



Mitsubishi ASX 2.2 DI-D Instyle 4WD Automatik

Fünftüriges SUV der Mittelklasse (110 kW/ 150 PS)



Nach drei Jahren Bauzeit hat der Mitsubishi ASX ein Facelift erhalten. Wer die Neuerungen erkennen will, muss das SUV aber schon im Detail betrachten. Die Stoßfänger sind nun vollständig lackiert, die Nebelscheinwerfer und das Lenkrad sind neu und ein paar stilistische Elemente wurden sanft modifiziert. Technisch hat sich kaum etwas geändert, auch die Preisliste bleibt unangetastet. Schon ab 18.990 € ist der ASX erhältlich. Für die getestete Version 2.2 DI-D 4WD Instyle mit Automatikgetriebe, welche die Top-Ausstattung darstellt, muss man allerdings 33.590 € aufbringen. In der Aufpreisliste findet man dann nur noch Metalliclack (510 €), der Rest ist serienmäßig verbaut. Der 150 PS-Dieselmotor sorgt in Kombination mit dem Automatikgetriebe für durchschnittliche Fahrleistungen. Der Schaltautomat schaltet etwas träge, aber komfortabel. Ein durchschnittlicher EcoTest-Verbrauch von 6,4 Litern auf 100 Kilometer kann aber nicht lobend erwähnt werden - ein Start-Stopp-System gibt es nicht in Kombination mit der Automatik. 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. Der ASX hat kaum nennenswerte Höhen und Tiefen. Dass aber die hinteren Fensterheber keinen Einklemmschutz haben und somit ein hohes Verletzungsrisiko für Kinder darstellen, ist nicht akzeptabel. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u. a.: Dacia Duster, Ford Kuga, Honda CR-V, Hyundai ix35, Kia Sportage.

ADAC-URTEIL

2,6 AUTOTEST

3,3 AUTOKOSTEN

Zielgruppencheck

2,8 Familie

3,6 Stadtverkehr

2,6 Senioren

2,4 Langstrecke

2,6 Transport

3,0 Fahrspaß

2,9 Preis/Leistung

+ gutes Crashverhalten (Fünf-Sterne-Ergebnis)

- kein Einklemmschutz an den hinteren Fenstern, sehr hohe Fixkosten

Stand: Januar 2014
Text: Stefan Giuliani

2,8

KAROSSERIE/KOFFERRAUM

2,9

Verarbeitung

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.

⊖ 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. Der Kraftstofftank ist nicht gegen Fehlbetankung geschützt, was teure Folgereparaturen verursachen kann. Die Motorhaube wird nur von einem primitiven Haltestab offen gehalten. Gasfedern wären hier die bessere Lösung.

2,4

Alltagstauglichkeit

Dem ASX dürfen maximal 470 Kilogramm zugeladen werden. Die maximale Anhängelast beträgt 1.400 kg, ungebremste Anhänger dürfen bis 745 kg angehängt werden. Im Innenraum sitzen vier Personen bequem, der hintere Mittelplatz sollte nur für kurze Strecken vorgesehen werden.

⊕ Mit dem 60-Liter-Kraftstofftank können Reichweiten von über 900 Kilometer realisiert werden. Auf der Dachreling können Lasten bis zu 80 kg transportiert werden.

⊖ Im Falle einer Reifenpanne ist nur ein Reifenreparaturset vorhanden, welches nicht bei jeder Reifenpanne eine adäquate Hilfe darstellt.

3,0

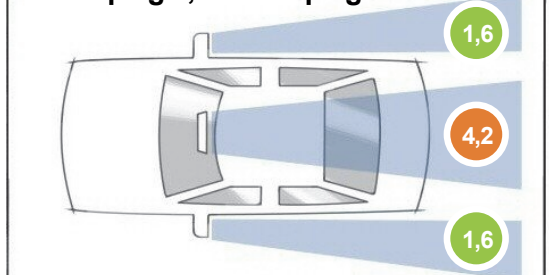
Sicht

Die Fahrzeugenden sind durchschnittlich zu überblicken. Vorn 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.

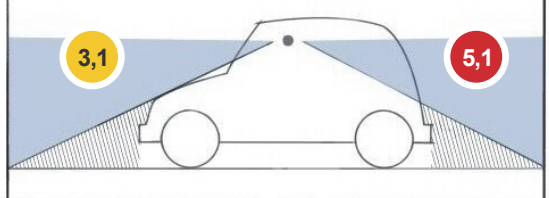
Rundumsicht



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

⊕ 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.

