



## Mitsubishi Lancer Sportback 1.8 DI-D+ ClearTec Edition (DPF)

Fünftürige Schräghecklimousine der unteren Mittelklasse (110 kW / 150 PS)

**B**ereits seit 2008 ist der Mitsubishi Lancer Sportback im Programm. Optisch ist er auch ganz der Alte geblieben, aber technisch wurde er zum Modelljahr 2011 überarbeitet. Die grundlegendste Neuerung sind die ClearTec-Motoren. Im Testwagen war der größere der beiden neuen 1.8 DI-D Dieselmotoren verbaut. Er leistet 110 kW/150 PS und verfügt über die neue Ventilsteuerung MIVEC, welche neben guten Fahrleistungen auch für einen geringen Verbrauch sorgen soll. Die Fahrleistungen überzeugen vollkommen, der Verbrauch liegt mit einem durchschnittlichen Testverbrauch von 5,6 l/100 km allerdings nur im Klassendurchschnitt. Daran ändern auch das serienmäßige Start-Stopp-System, die elektrische Servolenkung und die Schaltempfehlungsanzeige nur wenig. Bei der limitierten Ausstattungsvariante Edition erhält der Kunde ein hochwertig ausgestattetes Auto für schmales Geld (19.990 € Grundpreis). Bi-Xenonscheinwerfer, Freisprecheinrichtung und Parksensoren sind im Vergleich zum vergleichbaren Invite serienmäßig verbaut.

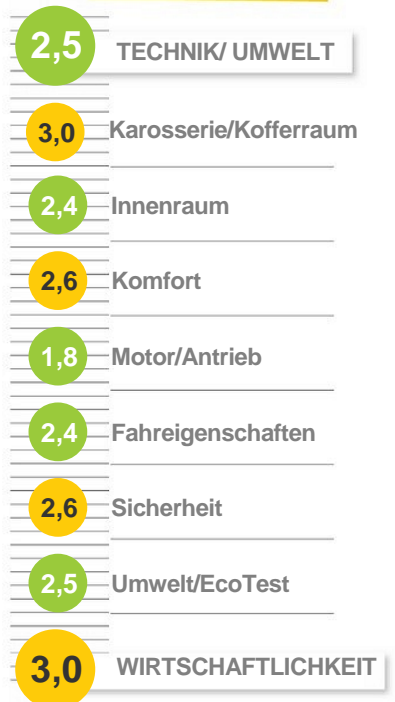
**Karosserievarianten:** Limousine. **Konkurrenten:** u. a.: Citroen C4, Ford Focus, Opel Astra, Seat Leon, VW Golf.

**+** sicheres Fahrverhalten, gute Serienausstattung, gute Fahrleistungen, präzises & gut abgestuftes Getriebe

**-** hohe Fixkosten, hohe Werkstatt- und Reifenkosten



### ADAC-URTEIL



**3,0**

## KAROSSERIE/KOFFERRAUM

**2,8**

### Verarbeitung

Im Allgemeinen ist die Karosserie gut verarbeitet, wenn auch große, unpräzise Spaltmaße und schlecht eingepasste Kunststoffteile den Schein etwas trüben. Im Finish besteht etwas Verbesserungsmöglichkeit. Den Innenraum dominiert massives Hartplastik. Zumindest Lenkrad, Schaltknäuf und Handbremshebel sind mit Leder überzogen. Die Verarbeitung im Innenraum ist solide, aber vor allem die Türverkleidungen sind unsauber in Form geschnitten und weisen teilweise scharfe Kanten auf.

⊕ Der Motorraum ist komplett verschlossen, wodurch Lärmemissionen und unnötige Luftwirbel und somit ein erhöhter Verbrauch verhindert werden. Die Türausschnitte sind großzügig abgedichtet und verschmutzen deswegen kaum. Auf dem Dach sind Lasten bis 80 kg erlaubt. Insgesamt können 495 kg zugeladen werden.

⊖ Die Stoßfänger und Karosseriefanken müssen ohne Schutzleisten gegen kleine Parkrempler auskommen, welche eine kostengünstige Reparatur ermöglichen könnten. Wer unvorsichtig ein- und aussteigt, kann sich leicht den Türschweller verkratzen, da er ungeschützt ist. Der einfache Haltestab für die Motorhaube wirkt nicht besonders hochwertig. Bei Reifenpannen steht nur ein schmales Notrad zur Verfügung, mit dem mit maximal 80 km/h nur bis zur nächsten Werkstatt gefahren werden kann. Dies ist im Kofferraum untergebracht und somit bei beladenem Gepäckraum nicht zu erreichen.

