



Mitsubishi ASX 1.6 ClearTec Intense 2WD

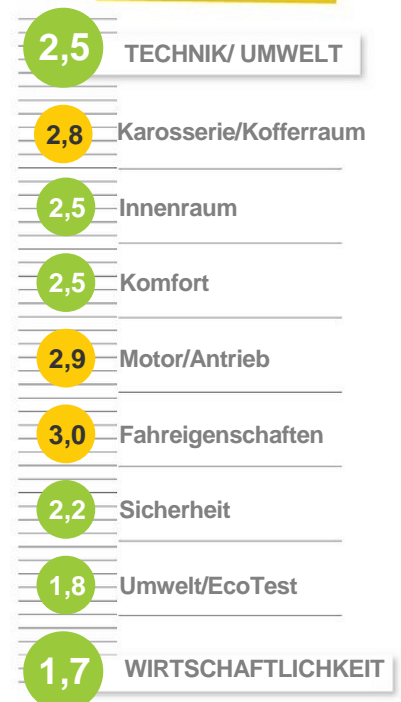
Fünftüriges SUV der Mittelklasse
(86 kW / 117 PS)

Bereits im dritten Jahr wird der Mitsubishi ASX nun verkauft und hat sich auf dem deutschen Markt etabliert. Schon ab 18.990 € ist der ASX in Grundausstattung zu haben. In der getesteten Version 1.6 ClearTec 2WD Intense muss man 23.190 € bezahlen. Für ein Auto seiner Klasse ist das recht günstig. In der Aufpreisliste findet man nur noch Metallclack (510 €), der Rest ist serienmäßig verbaut. Der kleine Benzinmotor mit 86 kW/117 PS und Start-Stopp-System erfreut durch einen geringen Verbrauch. Die Fahrleistungen liegen aber nur im Mittelfeld seiner Klasse. Der ASX ist ein ausgewogenes Fahrzeug, das weder durch Top-Bewertungen noch durch schlechte Zensuren auffällt. Einziger größerer 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.

- +** günstiger Anschaffungspreis, geringer Unterhaltskosten, hoher Sicherheitsstandard, präzises 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 und deren Farbton nicht passt. 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 dem Dach können Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Insgesamt dürfen 560 kg zugeladen werden.

⊖ In den Stoßfängern sind keine Kunststoffeinsätze 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.

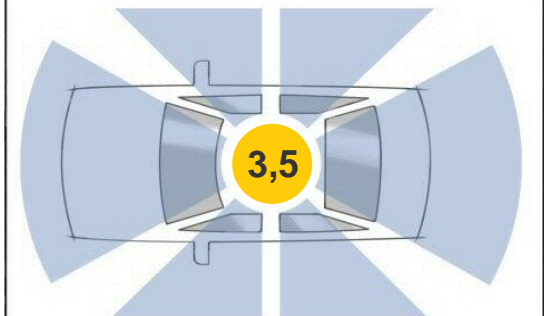
Die Fahrzeugenden sind durchschnittlich zu überblicken. Vorne kann das Fahrzeugende nur abgeschätzt werden, hinten behindert die hohe Scheibenkante die Sicht. Auch bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der ASX nur mäßig ab. Die B-Säulen sind breit, die C- und D-Säulen monströs. Durch das winzige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

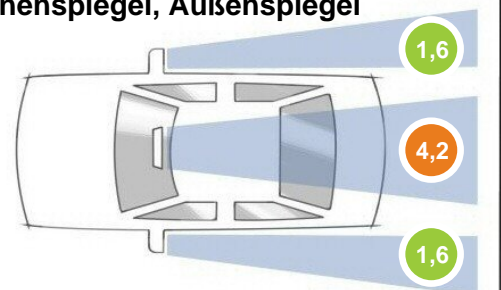


Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

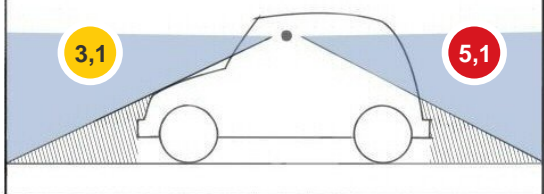
Rundumsicht



Innenspiegel, Außenspiegel



Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten 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.

