



Mitsubishi ASX 1.8 DI-D+ Instyle 4WD (DPF)

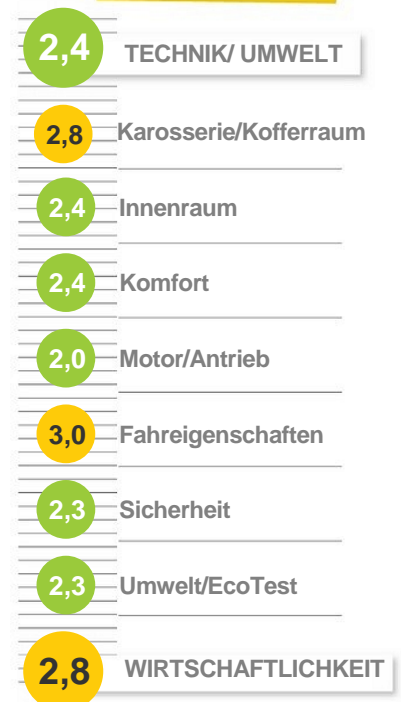
Fünftüriger SUV der Mittelklasse
(110 kW / 150 PS)

Mit dem neuen ASX mischt Mitsubishi jetzt auch bei den beliebten Mittelklasse-SUV mit. Schon ab 17.990 € besteht die Möglichkeit den ASX zu fahren. In der getesteten Version 1.8 DI-D 4WD Instyle, welche die Top-Ausstattung darstellt, muss man allerdings 29.990 € bereitstellen. In der Aufpreisliste findet man dann nur noch Metalliclack (490 €), der Rest ist serienmäßig verbaut. Der 150 PS-Dieselmotor mit Start-Stopp-System sorgt für gute Fahrleistungen bei akzeptablem Verbrauch. Auf die Straße übertragen wird die Motorleistung durch das Allradsystem AWC, welches die Drehmomente flexibel auf die Achsen verteilt und somit für beste Traktion auf unterschiedlichen Fahrbahnoberflächen sorgt. Einziger nennenswerter Kritikpunkt: Der Bremsweg ist für ein modernes Auto zu lang. **Karosserievarianten:** keine **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Duster, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai ix35, Kia Sportage

- +** niedrige Betriebskosten, geringer Wertverlust, sauberes Abgas, hoher Sicherheitsstandard, präzises, gut gestuftes Getriebe
- sehr langer Bremsweg, kein Einklemmschutz an den hinteren Fenstern



ADAC-URTEIL



Im Großen und Ganzen ist der Innenraum ordentlich verarbeitet. Ausnahmen sind die hinteren Türverkleidungen, denen es gewaltig an Passgenauigkeit fehlt und die wackelige Mittelarmlehne. Der Motorraum ist zwar aufwändig verschlossen, der Rest des Unterbodens aber zerklüftet und sorgt für verbrauchserhöhende Luftwirbel. Über einen Hebel, der vor dem Fahrersitz angebracht ist, wird die Tankklappe entriegelt.

⊕ Die Karosserieteile sind präzise gefertigt und sauber zusammengesetzt. Die Verarbeitung wirkt hochwertig, bis auf die Kunststoffkotflügel, die etwas labil sind. Im Innenraum ist feines Leder und geschäumter Kunststoff verarbeitet, allerdings auch einfaches Hartplastik. Die Türausschnitte sind gut abgedichtet und werden somit sauber gehalten, die Schweller sind allerdings ungeschützt und kratzempfindlich. Auf der Dachreling können Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Insgesamt dürfen 470 kg zugeladen werden.

⊖ In den Stoßfängern sind keine Kunststoffeinlagen verbaut, welche bei kleinen Beschädigungen eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Die Seiten des Fahrzeugs sind vor Beschädigungen absolut ungeschützt. Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches nicht bei jeder Reifenpanne eine adäquate Hilfe darstellt.

Die Fahrzeugenden sind durchschnittlich zu überblicken. Vorne kann das Fahrzeugende nur abgeschätzt werden, hinten behindert die hohe Scheibenkante die Sicht. Auch bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der ASX nur mäßig ab. Die B-Säulen sind breit, die C- und D-Säulen monströs. Durch das winzige Dreiecksfenster verwachsen die beiden Holme zu einer quasi undurchsichtigen Fläche.

