



Mitsubishi Space Star 1.2 Select+

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (52 kW / 71 PS)

Notbremsassistent, Spurhalteassistent, LED-Scheinwerfer, Parksensoren, Abstandshaltetempomat, Totwinkelassistent, Zweizonen-Klimaautomatik: Das sind alles keine Fremdwörter mehr in der Kleinwagenklasse. Für den Space Star in der immerhin zweithöchsten von fünf Ausstattungslinien namens Select+ sind das aber böhmische Dörfer. Und selbst in der höchsten Ausstattung kommt vom gerade genannten gerade einmal ein Notbremsassistent hinzu, dafür steigt der Preis in äußerst selbstbewusste Höhen. Mitsubishi müsste vom schon vor elf Jahren vorgestellten Kleinwagen mal eine Neufassung herausbringen, um zur Konkurrenz aufzuschließen. Der Hersteller entschloss sich aber noch 2019 für ein zweites Facelift. So hat man also einen Kleinwagen vor sich, der technologisch schon länger nicht mehr up to date ist, zudem floss in die Feinabstimmung während der letzten Dekade keine Mühe mehr: Die Lenkung ist ungenau und bietet nur Spuren von Lenkgefühl, das Fahrwerk ist zwar schaukelig-gemütlich, aber dennoch stößig und der Bremsweg aus 100 km/h ist eine Autolänge zu lang. Stichwort Autolänge: Durch die kompakten Abmaße und auch den kleinen Wendekreis ist der Space Star in der Stadt gut ums Eck zu zirkeln und überhaupt ist der Wagen gut zu überblicken. Diese Eigenschaften bieten aber auch die meisten Konkurrenten in der Klasse, die zudem mit Komfort- und Sicherheitsfeatures aufwarten, die zum Erscheinen des Space Star noch aus höheren Fahrzeugklassen bekannt waren. Außerdem bekommt man bei der Konkurrenz teils deutlich souveränere Motorisierungen als den schütterten Saugbenziner mit 1,2 Litern Hubraum und 71 PS, die er am Ende der Drehzahlskala brüllend aus seinen drei Zylindern presst. Insgesamt würde man bei einem Preis um oder unter 10.000 Euro von einem noch akzeptablen Preis-/Leistungsverhältnis reden können, der Space Star Select+ ist davon aber laut Liste fast 6.000 Euro entfernt. **Konkurrenten:** u.a. Ford Fiesta, Hyundai i20, Seat Ibiza, VW Polo.

- + moderater Verbrauch, günstiger Unterhalt
- ungenaue und gefühllose Lenkung, recht langer Bremsweg, keinerlei Assistenzsysteme im Select+ erhältlich

ADAC-Urteil

AUTOTEST 4,1

AUTOKOSTEN 1,5

Zielgruppencheck

	Familie	4,0
	Stadtverkehr	2,6
	Senioren	2,5
	Langstrecke	4,3
	Transport	3,9
	Fahrspaß	4,6
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

3,4 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

3,8 Verarbeitung

An der Verarbeitung und den gewählten Materialien erkennt man deutlich, wo bei Fahrzeugen dieser Preiskategorie gespart wird. Der Space Star wirkt zwar keinesfalls schlampig verarbeitet, man muss aber unter anderem mit recht großen Spaltmaßen und sichtbaren Schraubverbindungen klarkommen. Im Innenraum sollen zumindest glänzende Lackapplikationen und einige silberfarbene Akzente vom ansonsten tristen Kunststofflook ablenken. Auch am Kofferraum merkt man,

3,4 Alltagstauglichkeit

Im Alltag zeigt der Space Star ausgeprägte Stärken und Schwächen. 50 kg erlaubte Dachlast und 430 kg gesamte erlaubte Zuladung prädestinieren den Wagen zumindest nicht als Urlaubswagen, sind in der Klasse aber nicht schlecht.

⊕ Durch den sparsamen Motor reicht der nur 35 l fassende Spritbehälter für beachtliche 660 Kilometer Reichweite (basierend auf dem im EcoTest ermittelten Verbrauch von 5,3 Litern auf 100 Kilometer). Auch sind die kompakten Abmessungen von nicht mal vier Metern Länge und mit Spiegeln weniger als zwei Metern Breite in Verbindung mit dem nur 10,2 m großen Wendekreis gute Voraussetzungen, um Rangier- und Parkmanöver lässig aus dem Ärmel zu schütteln.

⊖ Mickrige 25 kg Stützlast und lediglich 100 beziehungsweise 200 kg Anhängelast für ungebremste und gebremste Anhänger reichen meistens schlicht nicht aus. Ersatz- oder Notrad findet

3,3 Licht und Sicht

⊕ Die Karosserie des kleinen Autos ist vom Fahrerplatz aus gut zu überblicken, nur die Vorderkante der immerhin sehr kurzen Motorhaube liegt nicht im Blickfeld. Zudem ist eine Rückfahrkamera bei den beiden höchsten Ausstattungslinien Serie.

