs. Auf der Autobahn gibt es auch wenig auszusetzen, allerdings kommt bei höheren Geschwindigkeiten zunehmend Unruhe in den Aufbau, wenn die Fahrbahn leicht wellig ist.

3,2 Sitze

Ab der Plus-Ausstattung ist eine elektrische Einstellung für den Fahrersitz serienmäßig. Ihn kann man damit unter anderem in Höhe und Neigung anpassen. Ein elektrisch einstellbarer Beifahrersitz ist der Top-Ausstattung vorbehalten. Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit den gebotenen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorn gut geformt und angemessen konturiert, es fehlt allerdings an Unterstützung im Schulterbereich. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt kaum über Kontur und bietet sehr wenig Seitenhalt. Dennoch

können selbst Erwachsene eine ordentliche Sitzposition finden.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit lediglich für kurze Strecken. Einstellbare Lendenwirbelstützen gibt es für die Vordersitze nicht. Für den manuellen Beifahrersitz ist nicht mal eine Höheneinstellung erhältlich – in dieser Klasse eindeutig zu wenig, zumal der Fahrersitz über mehr Einstellmöglichkeiten verfügt.

2,8 Innengeräusch

Bei Autobahnrichtgeschwindigkeit von 130 km/h herrscht ein Geräuschpegel von 67,8 dB(A) im Innenraum – das ist ein zufriedenstellender Wert. Der Motor ist beim elektrischen Dahinrollen gar nicht zu hören; arbeitet der Verbrenner mit, bleibt auch er eher ruhig im Hintergrund, solange keine vehemente Beschleunigung gefordert wird. Nur dann steigt seine Drehzahl

erheblich an und er tönt vernehmlich bis in den Innenraum, verkneift sich aber lästiges Brummen oder Dröhnen. Es sind hauptsächlich Windgeräusche im Bereich der A-Säulen und der Außenspiegel, die für die akustische Untermauerung sorgen. Allgemeine Fahrgeräusche fallen nicht explizit auf.

2,5 Klimatisierung

⊕ Mitsubishi verbaut im Eclipse Cross in allen Ausstattungslinien serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik, die den Fondbereich über Ausströmer unter den Vordersitzen klimatisiert.

Der Plug-in-Hybrid ermöglicht zudem eine Standklimatisierung (Entfrostet, Kühlen oder Heizen) inklusive Vorkonditionierung per Smartphone. Für kalte Tage bietet der

Japaner ab Werk beheizbare Vordersitze. Serienmäßig sind die Scheiben ab der B-Säule abgedunkelt, um die Fondinsassen vor zu starker Sonnenbestrahlung zu schützen.

⊖ Wie inzwischen leider üblich, verzichtet Mitsubishi auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den Düsen.

1,7 MOTOR/ANTRIEB

2,3 Fahrleistungen

⊕ Mitsubishi gibt eine Systemleistung von 138 kW/188 PS an – bei dauerhaft hohem Leistungsbedarf treibt der 2,4-l-Verbrennungsmotor (72 kW/98 PS) die Vorderachse an, die beiden Elektromotoren mit 60 kW/82 PS (vorn) und 70 kW/95 PS (hinten) arbeiten dann unterstützend (paralleler Hybridmodus). Bei zügigem Überholen in elektrischer Fahrt schaltet sich der Benzinmotor hinzu, um die Batterie mit zusätzlicher Energie zu versorgen (serieller Hybridmodus). Der Fahrer kann per Drive Mode-Schalter aus fünf unterschiedlichen Fahrmodi (Tarmac, Gravel, Snow, Normal und Eco) auswählen, die unter anderem den Antrieb beeinflussen. Per separater EV-Taste kann elektrisches Fahren priorisiert oder die Fahrdynamik durch den kombinierten Antrieb betont werden. Über einen zusätzlichen Batterielademodus-Schalter kann zudem die verbrennungsmotorische Fahrt bevorzugt werden: Im Save-Modus kann der Fahrer die elektrische Reichweite für

bestimmte Streckenabschnitte aufsparen – beispielsweise für ausgewiesene Umweltzonen; im Charge-Modus wird die Batterie über den Verbrennungsmotor aufgeladen (sehr ineffizient).