**3,3**

### Sicht

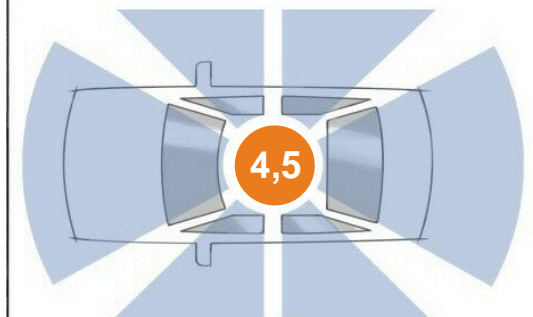
Die Übersichtlichkeit des Mitsubishi Lancer hält sich in Grenzen. Die Frontpartie ist tief gezogen, das Ende lässt sich vom Fahrer nur grob abschätzen. Wesentlich besser abschätzbar ist das Heck des Mitsubishi.

⊕ Vor dem Fahrzeug befindliche Hindernisse sind aufgrund der tief gezogenen Haube sehr gut zu erkennen. Die Ausstattungsvariante Edition ist serienmäßig mit Bi-Xenonscheinwerfern ausgestattet; diese bieten bei Nacht eine gute Straßenausleuchtung und eine angenehme Lichtverteilung. Mitsubishi wirbt großspurig mit Kurvenlicht, genau genommen handelt es sich dabei aber um ein statisches Abbiegelicht, das lediglich schräg vorne links und rechts etwa fünf Meter vor dem Auto erhellt - mit den aufwendigen Lichtsystemen von Mercedes und Co. ist das aber kaum vergleichbar. Die Außenspiegel sind groß und beheizbar. Eine akustische Einparkhilfe für den Heckbereich ist serienmäßig.

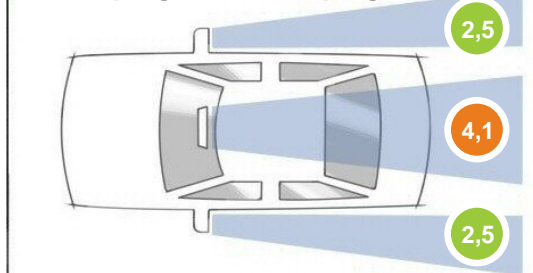


Die Rundumsicht kann nicht überzeugen, besonders nach schräg hinten ist die Sicht stark eingeschränkt.

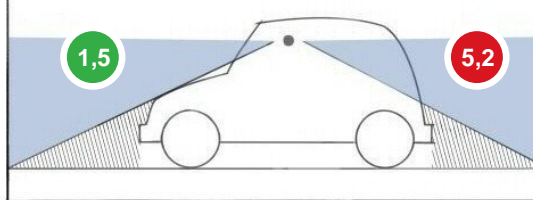
#### Rundumsicht



#### 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.

⊖ Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der neue Lancer als Sportback schlecht ab. Vor allem nach hinten und schräg hinten lässt die Sicht zu wünschen übrig. Die C-Säulen sind sehr breit, die hinteren Kopfstützen nicht versenkbar und zusätzlich die untere Fensterkante recht hoch. Niedrige Hindernisse hinter dem Fahrzeug sind aufgrund des hohen Hecks quasi unsichtbar. Ebenso ist die Sicht im Innenspiegel zu gering bemessen.

---

## 2,9 Ein-/Ausstieg

⊕ Der Zustieg zu den vorderen Plätzen ist relativ bequem möglich; dafür sorgen niedrige Türschweller und eine zufriedenstellende Höhe der Sitze. Ver- und Entriegelt wird per serienmäßiger Fernbedienung im Schlüssel, deren Tasten allerdings trotz Markierung schlecht zu unterscheiden sind. Über jeder Tür ist ein Haltegriff angebracht, welcher beim Aussteigen behilflich sein kann. Die Scheinwerfer leuchten nach dem Verlassen des Fahrzeugs noch kurze Zeit weiter und garantieren einen sicheren Heimweg bei Dunkelheit.

⊖ Wegen des geringen Abstandes zwischen Sitzfläche und Dachkante muss man beim Ein- und Aussteigen ein wenig den Kopf einziehen. Zudem sollten die hinteren Türen etwas weiter öffnen. Die Türfeststeller sind unterdimensioniert und besitzen nur zwei Raststellungen.

---

## 3,4 Kofferraum-Volumen\*

⊖ Mit 270 l fällt das Kofferraumvolumen knapp aus für diese Fahrzeugklasse. Unter dem in zwei Stufen höhenverstellbaren Kofferraumboden haben zusätzliche 50 l Kleingepäck Platz. Klappt man die Rückbank um, erweitert sich das Ladevolumen auf 610 l (gemessen bis Fensterunterkante).



