ECLIPSE CROSS PHEV

DER ELEGANTE UND SPORTLICHE 4×4 PLUG-IN HYBRID

DER NEUE ECLIPSE CROSS PHEV

Jetzt entdecken und gleich danach Probe fahren.

AUSSTATTUNGSLINIEN

Den Eclipse Cross PHEV gibt es in drei Ausführungen, welche durch viele serienmässige Highlights bestechen.

UNAUFHALTSAM

Grossartige Rennsporterfolge als Wurzeln des überlegenen Allradsystems von Mitsubishi.

SANDRO ZINGGELERS REISE DURCH JAPAN

Itadakimasu – Lass uns essen! Der Zürcher Spitzenkoch berichtet aus seinem Foodventure im Land der aufgehenden Sonne.

LIFESTYLE AUF JAPANISCH

Futuristische Städte treffen auf uralte Tempelanlagen, unberührte Natur auf technologische Innovation, Geishas in Kimonos auf Geschäftsmänner in schicken Anzügen.

Auto Gysi Hausen
Hauptstrasse 9 | 5212 Hausen | 056 / 460 27 27 | autogysi.ch

GENIAL BIS INS DETAIL

4 — Editorial
6 — Der neue Eclipse Cross PHEV
8 — Drei Motoren treiben ihn an
10 — Unkompliziertes Aufladen
12 — Nachhaltig unterwegs auf jedem Terrain
16 — Alles andere als alltäglich

KONNEKTIVITÄT DER SMARTEN ART – INTUITIV ZU BEDIENEN

Der Eclipse Cross PHEV erfüllt höchste Ansprüche bezüglich der Konnektivität. Sein Infotainment-System ermöglicht die einfache und sichere Nutzung des Smartphones im Auto.

18

20 — Sicherhheitssysteme
24 — Starke Ausstrahlung
26 — Ausstattungslinien

UNAUFHALTSAM – VON DER RALLYE DAKAR ZUM ALLRAD-SUV

Die Geschichte des Super All Wheel Control Systems (S-AWC) von Mitsubishi ist bis heute geprägt durch grossartige und ihrer Anzahl einmaligen Motorsport-Erfolgen und einer Frau, die alles wagte und alles gewann.

34

3 8 —— Pionierleistungen von Mitsubishi

4 0 —— Die Legenden

STROMERN OHNE REUE – WARUM UND FÜR WEN EIN PHEV SINN MACHT

Der Plug-in Hybrid Antrieb (PHEV) ist heute in aller Munde. Mitsubishi produziert seit 50 Jahren Elektrofahrzeuge und nimmt auch in der PHEV-SUV Technik die Pionierrolle ein.

44

5 0 —— Itadakimasu – Sandro Zinggelers Reise durch Japan

LIFESTYLE AUF JAPANISCH JAPAN – LÄNDER DER GEGENSÄTZE

Wieso dieses faszinierende Land auf keiner Reiseliste fehlen sollte, erfahren Sie aus erster Hand vom Japan Spezialisten Cosa Travel. Sie haben spannende Reisetipps zum Land und der Kultur zusammengestellt.

54

6 4 —— Geniale Konditionen – Versicherung, Leasing und Garantie

6 6 —— Abgesichert dank langjähriger Garantie

ELEGANZ TRIFFT AUF EFFIZIENZ

Der neue Eclipse Cross PHEV begeistert mit seinem kühnen Aussendesign, welches eine sportlich-elegante Linienführung mit einer markanten Frontpartie verbindet.

Bei der technischen Weiterentwicklung profitierten die Mitsubishi Ingenieure von über 50 Jahren Forschungs- und Entwicklungsarbeit der Marke im Elektrofahrzeug-Bereich. Das komplett überarbeitete Plug-in Hybrid-System überzeugt mit einer sehr guten Effizienz, welche in der Energieeffizienzkategorie A eingestuft wird. Das fantastische dabei ist, dass wir Ihnen dank den zwei Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse weiterhin permanenten 4×4-Antrieb garantieren können.

Mit der Erweiterung unserer Produktepalette um dieses neue Technologieflaggschiff unterstreichen wir die Bedeutung der Plug-in Hybrid-Technologie für die Erreichung der Klimaziele. Der Eclipse Cross Plug-in Hybrid steht für Lifestyle, Nachhaltigkeit und Dynamik.

In unserem Magazin finden Sie nicht nur alle Details zu diesem aussergewöhnlichen Fahrzeug und den Garantieleistungen mit denen Mitsubishi nichts dem Zufall überlässt. Sondern Sie finden auch Hintergrundberichte zu den technischen Innovationen, mit welchen Mitsubishi Motors den Automobilbau weltweit beeinflusst hat wie auch zu den landschaftlichen Schönheiten und den grossen Traditionen Japans.

Bernd Hoch
Geschäftsführer
MM Automobile Schweiz AG

UR-1291

DER NEUE ECLIPSE CROSS PHEV

SPORTLICH UND DYNAMISCH

ELEGANTE SILHOUETTE
Eleganz trifft auf Hybrid. Das Design besticht mit seiner eigenständigen Silhouette und der sportlichen Linienführung.

IMPOSANTES FRONT-LICHTDESIGN
Die LED-Scheinwerfer und das LED-Tagfahrlicht unterstützen die kraftvolle «DYNAMIC SHIELD»-Front.

18-ZOLL-ALURÄDER
18-Zoll-Aluminium-Räder verleihen dem Eclipse Cross PHEV Eleganz und unterstreichen sein athletisches Design.

DREI MOTOREN TREIBEN IHN AN

SO GEHT PHEV 4X4

In der Brust des Eclipse Cross PHEV schlagen drei Herzen. Neben dem serienmässigen Allradantrieb bietet der Eclipse Cross PHEV eine Antriebskombination aus einem 2.4-MIVEC-Benzinmotor und zwei Elektromotoren. Wie die Komponenten miteinander optimal agieren, erfahren Sie nachfolgend.

1 TWIN MOTOR 4X4

Die zwei Elektromotoren an der Vorder- und Hinterachse garantieren einen permanten Allradantrieb. Das Fahrdynamikregelsystem S-AWC (Super All Wheel Control) sorgt für eine hervorragende Fahrstabilität.

2 2.4-LITER-BENZINMOTOR

Der Benzinmotor verfügt über die MIVEC-Technologie. Die «Mitsubishi Innovative Valve timing Electronic Control»-Technologie (MIVEC) steuert die Nockenwelle variabel an und steigert so die Effizienz des Motors.

3 GENERATOR

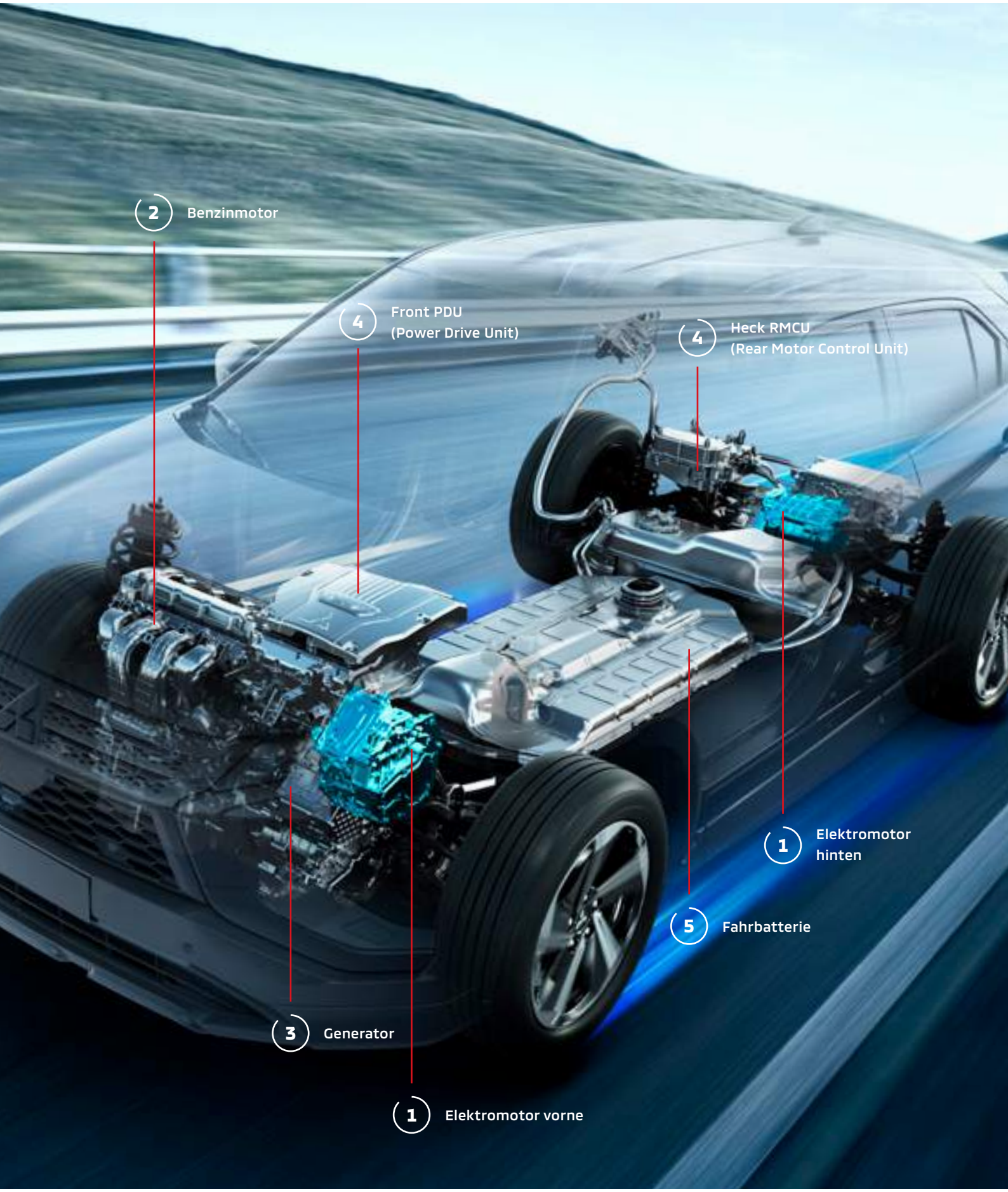
Der leistungsfähige Generator erzeugt elektrische Energie, um die Batterie aufzuladen und die Motoren zu unterstützen.

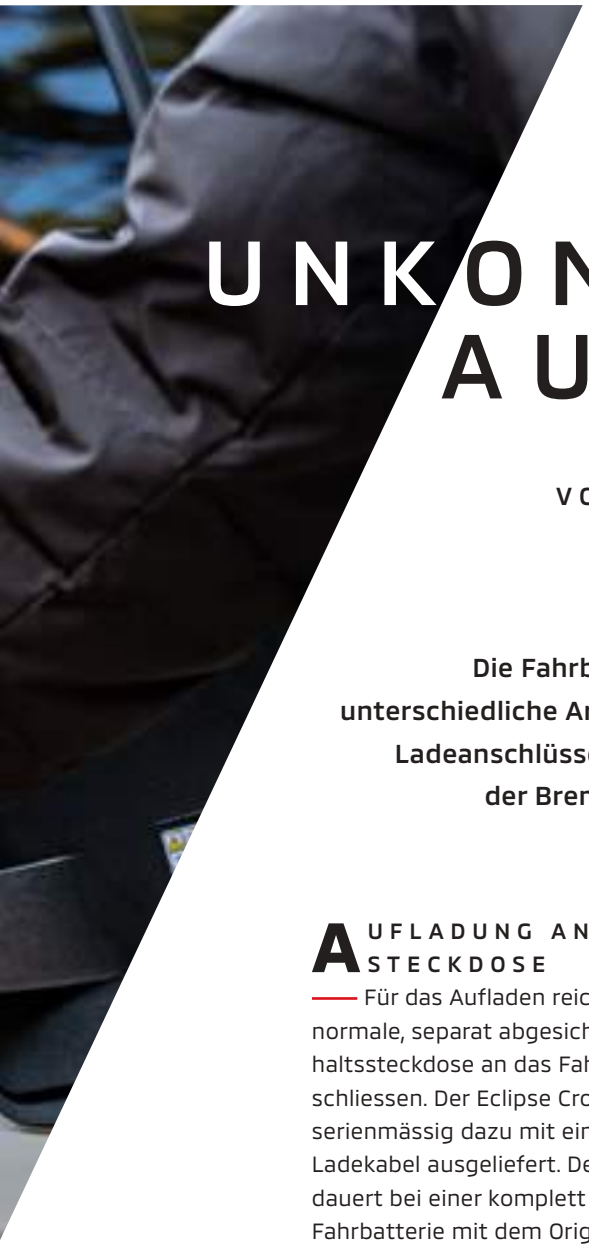
4 POWER DRIVE UNIT & RMCU REAR MOTOR CONTROL UNIT

Die intelligenten Kontrolleinheiten in der Front (Power Drive Unit) und im Heck (RMCU Rear Motor Control Unit) verbessern die Energieeffizienz und steuern die erzeugten Motordrehmomente entsprechend dem Fahrerwunsch und den aktuellen Bedingungen.

5 FAHRBATTERIE

Die Fahrbatterie ist im Boden des Fahrzeugs untergebracht, was den Fahrzeugschwerpunkt senkt und somit das Handling und die Sicherheit verbessert. Darüber hinaus beeinträchtigt sie das Platzangebot so kaum.


