



## Mitsubishi Eclipse Cross 1.5 T ClearTec Top 2WD

Fünftüriges SUV der unteren Mittelklasse (120 kW / 163 PS)

Von 1990 bis 2012 hat Mitsubishi den Eclipse als Coupé in vier Generationen gebaut. Er stand für einen kompakten und erschwinglichen Sportwagen, der nicht allzu viele praktische Talente hatte, aber mächtig Fahrspaß bot. Und jetzt das: da kommt ein kompaktes SUV mit vielen praktischen Eigenschaften. Aber eben ohne Ecken und Kanten und ohne Fahrspaß im klassischen Sinne - und diesen nennt Mitsubishi doch tatsächlich Eclipse Cross. So mancher Fan des Coupés mag das als Affront sehen, egal ob mit oder ohne Modellbezeichnungszusatz. Denn die beiden haben so rein gar nichts miteinander gemeinsam.

Aber man muss eben mit der Zeit gehen, und viele Autokäufer wünschen sich SUVs. Um sie verträglicher für die Umwelt zu machen, wird auf kompakte Ausmaße gesetzt. Mitsubishi hat schon einige Jahre den "kleinen" ASX im Programm, der neue mit dem Cross-Zusatz ist eine Nummer größer. Die scharf gezeichnete Karosserie weist auf den sportlichen Anspruch hin, der Turbomotor mit 163 PS soll die Optik in Vortrieb umsetzen. Das gelingt ihm ganz gut, nur das Zusammenspiel von Motoransprechen und Kupplung benötigt eine Optimierung. Das Fahrwerk dagegen passt zum Auto, es bietet genug Komfort und ist sicher abgestimmt. Es gibt ihn aktuell nur mit dem 1,5-l-Turbobenziner, mit Handschaltung oder CVT-Automatik, und letztere Version auch mit Allradantrieb. Die TOP-Ausstattung fällt vor allem mit umfangreicher Sicherheitsausstattung von Notbremsassistent bis Head-Up-Display auf. Nur das alles machte nicht den klassischen Eclipse aus, Cross hin oder her. **Konkurrenten:** u.a. KIA Sportage, Hyundai Tucson, Nissan Qashqai, Peugeot 3008, Seat Ateca, Skoda Karoq.

⊕ umfangreiche Serienausstattung, gutes Platzangebot vorne, sicheres Fahrwerk, gute Fahrleistungen, hohe passive Sicherheit

⊖ schlechte Abstimmung von Kupplung und Gasannahme, recht hoher Verbrauch

### ADAC-Urteil

AUTOTEST 2,9

AUTOKOSTEN 2,3

### Zielgruppencheck

Familie 3,0

City 4,2

60+ Senioren 2,8

Langstrecke 2,7

Transport 3,1

Fahrspaß 2,9

Preis/Leistung 2,6

EcoTest ★★☆☆☆

## 3,0 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 3,0 Verarbeitung

Die Karosserie des Eclipse Cross ist sauber verarbeitet, ihre Bauteile sind passgenau zusammengesetzt. Die Spalten verlaufen insgesamt schmal und gleichmäßig. Der Unterboden könnte noch etwas Optimierung in der Mitte und im hinteren Bereich vertragen, der vordere Teil unter dem Motor ist aber gut verkleidet und geschützt. Den Innenraum lockern Aluminium-farbene Zierleisten und Applikationen in Carbon-Optik auf. Er ist insgesamt gut verarbeitet. Im oberen Bereich des Armaturenbretts und der Türverkleidungen vorne wird weicher Kunststoff verbaut. Die

Armauflagen in den Türen sind mit gepolsterten Ledereinsätzen versehen. Ab der zweiten Sitzreihe wird auf günstigeres Hartplastik gesetzt.

⊖ 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, in dieser Fahrzeugklasse wäre eine Gasdruckfeder durchaus angemessen.

### 3,1 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des EcoTest-Verbrauchs hat der Mitsubishi Eclipse Cross mit seinem 63-Liter-Tank einen Aktionsradius von etwa 885 km. Die mögliche Zuladung des Testfahrzeugs fällt mit 498 kg durchschnittlich aus, sie reicht immerhin für vier normalgebaute Erwachsene samt Gepäck.

Der Eclipse Cross bietet vier vollwertige Sitzplätze und einen schmalen Sitz hinten in der Mitte, der eher als Notsitz angesehen werden sollte. Auf dem Dach sind Lasten bis 50 kg erlaubt - das ist wenig. Immerhin kann man Dachträger an den praktischen Dachschienen sicher befestigen. Bis 1.600 kg schwere Anhänger können gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 750 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung darf

bis 80 kg betragen - das sollte auch für einen Fahrradträger mit zwei schweren Pedelecs reichen. Der Wendekreis des Kompakt-SUV beträgt 11,5 Meter. Mit knapp 4,41 m Außenlänge ist der Mitsubishi noch kompakt genug, sehr störend in der Stadt ist aber die enorme Breite von fast 2,18 m (inklusive Außenspiegel).