⊖ Die Scheibenwischer sind noch einfache Modelle, wie sie vor einigen Jahren aktuell waren. Sie verfügen über keinerlei Aero-Optimierung und fangen bei höheren Geschwindigkeiten an zu flattern. So kann dann die Frontscheibe nicht mehr zuverlässig gewischt werden. Außerdem bleibt ein Streifen an der linken A-Säule ungewischt, auch rechts oben ist ein recht großer Bereich außerhalb des Wischbereichs. Die Scheinwerfer des Space Star sind außer beim Topmodell einfache Halogen-Leuchten. Im Vergleich zu moderneren Xenon- oder LED-Scheinwerfern haben sie eine weniger tageslichtähnliche Lichtfarbe, der kleine Mitsubishi bietet auch keine allzu weite Ausleuchtung der Straße. Eine Einparkhilfe ist für das Auto nicht erhältlich. Geübtere Fahrer werden diese schmerzlich vermissen.

dass jeder Cent umgedreht wurde: Die Hutablage wird nicht wie üblich von zwei Schnüren durch die Heckklappe angehängen, sondern nur von einer.

⊖ Der Unterboden sieht aus wie bei einem Auto von vor einem Viertel Jahrhundert: Ohne großflächige Verkleidungen, um die Aerodynamik zu verbessern und das Blech am Unterboden zu schützen.

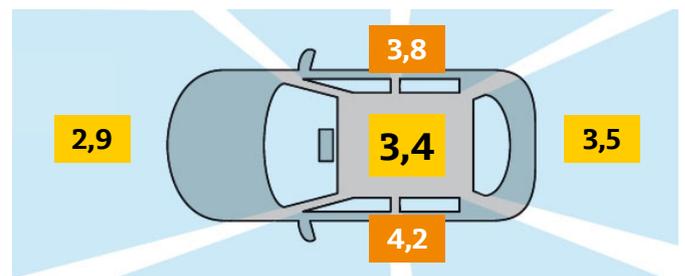
man in der Preis- und Ausstattungsliste des Space Star nicht, ein Reifenreparaturset ist aber an Bord.



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

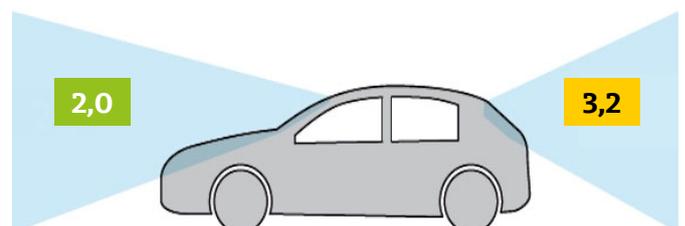
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterposten und Kopfstützen



Vorderes und hinteres Nahfeld

Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor und hinter dem Fahrzeug erkennt.



2,6 Ein-/Ausstieg

Hinein und hinaus gelangt man beim Mitsubishi ohne größere Anstrengungen oder Verrenkungen, das kleine Fahrzeugformat beschränkt aber natürlich die Größe der Türen. Der Fahrersitz ist in der untersten Einstellung mit 49 cm auf einer recht angenehmen Höhe. Da der Schweller weder sehr hoch noch breit ist, muss man zudem keinen weiten Schritt machen. Das Dach ist für größer gewachsene Menschen schon eher ein Problem, da der Space Star recht niedrig ist und zudem die A-Säulen flach verlaufen. Ein Moment Unachtsamkeit kann hier für Kopfschmerzen sorgen. In den Fond gelangt man

zufriedenstellend, hier erfordert der schmale Türausschnitt aber schon etwas mehr Konzentration. Die Türen öffnen insgesamt weit genug und bleiben auch an Steigungen sicher arretiert, wenn auch nur in zwei Stellungen. Haltegriffe am Dachhimmel können das Aussteigen erleichtern – im Space Star kommen aber nur die vorderen Insassen in diesen Genuss. Das schlüssellose Zugangssystem gibt es für die getestete Variante nicht. Der Schlüssel ist beim Testwagen ein mittlerweile anachronistisch anmutender Schlüssel mit nicht einklappbarem Bart.

4,2 Kofferraum-Volumen

⊖ Der Kofferraum ist mit 160 l Stauraum (gemessen bis unter die Hutablage) arg klein geraten – das Stauabteil unter der Fronthaube eines aktuellen Porsche 911 fasst auch nicht viel weniger Gepäck. Anders als beim Porsche lässt sich aber beim Mitsubishi durch die umklappbare Rückbanklehne das Volumen auf bis zu 880 l (dachhoch beladen) erweitern. Bis zur Scheibenunterkante sind es 510 l. Lässt man die Lehne aufrecht und belädt den Kofferraum bis zum Dach, passen auch immerhin schon 240 l hinein.