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



Breite Dachsäulen schränken die Sicht nach schräg hinten erheblich ein.

2,6 Ein-/Ausstieg

Der Sitz ist relativ weit zur Fahrzeugmitte gerückt, weswegen man mit einem großen Schritt in das Fahrzeug steigen muss. Vorn 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.

3,2 Kofferraum-Volumen*

Mit 345 Litern Kofferraumvolumen liegt der ASX nur im Klassendurchschnitt. Immerhin lassen sich hinter der Rücksitzbank 8 Getränkeboxen stapeln. Nach dem Umklappen der Rücksitzbank stehen 705 Liter Ladevolumen zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterkante). Nutzt man den vollen Laderaum und belädt bis zum Dach, so können über 1.200 Liter zugeladen werden.



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

2,7 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 76 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 vorn und von hinten bedient werden. Er funktioniert einwandfrei. Nur der Knopf muss fest gedrückt werden und das Einrastgeräusch beim Wiederaufrichten ist gewöhnungsbedürftig und laut. In der Rücksitzlehne ist eine praktische Durchladeeinrichtung vorhanden.
- Kleine Gegenstände können nur in einem kleinen Fach im Kofferraum und unter dem Kofferraumboden untergebracht werden. Haken, Netze etc. sucht man vergeblich.

2,7 INNENRAUM

2,6 Bedienung

Die Bedienung des Mitsubishi ist unkompliziert, die Eingewöhnungszeit 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 dürrtig beleuchtet. Der Fahrersitz wird elektrisch bedient, auf der Beifahrerseite kommt einfachste Mechanik zum Einsatz.

+ Das Lenkrad kann in Höhe und Weite justiert werden. Die Pedalerie ist günstig platziert und viel Platz für die Füße vorhanden. 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 und reagiert manchmal etwas träge. 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. Nur am Fahrerplatz hat der Fensterheber einen Einklemmschutz.



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

2,6 Raumangebot vorne*

Auf den vorderen Plätzen sitzen Personen bis fast 1,90 m bequem. Die ordentliche Innenbreite vermittelt ein gutes 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.

4,0 Innenraum-Variabilität

Für den ASX werden keine Sitzvarianten angeboten. Deswegen nur eine ausreichende Beurteilung.

2,6 KOMFORT

2,0 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. Auch Kopfsteinpflaster und raue Fahrbahnbeläge werden bestmöglich abgefedert.

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.

2,9 Innengeräusch

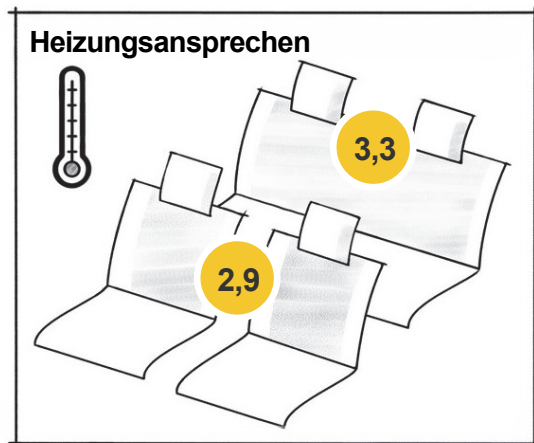
Bei 130 km/h wird im Innenraum ein Geräuschpegel von 70,4 dB (A) gemessen. Die Insassen nehmen ausgeprägte Windgeräusche wahr.

⊕ Das Motorengeräusch hält sich in Grenzen und wird nicht störend empfunden, auch wenn die Maschine etwas rau läuft. Weitere Fahrgeräusche treten kaum auf.

3,4 Klimatisierung

Die Ein-Zonen-Klimaautomatik ist serienmäßig an Bord. Vorn wie hinten fällt die Heizleistung nur durchschnittlich aus.

⊖ 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.



Heizungstest bei -10°C in der ADAC-Klimakammer.

2,5 MOTOR/ANTRIEB

2,7 Fahrleistungen*

Die Fahrleistungen fallen durchschnittlich aus. Beim simulierten Überholvorgang unter voller Beschleunigung vergehen exakt 6 Sekunden, um den Wagen von 60 auf 100 km/h zu beschleunigen. Subjektiv wirkt er nicht sehr dynamisch.