Trotz der durchaus ansehnlichen Leistungswerte gibt Mitsubishi für den Sprint von 0 auf 100 km/h moderate 10,9 s an, die Höchstgeschwindigkeit wird bei 162 km/h abgeregelt. Unterwegs ist die hohe Systemleistung weniger in der Beschleunigung ab 0 km/h als bei den Zwischenspurts zu spüren. Von 60 auf 100 km/h vergehen bei den ADAC Messungen nur 5,8 s, von 80 auf 120 km/h geht es in 7,4 s – angesichts des Leergewichts von knapp zwei Tonnen gute Werte. Zügig kann man sich beim Abbiegen auch in den fließenden Verkehr einordnen, von 15 auf 30 km/h geht es in etwas über einer Sekunde. Im reinen Elektro-Modus beschleunigen die beiden Elektromotoren den Eclipse Cross in 9,5 s von 60 auf 100 km/h.

1,8 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Die Abstimmung zwischen Elektromotoren und Verbrenner ist Mitsubishi wirklich gut gelungen. Ist man elektrisch unterwegs, ist die Laufkultur des Antriebs natürlich erstklassig – keine Vibrationen und kein Motorlärm stören den Fahrkomfort. Überdies gefällt das sehr spontane Ansprechen der E-Motoren auf Gasbefehle. Aber auch wenn sich der Verbrenner zuschaltet, zeigt er sich von seiner kultivierten

Seite, solange er nicht in hohe Drehzahlen getrieben wird – dann wird er laut, kann sich Dröhnen aber verkneifen. Vibrationen vom Vierzylinder sind im Innenraum kaum zu spüren. Geht man den Alltag gelassen an, ist man mit einer kultivierten Antriebseinheit unterwegs.

1,0 Schaltung/Getriebe

⊕ Ein klassisches Getriebe hat der Eclipse Cross nicht – vielmehr sind unterschiedliche Kraftschlüsse zwischen den vier angetriebenen Rädern und den Motoren möglich. Effektiv ergibt sich für den Fahrer ein vergleichbarer Eindruck wie mit einem CVT-Getriebe mit stufenlos variabler Übersetzung. Hauptsächlich ergibt sich dieses Fahrgefühl durch den Verbrenner, der je nach Leistungsabforderung mal mit mehr, mal mit weniger Drehzahl arbeitet. Da es keine festen Schaltstufen gibt, ergeben sich auch keine Schaltrücke, die

Beschleunigung verläuft angenehm gleichmäßig. Der Wählhebel für die Fahrtrichtung ist leicht verständlich bedienbar. Zwischen Vorwärts- und Rückwärtsantrieb schaltet das System sehr schnell um, Rangieren gelingt damit zügig. Anfahren und gefühlvolles Rangieren ist einfach, es gibt eine sensibel einsetzende Kriechfunktion. Über die Schaltwippen am Lenkrad kann man die Rekuperationsleistung in fünf Stufen einstellen. Die elektrische Parkbremse ermöglicht serienmäßig eine Autoholdfunktion.

2,9 FAHREIGENSCHAFTEN

3,0 Fahrstabilität

Der Geradeauslauf des Eclipse Cross geht in Ordnung, Spurrinnen bringen den Japaner nicht wirklich aus der Ruhe; lediglich eine gewisse Seitenwindempfindlichkeit ist feststellbar. Auf Lenkimpulse reagiert er mit recht deutlichen Aufbaubewegungen und Seitenneigung – das ist aber konzeptbedingt und bleibt in zufriedenstellendem Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven unterbindet das ESP letztlich eine mögliche Kippgefahr effektiv, dem einsetzenden Übersteuern tritt es dezent und wirkungsvoll entgegen. Hebt man in der Kurve kurz das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen wird und daher unkritisch ist. Beim ADAC Ausweichtest fällt auf, dass die Testwagen-Bereifung wenig Seitenführung bietet. Der Mitsubishi untersteuert

stark und besteht den Ausweichtest nicht, da er bei dem Ausweichmanöver auf der linken Fahrspur in den Gegenverkehr rutschen würde – der ESP-Eingriff fällt recht grob und etwas zu spät aus. Das Fahrzeug schiebt über die Vorderachse und ist in dieser Zeit nicht mehr kontrollierbar. Auch unter dynamischen Gesichtspunkten kann der Auftritt dementsprechend nicht überzeugen, der Eclipse Cross quittiert das erste Anlenken mit Untersteuern und beim Gegenlenken in Sektion II drängt das Heck nach außen. Das ESP stabilisiert den Wagen, dabei wird aber recht deutlich Geschwindigkeit abgebaut.