2,8 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 Tasten der Tür-Fernbedienung sind schwer zu unterscheiden.

+ Die hoch eingebauten Sitze sind sehr gut zu erklimmen. 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.

2,9 Kofferraum-Volumen*

Mit 345 Litern Kofferraumvolumen liegt der ASX nur im Klassendurchschnitt. Nach dem Umklappen der Rücksitzbank stehen 705 Liter Ladevolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterkante).



Der Kofferraum zählt mit 345 l Volumen in dieser Klasse eher zu den Kleinsten.

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.

⊖ 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.

2,5

INNENRAUM

2,4

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. Die Sitze werden mechanisch eingestellt, was aber keine große Herausforderung darstellt.



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. Per Sensor werden die vorderen Scheibenwischer aktiviert, die Steuerung zeigt sich aber etwas unsensibel. Das Radio ist gut platziert und wird über Lenkradtasten gesteuert. 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 sind 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.

3,0 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.

2,5 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 lässt sich in der Höhe justieren. So finden Fahrer unterschiedlicher Größe eine 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. Die Stoffbezüge zeigen sich atmungsaktiv. 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.

3,2 Innengeräusch

Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 71,5 dB (A) gemessen. Die Insassen nehmen ausgeprägte Windgeräusche wahr. Der Motor läuft rau, durch das hohe Drehzahlniveau nervt er die Insassen auf Dauer. 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.

2,9 MOTOR/ANTRIEB

3,5 Fahrleistungen*

Der 1,6-Liter-Benziner mit 86 kW/117 PS erlaubt nur durchschnittliche Fahrleistungen. Den Sprint von 60 auf 100 km/h (simulierter Überholvorgang) absolviert er in 6,8 Sekunden.

⊖ Elastizität zählt nicht zu den Stärken des kleinen Motors, ihm fehlt es an Durchzugskraft.

3,2 Laufkultur

Der Vierzylinder-Benziner gehört nicht gerade zu den Laufruhigsten, die auf dem Markt angeboten werden. Er läuft sehr rau, Brummen und Dröhnen tritt in den meisten Betriebszuständen deutlich auf.

2,0 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. Nur die Schaltwege dürften noch etwas kürzer sein. Eine Gangempfehlung hilft dem Fahrer eine Kraftstoff sparende Fahrweise zu verwirklichen.