⊕ Die etwas erhöhte Sitzposition ermöglicht eine gute Übersicht. Die großen Außenspiegel sorgen für gute Sicht nach hinten. Bei Regen wird die Windschutzscheibe in einem großen Bereich gewischt. Nur das Abblendlicht hat einen Xenonbrenner, das Fernlicht wird klassisch mit Halogenlampen betrieben. Serienmäßig ist das 160° Wide Vision Lichtsystem verbaut, welches, ähnlich Abbiegescheinwerfern, das Lichtbündel nach links und rechts erweitert und somit, vor allem in der Stadt, die Straße wesentlich besser ausleuchtet. Tagfahrlicht sorgt für bessere Sichtbarkeit auch bei Sonnenschein.

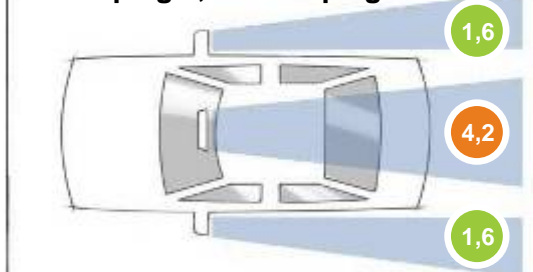


Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

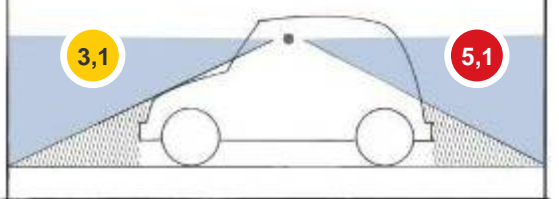
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

⊖ Niedrige Hindernisse (wie z. B. spielende Kinder) sind hinter dem Fahrzeug absolut unsichtbar, die Rückfahrkamera unerlässlich. Auch die Rücksicht durch den Innenspiegel ist unzureichend.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Sitz ist relativ weit zur Fahrzeugmitte gerückt, weswegen man mit einem großen Schritt in das Fahrzeug steigen muss. Vorne wie hinten ist die Dachlinie im Verhältnis zur Sitzfläche tief gezogen, große Personen laufen Gefahr sich den Kopf zu stoßen. Hinten lässt sich die Tür nicht sehr weit öffnen.

⊕ Die hoch eingebauten Sitze sind sehr gut zu erklimmen. Ent- und Verriegelt wird das Fahrzeug per Keyless-Access - man muss den Schlüssel nur bei sich führen, das Schloss wird per Tastendruck bedient. Die Türen rasten kräftig ein, könnten aber eine Raste mehr vertragen, um die Öffnungswinkel feiner zu stufen. Jeder außen sitzende Passagier hat einen Haltegriff, der ihm das Ein- und Aussteigen erleichtert. Nach dem Verlassen des Fahrzeugs leuchten die Scheinwerfer noch eine gewisse Zeit nach und garantieren einen sicheren Heimweg.

⊖ Die Schweller sind hoch über der Straße, man muss quasi auf das Fahrzeug aufsteigen.

3,1 Kofferraum-Volumen*

Mit 330 Litern Kofferraumvolumen liegt der ASX nur im Klassendurchschnitt. Nach dem Umklappen der Rücksitzbank stehen 690 Liter Ladevolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterkante).



2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Per Taster wird die Heckklappe entriegelt und schwingt nach leichtem Anheben 1,85 m nach oben. Sie gibt eine sehr große Ladeöffnung frei. Zum Ausladen muss das Gepäck nur über eine 7 cm hohe Kante gehoben werden. Der Gepäckraum ist fast Quaderförmig und damit sehr gut nutzbar. Auch nach vorne gerutschte Gegenstände können gut erreicht werden.

Der Kofferraum zählt mit 330 l Volumen in dieser Klasse eher zu den Kleinsten. Mit den direkten Konkurrenten, wie z.B. Skoda Yeti (375 l), Ford Kuga (345 l) oder Hyundai ix35 (340 l) kann er nicht mithalten.