⊕ Dank Allradantrieb ist die Traktion auch auf weniger griffigem Untergrund einwandfrei.

3,0 Lenkung

Die Lenkung des Eclipse Cross ist ordentlich abgestimmt. Sie arbeitet nicht besonders mitteilnehmend, spricht aber passabel an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau steuern und muss nur wenig korrigieren. Die Zentrierung geht in Ordnung, insgesamt kann man entspannt unterwegs sein. Von

Anschlag zu Anschlag braucht man 2,9 Lenkradumdrehungen, die Lenkung ist also durchschnittlich direkt übersetzt. In der Summe ihrer Eigenschaften ist sie passend für das Auto und seine Zielgruppe.

2,7 Bremse

Ähnlich wie bei einem Elektrofahrzeug ermöglicht das Plug-in-Hybridmodell das Ein-Pedal-Fahren durch die Rekuperation. Am Wählhebel kann zwischen D und B gewechselt werden, und per Schaltwippen wird die Rekuperation bei nicht betätigtem Gaspedal in fünf Stufen eingestellt. Über weite Strecken kann man ausschließlich mit den Elektromotoren bremsen und muss die Fahrzeugbremsen seltener einsetzen. Der Bremsenverschleiß fällt zwar dadurch geringer aus, aber um langfristig die volle Bremswirkung der mechanischen Bremse zu erhalten, sollte man sie hin und wieder bewusst einsetzen. Auch um das Fahrzeug auf den letzten Metern zum Stillstand

zu bringen, muss der Fahrer weiterhin wie gewohnt das Bremspedal betätigen.

Für eine Fahrzeugbremse, die teilweise über Rekuperation verzögert, ist die des Eclipse Cross passabel abgestimmt. Das etwas synthetische Gefühl hält sich in Grenzen – im Alltag gibt die Bremse eine passende Rückmeldung, der Übergang von der Bremswirkung des Elektromotors auf die der Scheibenbremsen ist jedoch spürbar. Muss der Plug-in-Hybrid so schnell wie möglich anhalten, benötigt er aus 100 km/h bis zum Stillstand durchschnittlich 35,6 m (Durchschnitt aus zehn Bremsungen) – das ist ein ordentlicher Wert.

2,8 SICHERHEIT

3,3 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

Der Mitsubishi bringt hinsichtlich der Assistenzsysteme vieles serienmäßig mit, in der getesteten Variante gibt es jedoch große Lücken bei der verfügbaren Ausstattung. Neben ESP gibt es eine Kollisionswarnung über die Frontkamera sowie ein City-Notbremssystem, das Kollisionen vermeiden oder in ihrer Schwere abmildern kann. Das vorausschauende Notbremssystem führt bis circa 80 km/h einen Bremsengriff durch, darüber bis 140 km/h lediglich eine Warnung. Ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenfalls Serie, ein Abstandsregeltempomat ist für die getestete Version ebenso wenig erhältlich wie die Spurwechselwarnung und Querverkehrserkennung beim rückwärtigen Ausparken. Aufpreisfrei bringt der Eclipse Cross einen Spurverlassenswarner, ein direkt messendes Reifendruckkontrollsystem wie auch ein Head-up-Display mit, das seine Informationen auf eine kleine ausfahrbare Scheibe auf dem Armaturenbrett projiziert.

⊖ Im Kombiinstrument wird die eingestellte Geschwindigkeit des Begrenzers angezeigt, die Geschwindigkeit des Tempomaten allerdings nicht. Die von der Verkehrszeichenerkennung eingeblendeten Höchstgeschwindigkeiten können von den navigationsdatenbasierten Geschwindigkeitsanzeigen im Zentralsdisplay abweichen.