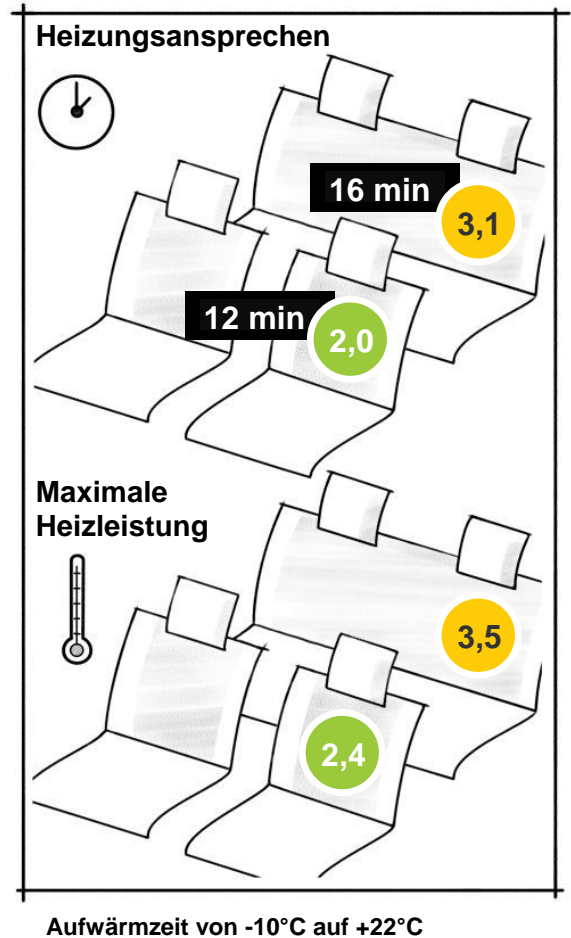
3,0 Getriebeabstufung

Das Fünfgang-Getriebe überzeugt nicht vollkommen. Die Drehzahlsprünge beim Schalten sind sehr groß. Die Versuchung ist groß, ein hohes Drehzahlniveau anzustreben. Die Gesamtübersetzung ist kurz gewählt bei 130 km/h im größten Gang dreht der Motor bereits mit 3.300 Touren. Eine längere Gesamtübersetzung würde den ASX, in Kombination mit dem kleinen Benzin, aber sehr träge machen.

3,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,1 Fahrstabilität

Einen plötzlichen Lenkimpuls quittiert der Mitsubishi mit ausgeprägtem Nachpendeln. Der Geradeauslauf bei Spurrillen oder Fahrbahnunebenheiten 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 arbeitet auch das ESP effektiv. Für souveränen Vortrieb sorgt die serienmäßige Traktionskontrolle.

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.

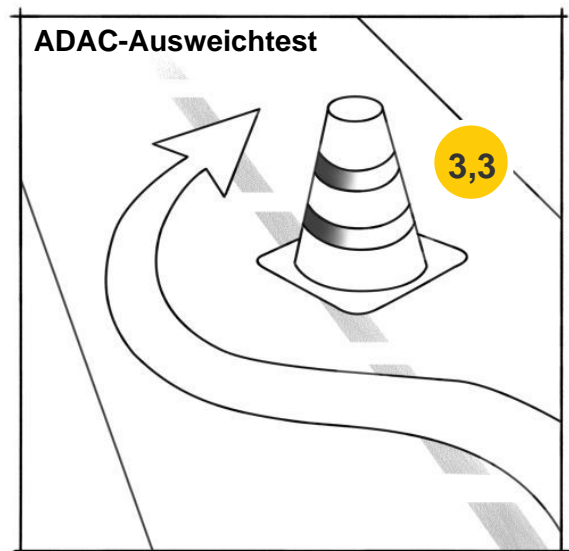
⊖ Ein Bremsweg von 42 Metern aus 100 km/h ist zu viel (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen Yokohama Aspec A349 der Größe 215/60 R17 96H). Hier besteht Handlungsbedarf.

2,2 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.



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.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der ASX im Bereich Insassenschutz 86 % der möglichen Punkte. In der Gesamtwertung bekommt er volle fünf Sterne. 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

+ Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erreicht der SUV im Bereich Kindersicherheit 78 % der möglichen Punkte. Auf den äußeren Sitzplätzen der Rücksitzbank können alle gängigen Kindersitzmodelle sicher befestigt werden. Dort ist auch das ISOFIX-System inklusive Top-Tether vorhanden. Das Anurten 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.

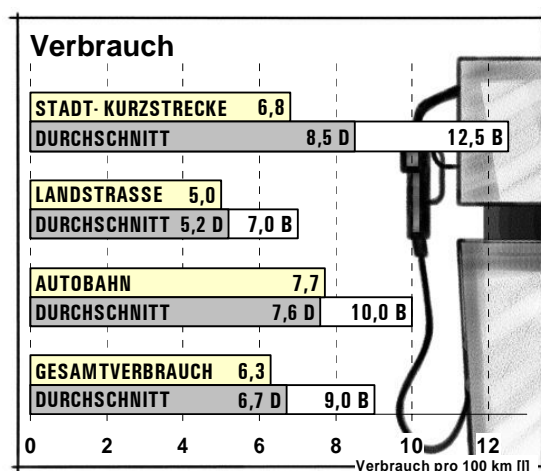
2,6 Fußgängerschutz

Beim ADAC Crashtest nach EuroNCAP erhält der Mitsubishi 60 % der möglichen Punkte für den Fußgängerschutz. Die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube sind noch etwas zu aggressiv gestaltet.