**Nur 270 l fasst der Kofferraum des Lancer Sportback. Unter dem Boden findet zwar weiteres Gepäck Platz, die meisten Konkurrenten bieten jedoch wesentlich mehr Stauraum.**

---

## 2,5 Kofferraum-Zugänglichkeit

Mit 70 cm fällt die Ladekante nicht gerade niedrig aus. Die Heckklappe schwingt beim Öffnen 1,82 m nach oben.

⊕ Die Heckklappe lässt sich per Taster leicht öffnen und gibt eine große Ladeöffnung frei. Dank des doppelten Ladebodens stört von innen keine Ladekante, auch schweres Gepäck lässt sich leicht wieder ausladen. Die Form des Kofferraums ist zweckmäßig. Sind Gegenstände bis zu den Sitzlehnen vor gerutscht, so kann man sie gerade noch erreichen ohne sich die Kleidung an der hinteren Stoßstange zu verschmutzen.

⊖ Die Kofferraumbeleuchtung ist sehr schwach.

---

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne ist im Verhältnis 60:40 geteilt umklappbar. Für kleine Utensilien gibt es links und rechts kleine verschließbare Fächer, zudem kann einiges unter dem doppelten Kofferraumboden verstaut werden. Gepäcknetze, Befestigungsösen etc. sucht man vergeblich.

⊕ Der Klappmechanismus kann sehr einfach an den Sitzlehnen und vom Kofferraum aus über zwei Hebel bedient werden. Es entsteht eine weitgehend ebene Fläche. Gewöhnungsbedürftig ist aber, dass die Lehnen gegen Federkraft wieder aufgerichtet werden müssen.

## 2,4

## INNENRAUM

## 2,2

## Bedienung

- +** Die Bedienung des Mitsubishi Lancer Sportback ist insgesamt recht einfach, man gewöhnt sich schnell an das Fahrzeug. Das Lenkrad ist zwar nur in der Höhe einstellbar, passt aber den meisten Personengrößen gut. Pedale und Schalthebel liegen günstig, das Zündschloss ist allerdings etwas versteckt. Die Scheibenwischer und das Fahrlicht werden per Sensor gesteuert. Einfach zu bedienen ist die Klimaautomatik, die im Fahrbetrieb kaum nachreguliert werden muss. Die Fenster lassen sich elektrisch bedienen, allerdings nur am Fahrerplatz mit Auf- und Abwärtsautomatik. Das optionale Radio- und Navigationssystem lässt sich über den Touchscreen leicht einstellen, die Vielfalt der Einstellmöglichkeiten sorgt aber für großen Gewöhnungsaufwand. Die mechanischen Einstellelemente der Sitzverstellung sind einfach und leichtgängig. Vorne sind die vielfältigsten Ablagemöglichkeiten inklusive Flaschen und Becherhalter vorhanden, auf den hinteren Plätzen fallen diese wesentlich dürftiger aus. Alle Türen und Klappen werden überwacht, ob sie sicher geschlossen sind. Der Tempomat ist Serie. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über Verbrauch und Reichweite.
- Die Nebelleuchten werden über einen unpraktischen Ring am Blinkerhebel, welcher federbelastet nach jeder Betätigung in die Mittelstellung zurück kehrt, ein- und ausgeschaltet. Ein Ring mit festen Rasten wäre einfacher zu bedienen. Die Instrumente sind klar gezeichnet, allerdings werden Kühlwassertemperatur und Kraftstofffüllstand nur digital und damit weniger deutlich angezeigt. Die Wassertemperatur kann nur über das Menü im roten, grob gepixelten Display angezeigt werden. Die Bedienelemente der Klimaautomatik liegen etwas zu tief. Das Handschuhfach ist unbeleuchtet. Hinten gibt es nur eine zentrale Innenraumleuchte, keine separaten Leseleuchten. Das Handschuhfach ist klein und unbeleuchtet, aber zumindest klimatisiert. Für die hinteren Passagiere sind die Gurtschlösser an losen Bändern und deswegen unpraktisch zu bedienen.



**Die Funktionalität des Fahrerplatzes ist überraschend gut, die Verarbeitungsqualität kann dagegen noch nicht vollends überzeugen.**

## 2,0

## Raumangebot vorne\*

- +** Auf den vorderen Plätzen finden Insassen bis zu 1,90 m Größe bequem Platz; die Kopffreiheit ist noch üppiger. Auch wegen der großzügig dimensionierten Innenbreite ist das subjektive Raumgefühl vorne angenehm.