2,5 Laufkultur

⊕ Für einen Vierzylinder-Diesel läuft der Motor sehr kultiviert. Im Innenraum nimmt man kaum Vibrationen wahr. 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.

2,5 Schaltung

Das Automatik-Getriebe des Mitsubishi arbeitet sehr konservativ. Mit modernen Automaten, die sogar Sportlichkeit vermitteln können, hat dieses Getriebe nichts gemeinsam. Es arbeitet ruhig und mit viel Wandlereinsatz. Selbst wenn man die Schalt paddel am Lenkrad verwendet, reagiert es sehr träge. Aber es ist komfortabel. Die Bedienung gibt keine Fragen auf. Das Anfahren und die Fahrtrichtungswechsel werden sicher und sanft vollzogen, am Berg unterstützt ein sogenannter Hillholder.

⊖ Ein Start-Stopp-System ist in Kombination mit Automatikgetriebe nicht erhältlich.

2,0 Getriebeabstufung

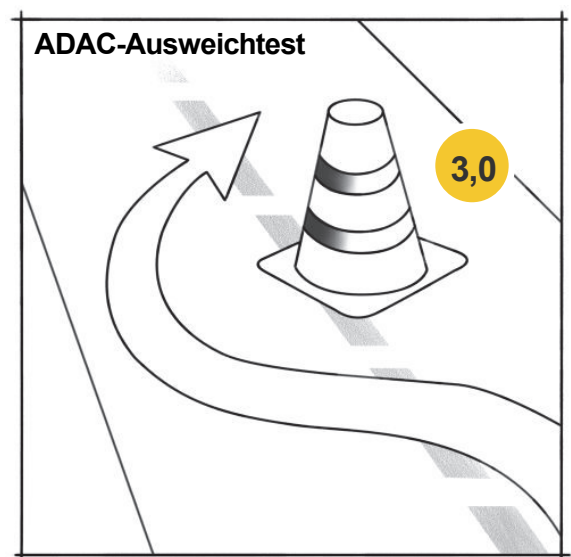
⊕ Das Sechsgang-Automatikgetriebe passt gut zur Leistungscharakteristik des Motors. Für jede Geschwindigkeit steht ein passender Gang zur Verfügung, gleich ob man die volle Zugkraft nutzen oder eine kraftstoffsparende Fahrweise realisieren will. Durch den häufigen Wandler Einsatz hat der ASX fast unendlich viele Übersetzungsmöglichkeiten. Im größten Gang dreht der Motor bei 130 km/h mit nur 2.400 Umdrehungen, was keinen unnötigen Kraftstoff verschwendet.

2,5 FAHREIGENSCHAFTEN

2,5 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 eine nur durchschnittliche Beurteilung. Zu Beginn des Parcours untersteuert der ASX deutlich, das ESP greift kaum ein und baut nur wenig Geschwindigkeit ab. Beim Gegenlenken geht er stark ins Übersteuern über. Dann greift auch das ESP kräftig ein.

⊕ Das Mitsubishi Allradsystem AWC sorgt auf jedem Untergrund für optimale Traktion. Man kann mit einer Taste 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. In 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.



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.

2,5 Lenkung*

Der Wendekreis dürfte mit 11,5 Metern etwas geringer ausfallen.

⊕ 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. Die Lenkkräfte halten sich in Grenzen.

2,6 Bremse

Der ASX hat einen Bremsweg von 38,2 Meter (Mittelwert aus 10 Messungen, halbe Zuladung, Reifen: YOKOHAMA Aspec, der Größe 215/60 R17 96H). Beim Bremsen bekommt der Mitsubishi ein leichtes Heck und verliert deswegen in Kurven die Spurtreue.

+ Die Bremse spricht schnell an, ein Bremsassistent ist Serie. Das Pedalgefühl ist gut, sie lässt sich fein dosieren.

2,2 SICHERHEIT

2,7 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.

- Ist der Warnblinker aktiviert, können die Blinker nicht mehr zur Fahrtrichtungsanzeige verwendet werden - ein Nachteil beim Abschleppen.

1,9 Passive Sicherheit - Insassen

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der ASX 86 % der möglichen Punkte im Bereich Insassenschutz. 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. Die beigelegte Rettungskarte liefert Einsatzkräften wichtige Informationen, die zur schnellen Hilfe beitragen.

- Warndreieck und Verbandskasten sind unter dem Kofferraumboden und bei beladenem Kofferraum nicht erreichbar.

