

---

## Vorstellung Mitsubishi Eclipse Cross: Neustart in der Nische

Von Frank Wald

Mitsubishis neuer Deutschland-Chef Kolja Rebstock mag es selbst nicht glauben: „Man darf es ja kaum laut sagen, aber der Eclipse Cross ist das erste neue Mitsubishi-Modell seit fünf Jahren.“ Umso motivierter startet der hiesige Importeur, der 2017 mit 45 000 Verkäufen sein bestes Ergebnis seit 2000 einfahren konnte, in die neue Saison. Noch vor der offiziellen Markteinführung am 27. Januar und der ersten Probefahrt sind bei den Händlern bereits mehr als 6000 Bestellungen für das auffällig gezeichnete SUV-Coupé eingegangen.

Der Name Eclipse weckt Erinnerungen an das klassische Sportcoupé der Japaner aus den Neunziger-Jahren. Die Zusatzbezeichnung Cross soll dabei die Brücke zur boomenden Nische der SUV-Coupés schlagen. Entsprechend sportlicher durfte Mitsubishis neuer Chef-Designer Tsunehiro Kunimoto, der zuvor bei Nissan den schrillen Juke entworfen hatte, sein erstes Modell gestalten. Wobei die Front des 4,41 Meter langen Eclipse Cross mit wuchtigem Grill, fetten Chromumrandungen und LED-Scheinwerfern („Top“-Ausstattung) noch dem Plattformbruder Outlander ähnelt.

Eigenständig dagegen das keilförmige Profil mit muskulös modellierten Radhäusern, Linien und Kniffen im Blech sowie die nach hinten ansteigende Gürtellinie bei gleichzeitig schräg abfallendem Dach. Ins Auge fallen in der Heckansicht die in die Karosseriekanten integrierten LED-Rücklichtwinkel. Sie sind durch einen Steg verbunden, der zugleich die Heckscheibe horizontal teilt. Für Europäer zunächst ungewohnt, lernt man den doppelten Durchblick im hoch aufragenden und ansonsten unübersichtlichen Heck schnell schätzen.

Aber auch im Interieur gibt es Hingucker. Etwa das Infotainment-System mit Sieben-Zoll-Touchscreen auf der Armaturentafel, das ein wenig an BMW-Monitore erinnert. Neben der direkten Fingerbedienung kann es auch über ein Touchpad im Mittelunnel gesteuert werden. Nach einiger Übung lassen sich mit Hilfe des berührungsempfindlichen Tastenfelds recht zuverlässig Navigation- und Bordinfos aufrufen sowie die Apps der integrierten Smartphones (Apple & Android) dirigieren. In der höchsten „Top“-Ausstattung ist sogar ein Head-up-Display an Bord, wobei es sich dabei um die kostengünstige Lösung mit ausfahrbarer Plastikscheibe über dem Kombiinstrument handelt.

Im Gegensatz zur auffälligen äußeren Erscheinung wirkt der Innenraum insgesamt eher beliebiger, wenn auch mit übersichtlicher Ordnung und allerlei Silber-Schmuckblenden durchaus ansprechend. Anders als bei einem Coupé üblich, bietet Mitsubishis SUV-Coupé neben hinteren Türen auch im Fond ordentlich Platz und Kopffreiheit. Mit der um 20 Zentimeter schiebbaren Rücksitzbank lassen sich Knie- und Kofferraum sogar individuell variieren, von 359 Litern in der Standardversion über 485 Liter in vorgeschobener Position bis zu maximal 1159 Liter, wenn die Lehnen nach vorne geklappt sind.

Auch der Fahreindruck entspricht nicht so ganz dem dynamischen Äußeren. Zum Start gibt es einen neu entwickelten 1,5-Liter-Turbobenziner mit 163 PS. Der Vierzylinder-Direkteinspritzer ist mit 250 Nm Drehmoment zwischen 1800 und 4500 Touren ein munterer Geselle, mit Sport hat er aber wenig im Sinn. Schon gar nicht, wenn – wie auf unserer Testfahrt – eine CVT-Automatik als kostenpflichtige Alternative zur serienmäßigen Sechs-Gang-Schaltung die Kraft überträgt. Das stufenlose Getriebe kommt zwar ohne nervöses Hin- und Herschalten oder den berüchtigten Gummibandeffekt aus,

doch um einigermaßen flott in bestenfalls (Frontantrieb) 9,3 Sekunden auf Tempo 100 zu beschleunigen, muss man schon per Schalthebel oder Lenkradwippen einen Acht-Gang-Sportmodus simulieren. Aber wer will das schon, wenn man 1700 Euro für eine Automatik investiert hat?