## 3,3

## Raumangebot hinten\*

Hinten reicht das Raumangebot nur für Insassen bis zu einer Körpergröße von knapp 1,80 m; größere Personen stoßen am Dach mit dem Kopf an. Die Rücksitzbank ist für zwei Personen ausgeformt, diese haben genug Platz; der Sitz in der Mitte ist schmal und nur für kürzere Strecken zu empfehlen.



**Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,80 m ausreichend Platz vor.**



## 2,6 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Die Federung ist straff, aber insgesamt sehr ausgewogen abgestimmt. Auf kurvigen Landstraßen sorgt die satte Straßenlage für Fahrspaß und Sicherheit, dennoch bleibt der Komfort auch auf welligen Autobahnen nicht auf der Strecke. Wanken und Seitenneigung fallen gering aus. Das Fahrzeug hat allerdings eine deutliche Stuckerneigung.

### 2,8 Sitze

Die Vordersitze und die Rücksitzbank sind nur durchschnittlich konturiert. Hinten hat man eine etwas unnatürliche Sitzhaltung.

⊕ Der Fahrersitz ist in einem weiten Bereich in der Höhe variabel. Der Fahrer kann das linke Bein gut abstützen. Er sitzt entspannt. Die Sitze sind bequem gepolstert, tendenziell aber sehr weich. Die Rückenlehnen sind hoch, auf den vorderen Plätzen allerdings im Schulterbereich etwas schmal. Auf den Stoffbezügen neigt man im Sommer kaum zum Schwitzen.

⊖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung. Bei Kurvenfahrt fehlt auf allen Plätzen der Seitenhalt. Die leichten Wangen der Vordersitze sind zu weich.

### 2,0 Innengeräusch

Um unteren Drehzahlbereich läuft der Motor ruhig, überschreitet man allerdings die Marke von 3.000 Touren, so wird er übermäßig laut und nervt die Insassen.

⊕ Das gemessene Innengeräusch bei 130 km/h ist mit 67,1 dB (A) angenehm leise. Windgeräusche und andere Fahrgeräusche halten sich in Grenzen.

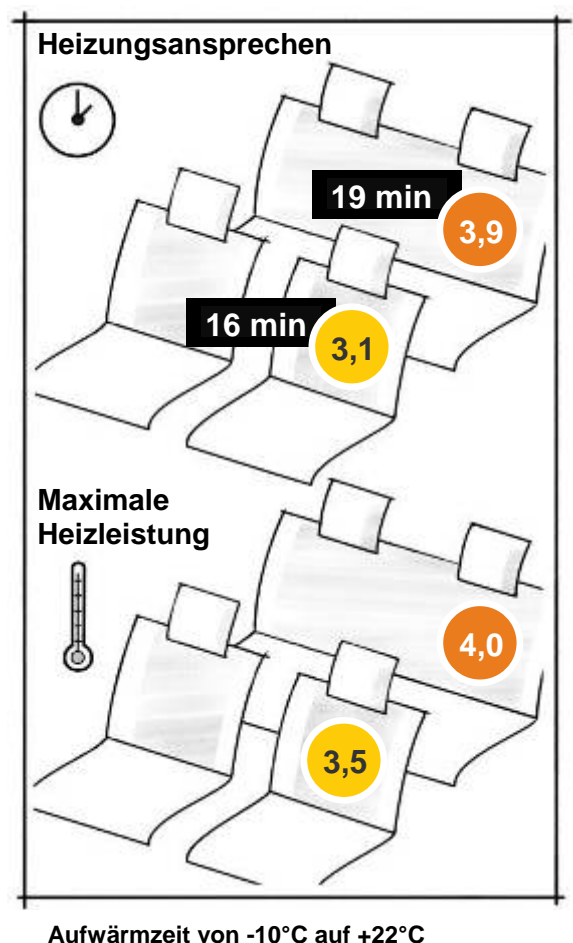
### 3,1 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer)

Die Heizwirkung ist vorne passabel, in 16 Minuten ist die gewünschte Raumtemperatur von 22° C erreicht. Die hinteren Insassen müssen sich drei Minuten länger gedulden. Die Temperatur wird für Fahrer und Beifahrer gemeinsam eingestellt. Es muss aber fast nie nachgestellt werden, die Regelung funktioniert einwandfrei.

⊕ Die Klimaautomatik ist Serie, sie sorgt im Sommer für rasche Abkühlung.

⊖ Für die Luftverteilung sind feste Stufen vorgegeben, zudem wird sie für Fahrer- und Beifahrer gemeinsam vorgenommen.



