



Max Veldhuis
rijtesten.nl

The Fast and the Furious

Veel autoliefhebbers zullen bij het horen van de combinatie Mitsubishi en Eclipse terugdenken aan de sportwagen die van 1990 tot 2012 in productie was. De Eclipse Cross bewandelt een ander pad; deze dynamisch vormgegeven compacte cross-over vult met zijn coupé-achtige daklijn de ruimte tussen de ASX en de Outlander op. De markt van de compacte cross-overs wordt echter steeds voller en voller. Maakt de Eclipse Cross zijn sportieve aspiraties waar en is hij voldoende onderscheidend om zich in dit drukke segment staande te kunnen houden? Wij zochten het uit in een uitgebreide test.



De grijze massa voorbij

Wie zo onopvallend mogelijk door het verkeer wil gaan, is bij de Eclipse Cross aan het verkeerde adres. Het hoekige, agressief gestylede ontwerp trekt meteen de aandacht en zorgt voor een flinke portie controverse; een gevalletje 'love it or hate it'. Onze testauto, gespoten in de relatief anonieme kleur Sterling Silver Metallic, trok in ieder geval genoeg bekijks. De optionele zijskirts in carbonpatroon met rode bies (onderdeel van het Fashion Pack II) en de 18-inch two-tone vijfspaaks lichtmetalen wielen dragen daar zeker in positieve zin aan bij.

De Eclipse Cross ziet er sportief uit en beschikt over een flinke portie road presence. Hij is misschien in de markt gezet als een compacte cross-over, maar vergis je niet: met een lengte van 4,4 meter en een breedte van 1,8 meter ben je onderweg met een forse auto. Door de geprononceerde wielkasten en de hoge raam- en taillelijn oogt de Eclipse Cross gelukkig niet lomp. Het ontwerp is verfrissend en onderscheidend. De meeste controverse over het design gaat over de achterzijde. De achterraut in twee delen en de bolling in de achterklep kunnen niet iedereen bekoren, maar deze stijlelementen maken

Mitsubishi Eclipse Cross 1.5 DI-T Instyle

de auto wel uniek. Daarbij zijn de achterlichtunits - die over de gehele breedte van de auto doorlopen - een leuke verwijzing naar de achterlichten van de tweede generatie Eclipse; het model dat vooral bekend is vanwege zijn prominente rol in de film *The Fast and the Furious*.

Zo opvallend als het getunedede exemplaar uit de film is de Eclipse Cross niet, maar je moet wel tegen een beetje aandacht kunnen. Mensen kijken je meer dan eens na wanneer je voorbij rijdt. Blijkbaar kunnen de meeste eigenaren dat wel hebben: Mitsubishi Nederland vertelde ons dat de opvallende lakkleur Red Diamond Metallic het meest populair is onder de klanten. Zo populair zelfs, dat de fabriek het aantal aanvragen voor deze kleur maar moeilijk kan verwerken.



Een degelijke werkplek

Waar Mitsubishi bij het ontwerpen van het exterieur van de Eclipse Cross lekker eigenzinnig te werk ging, is het interieur een stuk behoudender vormgegeven. Wanneer je instapt, valt meteen op hoe ruim de auto van binnen is. Zowel voor- als achterin heb je meer dan voldoende bewegingsruimte en achter jezelf zitten is geen enkel probleem. Het dubbele panoramadak versterkt het gevoel van ruimte in het interieur door extra lichtinval.

Wat verder in het oog springt, is dat het geheel behoorlijk opgeruimd oogt. Op de middenconsole zijn nog maar relatief weinig knoppen te vinden en alles zit waar het zitten moet. Het scherm voor de multimedia torent à la BMW, Mercedes en Audi boven het dashboard uit. De afwerking is daarnaast dik in orde. Voor de stoelen en de armleuningen is gebruik gemaakt van mooi zwart leer met een contrasterend oranje stiksel. Daarnaast is er voor de sierdelen gebruik gemaakt van pianolak en mat chroom, met hier en daar accenten met een carbonpatroon. Deze stijlelementen bij elkaar maken het interieur van de Eclipse Cross tot een plek waar representativiteit en sportiviteit op een mooie manier samenkomen. Daarnaast maakt het interieur een robuuste indruk en is het goed afgewerkt. Zoals we van de Japanners gewend zijn, zijn er geen rammeltjes, kraakjes of écht ruwe randjes te bekennen.