2,2 Kindersicherheit

+ Beim ADAC Crashtest erreicht der ASX 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 Ansurten wird allerdings durch die losen Gurtschlösser unnötig erschwert. Auch sehr hohe Rückhaltesysteme finden ohne Weiteres Platz. Auf den äußeren Sitzplätzen der hinteren Sitzbank erlaubt der Fahrzeughersteller Sitze aller Altersklassen. Auf dem mittleren Platz und dem Beifahrersitz reglementiert er teils stark. 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 erreicht der Mitsubishi beim Fußgängerschutz 60 % der möglichen Punkte. Vor allem die Vorderkante und die seitlichen Bereiche der Motorhaube müssten noch nachgiebiger gestaltet werden.

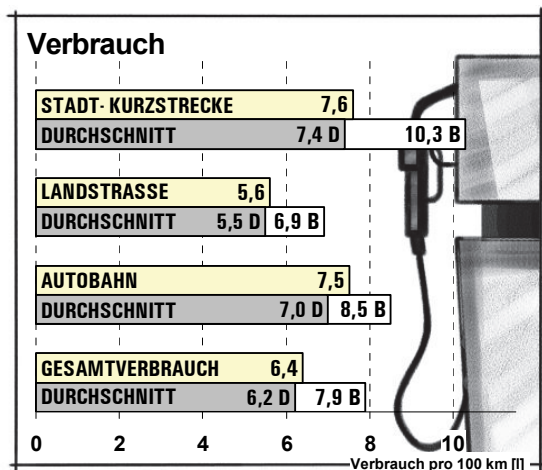
3,0 UMWELT/ECOTEST

3,9 Verbrauch/CO₂*

Beim Kraftstoffverbrauch verdient sich der ASX 2.2 DI-D mit einem Testverbrauch von 6,4 Litern auf 100 km keine Lobeshymnen. Innerorts verbraucht er 7,6 l/100 km. Auf Landstraßen konsumiert der Mitsubishi 5,6 Liter und auf Autobahnen 7,5 Liter auf 100 km. CO₂ emittiert er dabei 207 g/km und erhält beim ADAC-EcoTest 21 Punkte.

2,0 Schadstoffe

⊕ Der Schadstoffausstoß ist relativ gering. Im ADAC-EcoTest bekommt der ASX dafür 40 Punkte, was zusammen mit den CO₂-Punkten zu insgesamt 61 Punkten und nur drei Sternen führt.



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

3,3 AUTOKOSTEN

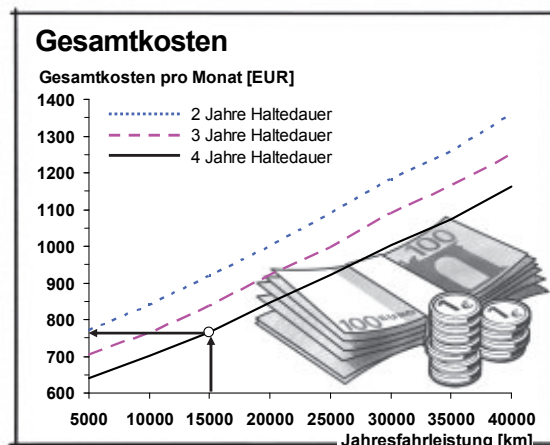
3,0 Betriebskosten*

Die Betriebskosten werden hauptsächlich aus den Kraftstoffkosten ermittelt. Auch der relativ günstige Dieselmotorkraftstoff kann nicht verhindern, dass der Mitsubishi hier nur im Mittelfeld landet.

2,5 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. Die Ausgaben für den Reifenersatz liegen bei Verwendung der gängigen Seriengröße auf einem relativ niedrigen Niveau.



Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 766 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 4 Jahren Haltedauer).

3,8

Wertstabilität*

Auch wenn der ASX frisch ein Facelift bekommen hat, langsam kommt das Modell in die Jahre und ein Nachfolger rückt näher. Dem ASX wird im vierjährigen Kalkulationszeitraum ein nur durchschnittlicher Restwertverlauf prognostiziert.

3,4

Kosten für Anschaffung*

Mit einem Grundpreis von 33.590 € liegt der Mitsubishi ASX 2.2 DI-D Instyle 4WD im Mittelfeld seiner Klasse. Bemerkenswert ist allerdings, dass als einzige kostenpflichtige Sonderausstattung Metalliclack angeboten wird. Mit 34.100 € ist er voll ausgestattet.