## 1,8 MOTOR/ANTRIEB

### 1,6 Fahrleistungen\*

⊕ Der 1,8 Liter-Diesel leistet in der + Variante 110 kW/150 PS. Diese sorgen für ordentlichen Vortrieb. Bei den Elastizitätsmessungen im vierten, fünften und sechsten Gang liefert er sehr gute Ergebnisse ab. Auch beim simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung erreicht der Lancer Bestwerte. Er hat zwar im unteren Drehzahlbereich ein ausgeprägtes Turboloch. Hat er dieses allerdings überwunden, so treibt er den Mitsubishi vehement vorwärts.

### 3,0 Laufkultur

Typisch für einen Vierzylinder-Diesel ist auch der Lancer nicht frei von Vibrationen, die sich allerdings in tolerierbaren Grenzen halten. Im unteren und mittleren Drehzahlbereich läuft er sehr kultiviert, überschreitet man allerdings 3.000 Umdrehungen pro Minute, so beginnt er schlagartig heftig zu nageln und dröhnen. Gut, dass es nicht nötig ist den Mitsubishi in diesem Drehzahlbereich zu bewegen.

### 1,4 Schaltung

⊕ Die Schaltung arbeitet präzise, die Gänge lassen sich leicht einlegen, die Schaltwege sind kurz. Der Rückwärtsgang ist synchronisiert und lässt sich deshalb auch bei ausrollendem Fahrzeug geräuschlos einlegen. Eine Schaltempfehlung unterstützt den Fahrer einen Kraftstoff sparenden Drehzahlbereich anzustreben. Die Anzeige geht in dem roten Display allerdings etwas unter.

⊖ Bei kaltem Getriebeöl lässt sich das sonst so präzise Getriebe nur mit enormem Kraftaufwand schalten.

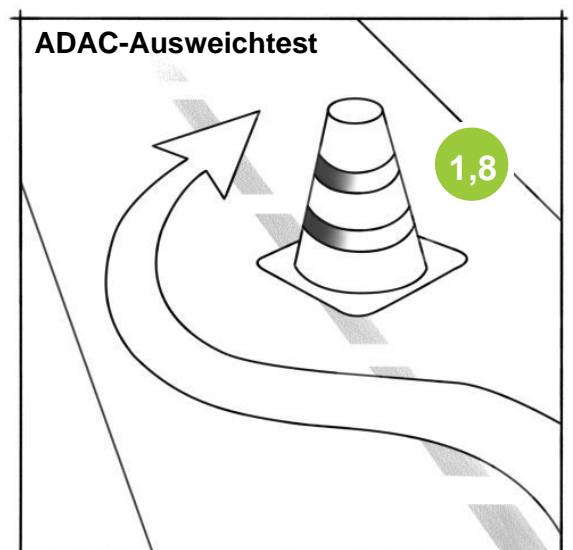
### 1,8 Getriebeabstufung

⊕ Das Sechsgang-Getriebe ist gleichmäßig gestuft. Nach jedem Gangwechsel trifft man wieder einen Drehzahlbereich, in welchem der Motor sein Drehmoment entfalten kann. Bei 130 km/h dreht die Maschine im höchsten Gang mit 2.500 Touren, für einen Diesel ein noch guter Wert.

## 2,4 FAHREIGENSCHAFTEN

### 1,9 Fahrstabilität

⊕ Die Fahrstabilität des Mitsubishi Lancer Sportback ist gut. Selbst in kritischen Situationen zeigt sich der Wagen über einen weiten Bereich gutmütig beherrschbar. Werden die physikalischen Grenzen erreicht, greift das elektronische Stabilitätssystem MASC blitzschnell ein und stabilisiert den Lancer zuverlässig. Entsprechend positiv fällt das Ergebnis im ADAC-Ausweichtest aus.



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.

Primär ist der Lancer untersteuernd ausgelegt, in Phase 2 zeigt er sich aber leicht übersteuernd, was dank MASC aber nicht zum Schleudern führt. Er wirkt schwerfällig, dennoch ist der Parcours sicher und relativ schnell durchfahrbar. Die Traktionskontrolle MATC sorgt für gute Traktion, auch unbefestigtem Untergrund.

## 1,9 Kurvenverhalten

⊕ Das Kurvenverhalten ist neutral bis leicht untersteuernd; eine sehr gute Abstimmung, die für hohe Sicherheit beim Kurvenfahren, auch für ungeübte Fahrer sorgt. Im Rahmen der physikalischen Grenzen greift auch hier MASC (Elektronisches Stabilitätsprogramm) ein und verhindert instabile Fahrzustände. Lastwechselreaktionen treten im Normalfall nicht auf.