⊖ Serienmäßig ist nur ein Reifendichtmittel an Bord, das bei einer Reifenpanne nicht immer helfen kann. Ein Notrad gibt es auch als Option nicht, Wagenheber und Bordwerkzeug sind dagegen unter dem Kofferraumboden verstaut. Der Tankdeckel muss umständlich über einen Hebel im Innenraum entriegelt werden.

### 3,3 Licht und Sicht

Die erhöhte Sitzposition ist angenehm, der Blick über das Verkehrsgeschehen damit günstig. Während man das hintere Fahrzeugende einigermaßen abschätzen kann, fällt es vorne nicht leicht, weil sich das vordere Ende der Motorhaube dem Fahrerblick entzieht. Im Innenspiegel ist die Sicht nach hinten schlecht, weil die Heckscheibe recht klein ist und zusätzlich von einem horizontalen Balken (Spoiler am Heck) durchzogen wird. Die voll versenkbaren Kopfstützen helfen dann nicht mehr viel. Der überdies hohe Heckabschluss führt dazu, dass man bodennahe Hindernisse hinter dem Auto sehr schlecht erkennen kann; die in der TOP-Ausstattung serienmäßige Rückfahrkamera ist folglich sehr hilfreich. Ebenso serienmäßig liefert Mitsubishi in dieser Ausstattung die 360-Grad-Umgebungskameras sowie Parksensoren vorn und hinten mit. Einen Parkassistenten gibt es dagegen nicht. 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.



Die sehr breiten Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

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

⊖ Der sehr kleine Heckwischer kann nur den oberen Teil der durch den Heckspoiler unterteilten Heckscheibe wischen. Die vorderen Scheibenwischer könnten ebenso einen größeren Bereich der Frontscheibe wischen. Weder Innen- noch Außenspiegel verfügen über die Funktion des automatischen Abblendens, auch gegen Aufpreis nicht. Die Frontscheibenheizung (Serie) arbeitet mit feinen Heizdrähten, manche Fahrer empfinden das als störend, wenn sich nachts durch Lichtquellen außerhalb des Autos kleine Lichtreflexe ergeben. Bei eingeschalteter Warnblinkanlage kann durch den "normalen" Blinker keine Richtungsänderung mehr angezeigt werden.

## 2,4 Ein-/Ausstieg

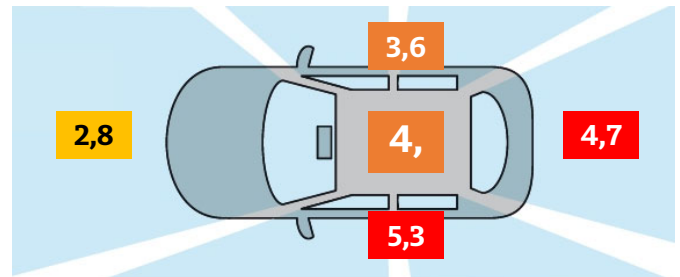
⊕ Der Eclipse Cross bietet mit seiner höher bauenden Karosserie Vorteile gegenüber einem Kompaktauto, wenn es um das Ein- und Aussteigen geht. Denn die vorderen Sitzflächen befinden sich mit knapp 59 cm über der Straße in sehr günstiger Höhe. Außerdem sind die Türausschnitte recht hoch und breit genug. Nur der Schweller liegt ziemlich hoch und ist damit der hauptsächliche Kritikpunkt. Am Dachhimmel gibt es für alle außen Sitzenden Haltegriffe - auch für den Fahrer, das ist heutzutage nicht mehr selbstverständlich, dafür umso erfreulicher. Die Türen werden vorne nur an zwei

## 3,2 Kofferraum-Volumen

Der Gepäckraum fasst unter der Kofferraumabdeckung 300 Liter. Der Kofferraumboden kann nur in einer Höhe positioniert werden, darunter findet man in den Fächern etwa 45 Liter weiteren Stauraum. Entfernt man die Laderaumabdeckung und nutzt den Kofferraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 420 Liter. Alternativ können im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten untergebracht werden. Klappt man die Rücksitze um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfehlenswert), lassen sich bis 610 Liter verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.130 Liter Volumen verfügbar.