2,3 Passive Sicherheit - Insassen
























Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag für den Plug-in-Hybrid zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

⊕ Das Kompakt-SUV ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer ausgerüstet, letztere reichen bis zu den Fondinsassen; zusätzlich gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Seitenairbags für die hinteren Passagiere sind nicht lieferbar, wie auch ein Knieairbag für den Beifahrer. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind für die vorderen und hinteren Außenplätze vorhanden. Die Kopfstützen vorn bieten Personen bis etwa 1,95 m Größe guten Schutz, die hinteren reichen für knapp 1,75 m große Insassen, bei größeren übernimmt zusätzlich der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion.

⊖ Ein E-Call-System, das nach einem Unfall automatisch die Rettungskräfte verständigt, ist für den Eclipse Cross Plus nicht erhältlich.

Die mittlere Kopfstütze im Fond hat lediglich eine eingeschränkte Höhe und daher eine geringere Schutzwirkung. Im Kofferraum gibt es zwar vier Verzurrösen, diese sind aber in Kunststoff ausgeführt und machen keinen besonders stabilen Eindruck. Ein Kofferraumtrenngitter ist lediglich im

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrserkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	Serie
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	Serie
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie (direkt)

Zubehörcatalog erhältlich. Warndreieck und Verbandkasten finden nur unter dem Kofferraumboden in den Fächern einen

sicheren Halt – dort sind sie im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

2,9 Kindersicherheit

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag für den Plug-in-Hybrid zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Kindersitze können insgesamt gut angegurtet werden, auch wenn die losen Gurtschlösser etwas umständlich zu erreichen sind – immerhin steht ausreichend Gurtlänge zur Verfügung. Isofix-Halterungen mit iSize-Freigabe stehen für die hinteren äußeren Sitzplätze zur Verfügung. Kindersitze dürfen prinzipiell auf dem Beifahrersitz (ohne Isofix-Halterungen, Airbags per Schlüsselschalter abschaltbar) und auf den beiden äußeren Plätzen hinten montiert werden – der mittlere Sitz hinten ist für Kindersitze vom Hersteller lediglich eingeschränkt freigegeben.

Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, so lassen sich die Vordersitze nicht mehr ganz nach hinten schieben – daher ist eine Sitz- und Montageprobe vor dem Kauf ratsam.

⊖ Den Fensterhebern fehlt ein zuverlässiger Einklemmschutz, durch die auftretenden Schließkräfte besteht Einklemm- und Verletzungsgefahr.

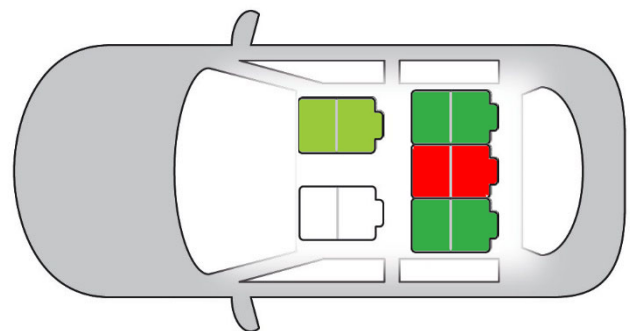
Die Kindersicherung für die hinteren Türen lässt sich zu leicht bedienen, Kleinkinder können daran rumspielen und sie abschalten.

Der hintere Mittelsitz ist zwar für die Montage von bestimmten

Kindersitzen zugelassen, grundsätzlich ist er jedoch ungeeignet. Isofix oder i-Size sucht man vergeblich, möchte man einen Kindersitz mit dem fahrzeugseitigen Sicherheitsgurt befestigen, lässt sich der Kindersitz aufgrund der ungünstigen Anlenkpunkte auch nicht richtig montieren. Drei Kindersitze finden nebeneinander auf der Rücksitzbank ohnehin keinen Platz.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

sehr gut (0,6 – 1,5) gut (1,6 – 2,5) befriedigend (2,6 – 3,5)
ausreichend (3,6 – 4,5) mangelhaft (4,6 – 5,5)

2,8 Fußgängerschutz

Ein Crashtest nach Euro NCAP-Norm lag für den Plug-in-Hybrid zum Testzeitpunkt noch nicht vor.