Lediglich 160 Liter Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.

größer als 1,80 Meter, holt man sich leicht eine schmerzhafte Beule. Auch die spärliche Beleuchtung des Kofferraums durch nur ein Lämpchen ist im Alltag nervig.

3,7 Kofferraum-Nutzbarkeit

Das Format des Gepäckabteils ist klassenüblich, es ist aber nicht besonders tief. Schon etwas längere Gepäckstücke zwingen zum Umlegen der Rücksitzlehne. Leider ist der Kofferraumboden bei umgelegter Lehne nicht ganz eben und steigt nach vorn hin an.

⊖ Ärgerlich ist das abstehende und unverkleidete Schloss an der nicht besonders weit öffnenden Heckklappe – ist man

2,9 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich über Schlaufen hinten an der Lehne entriegeln und asymmetrisch geteilt umklappen (links 2/3, rechts 1/3). Aus dem Innenraum kommt man nicht an die Entriegelung ran. Beim Wiederaufstellen der Lehnen sollte man darauf achten, die Gurte nicht im Lehnenschloss einzuklemmen, da sie so beschädigt werden können. Hilfreich sind hier die Halterungen für die Gurtzungen an der Verkleidung neben den Lehnen, so kann man die Gurte sicher verstauen. Haken oder seitliche Netze findet man im Kofferraum nicht, immerhin bekommt man Kleinkram noch in einer Wanne unter dem Kofferraumboden unter.



Die Ladekante befindet sich für einen Kleinwagen recht hohe 74 cm über der Straße, entsprechend hoch muss Gepäck beim Einladen angehoben werden.

3,4 INNENRAUM

3,0 Bedienung

Der Space Star bietet kein tiefgehendes Fahrzeugmenü mit vielen Funktionen – dementsprechend eingängig ist aber auch die Bedienung. Die Tasten des Radios in der Mittelkonsole und auf dem Lenkrad sind groß und deshalb einfach zu bedienen, auch die manuelle Klimaanlage ist genauso selbsterklärend wie Fensterheber und Spiegeleinstellung. Ab der getesteten Ausstattungsvariante steuert man das Entertainment und die Telefonfunktionen über einen sieben Zoll großen Touchscreen. Das Menü ist übersichtlich, aber mehr Funktionen bietet das System nicht. Es lassen sich also keinerlei Fahrzeugfunktionen einstellen.

⊖ Das Lenkrad lässt sich nur in der Höhe einstellen, und das auch nur in einem recht engen Bereich.

3,8 Multimedia/Konnektivität

Der kleine Mitsubishi verfügt in Sachen Multimedia nach aktuellen Maßstäben über eine Grundversorgung. Das Radio empfängt AM, FM und digitale Sender, außerdem wird Android Auto und Apple Carplay unterstützt. Alternativ kann man sein

3,0 Raumangebot vorn

Vorn bietet der Space Star ein für die Klasse typisches Platzangebot. Die Sitze lassen sich für gut 1,85 m große Personen zurückschieben, die Kopffreiheit würde für zwei Meter große

3,8 Raumangebot hinten

Für zwei Personen ist die Innenbreite im Fond noch ausreichend, bei drei Personen nebeneinander ist man aber sehr stark eingeengt, der mittlere Sitz ist wirklich nur als Notsitz zu betrachten. Die Messwerte bestätigen das mäßige Raumgefühl: Ist der vordere Sitz auf 1,85 m große Personen eingestellt,

4,3 Innenraum-Variabilität

Wie in diesem Segment üblich bietet der Space Star einen kaum variablen Innenraum – lediglich die Vordersitze lassen sich in Liegestellung bringen, falls während einer Rast ein kurzer Schlummer notwendig wird.

⊖ Den hinteren Passagieren stehen keinerlei Ablagen zur Verfügung. Ein Handschuhfach vorn ist zwar vorhanden, dieses ist aber recht klein, nicht abschließbar und darüber hinaus unbeleuchtet.



Einfach aber praktisch, so lässt sich der Innenraum des Space Star wohl am besten beschreiben. Der relativ günstige Preis erklärt sich auch an den verwendeten Materialien.

Handy per Bluetooth anbinden, um die Freisprecheinrichtung zu nutzen und Musik zu streamen. Da der Space Star nicht online ist, bietet er keinerlei Funktionen wie Fahrzeugfernortung oder -steuerung per App.

Menschen reichen. Der helle Dachhimmel und die nicht allzu kleinen Fensterflächen sorgen für ein wenig beengtes Raumgefühl.

finden dahinter Personen ab 1,80 m nicht mehr genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für Menschen bis 1,80 m. Von einem unter vier Meter langen Kleinwagen hätte man hier aber auch keine großen Sprünge erwartet.