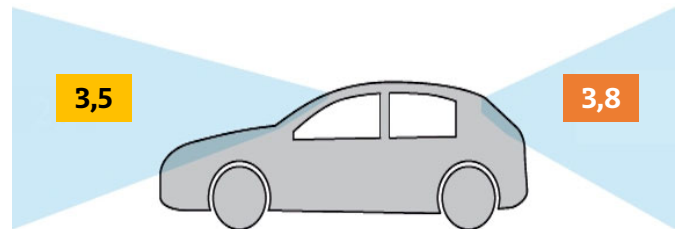
## Rundumsicht

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.



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](http://www.adac.de/keyless).



Gerade einmal 300 l Gepäck passen in den Kofferraum des Mitsubishi.

## 2,9 Kofferraum-Nutzbarkeit

Eine elektrisch angetriebene Heckklappe gibt es für den Eclipse Cross nicht. Mit der Hand lässt sich die Klappe leicht öffnen und schließen, die elektrische Entriegelung und die Griffmulde in der Innenverkleidung machen es bequem. Die Kofferraumöffnung ist hoch und breit genug, der Laderaum dadurch gut nutzbar. Ein wirklicher Kritikpunkt ist die hohe Ladekante: sie liegt 76 cm über der Straße, Gepäck muss weit angehoben werden. Das Ausladen geht leichter, die Stufe innen ist nur 6,5 cm hoch. Da die Heckklappe nur etwas über 1,83 m hoch öffnet, sollten groß gewachsene Menschen auf ihren Kopf achten, um sich nicht zu stoßen - immerhin steht das Heckklappenschloss kaum ab.

⊖ Der Kofferraum wird nur von einer seitlichen Lampe links 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 ansteigt.

## 2,9 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 an der Lehne aushängen. Die Entriegelung erfolgt von der Rückbank aus, zusätzliche Entriegelungshebel im Kofferraum hat der Eclipse Cross nicht. Es gibt seitlich links und rechts jeweils ein Fach im Kofferraumboden, vier Verzurrösen im Bereich der Rückbank

## 2,6 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

Mit dem optionalen Mitsubishi Multi Communication System (MMCS) erfordert der Eclipse Cross mehr Eingewöhnung als mit dem serienmäßigen Radio. Für das MMCS gibt es mehrere Eingabemöglichkeiten, zum einen über den 7-Zoll-Touchscreen und zum anderen über ein Touchpad hinter dem Ganghebel auf dem Mitteltunnel. Auch nach längerer Beschäftigung mit dem Touchpad und seinen vier Tasten ist ein wirklicher Mehrwert gegenüber der Touchbedienung direkt am Monitor nicht so recht ersichtlich. So oder so, die Kunst ist, sich mit den Menüs auszukennen und zu wissen, wo man welchen Menüpunkt findet. Um den Monitor herum gibt es sechs berührungsempfindliche Tasten, u.a. für die Lautstärke - letztere über einen Drehregler zu steuern wäre deutlich praktischer. Schnellwahltasten für die einzelnen Hauptmenüs (z.B. Radio, Navigation oder Einstellungen) gibt es nicht, immerhin kann



Der Innenraum ist sauber verarbeitet und die Materialauswahl der Fahrzeugklasse angemessen. Bei der Funktionalität trifft Licht auf Schatten und es dauert seine Zeit, um sich mit an die z.T. etwas unorthodoxe Bedienung zu gewöhnen.

und der Ladekante sowie einen Taschenhaken links in der oberen Verkleidung. Eine umklappbare Beifahrersitzlehne steht nicht zur Verfügung.

⊖ Ein Kofferraumtrennnetz ist nicht erhältlich, es fehlen auch die Halterungen im Dachhimmelbereich.

man im Radio-Menü auf Favoritentasten Radiosendern speichern. Senderwechsel und Lautstärke können auch über Tasten am Lenkrad 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 Schalthebel ist angenehm hoch angebracht, und auch die elektrischen Außenspiegel justiert man problemlos. Für die Klimaanlage gibt es ein eigenes Bedienteil, in dem die gewählten Einstellungen auch dauerhaft angezeigt werden. Das Kombiinstrument besteht aus zwei klassischen Rundinstrumenten mit einem farbigen Display dazwischen, auf dem alle nötigen und interessanten Zusatzinformationen angezeigt werden; die Anzeigen sind tagsüber wie nachts gut ablesbar.

⊖ Für diese Fahrzeugklasse und das Preissegment unangemessen: nur das Fahrerfenster verfügt über eine Automatikfunktion, alle anderen elektrischen Fensterheber fahren nicht mal automatisch nach unten.