⊖ Gepäckstücke müssen weit angehoben werden, um sie in den Innenraum zu laden. Die Ladekante liegt 77 cm über der Fahrbahn. Der Gepäckraum wird nur halbherzig ausgeleuchtet.

2,8 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehnen können asymmetrisch geteilt umgeklappt werden.

⊕ Der Umklappmechanismus kann von vorne und von hinten bedient werden. Er funktioniert einwandfrei. Nur der Knopf muss fest gedrückt werden und das Einrastgeräusch beim Wiederaufrichten ist gewöhnungsbedürftig und laut.

⊖ Kleine Gegenstände können nur in einem kleinen Fach im Kofferraum und unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Haken, Netze etc. sucht man vergeblich.

2,4

INNENRAUM

2,1

Bedienung

Die Bedienung des Mitsubishi ist unkompliziert, die Eingewöhnungszeit ist gering. Ungewöhnlich ist die auf der Innenseite der Sitze angebrachte Sitzheizungsbedienung. Die Instrumentenbeleuchtung wird per Taster stufenweise dunkler geschaltet, ein Drehregler wäre praktischer. Typisch für japanische Fahrzeuge ist der im Blinkerhebel integrierte Lichtschalter. Das Bedienteil der Klimaanlage ist weit unten eingebaut, aber übersichtlich. Es ist einfach gehalten, die Drehringe aber unpraktisch in der Bedienung. Die Symbolik ist nicht sofort durchschaubar. Heckscheibenheizung und Umluftfunktion sind in der Heizungsbedienung versteckt. Hat man die Tasten gefunden, sind sie aber gut zu bedienen. Einige Bedienelemente sind nicht oder nur dürftig beleuchtet. Der Fahrersitz wird elektrisch bedient, auf der Beifahrerseite kommt einfachste Mechanik zum Einsatz.



Zeitgemäßes Design, ordentliche Verarbeitung und gute Funktionalität kennzeichnen den Mitsubishi ASX.

⊕ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite justiert werden. Die Pedalerie ist günstig platziert und viel Platz für die Füße vorhanden. Beim Tritt auf die Kupplung berühren die Fußspitzen aber gerne den Pedalhebel. Trotz Armlehnen ist der lange Schalthebel sehr gut zu erreichen. Optimal angebracht ist der Motorstartknopf der zudem beleuchtet ist. Per Sensor werden die vorderen Scheibenwischer aktiviert. Das Radio- und Navigationsgerät ist gut platziert und wird über Lenkradtasten oder Touchscreen gesteuert. Es erfordert aber viel Fingerspitzengefühl. Mit schlanken Fingern stellt auch die Außenspiegeleinstellung kein Problem dar. Für die vorderen Plätze gibt es die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten, in den Türtaschen können Getränkeflaschen verstaut werden. Die Analoginstrumente der Armaturen sind einwandfrei ablesbar, das Display ist allerdings überladen. Für Kühlmitteltemperatur und Kraftstoffmenge wären Analoginstrumente übersichtlicher. Das Fahrlicht wird serienmäßig per Sensor aktiviert. Ebenso serienmäßig ist der Tempomat und die Berganfahrhilfe an Bord. Der Bordcomputer berechnet den Durchschnittsverbrauch und bietet dem Fahrer somit Hilfestellung zum Kraftstoff sparen.

⊖ Die Nebellampen werden über einen Ring mit Tastfunktionen am Blinkerhebel bedient. Besser wäre es, wenn er einrasten würde. Für die Fensterheber ist nur am Fahrerplatz eine automatische Durchlaufeinrichtung vorhanden. Hinten fehlen Ablagen. Außer Becherhaltern und einer einzigen kleinen Lehnentasche gibt es nichts. Ebenso sucht man dort vergeblich Innen- und Leseleuchten. Auch vorne sind keine separaten Leseleuchten vorhanden, man kann nur die Innenleuchte links und rechts getrennt einschalten. Aufgrund der losen Gurtschlösser gestaltet sich das Anschnallen auf der Rücksitzbank schwierig. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet.