Im Fond finden Personen bis 1,80 m Körpergröße ausreichend Platz.

3,8 KOMFORT

3,6 Federung

Der Mitsubishi Space Star ist mit einem konventionellen Fahrwerk ausgestattet, elektronisch geregelte Fahrwerksysteme bietet der Hersteller – wie in dieser Fahrzeugklasse üblich – nicht an. Das Fahrwerk kann nicht gänzlich überzeugen, da es unausgewogen wirkt: Einerseits spricht es straff auf Fahrbahnunebenheiten an, andererseits aber wankt der Wagen in Kurven deutlich. Angesichts der für eine Stadt typischen Querfugen, Kanaldeckel oder Kopfsteinpflaster zeigt sich der

Japaner recht steifbeinig und quitiert die Herausforderungen oftmals mit polternden Achsen. Auf der Landstraße und der Autobahn schaukelt das Auto in Kurven und auf längeren Bodenwellen. Kommen kurz hintereinander mehrere Wellen, stuckert der Wagen merklich: Das Fahrwerk kommt mit dem Abfedern nicht mehr hinterher. Insgesamt ein gerade noch annehmbarer Auftritt des Kleinwagens in diesem Kapitel.

3,9 Sitze

Nur in den beiden höchsten Ausstattungsvariante ist zusätzlich zum Fahrersitz auch der Beifahrersitz höhenverstellbar – nutzt man das Auto öfter mit Beifahrern, sollte man in deren Sinne zur höchsten Ausstattung greifen. Die Höheneinstellung ist aber eher eine Sitzflächenneigungseinstellung, denn über ein Drehrad verändert man nur die Höhe des hinteren Sitzflächenteils. Einstellbare Lordosenstützen oder Seitenwangen

bekommt man aber weder für Geld noch für gute Worte geliefert. Die Sitze bieten heutzutage auch für die Kleinwagenklasse eher spärliche Kost. Die Sitzposition des Fahrers geht in Ordnung, eine Mittelarmlehne oder etwas dicker gepolsterte Armaturen in den Türen würden die Fahrt aber noch deutlich komfortabler machen.

4,3 Innengeräusch

Natürlich sind Kleinwagen im Innenraum meist nicht besonders leise, vor allem im Vergleich mit teureren Automobilen. Der Space Star kann in diesem Kapitel allerdings tatsächlich überhaupt nicht überzeugen – lediglich die Windgeräusche halten sich einigermaßen im Rahmen.

⊖ Der kleine Mitsubishi schnurrt nicht über die Autobahn, mit gemessenen 71,9 dB(A) bei konstant 130 km/h im höchsten

Gang brüllt er eher, man muss schon etwas lauter reden, um sich dann noch zu verstehen. Der knurrende Motor drängt sich akustisch stets in den Vordergrund, aber auch von den Reifen hochgeschleuderte Steinchen nimmt man deutlich wahr. Am Geräuschniveau erkennt man, dass viele Dämmmaterialien dem Rotstift zum Opfer fallen.

3,8 Klimatisierung

Der Mitsubishi Space Star Select+ hat stets eine manuelle Klimaanlage an Bord, in der Ausstattungslinie Top gibt es eine Klimaautomatik. Bei beiden Versionen sind die vorderen Sitze mit einer zweistufigen Sitzheizung ausgerüstet. Im Fond

finden sich keine Luftausströmer – eine kleine Hilfe bei hohen Temperaturen sind die abgedunkelten Scheiben hinten, die man beim Select+ standardmäßig erhält.

3,8 MOTOR/ANTRIEB

4,0 Fahrleistungen

⊖ Im Space Star gibt es nur noch einen Motor, einen Dreizylinder mit 1,2 Litern Hubraum und 71 PS. Damit verfügt der Kleinwagen über noch ausreichende Fahrleistungen, solange die Drehzahl durch fleißiges Schalten hoch genug gehalten wird, denn die 71 Pferdchen sind erst bei 6.000 Touren vollständig aufgaloppiert. Beherzt man dies, kann der Wagen laut Hersteller aus dem Stand in 14,1 s Tempo 100 erreichen und

bis zu 167 km/h erreichen. Nach einem Abbiegevorgang im zweiten Gang zeigt sich der Motor aber zumindest spritzig genug, um den leichten Mitsubishi einigermaßen zügig in den fließenden Verkehr zu beschleunigen. Die Elastizität im vierten und fünften Gang ist schlecht, hier hat der Motor im unteren Drehzahlbereich schlicht zu wenig Drehmoment.