Entsprechend kann man die Fenster auch nicht mit der Fernbedienung der Zentralverriegelung steuern. Die

## 2,6 Multimedia/Konnektivität

Der Eclipse Cross ist in der TOP-Ausstattung serienmäßig mit Radio, Bluetooth-Freisprecheinrichtung, einer einfachen Sprachsteuerung, DAB+ Empfang und mehreren USB-Anschlüssen ausgestattet. Die Anbindung des Smartphones über Apple CarPlay und Android Auto ist ebenso möglich. Das Premium Soundsystem Rockford Fosgate gehört auch zum Serienumfang der höchsten Ausstattungslinie.

## 2,3 Raumangebot vorn

⊕ Vorne 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.

## 3,2 Raumangebot hinten

Sind die Vordersitze für 1,85 m große Menschen eingestellt, haben auf den Rücksitzen knapp 1,85 m große Personen Platz; Beinfreiheit gibt es dank der verschiebbaren Rückbank reichlich, einschränkend ist 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

## 2,6 Innenraum-Variabilität

Bezüglich der Variabilität des Innenraums ist der Mitsubishi gut aufgestellt. Die Rücksitze kann man asymmetrisch geteilt längs verschieben und die Lehnenneigung variieren. Einzig der Ausbau der Sitze hinten ist nicht möglich. Im vorderen Bereich gibt es zahlreiche Ablagen und Fächer, offene wie geschlossene, und selbstverständlich Becherhalter. In den ausreichend großen Türfächern können auch 1-l-Flaschen verstaut werden. Eine Ablage unter der Mittelarmlehne hat Mitsubishi als Brillenfach deklariert -

Tasten für die Sitzheizung sind an ungewöhnlicher Stelle platziert und werden für den Fahrer teilweise vom Ganghebel verdeckt. Die Beleuchtung der Tasten in den Türen und an der Deckenkonsole lässt zu wünschen übrig, weil die meisten Tasten nachts dunkel bleiben.

Gegen Aufpreis erhält man das Mitsubishi Multi Communication System; es umfasst ein Navigationssystem mit SD-Karten-Slot sowie ein CD-Laufwerk. Weitere Online-Möglichkeiten hat man nur über das Smartphone, die dynamische Routenführung muss mit den TMC-Daten auskommen. Für die Rückbank gibt es einen 12-V-Anschluss.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,85 m Platz.

durch die schmal zulaufenden Seitenfenster und durch die nahe am Kopf befindliche C-Säule geschmälert.

kann man machen, ist aber nicht so praktisch wie ein eigenes Klappfach beispielsweise am Dachhimmel. Hinten ist das Angebot nicht mehr ganz so üppig; die Türfächer fallen kleiner aus, können keine 1-l-Flaschen mehr fassen. Es gibt Lehnentaschen und Becherhalter. Das Handschuhfach ist zweigeteilt und in der Summe groß genug - allerdings nicht beleuchtet, nicht klimatisiert und auch nicht abschließbar.

## 2,7 KOMFORT

### 2,9 Federung

Der Eclipse Cross hat mit dem ursprünglichen Eclipse wenig gemeinsam - was man schon auf den ersten Blick an der Karosserieform sieht, zeigt sich auch beim Federungsverhalten. Er ist mit einem insgesamt ausgewogenen Standardfahrwerk ausgestattet, das in Richtung Komfort tendiert und sich unnötige sportlich straffe Attitüden verkneift. Mit dem hohen Aufbau wäre ohnehin kein Sportpreis zu gewinnen, insofern ist die Abstimmung passend zum Auto. 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

Bei der TOP-Ausstattung ist eine elektrische Einstellung für den Fahrersitz serienmäßig. Ihn kann man damit unter anderem in Höhe und Neigung einstellen. Ein elektrisch einstellbarer Beifahrersitz ist nicht erhältlich. Fahrer unterschiedlicher Staturen sollten mit den gebotenen Einstellmöglichkeiten eine gute Sitzposition finden können. Sitzlehnen und -flächen sind vorne gut geformt und angemessen konturiert, sie bieten jedoch u.a. aufgrund des rutschigen Leders einen überschaubaren Seitenhalt und es fehlt an Unterstützung im Schulterbereich. Weniger komfortabel geht es auf der Rückbank zu, sie verfügt kaum über

Kontur und bietet sehr wenig Seitenhalt in Kombination mit dem erwähnten Leder. Dennoch können selbst Erwachsene eine ordentliche Sitzposition finden.

⊖ Der hintere Mittelsitz ist recht hart und unbequem gepolstert und eignet sich damit nur für kurze Strecken. Lendenwirbelstützen gibt es für die Vordersitze nicht. Für den manuell zu justierenden Beifahrersitz ist nicht mal eine Höheneinstellung erhältlich - in dieser Klasse eindeutig zu wenig, zumal der Fahrersitz über deutlich mehr Einstellungsmöglichkeiten verfügt.