2,3

Raumangebot vorne*

⊕ Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis 1,89 m bequem, die Kopffreiheit ist dabei sehr großzügig gestaltet. Auch die üppige Innenbreite vermittelt ein hervorragendes Raumgefühl. Nur die Ellenbogen touchieren gerne mal die Türverkleidungen.

3,1 Raumangebot hinten*

Auf der Rücksitzbank können zwei Personen bequem sitzen, der mittlere Platz ist eher als Notsitz zu betrachten. Hier geht es etwas beengter zu als auf den vorderen Plätzen. Stellt man die Vordersitze auf Personen mit einer Körpergröße von 1,85 m ein, so sind die hinteren Plätze nur noch für Mitfahrer bis gut 1,80 m bequem.

⊕ Die Innenbreite ist großzügig, das subjektive Raumgefühl gut.



Auf den hinteren äußeren Sitzplätzen finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz vor. Der mittlere Sitzplatz dagegen ist zu eng und nur für kurze Fahrten geeignet.

2,4 KOMFORT

2,1 Federung

⊕ Das Fahrwerk des ASX lässt nicht viel Raum für Kritik. Es ist sehr ausgewogen und komfortabel abgestimmt. Bei langen Wellen schwingt die Karosserie ein kleines Bisschen nach, kurze Wellen filtert das Fahrwerk gut heraus. Stuckern tritt kaum auf. Werden Einzelhindernisse wie Kanaldeckel etc. überfahren, so registrieren das die Insassen nur akustisch. Die Schläge werden einwandfrei abgefedert. Karosseriebewegungen beim Kurvenfahren, Bremsen oder Beschleunigen treten aber schon deutlich auf.

2,4 Sitze

⊕ Der Fahrersitz ist vielfältig einstellbar. Neben der Sitzhöhe ist auch die Neigung der Sitzfläche justierbar. So findet der Fahrer eine sehr entspannte Sitzposition, auch wenn die Sitzfläche etwas kurz geraten ist. Die Vordersitze sind gut konturiert, die Seitenwangen könnten aber ausgeprägter und fester sein. Die Polsterung ist straff aber bequem. Auch für große Fahrer sind die Rückenlehnen ausreichend hoch. Lederbezüge sind nicht gerade atmungsaktiv, beim ASX sind aber die Flächen, an denen man am meisten zum Schwitzen neigt, perforiert. Die Rücksitzbank ist nicht ganz so gut ausgeformt wie die Vordersitze. Seitenhalt wird hinten überhaupt nicht geboten, die Sitzflächen sind flach und kurz. Trotzdem sitzen die Passagiere bequem. Die Polsterung ist weicher als vorne, die Lehne sehr hoch.

⊖ Der Beifahrersitz lässt sich nur in Längsrichtung verschieben und die Lehnenneigung einstellen.

2,7 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 70,2 dB (A) gemessen. Die Insassen nehmen ausgeprägte Windgeräusche wahr.

⊕ Das Motorengeräusch hält sich in Grenzen und wird nicht störend empfunden. Weitere Fahrgeräusche treten kaum auf.

2,7 Klimatisierung

Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer

- ⊕ Auf den vorderen Plätzen spricht die Heizung sehr schnell an. Es vergehen gerade mal 12 Minuten bis eine Raumtemperatur von 22° C erreicht ist. Hinten dauert es vier Minuten länger. Die Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord.
- ⊖ Die Einstellmöglichkeiten sind begrenzt. Für alle Insassen wird die Temperatur über einen gemeinsamen Regler eingestellt, welcher grob skaliert ist. Auch die Luftverteilung wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam vorgenommen, es können nur vorgegebene Kombinationen angewählt werden. Die hinteren Seitenscheiben lassen sich nicht komplett öffnen.