2 Benzinmotor
4 Front PDU (Power Drive Unit)
4 Heck RMCU (Rear Motor Control Unit)
1 Elektromotor hinten
5 Fahrbatterie
3 Generator
1 Elektromotor vorne



UNKOMPLIZIERTES AUFLADEN

VOLLER ENERGIE-SCHUB

Die Fahrbatterie des Eclipse Cross PHEV kann auf unterschiedliche Arten aufgeladen werden: entweder über die beiden Ladeanschlüsse und während der Fahrt mittels Rekuperation der Bremsenergie oder durch den Benzinmotor.

AUFLADUNG AN DER STECKDOSE

Für das Aufladen reicht es, eine normale, separat abgesicherte Haushaltssteckdose an das Fahrzeug anzuschliessen. Der Eclipse Cross PHEV wird serienmässig dazu mit einem 5 m langen Ladekabel ausgeliefert. Der Ladevorgang dauert bei einer komplett entleerten Fahrbatterie mit dem Original-Ladekabel etwa 7 Stunden (230 V / 8 A).

SCHNELLAUFLADUNG

Es können auch öffentliche Ladestationen oder Schnellladesäulen genutzt werden. Bei der Schnellaufladung über CHAdeMO-Standard ist die Fahrbatterie des Eclipse Cross PHEV in ca. 25 Minuten bis zu 80 % aufgeladen.

DIE VERSCHIEDENEN ANTRIEBS- UND FAHRMODI

Der Eclipse Cross PHEV wählt je nach Fahrsituation automatisch den effizientesten Fahrmodus aus. Die beiden Elektromotoren liefern dabei permanente Antriebskraft an jede Achse. Dies führt im täglichen Einsatz zu einem ruhigen und gleichmässigen Motorantrieb.

REINER EV-MODUS

Im EV-Modus wird das Fahrzeug durch die beiden Elektromotoren, die ihre Energie der 13.8-kWh-Traktionsbatterie entnehmen, angetrieben. In diesem Modus kann der PHEV mit einer Geschwindigkeit von bis zu 135 km/h gefahren werden.

SERIELLER HYBRIDMODUS

Auch in diesem Modus wird das Fahrzeug über die beiden Elektromotoren angetrieben. Der Benzinmotor schaltet sich ein, um den Generator zu betreiben, der wiederum die Traktionsbatterie während der Fahrt auflädt. Die Systemvorspannung schaltet so oft wie möglich in den reinen EV-Modus zurück. Der Verbrenner aktiviert sich automatisch, wenn der Fahrer während 89 Tagen nur reine Elektrofahrten absolviert hat. Dies geschieht zum Schutz des Kraftstoffeinspritzsystems.

PARALLEL-HYBRIDMODUS

Der Verbrenner treibt die Vorderräder an. Während der vordere Elektromotor den Verbrenner unterstützt, treibt der hintere Elektromotor die Hinterräder an. Dieser Modus wird automatisch aktiviert, wenn das Fahrzeug schneller als 135 km/h fährt. Die Systemvorspannung schaltet so oft wie möglich in den reinen EV- oder den Hybridmodus zurück. Der Verbrenner wird auch zum Aufladen des Generators eingeschaltet und nutzt dafür zusätzlich überschüssige Drehmomente.

FREI WÄHLBARER FAHRMODUS

Der Eclipse Cross PHEV ist mit einem Fahrmodus-Auswahlschalter ausgestattet, der es dem Fahrer ermöglicht, den optimalen Fahrmodus in Abhängigkeit von den tatsächlichen Strassenbedingungen manuell auszuwählen:

- Position TARMAC – Eignet sich für sportliches Fahren auf trockenen und befestigten Strassen
- Position GRAVEL – Ideal für vorsichtiges Fahren auf unbefestigten Strassen
- Position SNOW – Ideal bei sehr nassen, verschneiten oder vereisten Strassen
- Position NORMAL – Ideal im täglichen Strassenverkehr
- Position ECO – Ideal bei guten Strassenbedingungen, wenn das ökologische/ökonomische Fahren im Vordergrund steht

«Normal»
«Gravel»
«Snow»

SPURSICHER AUF JEDEM TERRAIN

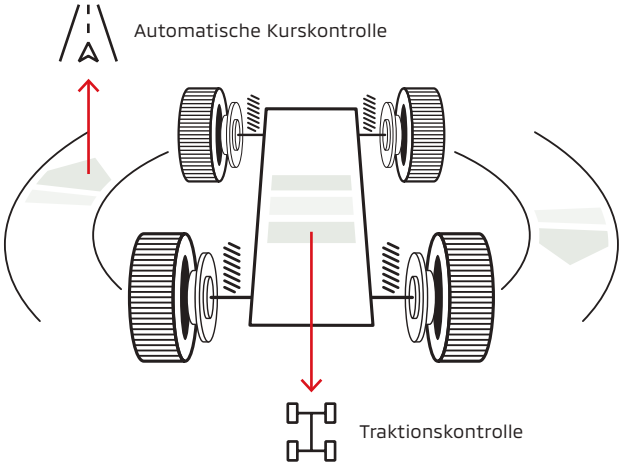
PRÄZISE UND KONTROLLIERT

Mit dem Allradantriebssystem S-AWC (Super All Wheel Control) ist der Eclipse Cross PHEV auf Schotterstrassen und schneebedeckten Fahrbahnen genauso zuhause wie auf normalen Strassen.

S-AWC PERFORMANCE

Das elektronisch gesteuerte S-AWC (Super All Wheel Control) ist ein Netzwerk an aktiven Sicherheitstechnologien, das sich variabel auf verschiedene Fahrsituationen abstimmen lässt. Es stellt eine optimale und jeder Fahrsituation angemessene Verteilung der Antriebs- und Bremskräfte zwischen allen vier Rädern einzeln sicher.

Das S-AWC beinhaltet die per Bremseingriff gesteuerte Giermomentkontrolle AYC (Active Yaw Control). Über Sensoren werden dabei Fahrzustand und Fahreraktivitäten wie Lenkeingabe, Gierrate und Antriebsmoment erfasst und bei Bedarf ein Gegenmoment ausgelöst, um das Fahrzeug exakt auf Kurs zu halten.



WIRTSCHAFTLICH UND CLEVER FAHREN

NACHHALTIG UNTERWEGS

Mit den nachfolgenden Tipps nutzen Sie den neuen Mitsubishi Eclipse Cross PHEV optimal und verlängern damit die Reichweite.

RICHTIG AUFLADEN

Hat man zu Beginn einer Fahrstrecke ein längeres Gefälle vor sich, ist es empfehlenswert, die 13.8 kWh-Lithium-Ionen-Batterie nicht vollständig aufzuladen. Durch richtiges Einsetzen der Energierückgewinnung (Bremsen durch Rekuperation) werden die Bremsen nicht unnötig verschlissen und die Batterie lädt sich dabei auf.

KLIMAANLAGE

Bei Temperaturen unter 18 Grad und nicht beschlagenen Scheiben macht es Sinn, die Klimaanlage manuell auszuschalten. Die Scheiben entfrosten Sie am besten elektrisch. Bei kalten Temperaturen und 100 % elektrischem Fahren (EV-Modus) können Sie Energie sparen, wenn Sie die Heizung reduzieren oder sogar ganz ausschalten. Nutzen Sie stattdessen die Sitz- und Lenkradheizung: Sie benötigen weniger Strom als die Lüfterheizung.

ROLLEN STATT REKUPERIEREN

Beschleunigen Sie zügig, aber vernünftig auf die gewünschte Geschwindigkeit (im mittleren grünen Bereich der Energieverbrauchsanzeige). Streben Sie eine konstante Geschwindigkeit an. Vor dem Verzögern lassen Sie das Fahrzeug ausrollen, sprich «segeln» Sie, ohne zu rekuperieren (Rekuperationsstufe 0*). Sobald verzögert wird, ist es effizienter, auf kurzer Strecke stark zu rekuperieren (Rekuperationsstufe 5*), als auf langer Strecke wenig zu rekuperieren.

*Mit den praktischen Schaltwippen am Lenkrad wechseln Sie beim Bremsen oder Gas wegnehmen einfach zwischen sechs verschiedenen Rekuperationsstufen.

ADAPTIVER TEMPOMAT ACC

Innerorts ist es empfehlenswert, ohne adaptiven Tempomat zu fahren, da das Fahrzeug mit ACC selten bis nie frei rollt.

Autobahn / Schnellstrassen

Bei hohen Geschwindigkeiten ab ca. 90 km/h empfiehlt es sich, im Save-Modus (Benzinbetrieb/ Batteriestand halten) zu fahren, denn:

- Um in der Ebene die Geschwindigkeit von 90 km/h zu halten, braucht es ca. 10 kW Leistung.
- Um in der Ebene die Geschwindigkeit von 120 km/h zu halten, braucht es ca. 20 kW Leistung.

PASSFAHREN

Verbrauchen Sie beim Aufwärtsfahren möglichst den gesamten Strom (EV-Modus), um danach im Gefälle möglichst viel Energie rückzugewinnen.

CHARGE MODUS

(Laden mit dem Benzinmotor) Die 13.8 kWh-Lithium-Ionen-Batterie im Fahrbetrieb aufzuladen, macht selten Sinn. Der Generator benötigt viel Treibstoff und der Verbrauch steigt stark an. Es gibt dennoch sinnvolle Verwendungen für diesen Betrieb:

- Der Akku ist leer und Sie kommen in eine Stadt, in der Sie elektrisch fahren wollen.
- Vor dem Auftanken könnten Sie das Restbenzin für die Aufladung komplett aufbrauchen, um nach dem Tanken die Kilometerleistung zu erhöhen.
- Sie möchten bei einer Steigung mehr Leistung abrufen.

Es ist empfohlen, die Batterie am Ende einer Fahrt leer zu fahren.

進 歩 的 （な） —— shinpo-teki (na) [fortschrittlich]

ALLES ANDERE ALS ALLTÄGLICH

BEQUEM UND VORAUSSCHAUEND

Der Innenraum des Eclipse Cross PHEV überzeugt auf allen Ebenen. Das effiziente und komfortable Raumkonzept ermöglicht allen Insassen reichlich Bein- und Kopffreiheit. Angenehme Reisen sind dadurch garantiert. Im Cockpit wartet der Eclipse Cross PHEV zudem mit modernster Konnektivität auf: Wichtige Informationen werden in Echtzeit und in optimaler Lesbarkeit angezeigt.

1 SITZHEIZUNG

Für besten Komfort während kalter Wintertage sorgt die Sitzheizung. Der Fahrersitz, der Beifahrersitz und die zwei äusseren Rücksitze haben in den Kissen und Rückenlehnen integrierte Heizungen, die auf Knopfdruck aktiviert oder deaktiviert werden können.

2 LEDERSITZE

Besten Sitzkomfort bieten die hochwertig verarbeiteten Sitze. Je nach Ausführung können sie auch mit einem Wildlederimitat oder Leder bezogen sein. Die Rücksitze lassen sich in der Neigung verstellen, was die optimale Nutzung des Ladevolumens des Kofferraums ermöglicht.

3 BEHEIZBARES LENKRAD

Kalte Hände gehören der Vergangenheit an. Dank dem beheizten Lenkrad können selbst tiefste Temperaturen die Hände nicht zum Erkalten bringen. Einfach den Schalter in der Mittelkonsole bedienen und wohlige Wärme spüren.

4 HEAD-UP-DISPLAY

Das neu entwickelte Display projiziert relevante Informationen – beispielsweise die aktuelle Fahrgeschwindigkeit oder Meldungen der aktiven Sicherheitssysteme – in optimaler Lesbarkeit und in Farbe ins Blickfeld. Und zwar ohne Sie während der Fahrt abzulenken. Somit können Sie sich besser auf den Verkehr konzentrieren.

Nicht alle Ausstattungselemente sind in allen Modellvarianten verfügbar (abhängig von der Ausstattungslinie).

1

2

3

4

KONNEKTIVITÄT DER SMARTEN ART

INTUITIV ZU BEDIENEN

Remote System

SMARTPHONE LINK DISPLAY AUDIO
—— Der Eclipse Cross PHEV erfüllt höchste Ansprüche bezüglich der Konnektivität. Sein Infotainment-System «Smartphone Link Display Audio» (SDA) ermöglicht die einfache und sichere Nutzung des Smartphones im Auto. Mittels Sprachsteuerung kann der Fahrer Wegbeschreibungen und Textmeldungen abrufen, Telefonate tätigen und entgegennehmen oder die gewünschte Musik hören.

APPLE CARPLAY™ UND ANDROID AUTO™
—— Mit Apple CarPlay™ und Android Auto™ nutzen Sie Ihr Smartphone im Eclipse Cross PHEV auf intelligente und sichere Art. Die Funktionen Ihres Smartphones sind über das Display aufruf- und nutzbar. Die Schnittstellen sind so ausgearbeitet, dass Sie Ihr Smartphone über das Touchpad steuern können.

MITSUBISHI REMOTE SYSTEM
—— Bei den Ausstattungslinien Style und Diamond können Sie über eine Smartphone-App den Ladetimer bedienen oder die Ladestandsanzeige kontrollieren. Darüber hinaus ermöglicht Ihnen die App, die Heizung oder die Klimaanlage zu aktivieren, um die Temperatur des Innenraums vor Fahrtantritt zu regulieren. Auf dem Display Ihres Smartphones können Sie zudem Informationen zum Fahrzeugstatus (offene Fahrzeugtüren etc.) einsehen.

