

Mitsubishi Eclipse Cross PHEV I Überzeugende Vorstellung

Mit dem Eclipse Cross Plug-in-Hybrid erweitert Mitsubishi sein Angebot an elektrifizierten Fahrzeugen. Das Antriebslayout des Eclipse Cross entspricht dem des Outlander PHEV: Je ein Elektromotor treibt eine Achse an, bei Geschwindigkeiten über 135 km/h greift der 2,4-l-Ottomotor direkt in den Antriebsstrang mit ein. Bei geringerem Tempo wird das Aggregat, das nach dem Atkinson-Zyklus mit verlängertem Expansionshub arbeitet, über Direkteinspritzung und variable Ventilhuber und Steuerzeiten verfügt, lediglich bei Bedarf als Generator genutzt, der über den

Umweg der 13,8-kWh-Batterie den elektrischen Antrieb mit Energie versorgt. Der Verbrennungsmotor hat hier eine Maximalleistung von 72 kW bei 4000/min und ein maximales Drehmoment von 193 Nm bei 2500/min. Die Permanentmagnet-Synchronmaschine an der Vorderachse liefert maximal 60 kW (25 kW Nennleistung) und 137 Nm, die an der Hinterachse 70 kW (30 kW Nennleistung) und 195 Nm Maximaldrehmoment. Die Antriebsmotoren stammen von Mitsubishi, die Lithium-Ionen-Batterie wird von GS Yuasa zugeliefert.

Marc Ziegler

PRO

- + Viel Platz
- + Passable Anhängelast (1,5 t)

KONTRA

- Innenraumanmutung
- Zu groß für enge Innenstädte

Ausführlicher Testbericht:

<https://springerprofessional.de/link/19085768>



© Mitsubishi

Porsche Macan GTS | Großer Tourer für Sport und Staub

Das Label GTS verspricht bei Porsche ein Plus an Design, Leistung und Fahrdynamik. Unter der Haube kommt eigentlich das gleiche Aggregat wie in Macan S und Macan Turbo zum Einsatz. Wie im Topmodell ist der von Audi entwickelte VW EA839 als 2,9-l-V6-Biturbo ausgelegt. Die zwei Turbolader von BorgWarner zwischen den Zylinderblöcken sorgen für einen kürzeren Weg der Abgase zwischen Brennraum und Lader und für einen maximalen Ladedruck von 2,5 bar. Die 280 kW maximale Leistung und 520 Nm maximales

Drehmoment sorgen für einen sehr ansehnlichen Sprint in unter 5 s aus dem Stand auf 100 km/h. Der Sechszylinder brummt im normalen Fahrmodus sonor, ist unaufdringlich. Erst im Sport-Plus-Modus oder bei per Tastendruck geöffneter Auspuffklappe wird es laut. Die Antriebskombination macht dank Spritzigkeit, schnell schaltendem Siebengang-Porsche-Doppelkupplungsgetriebe PDK (DL501-7A von VW) und guter Abstimmung des Hang-on-Allradsystems mit elektronisch geregelter Lamellenkupplung Spaß.

Sven Eisenkrämer



© Sven Eisenkrämer

PRO

- + Absolut stimmiges Fahrverhalten in allen Straßen- und Wegelagen
- + Großer Spaß- und Emotionsfaktor vor allem im Sport-Plus-Modus

KONTRA

- Der überladene Innenraum mit vielen Tasten und Knöpfen
- Kraftstoffverbrauch: Auf der Normrunde brauchte der Macan GTS 11,6 l Super plus

Ausführlicher Testbericht:

<https://springerprofessional.de/link/19085768>