De liefhebber van gadgets en technologie komt in de Eclipse Cross ook prima aan zijn trekken. Wanneer je de auto start, rijst het head-up display meteen boven het dashboard uit, hetgeen een straljager-achtig schouwspel oplevert. Het houdt hier echter niet op als het gaat om luxe. Zo hebben we ook onder andere adaptieve cruise control, dodehoek- en rijbaanassistentie, een top-view camera en integratie van Apple CarPlay/Android Auto tot onze beschikking. Voor de navigatie ben je overigens volledig afhankelijk van je smartphone, want Mitsubishi levert geen ingebouwd navigatiesysteem op de Eclipse Cross. Omdat bijna iedereen tegenwoordig een smartphone heeft, zijn we niet heel rouwig om dit gemis. Gedurende de periode dat we in de Eclipse Cross reden, hebben we nauwelijks gebruik gemaakt van de interface van Mitsubishi zelf. Je hebt het eigenlijk alleen nodig voor de bediening van de radio. Daarbij is het premium audiosysteem van Rockford Fosgate - met negen speakers en 710 watt aan vermogen - een waar genot voor je oren. Kortom, de Eclipse Cross biedt

binnenin alle comfortverhogende zaken die je nodig hebt om een lange reis gevoelsmatig voorbij te laten vliegen.



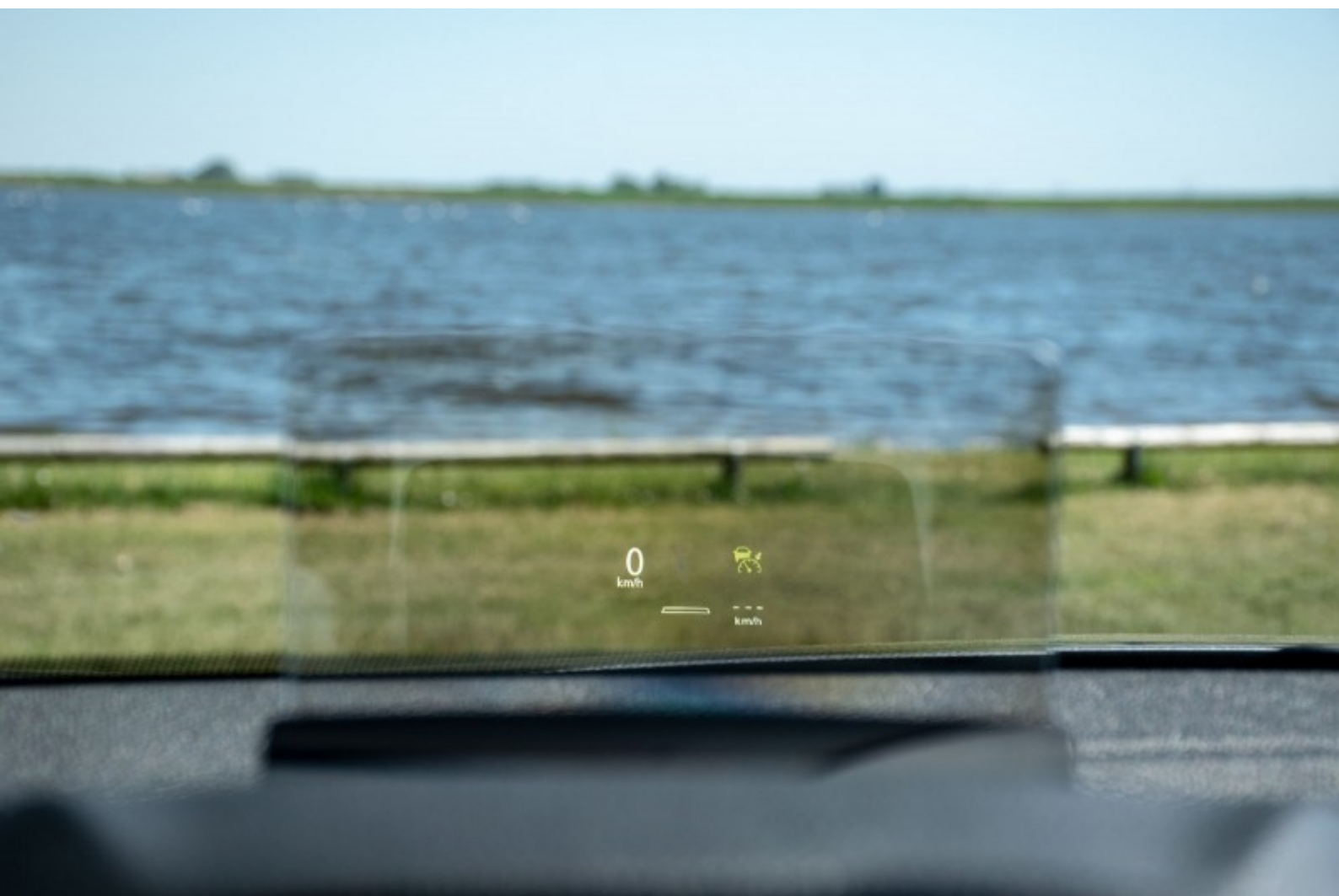
Comfort voert de boventoon

De naam Eclipse wijst bij Mitsubishi historisch gezien op een sportief karakter. Waar bij de Eclipse Cross het sportieve randje in het ontwerp wél terugkomt, ontbreekt dit volledig als we kijken naar de rij-eigenschappen. Aan de motor ligt het in ieder geval niet: de 163 pk en 250 Nm sterke 1.5-liter MIVEC turbomotor waarmee de testauto is uitgerust heeft voldoende kracht om de Eclipse Cross lekker van zijn plek te laten komen. Hij overtuigt met name in de tussensprints, waarbij de motor goed is afgestemd op de CVT-automaat met 8 geprogrammeerde verzetten. Wanneer je het gas intrapt, reageert hij snel op je input, maar zonder het gierende effect dat we kennen van bijvoorbeeld de Toyota Prius. Het levert een ontspannen rijervaring op. Wanneer je wat sportiever wil rijden, kun je de bak in de manuele stand zetten en zelf schakelen met de pook of de flippers achter het stuur. Hoewel de bak adequaat reageert op je schakelacties, houd je er door de geprogrammeerde versnellingen een kunstmatig

gevoel aan over. Wij voelden daarom gedurende de rest van de week niet de behoefte om de bak uit 'D' te halen.

Misschien komt dat laatste ook wel omdat de Eclipse Cross wat betreft de afstemming van het onderstel een totaal gebrek aan sportieve aspiraties heeft. Bij het rijden van bochtige B-wegen duikt en helt de auto behoorlijk over. We hebben de Eclipse Cross zelfs een keer kunnen betrappen op een beetje overstuur doordat de achterkant bij gas los opeens licht werd. Dit klinkt wellicht leuk en speels, maar het wekt geen vertrouwen. Enerzijds is dit jammer, temeer omdat de vierwielaangedreven testauto beschikte over een fors gripniveau. Je bent alle weersomstandigheden de baas. Anderzijds is het gezien het wat oudere koperspubliek van dit soort auto's niet zo gek dat Mitsubishi heeft gekozen voor een meer comfortabele afstemming van het onderstel.

De Eclipse Cross is dan ook een heerlijke auto om snelwegkilometers mee te verteren. Houd alleen wel rekening met een aantal tankstops onderweg naar de Franse Rivièra: wij konden alleen met heel veel stukken van 100 km/h een gemiddeld verbruik van 1 op 13 halen met de testauto. Hij lust dus helaas een aardige slok.



Standaard al behoorlijk luxe

Bij de aanschaf van de Eclipse Cross kun je op het moment kiezen uit verschillende uitrustingsniveaus: de Pure, Intense, First Edition en tot slot de Instyle; de uitvoering waar wij mee reden. Wanneer je de Instyle bestelt, hoef je niet veel extra meer aan te vinken. Tot de standaarduitrusting behoren onder andere 18-inch vijfspaaks wielen, het Rockford Fosgate-audiosysteem, een hele batterij aan veiligheidssystemen, het dubbele panoramadak, adaptieve cruisecontrol en lederen bekleding. De prijs van onze testauto - de duurste uitvoering met vierwielaandrijving, benzinemotor en CVT-automaat - bedraagt 43.889 euro. Veel geld, maar daar krijg je ook veel auto voor terug.

Mocht dit bedrag toch iets boven budget zijn, dan is het wellicht goed om te weten dat de Eclipse Cross al te krijgen is vanaf 29.490 euro. Voor dit geld krijg je dezelfde motor

Mitsubishi Eclipse Cross 1.5 DI-T Instyle

als de testauto, maar dan met voorwielaandrijving en handbak. Standaard zit de Eclipse Cross ook al goed in zijn spullen: zaken als automatisch grootlicht, lane departure warning, een licht- en regensensor en een achteruitrijcamera hoef je niet meer aan te vinken op de optielijst. Dit is beter voor elkaar dan bij bijvoorbeeld Peugeot, waar je met de 3008 een flink stuk duurder uit bent voor dezelfde opties



Ja en nee...

In de inleiding stelden we twee vragen: Is de Eclipse Cross voldoende onderscheidend genoeg voor dit volle segment en maakt hij zijn sportieve aspiraties waar? Voldoende onderscheidend is de Eclipse Cross zonder meer. Het design maakt de tongen los en je genereert behoorlijk wat aandacht. De sportieve aspiraties maakt hij echter niet waar, daarvoor is het onderstel te comfortabel afgestemd. Dit heeft wel als voordeel dat de Eclipse Cross een ontzettend fijne auto is voor dagelijks gebruik en lange afstanden. Het uiterlijk moet je liggen, maar vast staat dat je bij Mitsubishi veel auto voor je geld krijgt. De Eclipse Cross is een verfrissende aanvulling in het segment der compacte cross-overs en kan zich zonder meer meten met de concurrentie.

Plus

- + Onderscheidend design
- + Complete standaarduitrusting
- + Fijne aandrijflijn....

Min

- ...maar wel een hoog verbruik
- Adaptieve cruise control reageert soms traag
- Carrosserie helt flink over bij sportief rijgedrag