Dass der Eclipse Cross eher Cruiser als Racer ist, macht auch das Fahrwerk mit seiner komfortbetonten Auslegung und der teils indifferenten Lenkung deutlich. Beim entspannten Fortkommen lägen dann auch die Normverbräuche von 6,6 bis 7,0 Liter im Bereich des Möglichen. Im Herbst soll der aus ASX und Outlander bekannte 2,2-Liter Turbodiesel (150 PS) überarbeitet und kombiniert mit Allradantrieb und neuer Acht-Gang-Automatik folgen.

Die Preise sind mehr als konkurrenzfähig. Die Einstiegsversion ab 21 990 Euro gibt es jedoch nur mit Frontantrieb und Sechsgang-Schaltgetriebe, aber immerhin schon mit Klimaautomatik, Tempomat sowie einem ordentlichen Sicherheitspaket inklusive sieben Airbags, Kollisionswarner (bis 180 km/h) mit Fußgängererkennung und Notbremse, Spurhalte- und Fernlichtassistent.

Der Sprung zur mittleren Ausstattung „Plus“ beträgt üppige 3500 Euro, enthält dann das erwähnte Infotainment-System inklusive Sieben-Zoll-Touchscreen, Zwei-Zonen-Klimaautomatik, 18-Zoll-Aluräder und Rückfahrkamera. Hier gäbe es dann auch die CVT-Automatik (1700 Euro) sowie einen vollwertigen Allradantrieb (plus 2000 Euro), der aber wiederum nur mit dem stufenlosen Getriebe zu haben ist, so dass damit schon 29 190 Euro fällig werden.

Die „Top“-Ausführung ab 30 990 Euro schließlich umfasst neben LED-Scheinwerfern und Head-up-Display, eine Sitzheizung hinten, 360-Grad-Kamera, Ausparkassistent sowie Ledersitze, Premium-Soundsystem und Abstandstempomat. Bis auf die letzten drei genannten Features gibt es das alles zum Marktstart auch in einer Intro Edition ab 28 990 Euro. (ampnet/fw)

#### Daten Mitsubishi Eclipse Cross 1.5 T-MIVEC 4WD CVT

Länge x Breite x Höhe (m): 4,41 x 1,81 x 1,69  
Radstand (m): 2,67  
Motor: Vierzylinder-Benziner, 1499 ccm, Turbolader, Direkteinspritzung  
Leistung: 120 kW / 163 PS bei 5500 U/min  
Max. Drehmoment: 250 Nm bei 1800–4500 U/min  
Höchstgeschwindigkeit: 200 km/h  
Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 9,8 Sek.  
Antriebsart: Allradantrieb  
Getriebe-Typ: 8-Stufen-CVT-Automatik  
Verbrauch (kombiniert nach EU-Norm): 7,0 Liter  
CO<sub>2</sub>-Emissionen: 159 g/km  
Effizienzklasse: C (Euro 6)  
Bodenfreiheit: 183 mm  
Leergewicht / Zuladung: min. 1595 kg / max. 555 kg  
Anhängelast (gebremst): 1600 kg  
Kofferraumvolumen: 378 - 1159 Liter  
Wendekreis: 10,6 m  
Bereifung: 225/55 R18  
Basispreis: 29 190 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



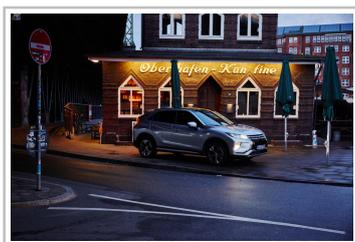
Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi Eclipse Cross.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---