2,0 MOTOR/ANTRIEB

2,2 Fahrleistungen*

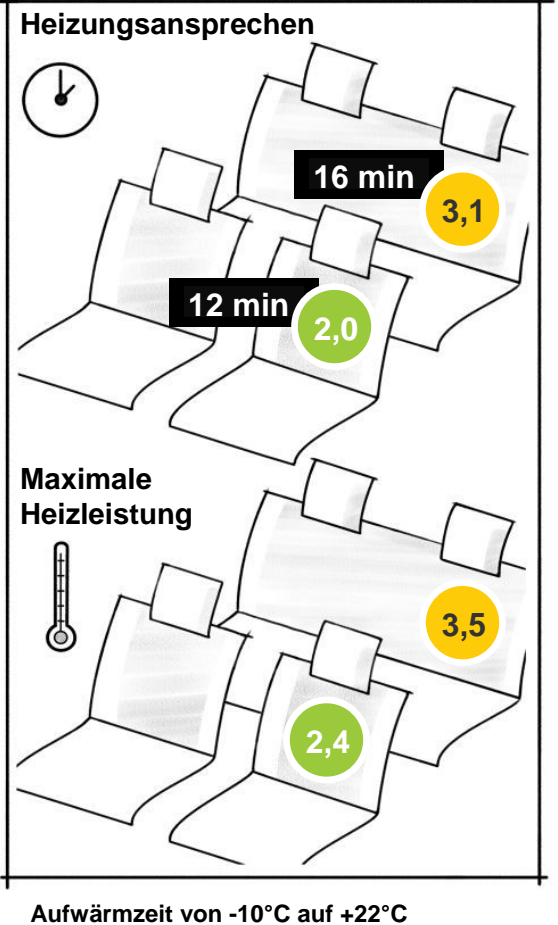
- ⊕ Die Fahrleistungen sind einwandfrei. Beim simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung vergehen gerade mal 6,5 Sekunden, um den Wagen von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Auch die Elastizitätsmessungen im vierten bis sechsten Gang meistert der Mitsubishi ohne Probleme.

2,5 Laufkultur

- ⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Motor sehr kultiviert. Im Innenraum nimmt man kaum Vibrationen wahr. Bei 1.500 Umdrehungen pro Minute brummt der Motor etwas unter Last, über 4.000 Touren beginnt er zu dröhnen. In diesem hohen Drehzahlbereich fühlt sich der Selbstzünder aber auch nicht mehr wohl, verliert arg an Durchzugskraft und wird dort wohl kaum betrieben werden.

1,8 Schaltung

- ⊕ Die Schaltung ist präzise und knackig. Nur beim schnellen Durchschalten kann sie gelegentlich etwas haken. Trotzdem sind, nicht zuletzt aufgrund der Leichtgängigkeit, hohe Schaltgeschwindigkeiten möglich. Auch der Rückwärtsgang lässt sich selbst bei ausrollendem Fahrzeug leicht und geräuschlos einlegen. Nur die Schaltwege dürften noch etwas kürzer sein. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer eine kraftstoffsparende Fahrweise zu verwirklichen.



1,8 Getriebeabstufung

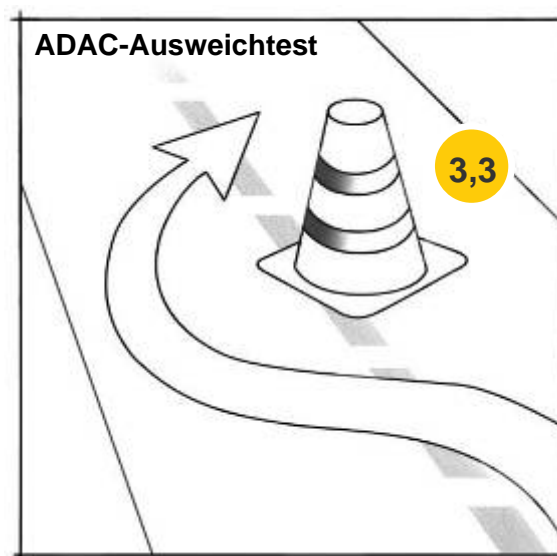
+ Das Sechsgang-Schaltgetriebe passt sehr gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit steht ein passender Gang zur Verfügung, gleich ob man die volle Zugkraft nutzen oder eine kraftstoffsparende Fahrweise realisieren will. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.600 Umdrehungen, was keinen unnötigen Kraftstoff verschwendet.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

