



Mitsubishi Eclipse Cross (2017 - 2025)

Mitsubishi gaat voor de schoonheidsprijs

Rij-impressie | In 2018 introduceerde Mitsubishi de Eclipse Cross. Mitsubishi had al meerdere SUV's in het assortiment en daarom onderscheidde dit exemplaar zich met de uitgesproken vormgeving. Voor modeljaar 2022 is de Eclipse Cross aangescherpt. Niet alleen het uiterlijk is aangepast, dankzij plug-inhybride aandrijving is de middelgrote SUV nu een stuk schoner.

Mitsubishi is een echte specialist als het gaat om SUV's (Sports Utility Vehicles). De kleine ASX valt bij particulieren in de smaak, de grotere Outlander doet het goed in de zakelijke markt en de traditionele werkpaarden worden ingezet door echte professionals. Door de lijnen van een coupé en een SUV te combineren, onderscheidt de Eclipse Cross zich met het uiterlijk.



Echter, op één punt ging Mitsubishi daarbij aanvankelijk te ver. De eerste generatie van de Eclipse

Cross had een achterraut die in twee stukken was gedeeld. Dat zag er origineel uit, maar verstoorde het zicht in de binnenspiegel. Daarom heeft de Eclipse Cross voor modeljaar 2022 een achterraut in één deel. En omdat Mitsubishi toch bezig was, is meteen de gehele achterpartij aangepakt. De Eclipse Cross heeft voortaan een grotere overhang achter de achterwielen, waardoor de daklijn langer doorloopt en de coupé-vorm beter tot zijn recht komt.

Aan de voorzijde zorgen nieuwe koplampen met LED techniek voor een scherpere blik. Ook in de breedstralers bepaalt de techniek de vorm, die nu veel duidelijker gedefinieerd is. Voorheen waren het bovenste en onderste deel van de grille visueel met elkaar verbonden, waardoor de luchtinlaat groter leek. Voor de vernieuwde Eclipse Cross is juist gekozen voor een nadrukkelijke scheiding, waardoor de hoogte van de auto wordt benadrukt.



Ruimte en uitrusting

De aanpassingen zijn niet alleen cosmetisch. Dankzij de grotere overhang achter de achterwielen is de bagageruimte iets groter geworden (+23 liter). De ruimte voor- en achterin is gemiddeld voor een auto van deze omvang. Vier personen zitten prima.

Het opvallendste verschil zit in het beeldscherm. Dat meet 8 inch en lijkt vrij te staan. De software van het audio-, communicatie- en navigatiesysteem is nauwelijks gewijzigd. De luidspreker en versterker van de radio echter wel. Het (sublieme) audiosysteem van Rockford Fosgate is komen te vervallen ten gunste van

een systeem dat door Mitsubishi zelf is ontwikkeld. Daarmee is behoord het warme, swingende en muzikale geluid tot het verleden, maar het nieuwe systeem klinkt zeker niet slecht.

Gezien de prijs is de uitrusting van de Eclipse Cross ruim voldoende. Echter, als het gaat om actieve veiligheid (ongelukken voorkomen), dan verradt de Eclipse Cross zijn leeftijd inmiddels. De Eclipse Cross heeft adaptieve cruise-control (automatisch afstand houden) en kan verkeersborden lezen, maar kan de bestuurder niet actief ondersteunen in het remmen, gas geven en sturen zoals concurrenten van recentere datum dat wel kunnen.

Plug-in hybrid

De belangrijkste reden om de Eclipse Cross op te frissen in 2021 zijn nieuwe emissie-eisen. Om daar aan te voldoen zouden te veel aanpassingen aan de krachtbron van de vorige generatie nodig zijn. Het was daarom makkelijker voor Mitsubishi, en beter voor de klant, om de overstap te maken naar plug-inhybride aandrijving. Die techniek heeft het merk immers al jaren in huis (van de Outlander) en is bovendien steeds verder verfijnd.

Voor iedere hybride geldt dat een benzine- en een elektromotor samenwerken om tot een optimale combinatie van prestaties, verbruik en comfort te komen. Daarbij zorgt een plug-inhybride voor een groter aandeel van de elektromotor dan een hybride zonder stekker. Echter, dit is waar de gelijkenis met andere plug-inhybrides ophoudt. Mitsubishi geeft namelijk een heel eigen invulling aan de techniek!

"De half elektrische aandrijving zorgt voor prima prestaties, minimale rijgeluiden, lagere kosten per kilometer en minimale uitstoot"



Niet uniek, maar wel ongebruikelijk: de benzinemotor is geheel afgestemd op gebruik in een hybride door te kiezen voor een zogenaamde "Atkinson"-cyclus. Hierdoor heeft de benzinemotor minder vermogen en weinig levendigheid, maar is deze wel heel efficiënt. Dat gebrek aan slagkracht is geen bezwaar, want Mitsubishi kiest ervoor om de benzinemotor voornamelijk in te zetten als generator die de elektromotoren (één voor iedere as) van stroom te voorzien. Op die manier draait de benzinemotor altijd op een optimaal toerental en is het verbruik per saldo lager. Bovendien is een versnellingsbak hierdoor overbodig en dat scheelt in prijs en gewicht. Slechts in uitzonderlijke situaties (o.a. zeer hoge snelheid) drijft de benzinemotor de wielen rechtstreeks aan.