Die glattflächig gehaltene Front sowie die Platzverhältnisse unterhalb der Motorhaube lassen auf ein moderates Gefahrenpotenzial bei Unfällen mit Fußgängern schließen. Beim Vorfacelift bargen jedoch die A-Säulen ein hohes Verletzungsrisiko.

⊕ Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder deren Schwere zu reduzieren. Im Elektromodus sendet der Plug-in-Hybrid im Vorwärts- und Rückwärtsgang bei Geschwindigkeiten von bis zu 35 km/h einen Warnton aus, um Fußgänger zu warnen.

3,0 UMWELT/ECOTEST

3,7 Verbrauch/CO₂

Für viele Plug-in-Hybride gilt, dass unter Umweltgesichtspunkten die aufwendige Antriebstechnik lediglich unter bestimmten Einsatzbedingungen Sinn macht. Vorteile erzielt der Plug-in-Hybrid, wenn man jede Möglichkeit der Batterieladung nutzt, um möglichst große Distanzen elektrisch beziehungsweise elektrisch unterstützt zurückzulegen.

Wenn es rein um das Spritsparen geht, ist der Eclipse Cross eigentlich ungeeignet – zumal er bereits knapp zwei Tonnen als

Leergewicht auf die Waage bringt. Soll aber ein SUV dieser Größe möglichst sparsam gemacht werden, ist die verbaute Technik durchaus interessant. Zumal sie die Möglichkeit bietet, eine gewisse Strecke auch rein elektrisch und damit lokal emissionsfrei zurückzulegen.

Startet man mit vollgeladener Batterie, sind im Elektrozyklus des ADAC Ecotest rund 45 km Reichweite möglich, bevor sich der Verbrenner zuschaltet – Mitsubishi gibt als Reichweite

maximal 61 km (gemäß NEFZ) an. Der reine Stromverbrauch liegt bei recht hohen 26,9 kWh/100 km (inkl. Ladeverlusten). Fährt man im Hybrid-Modus (Batterie leer oder Ladung wird gehalten), ergibt sich ein Kraftstoffverbrauch von durchschnittlich 7,6 l Super pro 100 km. Innerorts liegt der Benzin-Konsum dann bei 3,6 l/100 km, auf der Landstraße bei 8,1 l/100 km und auf der Autobahn bei sehr hohen 10,1 l/100 km. Kombiniert man die elektrische Strecke mit der Hybrid-Strecke und

startet bei vollgeladener Batterie, verbraucht der Eclipse Cross auf den ersten 100 km insgesamt 11,0 kWh (Strom) und 4,6 l (Super). Damit verbunden ist eine CO₂-Bilanz von 181 g pro km – 126 g/km für Kraftstoff- und 55 g/km für Stromverbrauch (Basis deutscher Strommix von 500 g/kWh, veröffentlicht im Bundesanzeiger Ende 2020, für das Berichtsjahr 2021). Im ADAC Ecotest gibt es im CO₂-Kapitel damit nur 23 von 60 möglichen Punkten.

2,2 Schadstoffe

⊕ Der 2,4-l-Benziner hält die Grenzwerte der Euro 6d-ISC-FCM-Norm ein, kann allerdings den hohen Anforderungen des ADAC Ecotest nicht ganz gerecht werden. Trotz des verbauten Partikelfilters ist die Partikelanzahl in einigen Prüfzyklen leicht erhöht, zudem fettet der Motor im anspruchsvollen Autobahnzyklus mit hohem Volllastanteil stark an, was sich an einem erhöhten CO-Wert bei den Emissionen widerspiegelt. Direkt am Auto entstehen zwar im Elektrobetrieb keine Schadstoffemissionen, in den für die Stromversorgung in Deutschland nötigen Kraftwerken aber schon. Diese Emissionen werden wie auch die CO₂-Emissionen durch die

Stromproduktion dem Plug-in-Hybrid zugerechnet. Je niedriger der Stromverbrauch des Autos, desto sauberer die Gesamtbilanz. Für den ADAC Ecotest ist nicht eine möglichst große Reichweite entscheidend, sondern die Effizienz des Antriebs – egal welche Antriebsform. Wird der Strommix sauberer, steigen automatisch die Punkte beim Stromverbrauch. So erhält der Japaner mit den zwei Antriebsarten 38 von 50 Punkten. Zusammen mit den CO₂-Punkten erreicht der Mitsubishi mit 61 Zählern eine Drei-Sterne-Bewertung im ADAC Ecotest.