1,8 UMWELT/ECOTEST

2,3 Verbrauch/CO2*

+ Der kleine Benziner überzeugt mit einem geringen Kraftstoffverbrauch. Innerorts macht sich das serienmäßige Start-Stopp-System bemerkbar, hier verbraucht er nur 6,8 l/100 km. Auf Landstraßen konsumiert der Mitsubishi 5,0 Liter und auf Autobahnen 7,7 Liter auf 100 km. CO2 emittiert er dabei 150 g/km und erhält beim ADAC-EcoTest 37 Punkte.



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

1,2

Schadstoffe

+ Der Schadstoffausstoß ist erfreulich gering. Im ADAC-EcoTest bekommt der ASX dafür 48 Punkte, was zusammen mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 85 Punkten und somit einer guten Vier-Sterne-Bewertung führt.

1,7

WIRTSCHAFTLICHKEIT

3,0

Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Der Kraftstoffverbrauch ist zwar niedrig, der benötigte Superkraftstoff allerdings relativ teuer. So liegen die Betriebskosten nur im Mittelfeld.

3,3

Werkstatt- / Reifenkosten*

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

+ Mitsubishi gewährt eine dreijährige Herstellergarantie bis maximal 100.000 Kilometer.

2,3

Wertstabilität*

+ SUV sind momentan gefragte Fahrzeuge und ein Modellwechsel steht in weiter Ferne. Deswegen wird dem Mitsubishi ASX im vierjährigen Kalkulationszeitraum eine gute Wertstabilität prognostiziert.

1,4

Kosten für Anschaffung*

+ Erfreulich gering ist der Grundpreis von 23.190 € für den ASX 1.6 ClearTec Intense 2WD. Und bereits in Grundausstattung ist er bereit reichhaltig ausgestattet. Um das ADAC Standard-Ausstattungslevel zu erreichen muss man nur die Metallic-Lackierung für 510 € Aufpreis optional ordern.

1,8

Fixkosten*

+ Während die Haftpflicht- und die Vollkaskoversicherung im Mittelfeld liegen, zeigt sich die Teilkaskoklasse erschwinglich. Erfreulich ist auch die geringe Steuerbelastung von 62 Euro pro Jahr.

1,2

Monatliche Gesamtkosten*

+ Auch wenn Betriebs-, Werkstatt- und Reifenkosten im durchschnittlichen Bereich liegen, der geringe Wertverlust und die erschwinglichen Fixkosten sorgen für einen günstigen Unterhalt.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 ClearTec	1.8 DI-D+ ClearTec
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	10,0
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	198
ADAC-Verbrauch pro 100 km [l]	6,2 S	6,0 D
CO2 [g/km]	135	150
Versicherungsklassen KH/VK/TK	16/19/18	19/22/21
Steuer pro Jahr [Euro]	82	251
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	515	592
Preis [Euro]	18.990	26.290

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 Otto	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	1590 ccm
Leistung	86 kW (117 PS)
bei	6000 U/min
Maximales Drehmoment	154 Nm
bei	4000 U/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,55/11,5 m
Höchstgeschwindigkeit	183 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	11,4 s
Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	6,8 s
Bremsweg aus 100 km/h	41,9 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Super)	6,3 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	6,8/ 5,0/ 7,7 l
CO2-Ausstoß Herstellerangabe/Test	135g/km / 150g/km
Innengeräusch 130km/h	72 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4295/1770/1625 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1310 kg/560 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	670 kg/1100 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	63 l
Reichweite	1000 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	142 Euro
Monatliche Werkstattkosten	64 Euro
Monatliche Fixkosten	76 Euro
Monatlicher Wertverlust	286 Euro
Monatliche Gesamtkosten	568 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/19/18
Grundpreis	23.190 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 1.6 ClearTec Intense 2WD

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Regen- und Lichtsensor	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Abbiegelenk	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	nicht erhältlich
Klimaautomatik	Serie
Knieairbag (für den Fahrer)	Serie
Navigationssystem	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (var. Neigung)	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (nur im Zubehör)	nicht erhältlich
Außenspiegel, elektrisch anklappbar (beheizbar)	Serie
Lackierung Metallic	510 Euro
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

° im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT¹

2,5

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte Klassenbezogen

ADAC autotest