Ook het elektrische deel van deze hybride is net even anders. Om op te kunnen laden heeft de Eclipse Cross namelijk twee aansluitingen. De eerste is de standaard stekker die wordt gebruikt bij thuisladers en publieke laadpunten. Het tweede is een zogenaamd "ChaDeMo"-stekker waarmee snel kan worden geladen (uitzonderlijk voor plug-inhybrides!). Bovendien kan de Eclipse Cross hiermee elektriciteit aan het net terugleveren, zoals bijvoorbeeld zonnepanelen dat doen als ze meer energie opleveren dan er gebruikt wordt.



Weggedrag

In het weggedrag is zo goed als niets van de nieuwe krachtbron merkbaar. De Eclipse Cross had een verdienstelijke wegligging en die is gebleven. In theorie zou het weggedrag iets zijn verbeterd dankzij het lagere zwaartepunt (bepaald door de batterij), maar in praktijk is dit verschil nihil.

De vierwielaandrijving is niet bedoeld om van de Eclipse Cross en volbloed terreinwagen te maken. Het grote voordeel is dat Mitsubishi ieder wiel individueel kan aansturen. In extreme situaties (o.a. uitwijken op hoge snelheid) kan de balans in het koetswerk daarom worden verbeterd.

Prestaties en verbruik

Om er voor te zorgen dat de bestuurder de techniek optimaal naar zijn hand kan zetten, biedt Mitsubishi bovengemiddeld veel inzicht in de werking van het systeem (zowel via de boordcomputer als het centrale display). Daarnaast zijn er diverse rijprogramma's beschikbaar om economisch of sportief te rijden, de batterij maximaal te gebruiken of om de batterij juist te ontlasten voor later gebruik. Met hendels achter het stuurwiel kan stapsgewijs worden ingesteld hoe sterk wordt ingehouden, en dus energie wordt teruggewonnen, wanneer het gaspedaal wordt losgelaten. Uiteraard kan de bestuurder er ook voor kiezen om alle keuzes aan de computer over te laten.



Met een volle batterij gedraagt de Eclipse Cross zich in de meeste gevallen als een volwaardige elektrische auto en is dus snel, fluisterstil en soepel. Echter, wanneer het gaspedaal tot de vloer wordt ingetrapt, springt de benzinemotor toch bij! Dan vragen de beide elektromotoren namelijk meer vermogen dan de batterij kan leveren en is de hulp van de generator nodig. Die draait dan niet op een hoog toerental, zoals te verwachten bij plankgas geven, maar houdt het optimale toerental aan. Dit heeft geen invloed op de prestaties, maar het is wel onwennig dat het toerental van de verbrandingsmotor niet meegaat met de snelheid van de auto.

Tijdens de proefrit wist de Eclipse Cross PHEV te overtuigen met de prestaties en het comfort. Dankzij de heldere communicatie naar de bestuurder kon steeds op het juiste moment voor de juiste instellingen worden gekozen (dit doet het systeem niet automatisch op basis van bijvoorbeeld een ingestelde bestemming) en kon het maximale uit de batterij worden gehaald. Ook toen de Eclipse Cross terugviel op de verbrandingsmotor wist de bijzondere techniek zich te bewijzen. Het verbruik met "lege" accu (er is dan in feite nog zo'n 30% reserve paraat) kwam uit op 1 op 14 en dat is gunstiger dan soortgelijk plug-inhybrids van andere merken.



Conclusie

De Mitsubishi Eclipse Cross is aangepast voor modeljaar 2022. Dit design-model ging er in twee opzichten in schoonheid op vooruit. Het uiterlijk is scherper worden, waardoor de beoogde combinatie van coupé en SUV nu beter tot zijn recht komt.

Daarnaast is de aandrijving, dankzij plug-inhybride techniek, in alle opzichten verbeterd. Het weggedrag is iets verbeterd dankzij het lagere zwaartepunt van de centraal geplaatste batterij. De half elektrische aandrijving zorgt voor prima prestaties, minimale rijgeluiden, lagere kosten per kilometer en minimale uitstoot. Wanneer de batterij bijna leeg is, zet Mitsubishi de benzinemotor niet in om de wielen rechtstreeks aan te drijven, maar om energie op te wekken voor de elektromotoren. Ook dat maakt de Eclipse Cross net even schoner dan gemiddeld. ■



Specificaties

Mitsubishi Eclipse Cross (2017 - 2025)

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	441 x 181 x 169 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.875 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.500 kg
Tankinhoud	43 l
Bagageruimte	341/448 l
Bandenmaat	225/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	2360 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	98 pk @ 0 rpm
Koppel	193 Nm @ 0 tpm
Aandrijving	vierwielaandrijving
Acceleratie 0 - 100 km/u	10.9 sec.
Topsnelheid	162 km/u
Verbruik gemiddeld	2 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	46 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 47.990,-
Prijs instapmodel	€ 40.990,-