2,7 AUTOKOSTEN

2,7 Monatliche Gesamtkosten

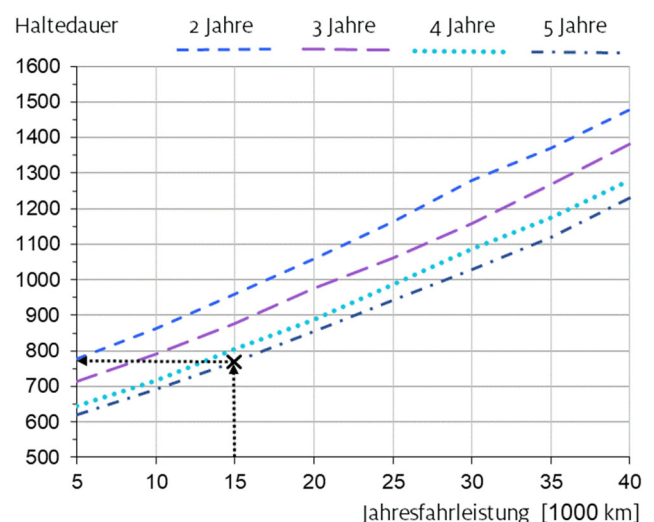
Mit einem Anschaffungspreis von 43.390 Euro ist der Eclipse Cross Plug-in-Hybrid in der getesteten Plus-Ausstattung auf dem ersten Blick nicht gerade günstig. Von dem genannten Preis kann man aktuell immerhin den Umweltbonus abziehen. Die Haftpflichtversicherung ist dank niedriger Einstufung (Klasse 17) günstig, ganz im Gegenteil zur Kaskoversicherung: Teil- und Vollkasko kommen mit jeweils Klasse 26 teuer. Die Berechnung der Kfz-Steuer auf Basis des CO₂-Ausstoßes führt zu einer Steuererleichterung für das SUV. Da sich die CO₂-Emissionen gemäß Herstellerangaben mit 45 g/km unterhalb der Freigrenze von 95 g/km befinden, fallen lediglich 2 Euro/100 Kubikzentimeter an Kfz-Steuer an – unter Berücksichtigung der Steuerbefreiung von 30 Euro/Jahr (bis Ende 2025) bleiben aktuell 18 Euro/Jahr.

Der Eclipse Cross ist als Plus recht umfangreich ausgestattet, einige Komfort- und Assistenzsysteme sind serienmäßig an Bord: Klimaautomatik, LED-Scheinwerfer, Navigationssystem, 18-Zoll-Räder, Spurhalte- und Notbremsassistent. Als Extra kann man lediglich eine Metallic-Lackierung ordern. Mitsubishi gibt eine allgemeine Garantie von fünf Jahren (bis 100.000 km), auf den Lack drei Jahre (bis 100.000 km) und gegen Durchrostung zwölf Jahre Garantie. Für die Traktionsbatterie steht der japanische Hersteller bis zu acht Jahre und

maximal 160.000 km gerade, allerdings wird eine Restkapazität von lediglich 70 Prozent der zu Beginn vorhandenen Kapazität garantiert.