3,6 Laufkultur/Leistungsentfaltung

Der kleine Motor nimmt Gaspedalbefehle recht zackig an, hier zeigt sich der Vorteil eines frei saugenden Motors im Vergleich zum turboaufgeladenen Verbrenner. Die Leistungsentfaltung ist an sich in Ordnung, weil bis auf kleine Ruckler im höheren Drehzahlbereich homogen – allerdings gibt der Motor eben auch nicht sehr viel Leistung ab.

⊖ Ein Dreizylindermotor hat systembedingt hohe resultierende Massenmomente erster und zweiter Ordnung. Einfach gesagt: Der Motor schickt starke Vibrationen in den

Fahrgastraum, die schon auf kürzeren Fahrten negativ auffallen und bei längeren Fahrten schlicht nerven. Das Vibrationsverhalten ist nur durch technisch aufwändige Ausgleichsmaßnahmen und ausgefeilte Motorlagerungen in den Griff zu bekommen – dies alles kostet viel Geld und ist in der preissensiblen Kleinwagenklasse nicht immer realisiert. Dazu kommt die schon angesprochene, mäßige akustische Dämmung, sodass der Motor gerade im oberen Drehzahlbereich dröhnt.

3,7 Schaltung/Getriebe

Die fünf Gänge des manuellen Getriebes (ein stufenloses CVT-Getriebe steht alternativ zur Verfügung) lassen sich angenehm schalten, die Gassen sind recht gut geführt und die Schaltwege nicht zu lang. Die Schaltsprünge zwischen den Gängen sind – gerade im Vergleich zu einem Sechsganggetriebe – natürlich recht groß, dennoch findet sich immer ein passender Gang, um bei typischen Stadt- oder Überlandgeschwindigkeiten über die Straße zu rollen. Bei 130 km/h liegen im fünften Gang schon 3.500 Umdrehungen an.

⊖ Nicht gelungen ist das Kupplungsgefühl. Es fällt schwer den Schleifpunkt zu finden, da das Pedal kaum Rückmeldung bietet. Der Rückwärtsgang ist unzureichend synchronisiert und lässt sich nur im Stand und bei Leerlaufdrehzahl geräuschlos einlegen. Zudem ist er nicht zusätzlich am Hebel gegen versehentliches Einlegen gesichert, was bei Unachtsamkeit teure Folgen nach sich ziehen kann.

3,7 FAHREIGENSCHAFTEN

3,3 Fahrstabilität

Die einfache Konstruktion des Space Star schlägt auch auf die Fahreigenschaften durch, hier zeigen sich deutliche Schwächen. Als noch gut ist zu bewerten, dass der Wagen in der Ebene und ohne Seitenwind spurstabil ist, überfährt man Spurrinnen, wird die Richtungsstabilität nur leicht beeinflusst. Unkritisch ist der Wagen auch, was plötzliches Gaswegnehmen in der Kurve angeht. Hier zeigt sich keine starke Reaktion des Hecks. Dies ist aber wohl auch dem Umstand geschuldet, dass der Testwagen auf schmalen Reifen steht, die ohnehin nur geringe Kurvengeschwindigkeiten erlauben, bevor der Wagen –

leicht beherrschbar – über die Vorderräder zu Rutschen beginnt.

⊖ In Kurven wankt der Wagen stark und verwässert so die ursprünglich eingeschlagene Linie. Kommen im Kurvenverlauf noch Bodenwellen hinzu, taumelt der Wagen richtiggehend. Ein unkomfortables und unsicheres Verhalten. Im ADAC-Ausweichtest reagiert der Space Star sehr träge auf Lenkimpulse und schiebt dann sehr stark über die Vorderräder. Das grob regelnde ESP stellt durch eine kräftige Verringerung der Geschwindigkeit aber die Lenkbarkeit wieder her.

4,6 Lenkung

⊖ Das größte Manko während einer Fahrt im Space Star stellt die Lenkung dar. Diese kann in keinem Punkt überzeugen und wirkt wie nicht fertig entwickelt. Eine Geradeausfahrt ist nicht ohne weiteres darstellbar, weil das Lenkrad schlicht nicht in die Mitte zurück gestellt wird. Man könnte auf der Landstraße ganze Kurven durchfahren, ohne aktiv zu lenken, da das Lenkrad einfach von alleine fest steht. Dreht man am Lenkrad,

spürt man mangels Rückmeldung nicht, wie stark man die Vorderräder gerade einschlägt. Dadurch und unter dem starken Wanken der Karosserie leidet die Zielgenauigkeit enorm, auf der Landstraße muss man oft korrigierend am Lenkrad eingreifen. Von Anschlag zu Anschlag dreht man das Lenkrad wegen der indirekten Übersetzung dreieinhalb Mal.

3,4 Bremse

Die Bremsleistung des Space Star stellt noch zufrieden, der Bremsweg könnte heutzutage schon ein gutes Stück kürzer sein. Gemessen wurden 37,7 m aus 100 km/h bis zum Stillstand. Das Bremspedal bietet eine ordentliche Rückmeldung, der Druckpunkt ist gut erfühlbar.