### 2,8 Innengeräusch

Die Geräuschkulisse im Eclipse Cross während der Fahrt ist zwar nicht störend, besonders leise ist man aber nicht unterwegs. Bei 130 km/h zeigt das Messinstrument 67,9 dB(A) an, ein zufriedenstellender Wert. Der Motor selbst ist dabei unauffällig und bleibt akustisch im Hintergrund - sofern man nicht 4.000 1/min überschreitet, dann

wird er dominant laut. Es sind hauptsächlich Windgeräusche im Bereich der A-Säulen und der Außenspiegel, die für die akustische Untermauerung sorgen. Allgemeine Fahrgeräusche fallen nicht explizit auf.

### 1,8 Klimatisierung

⊕ Mitsubishi verbaut im Eclipse Cross schon ab der zweiten Ausstattungslinie (PLUS) serienmäßig eine Zweizonen-Klimaautomatik. Die Umluftautomatik ist über das Menü einstellbar, für die automatische Steuerung werden die Informationen vom Beschlag- und vom Luftgütesensor ausgewertet. In der getesteten Ausstattungsvariante ist auch eine Frontscheibenheizung ab

Werk an Bord; sie arbeitet allerdings über feine Heizdrähte in der Scheibe (siehe Kapitel Licht und Sicht), es empfiehlt sich daher eine Probefahrt im Vorfeld. Bei den Wärmespendern zeigt sich Mitsubishi großzügig: Sitzheizung vorne und hinten sowie eine Lenkradheizung sind Serie. Getönte hinteren Scheiben gehören ebenso zum Serienumfang.

## 2,6 MOTOR/ANTRIEB

### 2,5 Fahrleistungen

⊕ Ein Turbolader setzt den 1,5-l-Vierzylinder unter Druck. Das Ergebnis sind maximal 250 Nm Drehmoment über einen weiten Drehzahlbereich von 1.800 bis 4.500 1/min und eine Spitzenleistung von 163 PS bei 5.500 1/min. Die damit erzielbaren Fahrleistungen sind insgesamt gut, trotz Turboaufladung braucht der Benziner aber mittlere und höhere Drehzahlen, um munter zu

werden. Dreht man die Gänge aus, können gute Beschleunigungswerte realisiert werden, wie der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h in 5,5 Sekunden zeigt. Während der Eclipse Cross im vierten noch munter durchbeschleunigt, wirkt er im fünften und vor allem im sechsten Gang schon etwas träger. Trotzdem, schaltfaules Fahren liegt dem Aggregat.

### 2,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Vibrationen durch den Vierzylinder fallen nicht störend auf, sind nur dezent wahrzunehmen. Bei sehr niedrigen Drehzahlen unter 1.200 1/min gibt sich der Benziner etwas brummig, bei mittleren hat er dagegen eine gute Laufkultur und wird erst beim Ausdrehen über 4.000 1/min laut und dröhnig. Die Leistungsentfaltung ist objektiv besser

als man subjektiv den Eindruck hat. Das Ansprechverhalten kann aber selbst bei mittleren Drehzahlen nicht so ganz überzeugen - die Leistungsabgabe erfolgt immer mit etwas Verzögerung zum Befehl über das Gaspedal. Dann aber zieht der Vierzylinder sauber und gleichmäßig durch das Drehzahlband.

### 2,8 Schaltung/Getriebe

Das Sechsganggetriebe lässt sich prinzipiell gut schalten, fühlt sich nur etwas "knochig" an. Man muss die Gassen jedoch sauber treffen, sonst verhakt sich die Mechanik. Die Schaltwege sind trotz des etwas längeren Schalthebels recht kurz. Wenn man beim Einlegen des Rückwärtsgangs nicht ruhig steht, kratzt es im Getriebe vernehmlich - eine Folge des nicht synchronisierten Rückwärtsgangs. Die Abstufungen der sechs Gänge passen gut zum Turbomotor mit seinem breit nutzbaren Drehzahlband. Die Gesamtübersetzung ist passend für das Fahrzeug, bei 130 km/h dreht der Motor mit 2.700 1/min. Eine Schaltpunktanzeige hilft, den möglichst günstigsten Gang zu wählen. Die Berganfahrhilfe ist Serie, ebenso das tadellos arbeitende Start-Stopp-System.