5,5

Fixkosten*

☹ Die Kfz-Versicherung lässt sich den ASX teuer bezahlen. Alle Versicherungsklassen sind extrem teuer. Steuer kostet er 334 € jährlich.

3,0

Monatliche Gesamtkosten*

Bei den gesamten monatlichen Kosten liegt der Mitsubishi ASX 2.2 DI-D 4WD Automatik nur im Mittelfeld seiner Klasse.

DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

TYP	1.6 ClearTec Inform 2WD	1.8 DI-D+ ClearTec Invite 2WD	2.2 DI-D Invite 4WD Automatik
Aufbau/Türen	GE/5	GE/5	GE/5
Zylinder/Hubraum [ccm]	4/1590	4/1798	4/2268
Leistung [kW (PS)]	86 (117)	110 (150)	110 (150)
Max. Drehmoment [Nm] bei U/min	154/4000	300/2000	360/1500
0-100 km/h[s]	11,4	9,7	10,8
Höchstgeschwindigkeit [km/h]	183	200	190
Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller [l]	5,9 S	5,4 D	5,8 D
CO2 [g/km]	133	141	153
Versicherungsklassen KH/VK/TK	18/25/23	19/25/24	20/26/23
Steuer pro Jahr [Euro]	108	263	334
Monatliche Gesamtkosten [Euro]	573	630	703
Preis [Euro]	18.990	24.690	28.190

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
E = Strom

DATEN UND MESSWERTE

4-Zylinder Diesel	Schadstoffklasse Euro5
Hubraum	2268 ccm
Leistung	110 kW (150 PS)
bei	4000 U/min
Maximales Drehmoment	360 Nm
bei	1500 U/min
Kraftübertragung	Allrad aut. zuschaltbar
Getriebe	6-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie)	215/60R17
Reifengröße (Testwagen)	215/60R17H
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Scheibe
Wendekreis links/rechts	11,35/11,55 m
Höchstgeschwindigkeit	190 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	10,8 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	6,0 s
Bremsweg aus 100 km/h	38,2 m
Verbrauch pro 100 km Herstellerangabe	5,8 l
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (Diesel)	6,4 l
Testverbrauch pro 100 km Stadt/Land/BAB	7,6/5,6/7,5 l
CO ₂ -Ausstoß Herstellerangabe	153 g/km
CO ₂ -Ausstoß Test(*WTW)	207 g/km
Innengeräusch 130km/h	70,4 dB(A)
Länge/Breite/Höhe	4295/1770/1625 mm
Fahrzeugbreite über alles (inkl. Außenspiegel)	2125 mm
Leergewicht/Zuladung	1590 kg/470 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	345 l/705 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	745 kg/1400 kg
Dachlast	80 kg
Tankinhalt	60 l
Reichweite	935 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre
ADAC-Testwerte fett	

KOSTEN

Monatliche Betriebskosten	130 Euro
Monatliche Werkstattkosten	59 Euro
Monatliche Fixkosten	163 Euro
Monatlicher Wertverlust	414 Euro
Monatliche Gesamtkosten	766 Euro
(vierjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)	
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	20/26/23
Grundpreis	33.590 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 2013 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Umwelt und Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.03.2013 vergleichbar. Die Angaben zur Kfz-Steuer und die Berechnung der Kosten basieren auf der zum 1.05.2012 gültigen Steuergesetzgebung.

*WTW: (Well-to-Wheel): Der angegebene CO₂-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO₂-Emissionen auch die CO₂-Emissionen, welche für die Bereitstellung des Kraftstoffs entstehen. Durch die Well-to-Wheel Betrachtung ist eine bessere Vergleichbarkeit mit alternativen Antriebskonzepten (z.B. E-Fahrzeug) möglich.

Weitere Autotests finden Sie unter www.adac.de/autotest

AUSSTATTUNG

TECHNIK

Abbiegelenk	nicht erhältlich
Abstandsregelung, elektronisch	nicht erhältlich
Automatikgetriebe	Serie
Berganfahrhilfe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Fernlichtassistent	nicht erhältlich
Head-Up-Display	nicht erhältlich
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Regen- und Lichtsensor	Serie
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Spurassistent	nicht erhältlich
Start-Stop-System	Serie
Tempomat	Serie
Totwinkelassistent	nicht erhältlich
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	510 Euro ^o
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich

^o im Testwagen vorhanden

TESTURTEIL

AUTOTEST¹

2,6

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

¹ohne Wirtschaftlichkeit *Werte klassenbezogen