4,6 SICHERHEIT

4,9 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Außer dem per Gesetz obligatorischen ESP, einer bei Notbremsungen aktivierten Warnblinkanlage und einem Tempomat bietet der Space Star Select+ keinerlei Assistenzsysteme. Erst die Topausstattung hat einen Notbremsassistenten an Bord.

3,4 Passive Sicherheit - Insassen

Die Sicherheitsausstattung ist der Klasse entsprechend: Neben Fahrer- und Beifahrerfrontairbags sind Seitenairbags vorn und von vorn bis nach hinten durchgehende Kopfairbags stets an Bord. In Bezug auf die Insassensicherheit konnte der Space Star bei den Crashtests nach Euro NCAP im September 2013 überzeugen, er erhielt 90 Prozent der erreichbaren Punkte. Mittlerweile ist die Bewertung aber nicht mehr gültig, da sich die Kriterien in den letzten neun Jahren deutlich verschärft haben.

⊕ Die Kopfstützen vorn reichen für Insassen bis 1,95 m Größe. Die hinteren äußeren lassen sich so weit herausziehen, dass sie fast am Dach anstehen - man kann also mit dem Kopf nicht darüber hinweg nach hinten abknicken.

⊖ Gurtstraffer und Gurtkraftbegrenzer sind im Fond nicht verfügbar, genauso wenig wie Seitenairbags dort. Warndreieck und Verbandkasten haben keine Halterung und sind im Notfall eventuell nicht schnell genug erreichbar. Die mittlere Kopfstütze der Rücksitzlehne lässt sich nicht so weit herausziehen wie die äußeren. Der Space Star ist schon recht alt und damit eines der wenigen aktuell erhältlichen Autos, das noch keine automatischen Notruf bietet.

3,4 Kindersicherheit

Der Beifahrersitz ist dank abschaltbarem Airbag gut zum Befestigen von Kindersitzen geeignet. Es fehlen aber Isofix-Haken, man muss also den Gurt nutzen. Auch auf den äußeren Rücksitzen lassen sich Kindersitze zufriedenstellend befestigen – entweder per Gurt oder auch mittels Isofix und Ankerhaken. Eine i-Size Freigabe fehlt allerdings. Achtgeben sollte man bei

DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

	ESP	Serie
	Abstandswarnung	nicht erhältlich
	Kollisionswarnung	nicht erhältlich
	City-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Notbremssystem	nicht erhältlich
	Vorausschauender Kreuzungsassistent	nicht erhältlich
	Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem	nicht erhältlich
	Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren	nicht erhältlich
	Geschwindigkeitsbegrenzer	nicht erhältlich
	Tempomat	Serie
	Abstandsregeltempomat	nicht erhältlich
	Autobahn-/Stauassistent	nicht erhältlich
	Verkehrszeichenerkennung	nicht erhältlich
	Spurassistent	nicht erhältlich
	Totwinkelassistent	nicht erhältlich
	Spurwechselautomatik	nicht erhältlich
	Ausweichassistent	nicht erhältlich
	Notfallassistent	nicht erhältlich
	Ausstiegswarnung	nicht erhältlich
	Müdigkeitswarner	nicht erhältlich
	Head-up-Display	nicht erhältlich
	Warnblinker/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/-
	Reifendruck-Kontrollsystem	indirekt

Babyschalen mit Base. Hier ist ein erhöhter Platzbedarf notwendig, der entsprechende Vordersitz lässt sich in diesem Auto nicht mehr ganz zurückschieben. Bei Verwendung einer Base sollte man also unbedingt vorher prüfen, ob die vorderen Insassen dann noch genügend Platz haben. Auch besonders hohe Kindersitze können im Fond problematisch sein, denn diese stehen leicht am Dach an. Wie immer gilt: Vor dem Kauf eine Sitzprobe durchführen.

⊖ Einen Einklemmschutz haben die elektrischen Fensterheber nicht. Auf dem mittleren Rücksitz sind keine Kindersitze erlaubt.

3,2 Fußgängerschutz

Der Fußgängerschutz des Space Star ist nur zufriedenstellend. Es wurde bei den Euro NCAP-Crashtests insbesondere an der Motorhaubenkante und an den A-Säulen ein erhöhtes Verletzungsrisiko für Fußgänger kritisiert.