⊖ Ein echter Kritikpunkt am Eclipse Cross ist die Kupplung: sie lässt sich schlecht dosieren, was vor allem

beim Anfahren negativ auffällt, aber auch bei jedem Schaltvorgang. Es gibt keine feinfühlig automatische Drehzahlenanpassung im Kupplungsschleifpunkt - wenn die Drehzahl unter die Leerlaufschwelle fällt, fühlt sich der Motor genötigt, selbst Gas zu geben, worauf die Drehzahl deutlich über 1.000 1/min steigt. Daraufhin wird das Gas wieder zurück genommen, bis die Drehzahl wieder unter die Leerlaufschwelle fällt usw. Das ständige auf und ab nervt, zumal der Fahrer selbst wenig machen kann, denn unter 1.500 1/min ist das Gas schlecht dosierbar. Langsames Rangieren wird damit zur Herausforderung, erst recht wenn der kalte Motor in der Warmlaufphase noch eine erhöhte Leerlaufdrehzahl anlegt. Die allgemein verzögerte Rücknahme der Leistung, wenn man vom Gas geht, führt auch zu einer kurzen Drehzahlenhebung beim Auskuppeln. Insgesamt eine unschöne Abstimmung, die man so von Mitsubishi eigentlich nicht kennt.

## 3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,7 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. Lupft 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.

Im ADAC Ausweichtest zeigt der Eclipse Cross für ein Kompakt-SUV ein stimmiges Fahrverhalten. Er ist sicher abgestimmt und durchfährt den Parcours ohne besondere Herausforderungen oder Angstmomente für die Insassen. Herausragende dynamische Ansprüche darf man aber nicht an ihn stellen, auch wenn die Modellbezeichnung das vielleicht suggerieren möchte.

### 3,0 Lenkung

Die Lenkung des Eclipse Cross ist ordentlich abgestimmt, sie arbeitet nicht besonders mitteilsam, spricht aber passabel an. Man kann mit ihr das Kompakt-SUV recht zielgenau steuern und muss nur wenig nachkorrigieren. Die Zentrierung geht in Ordnung, insgesamt kann man entspannt unterwegs sein. Die Antriebseinflüsse in der Lenkung fallen gering und nur in den unteren Gängen unter hoher Last auf. 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.

### 3,2 Bremse

Für eine Notbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand braucht der getestete Wagen durchschnittlich 37 m (Mittel aus zehn Vollbremsungen) - eine mittelpträgliche Leistung. Die Bremsanlage spricht aber gut an und lässt sich passend dosieren.

## 2,2 SICHERHEIT

### 1,8 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Der Mitsubishi ist mit Assistenzsystemen gut ausgestattet, praktisch alles bringt er sogar serienmäßig mit. Neben ESP gibt es eine Kollisionswarnung über die Frontkamera sowie ein City-Notbremssystem, das über seine Lidar-Sensorik bis 40 km/h Kollisionen vermeiden kann. Das vorausschauende Notbremssystem mit Radarsensor für höhere Geschwindigkeiten führt bis 80 km/h einen Bremsengriff durch, darüber bis 140 km/h nur noch eine Warnung.



**vorausschauendes Notbremssystem**  
bis 40 km/h kollisionsvermeidend.

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	Serie
	City-Notbremssystem	Serie
	vorausschauendes Notbremssystem	Serie
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	Serie
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	Serie
	Geschwindigkeitsbegrenzer	Serie
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	Serie
	Totwinkelassistent	Serie
	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 messend)



Die hinteren Radarsensoren unterstützen beim Spurwechsel durch Warnung vor Fahrzeugen im toten Winkel und beim rückwärts Ausparken, indem sie querenden Verkehr aufzeigen. Ein Tempomat und ein Geschwindigkeitsbegrenzer sind ebenso Serie, einen Abstandsregeltempomaten gibt es nur für die Version mit

Automatikgetriebe. 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 vor dem Fahrer projiziert.

## 2,0 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der sehr gute Insassenschutz des Eclipse Cross wurde beim Crashtest nach Euro NCAP Norm bestätigt, dort konnte er 97 Prozent der möglichen Punkte und damit volle fünf Sterne erreichen (Stand November 2017). Das Kompakt-SUV ist serienmäßig mit Front-, Seiten- und Kopfairbags für Fahrer und Beifahrer, letztere reichen bis zu den Fondinsassen; zusätzlich gibt es einen Knieairbag für den Fahrer. Seitenairbags für die hinteren Passagiere sind nicht lieferbar, ebenso wenig ein Knieairbag für den Beifahrer. Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind für die vorderen und hinteren äußeren Plätze vorhanden. Die Kopfstützen vorne bieten Personen bis etwa 1,90 m Größe

guten Schutz, die hinteren reichen für knapp 1,70 m große Leute, bei größeren übernimmt zusätzlich der Dachhimmel eine gewisse Abstützfunktion.