## 2,8 Lenkung\*

Vor allem um die Mittellage ist die Lenkung nicht sehr präzise ausgelegt. Ebenso wird dem Fahrer wenig Rückmeldung von der Straße vermittelt. Ein Wendekreis von elf Metern kann in dieser Klasse auch nicht lobend erwähnt werden. Beim sehr kräftigen Beschleunigen tendiert die Lenkung aufgrund des Frontantriebs etwas zu verhärten.

⊕ Beim Anlenken reagiert der Lancer spontan und baut auch auf der Hinterachse schnell Seitenführung auf. Die Übersetzung des Lenkgetriebes ist direkt ausgelegt, der Kraftaufwand beim Rangieren angenehm gering.

## 3,0 Bremse

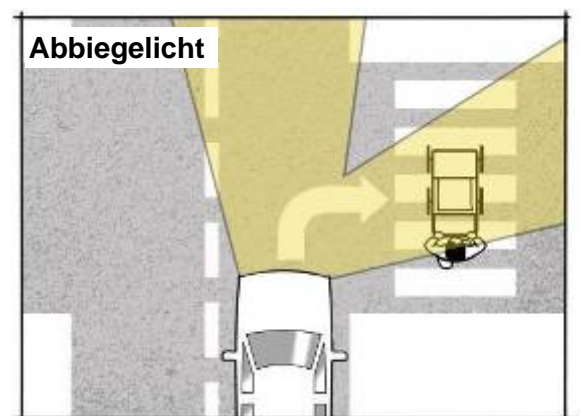
Der Bremsweg von 39 m ist in der heutigen Zeit nur noch als durchschnittlich zu bezeichnen (Mittelwert aus zehn Einzelmessungen, halbe Zuladung, Reifen 205/60 R16 H Yokohama ADVAN A-460 92). Ansprechen und Dosierbarkeit sind gut. Ein Bremsassistent ist jetzt serienmäßig an Bord, welcher bei Gefahrenbremsungen ermöglicht das volle Potenzial der Bremsanlage zu mobilisieren.

## 2,6 SICHERHEIT

### 2,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Auch im Lancer ist in der Zwischenzeit das elektronische Stabilitätssystem MASC (vergleichbar ESP) und ein Bremsassistent Serienstandard. Im Hauptscheinwerfer ist separates Abbiegelicht integriert, welches allerdings im Stadtverkehr etwas nervös ein- und ausschaltet. Bei einer Gefahrenbremsung wird automatisch die Warnblinkanlage aktiviert, um den nachfolgenden Verkehr zu warnen. Zum Starten muss das Kupplungspedal gedrückt werden, wodurch ein unbeabsichtigtes Anrollen bei eingelegtem Gang verhindert wird.

⊖ Der Kraftstoff-Einfüllstutzen befindet sich auf der gefährlichen linken, dem Verkehr zugewandten Seite.



**Zusätzliche Lampen (oder angepasste Nebelscheinwerfer) leuchten im Stadtverkehr beim Abbiegen die betreffende Seite besser aus. So wird das Risiko, an Kreuzungen und Einmündungen Fußgänger zu übersehen, erheblich vermindert.**

## 2,2 Passive Sicherheit - Insassen

- + Der Mitsubishi Lancer Sportback ist ausgestattet mit Front-, Seiten- und durchgehenden seitlichen Kopfairbags. Zusätzlich wird der Fahrer durch einen Knieairbag geschützt. Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht er im Bereich Insassenschutz 81% der möglichen Punkte und somit volle fünf Sterne. Die vorderen Insassen werden optisch und akustisch daran erinnert, sich anzuschnallen. Vorne reichen die Kopfstützen für Insassen bis 1,85 m Körpergröße, hinten nur bis 1,65 m, was allerdings wegen der eingeschränkten Kopffreiheit kaum einen Nachteil darstellt. Der Abstand zwischen Kopfstütze und Kopf ist vorne sehr gering. An den stabilen Bügeltürgriffen lässt sich im Falle eines Unfalls hohe Zugkraft aufbringen. Die Hände sollten allerdings nicht zu breit sein, der Durchgriff ist schmal.
- Die hinteren Kopfstützen sind zu weit von den Köpfen entfernt und bieten deshalb nicht vollen Schutz. Warndreieck und Verbandskasten sind in der Reserveradwanne untergebracht und deswegen bei beladenem Kofferraum nicht erreichbar. Im Gepäckraum sind keine Zurrösen zur Ladungssicherung vorhanden.