2,2 UMWELT/ECOTEST

2,5 Verbrauch/CO₂

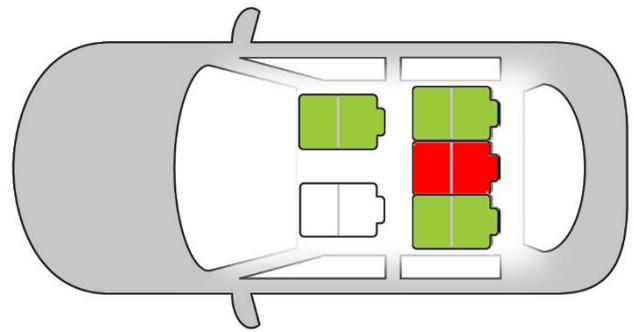
⊕ Der Space Star zeigt mit einem beim Ecotest ermittelten CO₂-Bilanz von 146 g/km, dass er recht knausrig mit dem Sprit umgeht. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,3 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kleinwagen 4,8 l, außerorts 4,9 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km. Lohn sind 35 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotests.

1,8 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffmessungen hält sich der Space Star wie auch beim Verbrauch vornehm zurück und erzielt ein gutes Ergebnis: 42 von 50 Punkten. Da der Wagen auch bei der anspruchsvollen Überprüfung der Ergebnisse im realen Straßenverkehr durch ein portables Emissionsmessgerät die guten Prüfstandswerte bestätigt, erzielt der Japaner insgesamt 77 Punkte beim Ecotest und erhält somit vier von fünf Sternen.

Kindersitze

Die Grafik zeigt, welcher Sitzplatz sich wie gut für Kindersitze eignet.



Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,8	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B
Landstraße	4,9	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B
Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B
Gesamtverbrauch	5,3	
Durchschnitt	5,5 D	6,5 B

1,5 AUTOKOSTEN

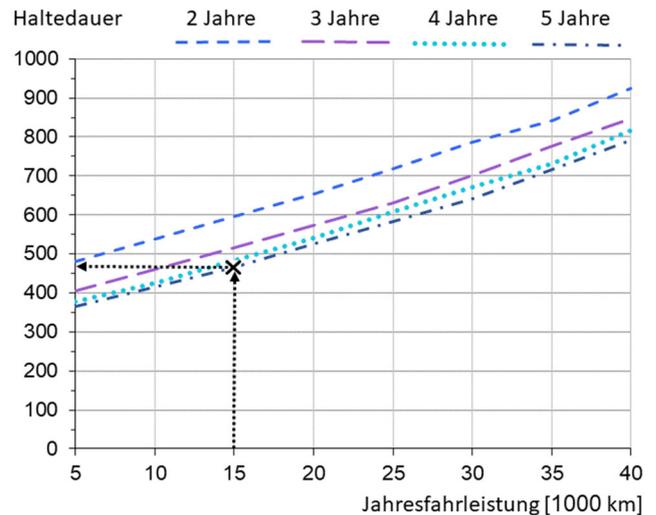
1,5 Monatliche Gesamtkosten

⊕ Beim Preis schlägt die Stunde des Space Star - obwohl er über die letzten Jahre deutlich teurer geworden ist: Die höchste Ausstattungsvariante namens Top (empfehlenswert wegen des Notbremsassistenten) kostet 18.290 Euro - in vergleichbarer Ausstattung und mit etwas stärkerem Motor kostete der Space Star Top vor gut fünf Jahren noch fast 3.000 Euro weniger. Der Testwagen in der Ausstattungslinie Select+ liegt bei 15.790 Euro, Mitsubishi empfiehlt seinen Händlern aktuell aber einen Aktionsrabatt von 2.000 Euro für den Select+.

Mitsubishi gibt 5 Jahre Garantie bis 100.000 km. Die Inspektionsintervalle fallen mit 12 Monaten oder 20.000 km durchschnittlich lang aus. Der Motor ist mit einer wartungsarmen Steuerkette ausgestattet. Die KFZ-Steuer liegt mit 50 Euro sehr niedrig und auch die Einstufung in der Vollkaskoversicherung ist günstig (KH:16, TK: 20, VK: 18).

Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 466 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder Ottomotor (Reihe), Euro 6d-ISC-FCM (WLTP) 36AP-AR, geregelt	
Hubraum	1.193 ccm
Leistung	52 kW/71 PS bei 6.000 1/min
Maximales Drehmoment	102 Nm bei 3.500 1/min
Kraftübertragung	Frontantrieb
Getriebe	5-Gang-Schaltgetriebe
Höchstgeschwindigkeit	167 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	14,1 s
Verbrauch pro 100 km (NEFZ)	4,7 l
CO ₂ -Ausstoß (NEFZ)	108 g/km
Stirnfläche/c _v -Wert	k.A.
Klimaanlage Kältemittel	R1234yf
Reifengröße (Serie vo./hi.)	175/55 R15
Länge/Breite/Höhe	3.845/1.665/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	966/374 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	235/912 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	100/200 kg
Stützlast/Dachlast	25/50 kg
Tankinhalt	35 l
Garantie Allgemein/Rost	5 Jahre bis 100.000 km/12 Jahre
Produktion	Thailand, Chonburi