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 770 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ	2.4 Plug-In Hybrid Basis 4WD	1.5 T ClearTec Spirit 2WD	2.2 Diesel ClearTec Spirit+ 4WD Automatik
Aufbau/Türen	SUV/5	SUV/5	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/2360	4/1499	4/2268
Leistung [kW (PS)]	138 (188)	120 (163)	109 (148)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	0/2500	250/2400	388/2000
0-100 km/h [s]	10,9	9,7	11,4
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	162	205	193
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	1,7/2,0 S	7,0/n.b. S	6,9/n.b. D
CO ₂ [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)	39/45	159/n.b.	183/n.b.
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/26/26	18/25/26	18/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	48	175	437
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	735	636	784
Preis [Euro]	39.890	21.290	31.590

Aufbau

ST = Stufenheck
SR = Schrägheck
CP = Coupe
C = Cabriolet
RO = Roadster

KT = Kleintransporter
HKB = Hochdachkombi
TR = Transporter
BU = Bus
SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi
GR = Van
GE = Geländewagen
PK = Pick-Up

Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.
VK = Vollkasko
TK = Teilkasko

Kraftstoff

N = Normalbenzin
S = Superbenzin
SP = SuperPlus
D = Diesel
FG = Flüssiggas
G = Erdgas
E = Strom

HERSTELLERANGABEN

Plug-in-Hybrid (4-Zyl.-Benzinmotor/Elektro), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP), geregelt	
Hubraum	2.360 ccm
Leistung	138 kW/188 PS bei 4.000 1/min
Maximales Drehmoment	n.b.
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltend
Getriebe	n.b.
Höchstgeschwindigkeit	162 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,9 s
Verbrauch pro 100 km (WLTP)	2,0 l
CO ₂ -Ausstoß	39 g/km
Stirnfläche/c _w -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.545/1.805/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	2.004/421 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	359/1.108 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.500 kg
Stützlast/Dachlast	75/50 kg
Tankinhalt	43 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre bis 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Japan, Oasaka

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	5,8 s
Elastizität 60-100 km/h	-
Drehzahl bei 130 km/h	-
Bremsweg aus 100 km/h	35,6 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98H
Reifenmarke Testwagen	Dunlop Sport Maxx 050
Wendekreis links/rechts	11,5/11,4 m
Ecotest-Verbrauch	4,6 l/100km
Stadt/Land/BAB	3,6/8,1/10,1 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	109 g/km (WTW* 181 g/km)
Reichweite	610 km
Innengeräusch 130 km/h	67,8 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.180 mm
Leergewicht/Zuladung	1.945/480 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	345/705/1.230 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	139 Euro	Werkstattkosten	88 Euro
Fixkosten	134 Euro	Wertverlust	409 Euro
Monatliche Gesamtkosten	770 Euro		
Steuer pro Jahr (mit Serienausstattung) ¹	48 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/26/26		
Basispreis Eclipse Cross 2.4 Plug-In Hybrid Plus 4WD	43.390 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 10.02.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	44.472 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.981 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich. ¹ Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-/Serie/-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	Serie
Schlüsselloses Zugangssystem	Serie

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	Serie/-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	Serie
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	Serie
Spurassistent	Serie
Spurwechselassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	Serie
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	Serie/-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (starr)	ab 464 Euro (zzgl. Montage)
Metalllackierung	ab 710 Euro ^o
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,8

AUTOKOSTEN

2,7

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,0	Motor/Antrieb	1,7
Verarbeitung	3,0	Fahrleistungen	2,3
Alltagstauglichkeit	3,3	Laufkultur/Leistungsentfaltung	1,8
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	1,0
Ein-/Ausstieg	2,4	Fahreigenschaften	2,9
Kofferraum-Volumen	2,8	Fahrstabilität	3,0
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,1	Lenkung	3,0
Kofferraum-Variabilität	2,8	Bremse	2,7
Innenraum	2,9	Sicherheit	2,8
Bedienung	2,9	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	3,3
Multimedia/Konnektivität	2,7	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Raumangebot vorn	2,6	Kindersicherheit	2,9
Raumangebot hinten	3,0	Fußgängerschutz	2,8
Innenraum-Variabilität	3,3	Umwelt/EcoTest	3,0
Komfort	2,9	Verbrauch/CO ₂	3,7
Federung	2,9	Schadstoffe	2,2
Sitze	3,2		
Innengeräusch	2,8		
Klimatisierung	2,5		

Stand: Oktober 2021
Test und Text: Andreas Pfeffer