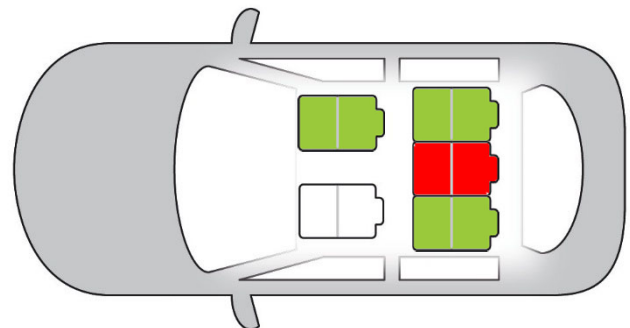
⊖ Im Kofferraum gibt es zwar vier Verzurrösen, diese sind aber in Kunststoff ausgeführt und machen keinen besonders stabilen Eindruck. Warndreieck und Verbandskasten finden nur unter dem Kofferraumboden in den Fächern einen sicheren Halt - dort sind sie im Ernstfall schlecht zu erreichen, wenn der Kofferraum beladen ist.

## 3,2 Kindersicherheit

Beim ADAC Crashtest nach Euro NCAP Norm kann der Eclipse Cross bei der Kindersicherheit 78 Prozent und damit ein zufriedenstellendes Ergebnis erzielen. Kindersitze können insgesamt gut angegurtet werden, auch wenn die Gurtschlösser etwas umständlich zu erreichen sind - immerhin sind sie fixiert und es 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 nicht freigegeben.

### 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)

⊖ Den elektrischen Fensterhebern auf der Beifahrerseite und den der hinteren Scheiben fehlt ein Einklemmschutz. Die Kindersicherung für die hinteren Türen lässt sich zu leicht bedienen, Kleinkinder können daran rumspielen und sie abschalten.

## 2,2 Fußgängerschutz

⊕ Bei der Fußgängersicherheit kommt der Japaner auf gute 80 Prozent der erreichbaren Punkte im ADAC Crashtest. Nur noch die A-Säulen bergen ein hohes Verletzungsrisiko, ansonsten ist die Front gut entschärft.

Der serienmäßige Fußgänger-Notbremsassistent hilft dabei, Kollisionen mit Passanten zu vermeiden oder die Schwere zu reduzieren.

## 4,0 UMWELT/ECOTEST

### 4,0 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

⊖ Das gegenüber einem Kompaktwagen höhere Gewicht und die größere Stirnfläche wirken sich ungünstig auf den Verbrauch aus. Im ADAC EcoTest liegt der Durchschnittsverbrauch bei 7,1 l Super pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 190 Gramm je Kilometer. Dafür gibt es überschaubare 20 von maximal 60 möglichen Punkten im Bereich CO<sub>2</sub>. Innerorts liegt der Kraftstoffkonsum bei 6,7 l, außerorts bei 6,2 l und auf der Autobahn bei vergleichsweise hohen 8,6 l Super pro 100 km.

### 3,9 Schadstoffe

Die Schadstoffwerte im Abgas liegen im ausreichenden Bereich. CO ist unter hoher Last auffällig, z.B. im Autobahnzyklus. Klares Verbesserungspotential besteht noch bei den Partikelemissionen, sowohl die Anzahl als auch die Masse könnten mit optimierter Einspritztechnik und/oder Ottopartikelfilter reduziert werden. Unterm Strich erhält

## 2,3 AUTOKOSTEN

### 2,3 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Mit einem Anschaffungspreis von 30.990 Euro erscheint der Eclipse Cross mit 1,5-l-Turbomotor in der getesteten TOP-Ausstattung auf den ersten Blick nicht gerade günstig. Jedoch hat man eine sehr umfangreiche Ausstattung an Bord, gerade im Bereich der Assistenzsysteme. Als Extras kann man nur noch eine teurere Lackierung, ein Panorama-Schiebedach und das Navigationssystem ordern. Die Kfz-Steuer liegt bei 142 Euro pro Jahr. Die Haftpflichtversicherung ist dank niedriger Einstufung (Klasse 16) günstig, ganz im Gegenteil zur Kasko: Teilkasko (Klasse 26) und Vollkasko (Klasse 25) kommen für diese Fahrzeugklasse richtig teuer. Bezüglich der Wertentwicklung wird bei kompakten SUVs wie diesem Mitsubishi von einem guten Restwert ausgegangen, auch mit dem nicht besonders sparsamen Benziner.

### Verbrauch

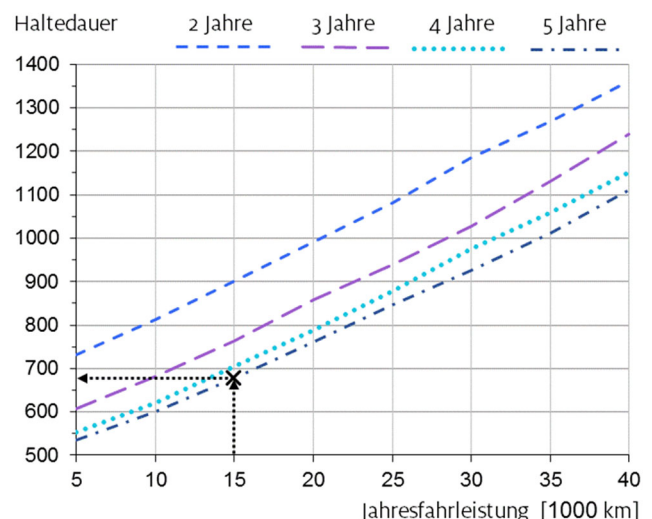
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

Stadt-Kurzstrecke	6,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	6,2	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	8,6	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	7,1	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

der Eclipse Cross mit dem 1,5-l-Turbobenziner 21 von 50 möglichen Punkten im Schadstoff-Kapitel des EcoTest. Insgesamt kann er so magere 41 Punkte und damit nur 2 von 5 Sternen erzielen.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 678 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



**DIE MOTORVARIANTEN**

in der preisgünstigsten Modellversion

Typ **Eclipse Cross 1.5 T  
ClearTec Basis  
2WD**

Aufbau/Türen	SUV/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1499
Leistung [kW (PS)]	120 (163)
Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min	250/1800
0-100 km/h [s]	10,3
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	205
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller	6,6   S
CO2 [g/km] lt. Hersteller	151
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/25/26
Steuer pro Jahr [Euro]	142
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	574
Preis [Euro]	21.990

## 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

4-Zylinder Ottomotor (Reihe), Turbo, Euro 6b, geregelt	
Hubraum	1.499 ccm
Leistung	120 kW/163 PS bei 5.500 1/min
Maximales Drehmoment	250 Nm bei 1.800 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	205 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,3 s
Verbrauch pro 100 km	6,6 l
CO <sub>2</sub> -Ausstoß	151 g/km
Stirnfläche/c <sub>w</sub> -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie)	225/55 R18
Länge/Breite/Höhe	4.405/1.805/1.685 mm
Leergewicht/Zuladung	1.500/550 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	359/1.140 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750/1.600 kg
Stützlast/Dachlast	80/50 kg
Tankinhalt	63 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre / 100.000 km/12 Jahre
Produktion	n.b.

## ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.+3.Gang)	5,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	9,2/13,2/16,4 s
Drehzahl bei 130 km/h	2.650 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37 m
Reifengröße Testwagen	225/55 R18 98H
Reifenmarke Testwagen	Yokohama Blue Earth E70
Wendekreis links/rechts	11,1/11,5 m
EcoTest-Verbrauch	7,1 l/100km
Stadt/Land/BAB	6,7/6,2/8,6 l/100km
CO <sub>2</sub> -Ausstoß EcoTest	160 g/km (WTW* 190 g/km)
Reichweite	885 km
Innengeräusch 130 km/h	67,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	2.175 mm
Leergewicht/Zuladung	1.552/498 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	300/610/1.130 l

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

<b>Betriebskosten</b>	<b>135 Euro</b>	<b>Werkstattkosten</b>	<b>77 Euro</b>
<b>Fixkosten</b>	<b>129 Euro</b>	<b>Wertverlust</b>	<b>337 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	678 Euro		
Steuer pro Jahr	142 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/25/26		
Basispreis Eclipse Cross 1.5 T ClearTec Top 2WD	30.990 Euro		

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 06.12.2017
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	32.280 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	15.415 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 1.9.2016 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.09.2016 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter [www.adac.de/autokosten](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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.

## 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-/Lichtsensor	Serie
Fernlichtassistent	Serie
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/Serie/-
Einparkhilfe vorn/hinten	Serie
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360° Kamera	Serie
Head-Up-Display	Serie
Verkehrszeichenerkennung	-
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
Spurwechsellassistent	Serie

### INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/400 Euro/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	400 Euro
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	-/Serie
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie
Lenkradheizung	Serie
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie/-
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung	im Zubehör
Metalliclackierung	ab 590 Euro°
Schiebedach/Panoramaglasdach	Serie (vorn)/Serie (hinten)

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

**2,9**

### AUTOKOSTEN

**2,3**

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

Stand: Mai 2018

Test und Text: M. Ruhdorfer