## 3,2 Kindersicherheit

- + Zwei Kindersitze lassen sich auf den hinteren Sitzen weitgehend stabil befestigen, an den beiden Außensitzen auch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte. So genannte Top-Tether-Ankerhaken bieten die Möglichkeit, die Kindersitze zusätzlich von oben zu sichern. Die Gurte sind auch für Sitze mit besonders hohem Gurtbedarf lang genug. Der rechte Frontairbag lässt sich mit dem Zündschlüssel deaktivieren. Dann dürfen auf dem Beifahrersitz auch rückwärts gerichtete Kindersitze befestigt werden. Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Lancer im Bereich Kindersicherheit 80 % der möglichen Punkte.
- Die Montage der Kindersitze ist wegen der an losen Gurtbändern befestigten Gurtschlösser mühsam und erfordert zwei Hände. Zudem finden die Sitze wegen der weichen Polster keinen stabilen Halt. Die Position und Länge der Gurtschlösser ermöglicht nicht alle Kindersitze sicher zu befestigen. Daher wird die Verwendung der Isofix-Halterungen empfohlen, welche allerdings nur mit Montagehilfen verwendet werden können. Nur am Fahrerplatz ist am Fensterheber ein Einklemmschutz vorhanden. Dadurch herrscht große Verletzungsgefahr, vor allem für spielende Kinder auf den hinteren Plätzen. Die Kindersicherungen der hinteren Türen können auch von Kindern problemlos deaktiviert werden.

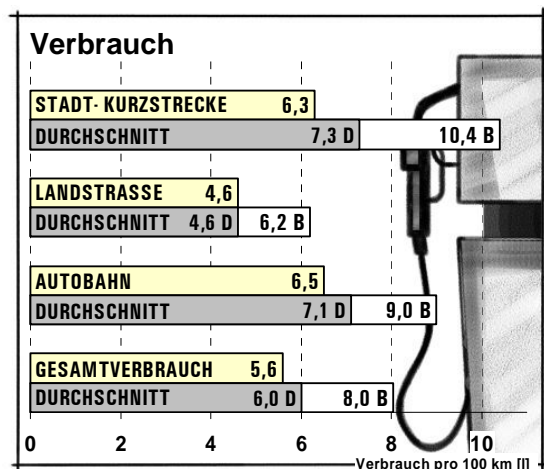
## 3,7 Fußgängerschutz

Beim ADAC-Crashtest nach EuroNCAP erreicht der Mitsubishi nur 34 % der möglichen Punkte. Vor allem die Außenbereiche der Motorhaube sind viel zu aggressiv gestaltet.

## 2,5 UMWELT/ECOTEST

### 3,1 Verbrauch/CO2\*

Der Verbrauch des Mitsubishi Lancer Sportback mit dem 1,8 Liter Dieselmotor liegt im Mittelfeld seiner Fahrzeugklasse. Innerorts konsumiert er 6,3 l, außerorts 4,6 l und auf der Autobahn 6,5 l Diesel auf 100 km. Im Durchschnitt errechnet sich ein Verbrauch von 5,6 l/100 km. Dabei hat er einen CO<sub>2</sub>-Ausstoß von 147 g/km. Beim ADAC EcoTest erhält er hierfür 29 Punkte.



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



---

## 1,8 Schadstoffe

⊕ Die Schadstoffanteile im Abgas sind gering. Der Partikelaustritt ist dank des Dieselpartikelfilters kaum messbar. Nur in wenigen Betriebszuständen treten leicht erhöhte Stickoxid-Konzentrationen auf. Beim ADAC-EcoTest erhält der Japaner dafür 42 Punkte, was zu einer Gesamtpunktzahl von 71 und somit gerade zu vier Sternen reicht.

---

## 3,0 WIRTSCHAFTLICHKEIT

---

### 2,3 Betriebskosten\*

⊕ Die Betriebskosten werden erstrangig aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Ein durchschnittlicher Verbrauch von günstigem Dieseldieselkraftstoff beschert dem Lancer niedrige Betriebskosten.

---

### 5,0 Werkstatt- / Reifenkosten\*

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

⊕ Mitsubishi gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

---

### 3,3 Wertstabilität\*

Dem Lancer Sportback 1.8 DI-D+ wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert. Einerseits ist er ein praktisches Fahrzeug mit einem modernen und kräftigen Dieselmotor, was potentielle Käufer anwerben könnte, andererseits kämpft er in seiner Klasse gegen harte Konkurrenz wie Golf, Astra, Focus etc.