2,9 Fahrstabilität

Einen plötzlichen Lenkimpuls quittiert der Mitsubishi mit ausgeprägtem Nachpendeln. Der Geradeauslauf bei Spurrillen oder Fahrbahnebenenheiten ist aber in Ordnung. Beim ADAC-Ausweichtest erhält er nur die Note 3,3. Zu Beginn des Parcours untersteuert der ASX deutlich, das ESP greift kaum ein und baut nur wenig Geschwindigkeit ab. Beim Gegenlenken geht er dann stark ins Übersteuern über. Dann greift auch das ESP kräftig ein.

+ Das Mitsubishi Allradsystem AWC sorgt auf jedem Untergrund für optimale Traktion. Man kann an einem Drehrad in der Mittelkonsole unter drei Antriebsprogrammen auswählen: Im 2WD Modus ist das Fahrzeug nur frontgetrieben. Im 4WD AUTO Modus wird das Drehmoment variabel zwischen Vorder- und Hinterachse im Verhältnis 85:15 bis zu 40:60 verteilt. Wird 4WD LOCK gewählt, so wird die Hinterachse fix mit dem 1,5-fachen Drehmoment der Vorderachse beaufschlagt.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

2,4 Kurvenverhalten

+ In zu schnell gefahrenen Kurven schiebt das Fahrzeug mit den Vorderrädern in Richtung Kurvenäußeres - ein Fahrverhalten, das auch von weniger geübten Fahrern gut kontrolliert werden kann. Lastwechselreaktionen beim Gaswegnehmen treten kaum auf.

2,4 Lenkung*

Der Wendekreis dürfte mit 11,6 Metern etwas geringer ausfallen. Zum Rangieren darf das Lenkrad fest gegriffen werden, es ist gewisser Kraftaufwand nötig.

+ Das Fahrzeug reagiert leicht verzögert, aber absolut gutmütig auf Lenkbefehle. Die Lenkung ist zielgenau und vermittelt dem Fahrer auffallend viel Gefühl für die Fahrbahn - nicht selbstverständlich für einen SUV. Sie ist ziemlich direkt ausgelegt.

3,8

Bremse

- + Die Bremse spricht schnell an, ein Bremsassistent ist Serie. Das Pedalgefühl ist gut, sie lässt sich fein dosieren.
- Ein Bremsweg von 42 Metern aus 100 km/h ist zu viel (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Hier besteht Handlungsbedarf.

2,3

SICHERHEIT

2,5

Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

- + Das Stabilitätsprogramm ESP und der Bremsassistent BAS sind serienmäßig an Bord. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch das Warnblinklicht aktiviert, damit der nachfolgende Verkehr gewarnt wird. Die Bremsleuchten funktionieren mit LED-Technik, welche auch bei schlechter Witterung sehr gut erkannt werden können. Nur bei getretenem Kupplungspedal kann der Motor gestartet werden. Ein unbeabsichtigtes Anrollen wird somit verhindert.
- Der Kraftstoffeinfüllstutzen befindet sich auf der verkehrszugewandten linken Seite.

1,9

Passive Sicherheit - Insassen

Ein ADAC-Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor.

- + Neben Kopf- und Seitenairbags steht dem Fahrer auch ein Knieairbag zur Verfügung. Die vorderen Kopfstützen haben eine ausreichende Höhe für Insassen bis 1,90 m Größe und bieten durch den geringen Abstand zum Kopf optimales Schutzpotential. Die hinteren dürften aber etwas höher sein. Sie sind nur für Personen bis 1,60 m ausgelegt. Auf den vorderen Sitzplätzen gibt es Gurtwarner. An den stabilen Bügeltürgriffen kann im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufgebracht werden.
- Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden und bei beladenem Kofferraum nicht erreichbar.

2,3

Kindersicherheit

Ein ADAC-Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor.