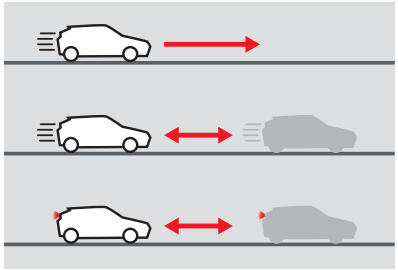
注 意 —— chūi [Achtung]

SICHERHEITSSYSTEM

WARNEND UND HELFEND

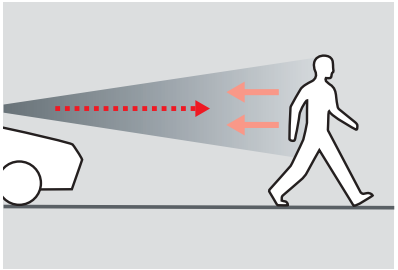
ADAPTIVER TEMPOMAT

—— Dank dem adaptiven Tempomat hält der Wagen die eingestellte Geschwindigkeit. Sobald ein Fahrzeug vor Ihnen in Reichweite ist, wird der entsprechende Sicherheitsabstand automatisch eingehalten.



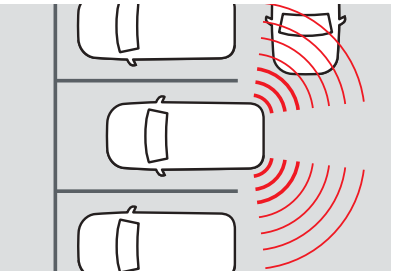
FUSSGÄNGERERKENNUNG

—— Die Fussgängererkennung ist ein Bestandteil des Auffahrwarnsystems und registriert, wenn ein Fussgänger unvermittelt auf die Fahrbahn läuft. Das System gibt ein Signal ab und führt automatisch eine Notbremsung durch, sofern der Fahrer nicht schnell genug bremst.



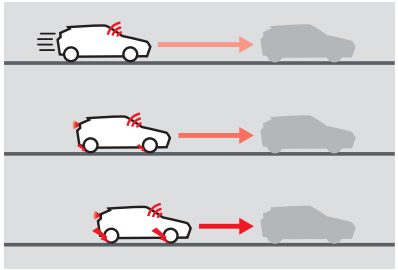
AUSPARK-ASSISTENT

—— Der Auspark-Assistent nutzt die gleiche Sensorik wie der Totwinkel-Assistent und warnt beim Rückwärtsausparken aus Querparklücken optisch und akustisch vor kreuzenden Fahrzeugen.



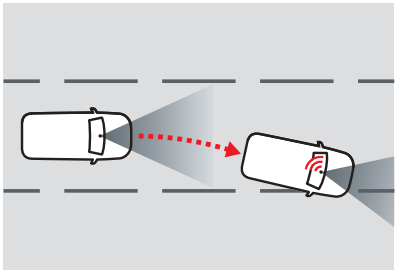
AUFFAHRWARNSYSTEM

—— Das Auffahrwarnsystem erkennt Hindernisse vor dem Fahrzeug und aktiviert bei Bedarf selbstständig den Bremsvorgang.



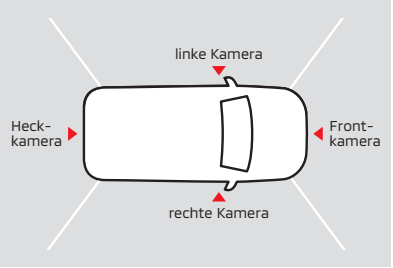
SPURHALTE-ASSISTENT

—— Der Spurhalte-Assistent warnt den Fahrer durch optische und akustische Signale, wenn das Auto von der Fahrspur abzukommen droht.



360-GRAD KAMERA-ANSICHT

—— Mit den Rück-, Front- und Seitenkameras inklusive 360-Grad-Ansicht behalten Sie immer den Überblick. Der 8 Zoll grosse Bildschirm in der Mittelkonsole zeigt Ihnen die komplette Umgebung des Fahrzeugs an und ermöglicht sogar eine Darstellung des Autos aus der Vogelperspektive.



Nicht alle Sicherheitssysteme sind in allen Modellvarianten verfügbar (abhängig von der Ausstattungslinie).

UR·1291

INSASSENSCHUTZ

ROBUST UND BESCHÜTZEND

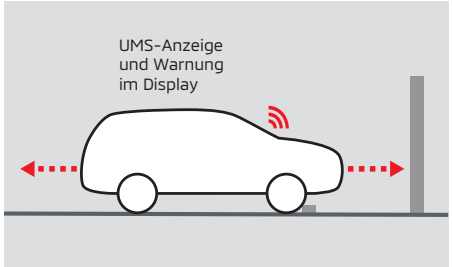
Bei der Sicherheit kennt der Eclipse Cross PHEV keine Kompromisse. Ihre Passagiere und Sie sind bestens geschützt, so dass Sie die Fahrt ohne Sorgen geniessen können.

7 SRS-AIRBAGS

Im Falle einer Kollision schützen sieben SRS-Airbags Sie und Ihre Passagiere. Das System beinhaltet Front-, Seiten- und Kopf-Airbags sowie einen Knie-Airbag für den Fahrer.

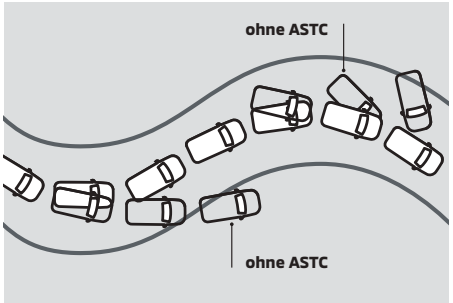
FEHLBESCHLEUNIGUNGS-SCHUTZ

Während Parksensoren vorne und hinten Sie vor Kollisionen warnen, unterdrückt der Fehlbeschleunigungsschutz UMS (Ultrasonic Misacceleration Mitigation System) die Motorleistung, wenn Sie versehentlich das Gaspedal zu stark drücken.



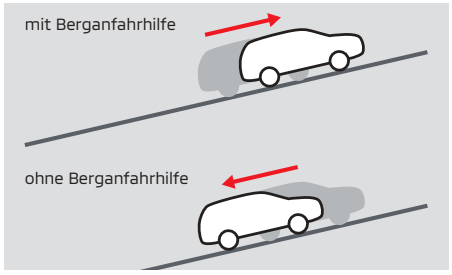
AKTIVE STABILITÄTS-KONTROLLE

Das System passt automatisch die Motorleistung an und verteilt die Bremskraft so, dass das Fahrzeug kontrollierbar bleibt.



BERGANFAHRHILFE

Wenn Sie die Bremse an Steigungen lösen, verlängert die serienmässige Berganfahrhilfe die Bremswirkung um zwei Sekunden, um ein eventuelles Zurückrollen zu verhindern und so ein leichteres Anfahren zu ermöglichen.



Nicht alle Sicherheitssysteme sind in allen Modellvarianten verfügbar (abhängig von der Ausstattungslinie).

STARKE AUSSTRAHLUNG

FARBENFROH UND EDEL

RÄDER — 18-Zoll-Aluräder

LEDER — schwarz

LEDER — hellgrau

WILDLEDERIMITAT — schwarz

STOFF — schwarz

Nicht alle Ausstattungselemente sind in allen Modellvariationen verfügbar (abhängig von der Ausstattungslinie).

RED DIAMOND —— P62

WHITE DIAMOND —— W85

BRONZE METALLIC —— C21

STERLING SILVER METALLIC —— U25

LIGHTNING BLUE (MI) —— D06

AMETHYST BLACK (MI) —— X42

TITANIUM GREY METALLIC —— U17

POLAR WHITE —— W37
(ohne Aufpreis)

VALUE

DER ATTRAKTIVE EINSTIEG

Die Ausstattungslinie Value beinhaltet viele Highlights.

INNEN

- 3-Speichen-Lederlenkrad
- Bluetooth-Schnittstelle für Radio und Telefon
- DAB+
- 8 Zoll-SDA-Infotainmentsystem – 6 Lautsprecher – 2 USB
- Sitzheizung vorne
- 2 Zonen-Klimaautomatik

AUSSEN

- LED-Tagfahrlicht
- Nebelscheinwerfer vorne
- Scheiben hinten abgedunkelt
- Dachspoiler
- 18-Zoll-Aluräder 225/15/R18

SICHERHEIT

- Auffahrwarnsystem (FCM)
- Rückfahrkamera
- Tempomat
- Fernlichtassistent
- Spurhalte-Assistent

Die Ausstattungslinie Style bietet alle Vorteile des Values, ergänzt diese aber mit noch mehr Komfort und Sicherheitsassistenten.

INNEN

- Sitzheizung vorne und hinten
- Lederlenkrad elektrisch beheizbar
- 1500 W Steckdose im Kofferraum
- Sitze in synthetischem Wildleder in schwarz
- Keyless Operation System
- Mittelarmlehne hinten
- Navigationssystem
- Fahrersitz elektrisch verstellbar

AUSSEN

- LED Nebelschweinwerfer
- LED Scheinwerfer
- Aussenspiegel elektrisch einklappbar
- Scheinwerferreinigungsanlage

SICHERHEIT

- Elektronische Parkbremse
- Head-up-Display
- Parksensoren vorne und hinten
- Auspark-Assistent
- Fehlbeschleunigungsschutz
- Totwinkel-Assistent
- Adaptiver Tempomat
- 360° Umgebungskamera
- Mitsubishi Remote Control System
- Standheizung/-kühlung

STYLE

DIE ELEGANTE VERSION

DIAMOND

LÄSST KEINE WÜNSCHE OFFEN

Alles vom Feinsten erleben Sie mit diesen zusätzlichen Features in der Ausstattungslinie Diamond.

INNEN

- Elektrisch verstellbarer Fahrer- und Beifahrersitz
- Sitze in Leder schwarz (optional grau)
- 8 Lautsprecher
- Mitsubishi Power Sound System MPSS

AUSSEN

- Elektrisches Panorama-Schiebe-/Hebedach
- Stossstange vorne und hinten sowie Seitenschweller in Wagenfarbe

MEHRWERT DANK ZUSATZPAKETEN

ROBUST UND BESCHÜTZEND

Verfeinern Sie das Design Ihres Eclipse Cross PHEV bis ins Detail und sorgen Sie für noch mehr Schutz: Mit unseren Protect-Packages optimieren Sie Ihr Fahrzeug individuell, damit alle Ansprüche erfüllt werden.

PROMO PAKET

- Heckklappenspoiler
- Einstiegsleiste Kunstharz
- Teppichsatz Elegance
- Laderaumschutzplatte innen
- Laderaumwanne
- Schutzfolie Heckstossstange schwarz
- Kabeltasche (Handschuhe + Handtuch)
- Mode 3 T2-T2 Ladekabel

PROTECT PAKET II

- Teppichsatz Elegance
- Kofferraumwanne
- Autoapotheke
- Sicherheitsweste
- Schutzfolie Heckstossstange schwarz
- Einstiegsleiste synthetisch

CHARGER PAKET

- Kabeltasche (Handschuhe + Handtuch)
- Mode 3 T2-T2 Ladekabel

PROTECT PAKET I

- Teppichsatz Elegance
- Kofferraumwanne
- Autoapotheke
- Sicherheitsweste
- Schutzfolie Heckstossstange schwarz

PROTECT PAKET III

- Teppichsatz Elegance
- Kofferraumwanne
- Laderaumschutzplatte innen
- Beleuchtet Einstiegsleisten
- Autoapotheke
- Sicherheitsweste
- Schutzfolie Heckstossstange schwarz

Stéphane Peterhansel, Weltmeister 2005, mit seinem Mitsubishi Pajero.

UNAUFHALTSAM

VON DER RALLYE DAKAR ZUM ALLRAD-SUV

Die Geschichte des Super All Wheel Control Systems (S-AWC) von Mitsubishi ist bis heute geprägt durch grossartige und ihrer Anzahl einmaligen Motorsport-Erfolgen und einer Frau, die alles wagte und alles gewann.

ERFOLGSGESCHICHTE —— Es wäre vermessen, alle Motorsport-Erfolge von Mitsubishi aufzählen zu wollen. Zu viele. Doch nirgends strahlen die drei Diamanten im Grill so hell wie im Rallyesport. An der Rallye-WM – der FIA World Rally Championship, kurz WRC – hat Mitsubishi unfassbare 34 Mal den Titel geholt. Reicht nicht? Bitteschön: Mit zwölf Siegen an der Rallye Dakar ist Mitsubishi der ungeschlagene, ja vielleicht uneinholbare All-Time-Champion am härtesten Motorsport-Event der Welt – dies auch, weil die Marke als erste auf Frauenpower setzte.

Unvergessen ist in der WRC die Siegesserie von Tommi Mäkinen. Von 1996 bis 1999 prügelt er gleich vier Generationen des Mitsubishi Lancer Evolution – «Evo» III, IV, V und VI – zum Sieg. Noch unglaublicher ist jedoch die Siegesserie des Pajero an der Rallye Dakar: In drei Wochen gnadenlose 10'000 Kilometer über Geröllpisten und Dünenkämme, durch Wüsten und Savannen. Der erste Werkseinsatz zur Dakar (damals noch Paris-Dakar) findet 1983 statt. Zwei Jahre später fährt Patrick Zaniroli zum Sieg. Sieben Jahre später gelingt das japanische Meisterstück erneut: Hubert Auriol kommt 1992 als Erster ins Ziel, das diesmal im südafrikanischen Kapstadt liegt. Und 1993 macht Bruno Saby das Trio perfekt und holt den dritten Pajero-Pokal. Dann, 1997, steht erstmals ein japanischer Pilot oben auf dem Podest: Kenjiro Shinozuka – auf Pajero. Der Mitsubishi Pajero ist nicht mehr zu stoppen: 1998 gewinnt Jean-Pierre Fontenay.

Dann, 2001, tritt Jutta Kleinschmidt an. Es ist nicht der erste Dakar-Einsatz für die damals 38-Jährige – aber es ist jener, in dem Jahre an Enthusiasmus, Training, Sponsorensuche und die Qual ungezählter Langstrecken-Rallyes kumulieren und sie zur Legende machen. Bereits 1987 war die Deutsche mitgefahren. Inoffiziell, auf eigene Faust – auf dem Töff, das sie daheim zurecht geschraubt hatte. Nun ist ihr klar, was sie will: die Dakar gewinnen! Sie gibt ihren gut dotierten Job als Entwicklungsingenieurin bei einem Autohersteller auf, fährt 1988 die Rallye auf dem Töff mit – und findet später in Mitsubishi eine Marke, die denselben Mut hat wie sie: Damals gilt es noch als verwegen, einer Frau den Dakar-Sieg zuzutrauen. «Ich fahre Rallyes», sagt Kleinschmidt, «aber nicht gegen die Männer, nicht für die Frauen, sondern nur für mich selbst.» 1999 holt sie an der Dakar den dritten Platz. Eine Sensation. Doch Kleinschmidt will noch mehr – und kann noch mehr. An der Dakar 2001 liegt sie am Morgen der vorletzten Etappe auf Platz vier.

Tommi Mäkinen gewann mit dem Mitsubishi Lancer Evo dreimal die Rally Monte Carlo.

Jutta Kleinschmidt mit Beifahrer Andreas Schulz

Zwei Konkurrenten scheint es unerträglich zu sein, dass Kleinschmidt überholen könnte. Beide spielen durch einen Frühstart falsch – und werden dafür bestraft. Vor der letzten Etappe liegt Kleinschmidt dadurch plötzlich in Führung. Nun fährt sie auf der letzten und entscheidenden Etappe das Rennen ihres Lebens: Nach 10'600 Kilometern in 21 Tagen wird Kleinschmidt in Dakar im Senegal auf Pajero die erste Frau, die diese Rallye gewinnt.

So geht es nun weiter: 2002 und 2003 holt Hiroshi Masuoka den Sieg. 2004 und 2005 ist es der zuvor sechsfache Töff-Dakar-Champion Stéphane Peterhansel. 2006 wird er knapp vom Pajero des Teamkollegen Luc Alphand geschlagen. Doch der grandiose Abschluss 2007 ist wieder das Werk Peterhansels: Er fährt auf Pajero zur zwölften Trophäe, ehe die Rallye von Afrika nach Südamerika zügelt und Mitsubishi sich vorerst von der Dakar zurückzieht. Und heute? 2020 fuhr die Spanierin Cristina Gutiérrez nun zum vierten Mal in Folge – davon zum zweiten Mal im legitimen Rally-Pajero-Erben Eclipse Cross DKR – die Dakar. Die Legende lebt.

Aber wozu all das?
So zuträglich Motorsport-Erfolge dem Image einer Marke sind: All das Engagement auf den Schotter- und Sandpisten der Welt, all die erbarmungslosen Torturen dienen vor allem dem Ziel, Technik von morgen zu erproben und für die Kunden, die on oder off the Road Mitsubishi fahren, immer weiter zu verfeinern. Die fortschrittlichsten, sichersten 4x4-Systeme sind ohne Motorsport undenkbar. Dabei war Mitsubishi vor allen anderen am Thema dran. Bereits 1934 hatte Mitsubishi erstmals ein Allradfahrzeug als Prototyp erstellt, den PX-33.
Ein japanischer Prinz soll es gewesen sein, dessen Begeisterung darüber dann den Anstoss zur Serienfertigung des ersten Allradautos mit Dieselmotor auf der Welt gab.

Der Schritt zum renommierten 4x4-Hersteller folgte 1982 mit dem Pajero. Der Einsatz des Pajero an der Dakar führt zum nächsten Serienschritt: Die zweite Generation trägt Super-Select-4WD, einen zuschaltbaren Allradantrieb mit Untersetzung und Zentraldifferential mit Viskobremse. Was heute normal ist – Allrad-Modi, um jeden denkbaren Untergrund perfekt zu bewältigen –, setzt Mitsubishi als Pionier ein. All dies mündet letztlich in jenem S-AWC (Super All Wheel Control, siehe Seite 14), der dank modernster Elektronik heute garantiert, dass kein Weg zu weit, zu steil oder zu rutschig ist.

Jutta Kleinschmidt gewinnt als erste Frau die Rallye Dakar.

PIONIERLEISTUNGEN VON MITSUBISHI

GENIAL BIS INS DETAIL

Vieles, was für Autofahrer heute selbstverständlich ist, entstammt der Innovationskraft der Mitsubishi Ingenieure. Beispiele hierfür sind:

DER ERSTE PERSONENWAGEN MIT ALLRAD UND DIESEL

Eine Revolution, der aber im armen und damals technisch noch rückständigen Japan der Erfolg verwehrt blieb, war der 1934 vorgestellte PX-33. Seine Antriebstechnologie war weltweit einzigartig. Er kombinierte als erstes Serienfahrzeug Allradantrieb mit einem Dieselaggregat. Der drehmomentstarke 4,4-Liter-Sechszylinder leistete 70 PS. Dank robuster Allradtechnik kannte der PX-33 auf und neben den Strassen kaum Grenzen. Damit ist der grosse Viertürer der legitime Vorfahre moderner SUV und Geländefahrzeuge, zumal er bis zu sieben Personen transportieren konnte.

DIE ERSTE ELEKTRONISCHE ZENTRALEINSPRITZUNG

1981 rüstete Mitsubishi den Lancer Turbo erstmals mit einer elektronisch geregelten Zentraleinspritzung aus. Kernstück der ECI-Zentraleinspritzung war ein Luftmengen-Messgerät. Mitsubishi gehörte damals zu den Pionieren dieser Technologie.

DAS ERSTE ELEKTRONISCHE FAHRWERK

Für das viersitzige Coupé Sapporo und die Limousinen Galant und Sigma entwickelte Mitsubishi schon 1987 allerlei innovative Elektroniksysteme. Dazu gehörte ein geregeltes Fahrwerk mit Dämpfern, die sich elektronisch gesteuert im Härtegrad verstellen liessen.

DIE VIERRADLENKUNG ALS PIONIERLEISTUNG

1988 war das sportliche Topmodell Galant GTI «Dynamic 4» das weltweit erste Fahrzeug, das serienmässigen Allradantrieb mit einer Allradlenkung kombinierte. Das System basierte auf einer elektronischen Steuereinheit und einem hydraulischen Druckzylinder. Die hinteren Räder wurden parallel zu den vorderen gelenkt, was bei Spurwechsel und in schnellen Kurven eine Verbesserung der Agilität bedeutete.

ALLRAD-TECHNOLOGIE ALS KERNKOMPETENZ

Seit der technisch fortschrittlichen Limousine Galant GTI «Dynamic 4» führt Mitsubishi stets Allradfahrzeuge im Portfolio. Das gilt sowohl für die Personen- wie auch die Geländewagen. Auf der Allradkompetenz der Japaner basierten zahllose Siege und Weltmeistertitel im Rallyesport durch die legendären Evolutions-Modelle der Lancer- und Pajero-Baureihen. Primär basierte das permanente Allradsystem auf einer Viskokupplung. Aufwändigere

Systeme verfügen über ein Mitteldifferenzial und eine Geländeuntersetzung. Heute verfügen die Geländewagen über Super Select 4WD, ein von Mitsubishi entwickeltes System mit diversen, per Drehschalter wählbaren Fahrprogrammen und einer elektronisch geregelten Kraftverteilung.

FRÜH DEN TURBO GEZÜNDET

—— Mitsubishi erkannte den Trend und die Vorteile der Turbotechnologie früh. 1981 starteten die Japaner mit einem selbstentwickelten Lader und einem 2-Liter-Vierzylinder. Als erstes wurde das 170 PS leistende Aggregat im Lancer installiert, der damit in der Höchstgeschwindigkeit erstmals die 200 km/h-Marke knackte. 1982 wurde das gleiche Triebwerk auch im grösseren Galant montiert. Ein 1,4-Liter-Turbo sorgte erstmals auch im Kleinwagen-Segment für sportliche Fahrleistungen. Der damit ausgestattete Colt war lange Zeit eines der schnellsten Fahrzeuge seines Segments.

DIE PATENTIERTEN AUSGLEICHSWELLEN

—— Um 4-Zylinder-Motoren die Laufruhe von 6- und sogar 8-Zylindern zu verleihen, wurde Mitte der 70er-Jahre die Silent Shaft-Technologie entwickelt. Dabei werden zwei Ausgleichswellen in den Motorblock integriert, die gegenläufig und mit doppelter Drehzahl zur Kurbelwelle rotieren und damit fast alle Vibrationen neutralisieren. Mitsubishi patentierte das System und verkaufte Lizenzen an Fiat, Saab und Porsche.

DER ERSTE BENZINDIREKTEINSPRITZER DER NEUZEIT

—— Der erste GDI kam 1997 im Carisma nach Europa. Mit unserer Treibstoffqualität funktionierte er zwar noch nicht so gut wie in Japan. Trotzdem war er ein wichtiger Wegbereiter für die inzwischen von den meisten Herstellern verwendete Einspritztechnik, die den Treibstoff elektronisch gesteuert mit hohem Druck direkt in die Brennkammer spritzt.

PIONIER DER VANS

—— Mitsubishi hat schon früh erkannt, dass ein grosser und variabler Innenraum eines der wichtigsten Verkaufsargumente für ein Familienfahrzeug ist. Während diverse grosse Vans auf den Markt drängten, entdeckte Mitsubishi das Segment der kompakten Familien-Vans. Mit dem ab 1983 lancierten Space Wagon bot Mitsubishi eine preisgünstige und attraktive Alternative. Mit dem Space Wagon, dem Space Star, dem Space Runner und dem Space Gear verfügten die Japaner schon in den 90er-Jahren als weltweit erster Autohersteller über eine komplette Familie praktischer und unterschiedlicher Raumfahrzeuge.

DAS AUTOMATIKGETRIEBE INVECS III

—— Das Herz der stufenlosen Getriebeautomatik von Mitsubishi ist die seit Jahren optimierte, clevere Steuerelektronik INVECS, was so viel wie «Intelligent & Innovative Vehicle Electronic Control System» bedeutet. Der Unterschied zu anderen stufenlosen CVT-Getrieben liegt darin, dass die Insassen nichts mehr vom stufenlosen Betrieb mitbekommen. Beim Beschleunigen werden sechs bis sieben virtuelle Gangstufen durchgeschaltet, bei gleichmässiger Fahrt wählt das Getriebe immer die effizienteste Drehzahl des Motors und beim Verzögern denkt die von vielen Sensoren unterstützte, lernfähige Elektronik clever mit.

DIE LEGENDEN

MITSUBISHIS HISTORISCHE MODELLE

Unzählige Modelle sorgten in der mehr als 100-jährigen Geschichte von Mitsubishi Motors mit Innovationen und Sporterfolgen für Automobile-Meilensteine. Fünf dieser für Furore sorgenden Ikonen rücken wir nachfolgend ins Licht.

MITSUBISHI MODEL A – ALLER JAPANER ANFANG

Das erste Serienauto Japans – war ein Mitsubishi! Als der 1873 gegründete Konzern noch vor allem als Schifffahrts-Unternehmen tätig ist, hat der Firmenpräsident eine visionäre Idee: Auf dem Weg in die Industrialisierung wird Japan eigene Autos, wie sie in Europa seit 1886 unterwegs sind, benötigen. Es entsteht Mitsubishis Model A. Da sich anno 1917 kein Bürger ein Auto leisten kann, soll er hohe Staatsbeamte und Wirtschaftsführer befördern. Schon der erste Mitsubishi auf Rädern wird zum Musterbeispiel japanisch perfekter Qualität. Mit seiner aus lackiertem Zypressen-Holz handgefertigten Karosserie, ist er mit 35 PS bis zu 32 km/h schnell und obendrein bereits ein Vorläufer späterer Vans und SUVs: Er hat sieben Plätze.

MITSUBISHI PAJERO – DER UNZERSTÖRBARE

Legendärer wird es nicht: Als noch keiner den Begriff SUV kennt und echte Geländewagen zuvor echte Nehmerqualitäten erfordern, bringt der Pajero ab 1982 alles auf einen Nenner. Kein Berg ist ihm zu steil, kein Hänger zu schwer, keine Rallye zu deftig – wie sein Rang als uneinholbarer zwölffacher Dakar-Sieger belegt – und keine Familie zu gross. Innenbelüftete Scheibenbremsen vorne, starker Turbodiesel, später V6-Motor und All-Terrain-Allradantrieb lassen ein Raunen durch die Autowelt gehen. Der Pajero ist so begehrt, dass ihm nicht mal sein Name im Erfolgsweg liegt: Auf spanisch ist Pajero ein unanständiges Wort, weshalb er in Südamerika und Spanien Montero heisst. Im 30. Jahr knackt er die Millionen-Grenze.

1992 – MITSUBISHI LANCER EVOLUTION – DIE FAHRMASCHINE

—— Menschen mit Benzin im Blut sprechen seinen Namen mit Ehrfurcht aus: Bücher sind über den Mitsubishi Lancer Evolution geschrieben worden, Fanclubs von Enthusiasten, die die Fahrmaschine nur «der Evo» nannten, sind gegründet worden – aber erleben muss man ihn live und ungefiltert: Der Lancer Evolution ist eine der grossen Legenden nicht nur dieser Marke, sondern der ganzen Autowelt. Als Urahn kann man den Lancer Turbo von 1981 betrachten, der als eines der ersten Autos mit elektronischer Zentraleinspritzung Sporterfolge einfährt. Dann, 1992, überträgt Mitsubishi die Technik des grösseren Rallye-Galant in den Lancer.

Der Evolution I ist ein Rallye-Renner für die Strasse: leicht, schnell (schon damals 250 PS und 228 km/h) und kompromisslos sportlich. Er gewinnt in Rekordzeit die Herzen aller Autofans und schon 1996 bis 1999 viermal in Folge die Rallye-Weltmeisterschaft. Zehn Generationen werden bis 2016 gebaut, der Tradition gemäss stets mit römischen Ziffern als Evolution I bis Evolution X bezeichnet. Ganz am Ende legt der Evolution X nochmals von 295 auf 307 PS zu, eilt auf 240 km/h, ist natürlich handgeschaltet und hat selbstredend wieder Allradantrieb. Zwischenzeitlich in «The Fast and the Furious» sogar noch zum Filmstar geadelt, setzte der Lancer Evolution bei seinem allerletzten Exemplar noch ein Zeichen: Es wurde für einen guten Zweck versteigert.

2009 – MITSUBISHI I-MIEV – AUF IN DIE ZUKUNFT

Für die Mitsubishi Motors Corporation (MMC) ist die Elektromobilität schon seit Langem ein Kerngeschäft, das tief in der F&E-Philosophie des Unternehmens verankert ist. Die Forschung zu Elektrofahrzeugen startete im Oktober 1966. Bereits nach fünf Entwicklungsjahren konnten im Mai 1971 zehn EVs des Typs Minicab Van an Tokyo Electric ausgeliefert werden. In den folgenden Jahrzehnten entwickelte die Marke immer neue Fahrzeuge, die teilweise auch in Kleinserien hergestellt wurden.
Als andere Hersteller aber auch Autofahrer noch nicht an Elektrofahrzeuge als Zukunftsvision für die Massenmobilität glaubten, realisierte Mitsubishi 2009 mit dem i-MiEV das weltweit erste Vollelektro-Fahrzeug eines Volumenherstellers. Dem i-MiEV wurden in der Folge viele Auszeichnungen - wie zum Beispiel für die «Most Advanced Technology» - verliehen und blieb stets eine preisgünstige Möglichkeit, um trotz strenger Klimaziele die Individualmobilität sicherzustellen.

2012 – MITSUBISHI OUTLANDER PHEV – ARCHITEKTUR DES PHEV

Einen nächsten grossen Schritt im weltweiten Bemühen, effizientere und ökologischere Fahrzeuge auf den Markt zu bringen, unternahm Mitsubishi im Jahr 2012: Der Outlander PHEV - der erste SUV mit Allradantrieb, der von zwei Elektromotoren und einem Verbrennermotor angetrieben wurde, feierte sein Debüt. Das Fahrzeug basierte auf der EV-Architektur des i-MiEV, was unter anderem bemerkenswerte Vorteile in Bezug auf die Gewichtseinsparung und der damit verbundenen Effizienz mit sich brachte. Bis heute ist der Outlander PHEV der weltweit am meisten verkaufte SUV-PHEV mit Allradantrieb.

STROMERN OHNE REUE

WESHALB UND FÜR WEN EIN PHEV SINN MACHT

Der Plug-in Hybrid Antrieb (PHEV) ist in aller Munde. Mitsubishi war und ist hier ein Pionier. Aber wann und für wen macht ein PHEV überhaupt Sinn, wie funktioniert er – und wie lässt er sich in die hauseigene Stromversorgung integrieren?

TEILZEIT-STROMER

An der Wende hin zur Elektromobilität ist nicht zu rütteln: Elektromotoren holen einfach mehr aus der Energie heraus. In Zahlen: Verbrennungsmotoren erreichen grob gerechnet einen Wirkungsgrad von 35 bis 45 Prozent während Elektromotoren mehr als 90 Prozent erzielen können. Gerade in der Schweiz, wo dank Wasserkraft viel «grüner» Strom hergestellt wird, ist der Einsatz von Fahrzeugen mit Elektroantrieb unumstritten ökologischer als jener von Autos mit reinen Verbrennungsmotoren.

Nur: Rein elektrisches Fahren bringt eine ganze Reihe von Nachteilen mit sich. Was läge da also näher, als das Beste aus der Elektro- und Verbrenner-Welt zu verbinden? Mitsubishi hat dies bereits 2012 getan: Mit dem Outlander Plug-in Hybrid – kurz PHEV – präsentierten sie den ersten 4x4-SUV mit dieser Antriebstechnik.

Ein PHEV ist ein Hybrid (Verbrennungs- und Elektromotor) plus mit per Stecker aufladbarem Akku. Welch guten Riecher die japanischen Ingenieure damals hatten, zeigt die Statistik: Per Ende 2020 ist der Absatz von PHEVs in der Schweiz gegenüber 2019 um fast 250 Prozent gestiegen, dies obwohl der Gesamtmarkt um 25 Prozent einbrach.

Was sind die Vor- und Nachteile eines PHEVs? Mit einem PHEV fährt man kürzere Strecken rein elektrisch. Das schont die Umwelt – es entstehen keine Abgase und kein Lärm. Zudem schont das flotte, leise und schaltfreie Fahren die Nerven. Und noch viel mehr schont der PHEV die Finanzen – auf 100 Kilometer gerechnet kostet der Strom zwei bis drei Franken. Ein Plug-in Hybrid-Fahrzeug ist wesentlich leichter als ein vollelektrisches Auto. Vor allem aber ist er voll reisetauglich: Auf Langstrecken benötigt man keine Ladestopps und geniesst doch die Vorteile des sparsamen Antriebs. Preislich ist diese geballte Ladung an Hightech in der Regel etwas teurer als ein Modell mit Verbrennungsmotor aber immer deutlich günstiger als ein E-Auto.

Geeignet ist ein Eclipse Cross Plug-in Hybrid an und für sich für jedermann und -frau, denn man muss weder komplexe Technik bedienen noch bereitet das Laden, welches an jeder abgesicherten Haushaltsteckdose möglich ist, Mühe. Gesagt sei aber auch: Seine ökologischen wie kostenseitigen Vorteile ausspielen kann der PHEV nur, wenn man ihn regelmässig am Strom anschliesst. Zu wessen täglichem Brot stundenlange Fahrten zählen oder wer keinerlei Lademöglichkeit hat, für den ist ein PHEV nicht ideal. So richtig Sinn

macht er bei allen, die quasi das typische Schweizer Fahrprofil haben: Herr und Frau Schweizer legen im Schnitt täglich keine 37 Kilometer zurück. Wer also zum Beispiel 45 Kilometer zur Arbeit fährt und sowohl daheim wie am Arbeitsort das Fahrzeug an einer Steckdose aufladen kann, der fährt mit dem Eclipse Cross PHEV praktisch ausschliesslich elektrisch – ohne Reichweitenangst, wie sie die E-Auto-Fahrer kennen.

ZWEI HERZEN

Ein Plug-in Hybrid Antrieb besteht aus einem Verbrennungs- sowie einem Elektromotor – bei Mitsubishi sind es wegen des permanenten Allradantriebes sogar zwei E-Motoren. Intelligente Elektronik entscheidet, wann welcher Antrieb am effizientesten ist: nur Strom, nur Benziner oder beides. So oft wie möglich wird im Rollen oder beim Bremsen Strom zurückgewonnen, der dann in die Fahrbatterie fliesst. Soweit entspricht der Plug-in Hybrid dem «normalen» Hybrid.

Hinzu kommt aber der Clou: Im Plug-in (dt. «Steck-ein») ist der Akku grösser und lässt sich «vorladen». Während «normale» Hybride oft keine zwei Kilometer weit elektrisch gleiten können, legt der Mitsubishi Eclipse Cross PHEV damit rein elektrisch bis zu 45 Kilometer zurück. Auf Wunsch lässt sich das Plug-in Hybridsystem beeinflussen. Will der Fahrer rein elektrisch fahren, wählt er den Modus «EV». Verlangt nun die Verkehrssituation, dass das Fahrzeug voll beschleunigt werden muss, aktiviert das Mitsubishi System automatisch auch den Verbrennungsmotor und dem Eclipse Cross PHEV steht ohne Verzögerung die gesamte Systemleistung zur Verfügung.

Die Motorkraft des Verbrenners macht es möglich, dass das Fahrzeug die leere Fahrbatterie laden kann. Dies empfiehlt sich aber nur, um etwa am Ende einer längeren Fahrt rein elektrisch durch ein bewohntes Gebiet zu fahren.

Grundsätzlich ist ein PHEV dem rein elektrischen Auto auch beim Laden immer mindestens einen Schritt voraus: Weder muss zu Hause eine Wallbox (Ladestation) installiert werden noch dauert es ewig, bis die Batterie voll ist. Sieben Stunden an einer gewöhnlichen Haushaltssteckdose reichen aus, um die Fahrbatterie wieder voll zu laden; selbstverständlich gehört das entsprechende Kabel beim Eclipse Cross PHEV zur umfangreichen Serienausstattung.

Natürlich kann man für schnelleres Laden eine Heim-Wallbox (4 Stunden Ladezeit) wählen oder auch an Schnellladern «zapfen», wo der Akku in 25 Minuten wieder auf 80 % seiner Maximalleistung aufgeladen werden kann.

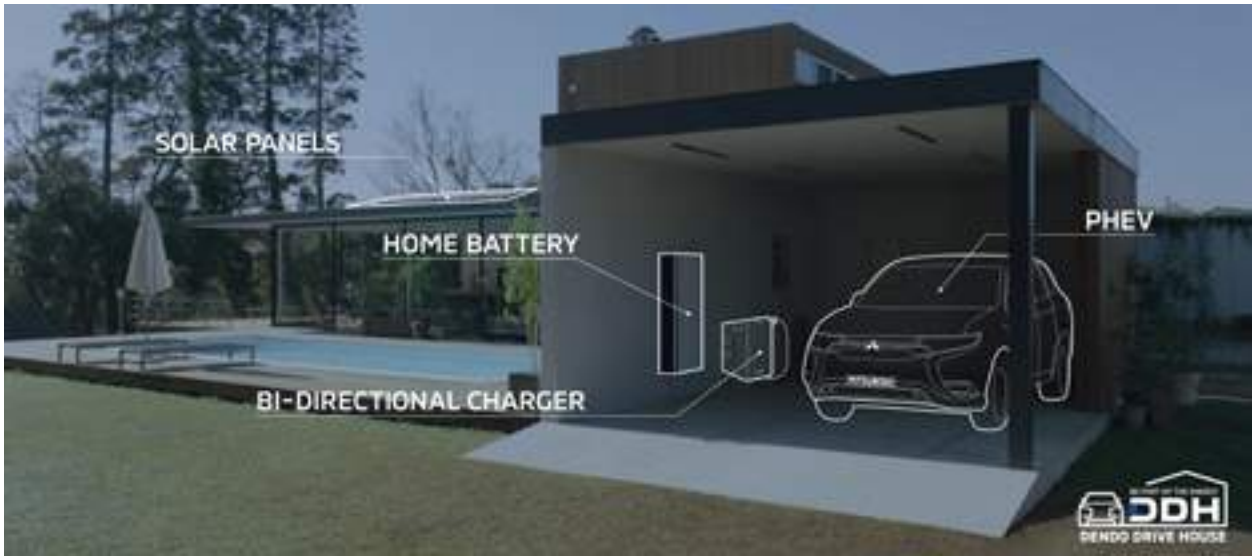
Als vermeintliche Kleinigkeit, die sich im Alltag jedoch häufig als grosser Gewinn entpuppt, offerieren die PHEV von Mitsubishi zuvor ungekannte praktische Zusatznutzen. Nur drei Beispiele:
Der Style und Diamond lassen sich aus der Ferne vorklimatisieren, also im Winter vorheizen (das lästige Scheibenkratzen gehört der Vergangenheit an) und im Sommer vorkühlen. Sie bieten eine 230-Volt-Steckdose, an welche zum Beispiel ein Beamer angeschlossen werden kann und so der Eclipse Cross zur Basis für ein ortsunabhängiges Openair Kino wird.
Elektrobike-Fahrer können stets aus dem vollen schöpfen, weil sie jederzeit auf geladene Ersatzbatterien zurückgreifen können, Modellflieger laden die Akkus ihrer Fernbedienung und Fluggeräte auf und im Winter können auf der Fahrt zum Pistenerlebnis die Skischuhe vorgeheizt werden.

Der PHEV Fahrer muss im EV-Modus an keinem Rotlicht oder an keiner Bahnschranke den Motor abstellen, da er abgas- und lärmfrei unterwegs ist.

Die Erfahrung zeigt: Wer einmal PHEV gefahren ist, bleibt dabei.

SELBSTVERSORGER

DAS AUTO ALS ENERGIEZENTRALE



Bei Mitsubishi ist der erste Schritt dorthin bereits real und seit Jahren im Einsatz: Das Dendo Drive House vernetzt Haus und Auto – das bei Bedarf gar als eigenes Heimkraftwerk dient.

EIN EIGENES STROM-KRAFTWERK

—— Die Zukunft der Stromversorgung lässt sich mit dem Eclipse Cross PHEV schon heute umsetzen, denn die Mitsubishi Ingenieure haben mit grosser Weitsicht, ihre EV- und Plug-in Hybrid-Technik schon vor Jahren auf den künftigen Anforderungen ausgerichtet.

Energieexperten sprechen längst über sogenannte Vehicle-to-Grid-Systeme, bei denen die Batterie eines zum Laden angeschlossenen Elektroautos als Strompuffer dient, um etwa überschüssigen Strom der Photovoltaikanlage zwischen zu speichern. In Japan aber inzwischen auch in Europa ist dies keine Vision mehr, sondern Alltag. Bei Mitsubishi heisst dieses Vehicle-to-Home-System «Dendo Drive House DDH»- vom japanischen Den-Do, dt. «Elektrisch-Fahren». Diese vernetzte Technik des DDH ist der erste Schritt in die Zukunft, in der Haus und Auto gemeinsam Teil des Stromnetzes sein werden. Beide werden mit der hauseigenen Photovoltaik-Anlage verknüpft. Möglich macht dies ein kleiner Zusatzakku sowie ein bidirektionales Ladegerät. Je nach

Bedarf wird dann Strom aus dem Haus ins Auto oder aber vom Auto ins Haus eingespiesen. Den Mitsubishi PHEV oder EV als Heimkraftwerk zu nutzen, bewährt sich in Japan seit vielen Jahren.

Diese Methode reduziert den Stromverbrauch wie auch die Emissionen deutlich und spart so Energiekosten sowohl im Haushalt wie beim Laden des Fahrzeuges ein, weil der per Photovoltaik erzeugte Solarstrom dann genutzt werden kann, wenn beim externen Energiebezug Hochtarif verrechnet würde. Zusätzlich ist man gegen Stromausfälle, beispielsweise nach Naturkatastrophen, gewappnet: Bis zu 24 Stunden lang kann der Akku des Autos das Haus versorgen – und weil das Auto ja ein PHEV ist, bleibt es immer fahrbereit. Oder man lässt – notfalls – den Verbrennungsmotor laufen und kann damit für weitere 10 Tage Strom ins Haus einspeisen.

Weitere Informationen zur Dendo Drive House Technik finden Sie unter:

TRANSPARENTE VERBRAUCHS-WERTE

WLTP*-MESSVERFAHREN

Mitunter sorgt der offizielle Normverbrauch von Plug-in Hybriden für ein Stirnrunzeln. Er lautet beispielsweise beim Mitsubishi Eclipse Cross PHEV trotz 4x4-Antrieb nur auf 2,0 l/100 km im sogenannten WLTP-Normzyklus. Kann das realistisch sein?

Ja! Das komplexe Testprozedere bildet alle Betriebszustände ab, betont aber, dass ein PHEV, wenn er geladen ist, meistens zuerst eine elektrische Strecke von bis zu 45 Kilometer fährt. Dies betont der Zusatz «Stromverbrauch» (16,9 kWh/100 km). Dies bildet, sehr vereinfacht dargestellt, die ersten 100 Fahr-Kilometer eines typischen Nutzerprofil-Mixes ab. Weil gerade in diesem Thema die Transparenz gegenüber den Kunden wichtig ist, fügt Mitsubishi bei den Verbrauchswerten freiwillig stets den Hinweis «gewichtet 67 % elektrisch, 33 % Benzin, Batterie voll» an. In der Realität heisst das: Natürlich nähert sich der Benzinverbrauch ohne Laden und auf langen Reisen «normalen» Antrieben an – doch ebenso liegt der Verbrauch tiefer, falls vorwiegend kurze Strecken zurückgelegt werden und das Fahrzeug häufig geladen wird.

*WLTP: Worldwide Harmonized Light-Duty Vehicles Test Procedure

ITADAKIMASU

«LASST UNS ESSEN»

Heisst auf japanisch «Lasst uns essen!». Und das lässt sich der Zürcher Spitzenkoch Sandro Zinggeler natürlich nicht zweimal sagen – egal ob Fugu, Sushi oder Takoyaki. Auf seinem Foodventure durch Japan erlebt der Food Artist jede Menge kulinarische Highlights.

Sandros erste Japan-Reise führte ihn durch die Provinz Yamaguchi, die für ihre atemberaubende Landschaft, die einsamen Strände und die versteckten Schreine (Tempel), bekannt ist. Er nutzte die Reise, um die vielfältige japanische Küche noch besser kennenzulernen.

Die Städte Shimonoseki und Yamaguchi bieten auf ihren Fischmärkten mit die besten Meeresfrüchte des Landes an, wobei der legendäre Fugu (Kugelfisch) die bekannteste lokale Spezialität ist. Zubereiten darf Sandro den Kugelfisch aber nicht selbst. Dies dürfen nur Köche, die über eine mindestens zweijährige Fugu-Spezialausbildung verfügen, denn ein falsch zubereiteter Fugu ist hochgiftig. Der Hype um den Kugelfisch, wie noch so vieles in Japan, bleibt für Sandro ein Rätsel. Er stuft ihn als «mega geschmacklos» ein.

Aber nicht nur Japans Meer produziert exquisite Produkte, sondern auch die japanischen Bauern. Geradezu mythische Geschichten ranken sich dabei um das Fleisch der Tajima Rinder. Erst seit 2014 wird dieses unter den Namen Kobe oder Wagyu bekannte Fleisch nach Europa exportiert. Es zeichnet sich durch eine exzellente Marmorisierung, die feinen Fettäderchen aus und hat einen sehr geringen Anteil an gesättigten Fettsäuren.

Sandro hat aber auch ein köstliches Nudelsuppen-Rezept mit nach Hause gebracht, das sich bestens zum Nachkochen eignet.

FOOD ARTIST, SPITZENKOCH UND QUERDENKER —— Sandro Zinggeler wuchs in Rüti (ZH) auf. Nach einer Kochlehre im Gasthof Löwen in Bubikon (15 Gault Millau Punkte, 1 Stern) arbeitete er erst als Commi de Cuisine im 5-Sterne-Hotel Waldhaus in Flims (15 Punkte) und danach als Chef de Partie und Sous Chef im dazugehörigen Gourmet-Restaurant Epoca (17 Punkte). Der Zürcher wechselte danach als Chef de Partie ins Restaurant Mesa (16 Punkte) zurück in seine Heimatstadt. Ebenfalls in Zürich wirkte er dann als Sous Chef im Restaurant Münsterhof (16 Punkte, 1 Stern) sowie Leiter des Restaurants Quadrino im Hotel Rigiblick. Nach einem Abstecher ins 3-Sterne-Restaurant Akelarre in San Sebastian entschied sich Sandro schliesslich zur Selbstständigkeit. Einer breiten Öffentlichkeit ist Sandro sicherlich als Koch des Magazins «LandLiebe» bekannt.

BLACK GARLIC RAMEN SOUP

MIT UDON- ODER SOBA-NUDELN

SUPPE

200g	Shiitake-Pilze, fein geschnitten
1	kleine Zwiebel, fein geschnitten
1 EL	Sesamöl
1 EL	Sonnenblumenöl
1 EL	Ingwer, gehackt
2	Zehen schwarzer Knoblauch, gehackt
2	EL Sojasauce
1 TL	Rohrzucker
1–1.5 l	Dashi
5 EL	Miso-Paste
3 EL	Reisessig

EINLAGE

200 g	Udon oder Soba-Nudeln
2 Stk.	Pak Choi, fein geschnitten
4	gekochte Eier, halbiert
200 g	Tofu
1	Broccoli, in Röschen
Etwas	Sojasauce
Etwas	Sesamöl

GARNITUR

1 Frischer Korianderzweig
Einige Scheiben Chili, fein geschnitten
1 Prise gerösteter Sesam
1 handvoll Sojasprossen
Etwas Frühlingszwiebel, fein geschnitten

ZUBEREITUNG

—— Shiitake und Zwiebeln in den Ölen gut anrösten, danach Ingwer und Knoblauch dazugeben und kurz mitrösten. Restliche Zutaten beifügen, einmal aufkochen lassen und neben dem Herd ziehen lassen.

Udon oder Soba-Nudeln und Pak Choi im Fond weichkochen, Eier und Tofu nur in der Suppe erwärmen, Broccoli-Röschen, mit etwas Sojasauce und Sesamöl marinieren, im Ofen bei 190 °C Umluft kurz rösten und danach ebenfalls in die Suppe geben. Garnitur auf die Suppe geben und servieren.

Mengenangaben für 4 Personen

Kyoto – lädt zum Entdecken und Erkunden ein.

LIFESTYLE AUF JAPANISCH

JAPAN – DAS LAND DER GEGENSÄTZE

Wieso dieses faszinierende Land auf jeder Reiseliste stehen sollte, oder sich auch ein erneuter Besuch lohnt, erklärt sich nach den Ausführungen der Cosa Travel Spezialisten von selbst.

In Japan treffen futuristische Städte auf uralte Tempelanlagen mit sorgfältig gepflegten Gärten, unberührte Natur auf technologische Innovation, Geishas in Kimonos auf Geschäftsmänner in schicken Anzügen und traditionelle Holzhäuser auf in Neonlicht getauchte Wolkenkratzer. Nirgendwo sonst ist die Koexistenz von Tradition und Moderne so sichtbar wie im Land der aufgehenden Sonne.

Tauchen Sie ein in die Vergangenheit: Beobachten Sie Geishas in alten Tempeln und geniessen Sie die Stille in traditionellen Teehäusern. Im selben Atemzug finden Sie sich in der Zukunft wieder mit blitzschnellen Hochgeschwindigkeitszügen, die die High-Tech-Städte Japans miteinander verbinden.

Obwohl es mit 127 Millionen Einwohnern, davon über 37.5 Millionen allein im Grossraum Tokio, eines der dichtesten besiedelten Länder der Welt ist, findet man immer wieder einen Rückzugsort, um die gewonnenen Eindrücke zu sortieren.

ENTDECKER

EINTAUCHEN IN EINE NEUE WELT

Der Entschluss ist gefasst – die nächste Reise geht nach Japan. Jetzt beginnt die Planung: Doch wohin und für wie lange? Bei einer ersten Reise nach Japan empfiehlt es sich, das Moderne mit der Tradition bestmöglich zu verbinden. Deshalb sind die beiden Städte Tokio und Kyoto als Reiseziele gesetzt.

KYOTO

Das Traditionelle verbindet das Gestern mit dem Heute und das Heute mit dem Morgen. Die einstige Hauptstadt des Kaiserreiches steht für Perfektion. Sie ist die Wiege der japanischen Seele, eine lebendige Pilgerstätte für Bewunderer der Kunst, Spiritualität und Kulinarik. Sie erleben die Geschichte Japans hautnah beim Besuch des Kiyomizu-dera-Tempels und abends bei einem Spaziergang durch Gion, das Geisha-Viertel, wo sie bei einem traditionellen Essen diese Kunstform näher kennenlernen.

GEISHA

Zusammengesetztes Wort gei (Kunst oder Künste) und sha (Person). Sie sind Bewahrerinnen der traditionellen Künste. Mit Erotik sollte diese Form nicht in Bezug gebracht werden. Es geht vielmehr um das Auftreten einer perfekten Frau zum Zelebrieren der intellektuellen Konversation und zur Darstellung der tänzerischen und musikalischen Fähigkeiten.

TOKIO

Lassen Sie sich von der Moderne gleichermassen entzücken und verzaubern. Die avantgardistische Megacity erstreckt sich über faszinierende Stadtviertel - diese Unterschiede erlauben spannende Gegensätze und bieten dem Programm fast keine Grenzen. Besuchen Sie ein Museum wie das Digital Art Museum, ziehen Sie sich in einen Park zurück, machen Sie eine kulinarische Reise in das trendige Viertel Shibuya, schlendern Sie durch die Strassen inmitten hochinnovativer moderner Architektur, entdecken Sie einen Shintō Schrein (original japanische Religion) oder besuchen Sie einen Sumo-Wettbewerb... Und um den Überblick nicht zu verlieren, empfiehlt sich ein Blick vom 634 Meter hohen Tokyo Skytree.

HIER UNSERE PERSÖNLICHEN TIPPS AUF DIESER REISEROUTE:

HOZUGAWA

Diese Bootsfahrt wurde einst von Reis- und Holzhändlern genutzt. In der Stadt Kameoka, nicht weit von Kyoto entfernt, starten die Boote für die zweistündige Fahrt nach Arashiyama. Jedes Boot wird von Männern mit der schieren Kraft ihrer Arme durch Stromschnellen, vorbei an steilen Bergen, Bambuswäldern oder Ahornbäumen gesteuert, während man von Affen beobachtet wird. Die Fahrt ist besonders im Frühjahr einzigartig, wenn die Kirschbäume blühen, hat aber auch im Herbst ihren Reiz, wenn die Natur in den schönsten Farben erstrahlt.
Spazieren Sie in Arashiyama, einem Bezirk von Kyoto, durch die Fussgängerzone bis Sie zu einem Park gelangen. Doch dies ist nicht irgendein Park - es ist der wohl eindrücklichste, den Sie je gesehen haben. Gärten, die in unglaublicher Liebe zum Detail angelegt sind und auf den gewundenen Pfaden, die mit meterhohen Bambusstämmen gesäumt sind, kommt man sich wie ein Zwerg vor. Bereits bei einem leichten Wind hört man das Rauschen und Knarren der knochigen Stämme, die sich in der Brise biegen. Der Wald scheint sowohl zu Ihrer Linken als auch zu Ihrer Rechten endlos zu sein. Und bei den Dämmerungen ergibt sich hier ein magisches Licht. Vielleicht begegnen Sie hier Menschen in japanischer Tracht, wie den Yukata-Kleidern und Geta-Sandalen.

SHINKANSEN

auch Bullet Train genannt, führt von Kyoto nach Tokyo. Die Fahrt mit über 300 km/h durch die wunderschöne Landschaft ist ein Erlebnis für sich. Die 515 Kilometer zwischen Kyoto nach Tokyo legt man in gerade einmal 2 Stunden 20 Minuten zurück. Die Organisation, Sauberkeit und Pünktlichkeit sind gleichermassen faszinierend. Unglaublich: Die durchschnittliche Verspätung liegt bei 0,3 Minuten.

GUIDE

Für die Städte empfehlen wir Ihnen einen Guide für einen halben oder ganzen Tag zu nehmen. Der Guide erklärt Ihnen nicht nur spannende Hintergründe, sondern fungiert als Kulturbrücke und Übersetzer.

ようこそ —— yōkoso [Willkommen]

WIEDER-KEHRER

FÜR WIEDERHOLUNGSTÄTER

Wer einmal die Hochkultur Japans erlebt hat, der möchte sie nicht mehr missen und wird zum Wiederholungstäter. Für diese Reisenden haben wir auch ein paar Tipps zusammengestellt.

FÜR SPORTLER

Der Wintersportort Niseko auf Hokkaido geniesst in der Skiszene einen geradezu mythischen Ruf. Die nordjapanische Insel ist eines der zuverlässigsten Tiefschnee-Reviere der Welt. Und die verschneiten Vulkane bieten dazu einzigartige Ausblicke. Die weltberühmten Schneekonditionen, auch Japan-Powder, sind ein absoluter Traum für Skifahrer und Snowboarder.

FÜR TRADTIONSLIEBHABER

Kanazawa in der Präfektur Ishikawa liegt am Japanischen Meer. Die Reise mit dem Shinkansen von Tokio nach Kanazawa dauert nur knapp 2,5 Stunden. Ein Besuch lohnt sich, denn die historische Grossstadt, die von den Bomben des Zweiten Weltkriegs verschont wurde, hat viel zu bieten. Das Highlight ist Ōmichō-Ichiba, der grösste Fischmarkt von Kanazawa und einer der ältesten in ganz Japan. Seit dem 18. Jahrhundert ist er «die Küche» der Stadt, heute ein Streetfood-Markt, in dem man zahlreiche kleine Spezialitäten kaufen und gleich vor Ort essen kann. Besuchen Sie Kenrokuen, einer der 3 wichtigsten Gärten von Japan und das 21st Century Museum of Contemporary Art. Alles liegt beieinander und so kann Kanazawa gut zu Fuss besucht werden.

FÜR ZUR-INNEREN-RUHE-KOMMENDE

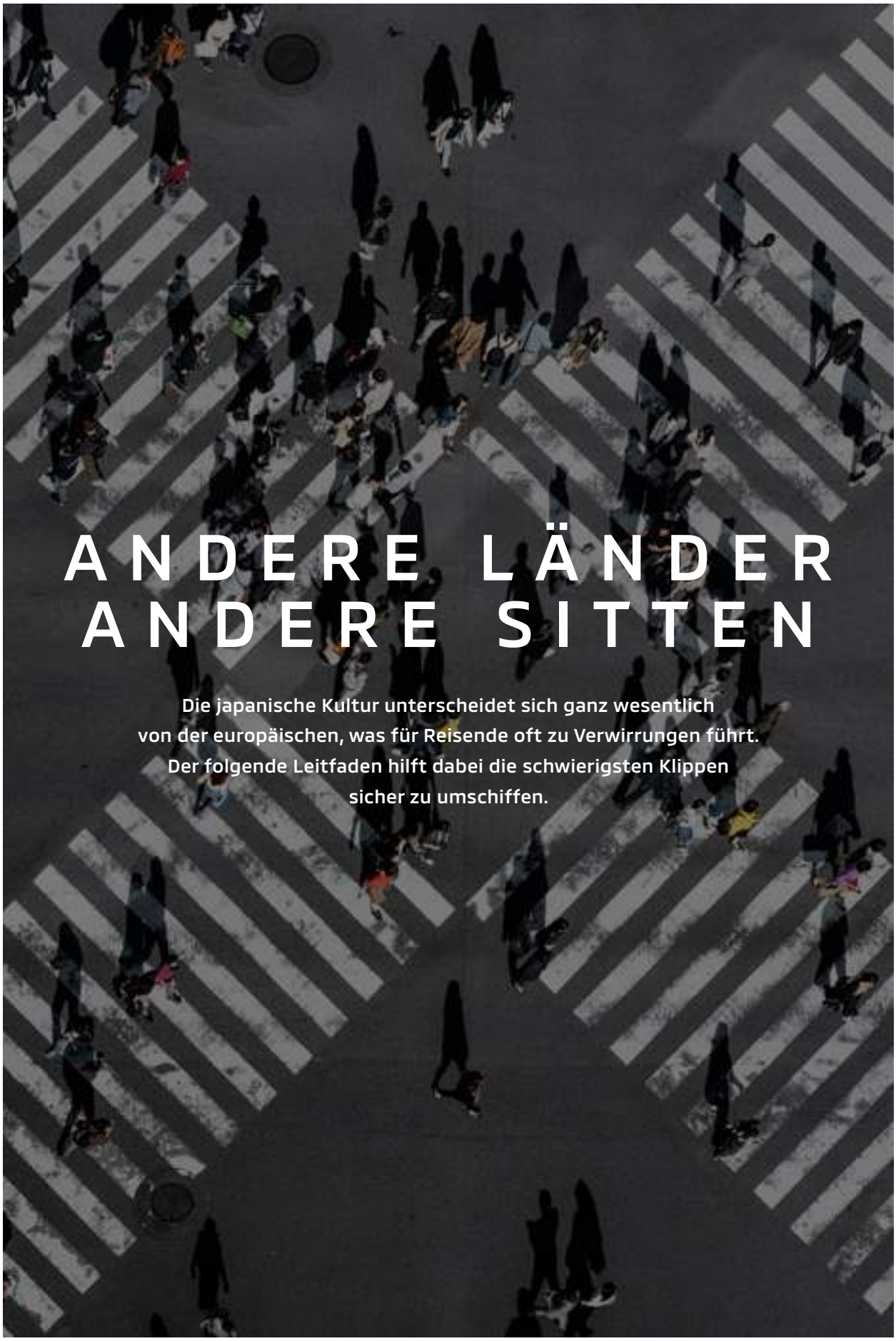
Einzigartig ist eine Übernachtung in einem traditionellen japanischen Hotel, einem Ryokan. Schon seit der Edo-Zeit boten sie den Reisenden, die durch das Land reisten, Gastfreundschaft und Unterkunft. Minimalistisches Design im «Hotel»-Zimmer, unglaubliches Essen, der obligatorische Onsen-Besuch und die Nacht im Futonbett sortieren die Gedanken im Kopf. In einem Ryokan können Sie voll und ganz in die traditionelle japanische Atmosphäre und Ästhetik eintauchen.

FÜR STOLZE KRIEGER

Samurai galten als gebildet und kultiviert. Das Bild vom Samurai, der in der einen Hand ein Schwert und in der anderen die Feder hält, gilt als Ideal. Heute basiert vieles in der japanischen Kultur und Gesellschaft auf den Riten der Samurai. Erleben und erlernen Sie Kendo, der Weg des Schwertes, in einem Workshop. Die unglaubliche Präzision und der Stolz der Lehrer wird Sie in den Bann ziehen.

FÜR SCHWERGEWICHTE

Einen Sumo-Kämpfer bezeichnet man als Sumotori oder Rikishi. Ziel des Kampfes ist es, den Gegner aus einem mit Sand bedeckten Kreis zu drängen, ähnlich dem Schweizer Schwingsport. Einen einzigartigen Einblick in diesen weltbekannten Sport erhalten Sie, wenn Sie ein morgendliches Training, «Asa-Geiko», in einem Sumostall besuchen. Die imposanten Athleten sind eng an jahrhunderte alte Rituale gebunden und einer tiefen Verbindung mit der Shinto-Religion.



ANDERE LÄNDER ANDERE SITTEN

Die japanische Kultur unterscheidet sich ganz wesentlich von der europäischen, was für Reisende oft zu Verwirrungen führt. Der folgende Leitfaden hilft dabei die schwierigsten Klippen sicher zu umschiffen.

Die berühmte Shibuya Kreuzung in Tokio

BEGRÜSSUNG

—— Die übliche Begrüssung in Japan ist das Verbeugen. Körperkontakt wie Umarmung oder Handschlag sind eher die Ausnahme. Je tiefer die Verbeugung, desto grösser der gezeigte Respekt. Die Verbeugung ist ein sehr wichtiger Brauch, da sie viele Bedeutungen ausdrücken kann, darunter Respekt, Dankbarkeit oder eine Entschuldigung.

NASE PUTZEN

—— Das Naseputzen in der Öffentlichkeit wird als schlechtes Benehmen angesehen. Lässt es sich nicht vermeiden, tun Sie es so geräuschlos wie möglich, und wenden Sie sich ab von anderen Personen, oder suchen Sie die Toilette auf. Entgegen westlicher Normen ist das «Nasehochziehen» in Japan weitaus schicklicher als das Putzen.

ESSSTÄBCHEN

—— Die Essstäbchen ersetzen bei vielen Mahlzeiten unser gewohntes Essbesteck. Wenn Ihnen diese Technik nicht so liegt, können Sie im Restaurant jedoch auch nach Messer und Gabel fragen. Lassen Sie Ihre Essstäbchen niemals aus einer Reisschüssel herausstehen, wenn Sie sie nicht verwenden, legen Sie sie ordentlich auf die kleine Stäbchenauflage.

STRASSENSCHUHE

—— Schuhe gelten in Japan als unrein. Deshalb ist es oberstes Gebot, diese beim Betreten eines Schreins, Tempels oder einer Privatwohnung auszuziehen. Auch in manchen Restaurants gilt diese Regel. In alten japanischen Restaurants stehen vor Toiletten spezielle WC-Schuhe bereit. Wer das stille Örtchen besucht, muss seine Strassen- oder Hausschuhe gegen die Toilettenschuhe tauschen.

TAXI

—— Regel Nr. 1: Fassen Sie keine Tür an! Die hinteren Türen werden vom Fahrer mechanisch geöffnet. Regel Nr. 2: Taxifahrer sprechen selten Englisch, Übersetzungs-Apps sind stets ein hilfreicher Begleiter. Um das Reiseziel sicher zu erreichen, empfiehlt es sich ausserdem, beispielsweise die Hotel-Visitenkarte bei sich zu tragen.

HILFSBEREITSCHAFT UND HÖFLICHKEIT

—— Japaner sind sehr höflich, stets aufmerksam und serviceorientiert. Ihre oft ruhige Zurückhaltung mag nicht gerade überschwänglich warmherzig wirken, aber wenn Japaner auf einen scheinbar verlorenen Touristen treffen, nehmen sie ihn sofort unter ihre Fittiche. Sie werden überrascht sein, wie oft jemand einen Umweg macht, um Ihnen zu helfen.

MASKENSCHUTZ AUS RESPEKT

—— In Japan ist der Mundschutz längst nicht mehr aus dem Strassenbild wegzudenken. Manche masuku (伊達マスク) haben auch Spezialfunktionen, wie Pollenfilter, Erdbeerduft oder eingebaute Luftbefeuchter gegen die trockene Winterluft. Dabei geht es weniger um die Angst vor einer Infektion als um den überaus höflichen Wunsch, andere nicht anzustecken. Wenn Sie also ein leichtes Kratzen im Hals spüren – Maske auf!

乾 杯！—— kanpai! [Prost! – wörtlich: Leerer Becher]

ESSEN & TRINKEN

INSEL-KULINARIK

Essen und Trinken ist in Japan eine Kunstform. Legen Sie zwei Ess-stäbchen bereit und begeben Sie sich auf eine kulinarische Reise mit Sushi und Ramen bis hin zu hochwertigem Kobe-Rindfleisch. Die Küche des Landes ist auf regionale Gerichte spezialisiert, die ebenso schmackhaft wie fotogen sind.

Sushi ist wohl Japans bekanntestes Gericht, mit vielen Fisch-, Fleisch und vegetarischen Varianten, wie z.B. Tempura, Shabu-shabu (erinnert an unser Fondue Chinoise) oder Teppanya-ki-Grill. Naschkatzen probieren Mochi, die samtig-weichen Desserts aus gedämpftem Reis, oft mit einer Füllung aus süssen Bohnen. Ergänzen Sie die traditionelle und moderne japanische Küche mit Sake aus einer lokalen Brauerei oder trinken Sie Süsskartoffel-Shochu. Wenn Sie sich nach etwas Vertrautem sehnen, probieren Sie einen der berühmten Whiskys, ein trendiger Craft-Gin oder Bier aus einer kleinen Brauerei. Das Essen in Hotels und berühmten Restaurants ist meist sehr kostspielig. In traditionellen Restaurants isst man meist genauso gut und geniesst darüber hinaus eine authentische Erfahrung. Viele Lokale stellen Plastiknachbildungen der Gerichte in ihre Schaufenstern – einfach auf das Gericht zeigen, das Sie gerne essen würden.

Die Devise bei japanischem Essen und den Getränken lautet: Entdecken, ausprobieren, kosten und geniessen – «Kanpai!»

WÖRTERBUCH

DIE SPRACHE

Obwohl eine grössere Anzahl junger Menschen Englisch spricht, da die Sprache zunehmend in den Schulen unterrichtet wird, ist es ratsam, Visitenkarten von Hotels und Namen und Wegbeschreibungen von Restaurants und Sehenswürdigkeiten in japanischer Sprache dabei zu haben.

Die japanische Sprache ist sehr schwer zu erlernen. Dennoch: Sich zu bemühen, kommt in Japan immer gut an, auch, wenn man weit davon entfernt ist, perfekt Japanisch zu sprechen. Lernen Sie vor Ihrer Reise ein paar gebräuchliche japanische Redewendungen.

Smartphones funktionieren in Japan ohne Probleme und eine Übersetzungs-App ist ein sehr hilfreicher Reisebegleiter.

COSA TRAVEL

IHRE JAPAN-SPEZIALISTEN IN DER SCHWEIZ

Wir von Cosa Travel sind eine dynamische Schweizer Boutique-Agentur mit über 40 Jahren Erfahrung in der Organisation von Reisen auf allen Kontinenten der Erde.

Das Land Japan und Cosa Travel haben eine lange gemeinsame Geschichte, denn der Gründer, George Müller, hat japanische Wurzeln und ist auch Generalkonsul von Japan in Zürich.
Das Reisen als Lebenselixier: Unsere Spezialität ist die Gestaltung individueller und exklusiver Reisearrangements. Mit einem dichten Netzwerk von internationalen Spezialisten verstehen wir uns als Kenner auf den Gebieten Reisen und Events für Individual- und Geschäftsreisende sowie Gruppen. Unsere Tätigkeit verfolgen wir mit Leidenschaft. Die spezialisierten Reiseberater in Zürich freuen sich Ihnen eine wunderbare Reise in das Land der aufgehenden Sonne in einer persönlichen Beratung zusammen zu stellen.

Cosa Travel Ltd
Mail: info@cosatravel.ch
Tel: +41 44 269 4040
Web: www.cosatravel.ch

JAPAN — where tradition meets the future

SAMURAI — History of the real spirit

Das Leben einer — **MAIKO**

Japan — **47** unterschiedliche Regionen

GENIALE KONDITIONEN

VERSICHERUNG, LEASING UND GARANTIE

MAP – MITSUBISHI MOTORS ASSISTANCE PACKAGE

Schneller und effizienter Service, der auf alle Eventualitäten geschult und vorbereitet ist und für welches es einen europaweiten Standard-Abwicklungs-Prozess gibt.

Hilfe rund um die Uhr
+41 (0)44 283 35 84

Tritt eines der nachfolgenden Probleme auf, wählen Sie einfach die oben angeführte Telefonnummer:

- Mechanischer oder elektronischer Defekt
- Verkehrsunfall
- Treibstoff - zu wenig, falscher oder verunreinigter Treibstoff
- Schlüssel – verlorener, abgebrochener oder im Wagen eingeschlossener Schlüssel
- Reifen – Vandalismus, Reifenpanne, Bolzen- oder Ventildefekt
- Versuchter Diebstahls, aufgrund dessen Ihr Fahrzeug fahruntüchtig ist
- Diebstahl oder Vandalismus, aufgrund dessen Ihr Fahrzeug fahruntüchtig ist

MAP wird Ihnen Lösungen bieten, um Ihre Reise mit einem Minimum an Zeitverzögerung und Unannehmlichkeiten fortsetzen zu können. Alle mitreisenden Insassen können die MAP Serviceleistungen auch in Anspruch nehmen.

MAP kann Ihnen folgende Ersthilfen für zu Hause oder unterwegs anbieten:

- Abschleppung zum nächsten autorisierten Mitsubishi Servicepartner, wenn das Fahrzeug nicht mehr fahrbar ist
- Verwahrung bzw. Parkmöglichkeit im Falle einer Panne ausserhalb der Öffnungszeiten des Servicepartners. In diesem Fall wird das Fahrzeug an einem sicheren Ort abgestellt und am nächstfolgenden Werktag zu einem Mitsubishi Servicepartner gebracht
- Weiterleitung dringender Nachrichten - MAP leitet dringende Nachrichten an Ihre Familie, Freunde oder den Arbeitgeber weiter
- Informationsservice – auf Anfrage geben wir Ihnen grundlegende technische Informationen ihr Fahrzeug betreffend, bzw. informieren Sie über Mitsubishi Servicepartner in ganz Europa
- Rechtliche und medizinische Beratung – Hilfestellung bei rechtlichen oder medizinischen Fragen in Bezug auf den gemeldeten Schadensfall
- Zollformalitäten innerhalb Europas, wenn das Ausmass der Beschädigung eine Reparatur nicht ermöglicht, trägt MAP die Kosten für notwendige Zollformalitäten

Die Umfänge des MAP können jederzeit und ohne Vorankündigung geändert werden. Daten und Angaben ohne Gewähr.

DIAMOND INSURANCE

Erstklassiger Versicherungsschutz
Insbesondere aufgrund des Selbstbehaltes von CHF 0.– in der Kaskoversicherung ist der Versicherungsschutz DIAMOND INSURANCE einzigartig. Sie haben die Möglichkeit, Ihren Mitsubishi zu attraktiven Monatsprämien zu versichern. Die DIAMOND INSURANCE gibt es für alle Ausstattungslinien zu erstklassigen Konditionen.

Versicherungskonditionen
Die Prämien verstehen sich inklusive eidgenössischen Stempelabgaben, Unfallverhütungsbeitrag, Abgaben an das Versicherungsbüro und den Nationalen Garantiefonds. Zudem beinhalten sie nebst der obligatorischen Haftpflichtdeckung auch die Vollkaskodeckung. Zusatzdeckungen wie die Grobfahrlässigkeit, die Unfallversicherung und der Parkschaden können ebenfalls miteingeschlossen werden.

Ihre Vorteile
- Erweiterte Glasdeckung (zusätzlicher Versicherungsschutz bei Glasschäden an Scheinwerfer, Blinkergläser und Rückstrahler)
- Kein Selbstbehalt in der Voll- und Teilkaskoversicherung bei der Reparatur in einer Mitsubishi-Garage
- Mietwagen bis CHF 500.– bei ausgewiesenem Bedarf im Schadenfall inbegriffen
- 1-jährige Vertragsdauer mit automatischer Verlängerung
- Ein Ansprechpartner für alle Dienstleistungen rund ums Auto – auch im Schadenfall
- 1 Jahr gratis – Reiseschutzbrief MultiAssistance für Sie und Ihre Familie (im gleichen Haushalt lebende Personen und nicht im gleichen Haushalt lebende, minderjährige Kinder)

DIAMOND LEASING

Flexibel unterwegs mit der massgeschneiderten Diamond Leasing Lösung von Mitsubishi

Egal wie viele Kilometer Sie pro Jahr fahren oder wie lange Sie Ihren neuen Mitsubishi nutzen möchten – mit dem DIAMOND LEASING von Mitsubishi haben Sie die Möglichkeit, all Ihre individuellen Bedürfnisse abzudecken.

Wann eignet sich ein Leasing?
Das Automobil stellt in vielen Haushalten einen grossen Ausgabeposten dar und kann beim Kauf viele finanzielle Ressourcen binden; ähnlich einem Haus- oder Wohnungskauf. Wenn Sie sich für ein Leasing Ihres neuen Fahrzeuges entscheiden, aber ihr Kapital so nicht binden möchten, wählen Sie die Option Leasing.

Beim Leasing finanzieren Sie mit einer hohen Planungssicherheit über die von Ihnen bestimmte Laufzeit den Wertverlust des von Ihnen ausgewählten Fahrzeuges. Wie hoch, dass dabei die Raten ausfallen, hängt von verschiedenen Faktoren ab. Davon können Sie die meisten mitbestimmen:
- Laufzeit des Vertrages – Mitbestimmung möglich
- Freie Kilometerleistung pro Jahr – Mitbestimmung möglich
- Anzahlung ja/nein und wenn ja, deren Höhe – Mitbestimmung möglich
- Zinssatz – Mitbestimmung in der Regel nicht möglich

Die Gefahr des Wertverlustes, wie sie viele Autobesitzer im Nachgang zu den beiden Euro-Krisen erlebt haben, liegt vollumfänglich bei der Leasinggesellschaft.
Sie minimieren aber auch die Aufwendungen für kostspielige Werkstattaufenthalte, da bei Neuwagen nur sehr selten technische Probleme entstehen, die nicht durch Herstellergarantien gedeckt werden. Oft ist es auch möglich, die Garantielaufzeit mit der Dauer des Leasings abzustimmen.

Nach Ablauf des Leasings stehen Ihnen mehrere Möglichkeiten offen:
- Das Fahrzeug der Garage zurückgeben
- Das Fahrzeug nach Absprache mit der Garage übernehmen oder weiter finanzieren
- Einen neuen Leasingvertrag abschliessen und ein aktuelles Modell übernehmen

ABGESICHERT

DANK LANGJÄHRIGER GARANTIE

WEIL MITSUBISHI NICHTS DEM ZUFALL ÜBERLÄSST – JAPANS BESTE GARANTIE

Die drei Diamanten im Logo von Mitsubishi stehen für Allrad-Kompetenz, beinahe unerschöpfliche Innovationskraft, welche gepaart ist mit umweltschonender Spitzentechnologie und hoher japanischer Fertigungskunst.

Und dazu stehen wir: Deshalb gewährt Mitsubishi eine fünfjährige Herstellergarantie und kombiniert diese gleich noch mit einer ebenso langen Mitsubishi Assistance (MAP). Dies widerspiegelt nicht nur unser Wissen um die ausserordentliche Qualität unserer Produkte sondern auch das hohe Vertrauen unserer Kunden in die selbigen.

MITSUBISHI MOTORS | **5** Jahre Garantie | **8** Jahre Batterie-Garantie

- 5 Jahre oder 100 000 km[1] Herstellergarantie
- 5 Jahre oder 100 000 km[1] MAP Mitsubishi Assistance (Mobilitätsgarantie)
- 5 Jahre oder 100 000 km[1] Lackgarantie
- 12 Jahre Garantie gegen Durchrostung

[1]Es gilt das zuerst Erreichte.

Bei unseren elektrifizierten Modellen Eclipse Cross PHEV und Outlander PHEV gelten zusätzlich:

- 8 Jahre oder 160 000 km Garantie auf die Fahrbatterie; es gilt das zuerst Erreichte
- Eclipse Cross PHEV: Batteriekapazität mind. 66%
- Outlander PHEV: Batteriekapazität mind. 70%

Dieses umfangreiche Garantie-Paket ist optional noch um eine Anschluss-Garantie erweiterbar.

Mitsubishi Motors bietet zusätzlich zur 5-Jahres-Werksgarantie (bis 100 000 km) die Möglichkeit, eine Anschlussgarantie für weitere zwei Jahre oder 150 000 km abzuschliessen. Dieses Angebot kann entweder direkt beim Neukauf oder innerhalb der 5-Jahres-Neuwagengarantie bis 100 000 km erworben werden. Mit diesem Angebot verlängert sich der Schutz vor unerwarteten Reparaturkosten bei allen relevanten Bauteilen auf sieben Jahre oder 150 000 km.

Die Laufzeiten und Umfänge der Garantien können jederzeit und ohne Vorankündigung geändert werden. Daten und Angaben ohne Gewähr.

Die Abbildungen in diesem Magazin sind unverbindlich in Bezug auf die Ausrüstung der Modelle für die Schweiz und das Fürstentum Liechtenstein. Änderungen von technischen Daten (Werksangaben), Preisen und Ausrüstungen bleiben jederzeit vorbehalten. Druckfehler und Irrtum vorbehalten.

UR-1291

さようなら —— Sayōnara [Auf Wiedersehen]

NSE-PROSP-21003-DE/21-03

IHR MITSUBISHI PARTNER:

MITSUBISHI MOTORS

GENIAL BIS INS DETAIL