---

### 2,4 Kosten für Anschaffung\*

⊕ Der Anschaffungspreis des Mitsubishi Lancer Sportback 1.8 DI-D+ ClearTec Edition gefällt. Er ist ab 19.990 € erhältlich und ist dann auch bereits fast komplett ausgestattet. Gerade mal 480 € an Optionen sind fällig, um das ADAC-Standardausstattungs-niveau seiner Klasse zu erreichen.

---

### 5,5 Fixkosten\*

⊖ Bei den Fixkosten hinterlässt der Mitsubishi keinen guten Eindruck. Die Steuerbelastung beträgt 209 € jährlich. Sowohl in der Haftpflicht als auch bei den Kaskoversicherungen belegt er die höchsten Klassen.

+ Werkstatt-, Reifen- und Fixkosten sind zwar sehr hoch, aber die Betriebskosten sind gering. Der tatsächliche Wertverlust ist auch niedrig, da sich der durchschnittliche prozentuale Wertverlust mit einem günstigen Anschaffungspreis verrechnet. Der Lancer Sportback 1.8 DI-D+ wird umso wirtschaftlicher je höher die Laufleistung ist.

## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6	1.8	2.0 16V Turbo	1.8 DI-D ClearTec	1.8 DI-D+ ClearTec
Aufbau/Türen	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5	SR/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1590	4/1798	4/1998	4/1798	4/1798
Leistung [kW(PS)]	86(117)	103(140)	177(240)	85(116)	110(150)
Max. Drehmoment[Nm] bei U/min	154/4000	176/4250	343/2500	300/2000	300/2000
0-100 km/h[s]	11,1	12,2	7,1	10,6	10,1
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	185	183	220	189	204
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,5 S	7,8 S	10,9 S	5,6 D	5,6 D
CO2 [g/km]	137	167	232	139	139
Versicherungsklassen KH/VK/TK	17/20/19	18/24/19	18/25/25	19/26/22	19/26/22
Steuer pro Jahr [Euro]	66	130	264	209	209
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	480	643	908	551	540
Preis [Euro]	14.990	24.150	35.990	18.990	19.990

### Aufbau

ST = Stufenheck  
 SR = Schrägheck  
 CP = Coupe  
 C = Cabriolet  
 RO = Roadster  
 KB = Kombi

KT = Kleintransporter  
 TR = Transporter  
 GR = Großraumlimousine  
 BU = Bus  
 GE = Geländewagen  
 PK = Pick-Up

### Versicherung

KH = KFZ-Haftpfl.  
 VK = Vollkasko  
 TK = Teilkasko

### Kraftstoff

N = Normalbenzin  
 S = Superbenzin  
 SP = SuperPlus  
 D = Diesel  
 FG = Flüssiggas  
 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	Frontantrieb
Getriebe	6-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	205/60R16
Reifengröße (Testwagen)	<b>205/60R16H</b>
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11 m
Höchstgeschwindigkeit	204 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,1 s
Überholvorgang 60-100 km/h (3.Gang)	<b>5,8 s</b>
Bremsweg aus 100 km/h	<b>39,4 m</b>
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	<b>5,6 l</b>
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	<b>6,3/ 4,6/ 6,5 l</b>
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	139g/km/ <b>147g/km</b>
Innengeräusch 130km/h	<b>67dB(A)</b>
Länge/Breite/Höhe	4585/1760/1515 mm
Leergewicht/Zuladung	<b>1495 kg/495 kg</b>
Kofferraumvolumen normal/geklappt	<b>270 l/610 l</b>
Anhängelast ungebremst/gebremst	550 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	59 l
Reichweite	<b>1050 km</b>
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	<b>113 Euro</b>
Monatliche Werkstattkosten	<b>66 Euro</b>
Monatliche Fixkosten	<b>109 Euro</b>
Monatlicher Wertverlust	<b>252 Euro</b>
Monatliche Gesamtkosten	<b>540 Euro</b>
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	19/26/22
Grundpreis	19.990 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.



## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Abbiegelicht	Serie
Automatikgetriebe	nicht erhältlich
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Parkhilfe, elektronisch (hinten)	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Tempomat	Serie
Verbrauchsanzeige (Bordcomputer)	Serie
Xenonlicht	Serie

### INNEN

abgedunkelte Scheiben hinten	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (Fahrer)	Serie
Navigationssystem (im Zubehör)	2.668 Euro <sup>o</sup>
Rücksitzlehne und -bank umklappbar	Serie
Telefonfreisprechanlage (Bluetooth)	Serie

### AUSSEN

Anhängerkupplung (im Zubehör)	686 Euro
Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Lackierung Metallic	480 Euro <sup>o</sup>
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

<sup>o</sup> im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,5

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

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte Klassenbezogen