- + Auf den äußeren Sitzplätzen der Rücksitzbank können alle gängigen Kindersitzmodelle sicher befestigt werden. Dort ist auch das ISOFIX-System inklusive Top-Tether vorhanden. Das Angurten wird allerdings durch die losen Gurtschlösser unnötig erschwert. Serienmäßig können die Beifahrerairbags per Zündschlüssel deaktiviert werden, dann können auf dem Beifahrersitz auch rückwärtsgerichtete Kinderschalen installiert werden.
- An den hinteren Fensterhebern ist kein Einklemmschutz vorhanden. Es besteht die Gefahr, dass sich spielende Kinder die Finger quetschen. Die Betätigung der Kindersicherungen ist so einfach gehalten, dass sie auch von Kindern einfach abgeschaltet werden können.

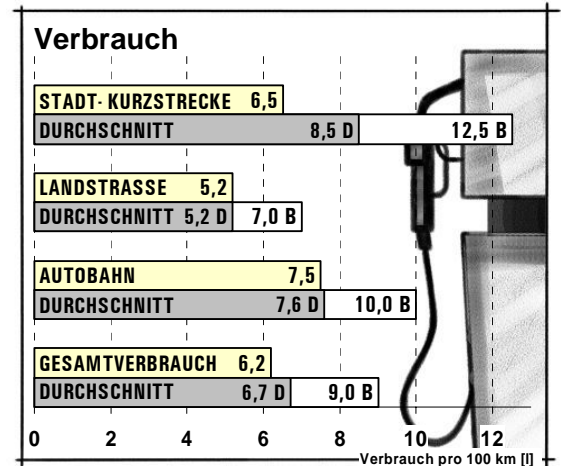
3,0 Fußgängerschutz

Ein ADAC-Crashtest lag zum Zeitpunkt der Testveröffentlichung noch nicht vor. SUVs haben durch ihre hohe Front nicht die besten Voraussetzungen für einen umfangreichen Fußgängerschutz. Die vordere Stoßstange ist aber nachgiebig. Motor und Aggregate liegen tief unter der Haube und dürften kein besonderes Verletzungspotential für Fußgänger darstellen.

2,3 UMWELT/ECOTEST

2,7 Verbrauch/CO2*

Beim Kraftstoffverbrauch verpasst der ASX mit einem Testverbrauch von 6,2 Litern auf 100 km knapp eine gute Bewertung. Innerorts macht sich das serienmäßige Start-Stopp-System bemerkbar, hier verbraucht er nur 6,5 l/100 km. Auf Landstraßen konsumiert der Mitsubishi 5,2 Liter und auf Autobahnen 7,5 Liter auf 100 km. CO₂ emittiert er dabei 163 g/km und erhält beim ADAC-EcoTest 33 Punkte.



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

1,8 Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist, nicht zuletzt dank des serienmäßigen Partikelfilters, gering. Im ADAC-EcoTest bekommt der ASX dafür 42 Punkte, was zusammen mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 75 Punkten und vier Sternen führt.

2,8 WIRTSCHAFTLICHKEIT

1,8 Betriebskosten*

+ Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Sie fallen beim ASX gering aus. Günstiger Dieselmotor kombiniert mit einem akzeptablen Verbrauch ergeben niedrige Betriebskosten.

3,2 Werkstatt- / Reifenkosten*

Für eine Beurteilung liegen uns noch keine Daten des Herstellers vor - die Berechnung der Werkstattkosten basiert auf Erfahrungswerte.

+ Mitsubishi gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

2,0 Wertstabilität*

⊕ Ein neues Modell mit modernster Technik verspricht einen stabilen Restwertverlauf. SUV sind momentan gefragte Fahrzeuge und ein Modellwechsel steht in weiter Ferne. Deswegen wird dem Mitsubishi ASX im vierjährigen Kalkulationszeitraum eine gute Wertstabilität prognostiziert.

3,3 Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 29.990 € liegt der Mitsubishi ASX 1.8 DI-D+ Instyle 4WD im Mittelfeld seiner Klasse. Bemerkenswert ist allerdings, dass als einzige kostenpflichtige Sonderausstattung Metalliclack angeboten wird. Mit 30.480 € ist er voll ausgestattet.