ADAC Messwerte

Überholvorgang 60-100 km/h (2.Gang)	8,5 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6.Gang)	18,5/25,8/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.500 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	37,7 m
Reifengröße Testwagen	175/55 R15 77V
Reifenmarke Testwagen	Bridgestone Potenza RE050A
Wendekreis links/rechts	10,2/9,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,3 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,8/4,9/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	126 g/km (WTW* 146 g/km)
Reichweite	660 km
Innengeräusch 130 km/h	71,9 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.970 mm
Leergewicht/Zuladung	910/430 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	160/510/877 l

KOSTEN (pro Monat, fünfjährige Haltung, 15.000 km/Jahr)

Betriebskosten	132 Euro	Werkstattkosten	56 Euro
Fixkosten	91 Euro	Wertverlust	187 Euro
Monatliche Gesamtkosten	466 Euro		
Steuer pro Jahr	50 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	16/18/20		
Basispreis Space Star 1.2 Select+	15.790 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 20.10.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	16.340 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	12.762 km
Auffälligkeiten/Mängel	keine

Dieser ADAC Autotest wurde nach dem seit 01.02.2019 gültigen Testprotokoll erstellt und ist nicht mit älteren Autotests vergleichbar. Die Autokosten basieren auf dem seit 01.02.2019 gültigen Berechnungsmodell. Stets aktuelle Autokosten aller Modelle finden Sie unter www.adac.de/autokosten. Alle Bewertungen wurden nach strengen Qualitätsvorgaben und nach bestem Wissen und Gewissen erstellt. Für die Richtigkeit aller erhobenen Daten und Aussagen wird die Haftung ausgeschlossen. Alle Angaben ohne Gewähr. *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. * Steuer nach WLTP-Zyklus für Fahrzeug in Serienausstattung. Die individuelle Steuer kann hiervon abweichen.

Notenskala

■ sehr gut (0,6 – 1,5)
 ■ gut (1,6 – 2,5)
 ■ befriedigend (2,6 – 3,5)
 ■ ausreichend (3,6 – 4,5)
 ■ mangelhaft (4,6 – 5,5)

AUSSTATTUNG

TECHNIK (* im Testwagen vorhanden)

Adaptives Fahrwerk	-
Scheinwerfer Xenon/LED/Laser	-
Abbiege-/Kurvenlicht	-
Regen-/Lichtsensoren	Serie
Fernlichtassistent	-
Tempomat/Limiter/ACC	Serie/-/-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	Serie/-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

Seitenairbag vorn/hinten	Serie/-
Kopfairbag vorn/hinten	Serie
Knieairbag Fahrer/Beifahrer	-
Kollisionswarnung/Notbremssystem	-
Fußgänger-/City-Notbremsfunktion	-
Spurassistent	-
Spurwechselsassistent	-

INNEN

Radio/CD/USB/DAB	Serie/-/Serie/Serie
Bluetooth-Freisprecheinrichtung	Serie
Navigationssystem	-
Elektrische Fensterheber vorn/hinten	Serie
Klimaanlage manuell/automatisch	Serie/-
Autom. abblend. Innen-/Außenspiegel	-
Sitzheizung vorn/hinten	Serie/-
Lenkradheizung	-
Höheneinstellbarer Fahrer-/Beifahrersitz	Serie
Rücksitzlehne umklappbar	Serie

AUSSEN

Anhängerkupplung (ohne Montage)	620 Euro
Metalllackierung	ab 550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,1

AUTOKOSTEN

1,5

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
Karosserie/Kofferraum	3,4	Motor/Antrieb	3,8
Verarbeitung	3,8	Fahrleistungen	4,0
Alltagstauglichkeit	3,4	Laufkultur/Leistungsentfaltung	3,6
Licht und Sicht	3,3	Schaltung/Getriebe	3,7
Ein-/Ausstieg	2,6	Fahreigenschaften	3,7
Kofferraum-Volumen	4,2	Fahrstabilität	3,3
Kofferraum-Nutzbarkeit	3,7	Lenkung	4,6
Kofferraum-Variabilität	2,9	Bremse	3,4
Innenraum	3,4	Sicherheit	4,6
Bedienung	3,0	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	4,9
Multimedia/Konnektivität	3,8	Passive Sicherheit - Insassen	3,4
Raumangebot vorn	3,0	Kindersicherheit	3,4
Raumangebot hinten	3,8	Fußgängerschutz	3,2
Innenraum-Variabilität	4,3	Umwelt/Ecotest	2,2
Komfort	3,8	Verbrauch/CO ₂	2,5
Federung	3,6	Schadstoffe	1,8
Sitze	3,9		
Innengeräusch	4,3		
Klimatisierung	3,8		

Stand: Mai 2022

Test und Text: Christoph Pauly M. Sc.