3,5 Fixkosten*

Die Kfz-Versicherung lässt sich den ASX teuer bezahlen. Vor allem die Haftpflichtklasse, die sich nicht umgehen lässt, ist sehr teuer. Steuer kostet er 231 € jährlich.

2,9 Monatliche Gesamtkosten*

Auch wenn die Betriebskosten niedrig sind und der Wertverlust gering, in den monatlichen Gesamtkosten schneidet er nur durchschnittlich ab. Bei den Fix-, Werkstatt- und Reifenkosten liegt er nur im Mittelfeld.

DIE MOTORVARIANTEN			
in der preisgünstigsten Modellversion			
TYP	1.6		1.8 DI-D+
Aufbau/Türen	GE/5		GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1590		4/1798
Leistung [kW(PS)]	86(117)		110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	154/4000		300/2000
0-100 km/h[s]	11,4		9,7
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183		200
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,9 S		6,2 D
CO2 [g/km]	135		145
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18		19/21/21
Steuer pro Jahr [Euro]	62		221
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	510		532
Preis [Euro]	17.990		20.990

Aufbau	KT = Kleintransporter	Versicherung	Kraftstoff
ST = Stufenheck	TR = Transporter	KH = KFZ-Haftpfl.	N = Normalbenzin
SR = Schrägheck	GR = Großraumlimousine	VK = Vollkasko	S = Superbenzin
CP = Coupe	BU = Bus	TK = Teilkasko	SP = SuperPlus
C = Cabriolet	GE = Geländewagen		D = Diesel
RO = Roadster	PK = Pick-Up		FG = Flüssiggas
KB = Kombi			G = Erdgas

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1798 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	300 Nm
bei	2000 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	198 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,0 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	6,5 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,2 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,5/ 5,2/ 7,5 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	150g/km / 163g/km
Innengeräusch 130km/h	70dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4295/1770/1625 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	330 l/690 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	750 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	965 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	115 Euro
Monatliche Werkstattkosten	63 Euro
Monatliche Fixkosten	94 Euro
Monatlicher Wertverlust	361 Euro
Monatliche Gesamtkosten	633 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/21/21
Grundpreis	29.990 Euro

NOTENSKALA

● Sehr gut	0,6 – 1,5	● Ausreichend	3,6 – 4,5
● Gut	1,6 – 2,5	● Mangelhaft	4,6 – 5,5
● Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt.

Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.07.2009 gültigen Steuergesetzgebung.



Mitsubishi ASX 1.8 DI-D+ Instyle 4WD (DPF)

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Start-Stop-System	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Regen- und Lichtsensor	Serie
Abbiegelicht	nicht erhältlich
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Xenonlicht (160° Wide Vision)	Serie

INNEN

Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Keyless Entry	Serie
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (für den Fahrer)	Serie
Navigationssystem	Serie
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (var. Neigung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	490 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,4

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	2,8	Fahreigenschaften	3,0
Verarbeitung	2,6	Fahrstabilität	2,9
Sicht	3,0	Kurvenverhalten	2,4
Ein-/Ausstieg	2,6	Lenkung*	2,4
Kofferraum-Volumen*	3,1	Bremse	3,8
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,5	Sicherheit	2,3
Kofferraum-Variabilität	2,8	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,5
Innenraum	2,4	Passive Sicherheit - Insassen	1,9
Bedienung	2,1	Kindersicherheit	2,3
Raumangebot vorne*	2,3	Fußgängerschutz	3,0
Raumangebot hinten*	3,1	Umwelt/EcoTest	2,3
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO2*	2,7
Komfort	2,4	Schadstoffe	1,8
Federung	2,1		
Sitze	2,4	WIRTSCHAFTLICHKEIT	2,8
Innengeräusch	2,7	Betriebskosten*	1,8
Klimatisierung	2,7	Werkstatt- / Reifenkosten*	3,2
Motor/Antrieb	2,0	Wertstabilität*	2,0
Fahrleistungen*	2,2	Kosten für Anschaffung*	3,3
Laufkultur	2,5	Fixkosten*	3,5
Schaltung	1,8	Monatliche Gesamtkosten*	2,9
Getriebeabstufung	1,8		

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest