



Mitsubishi Space Star 1.2 Basis

Fünftürige Schräghecklimousine der Kleinwagenklasse (52 kW/71 PS)

Der vor elf Jahren gestartete Mitsubishi Space Star ist ein Kuriosum. Während sich ein Automodell in der Regel zu Beginn am besten verkauft und die Nachfrage anschließend nachlässt, erreichte der Space Star nach sage und schreibe zehn Jahren die höchsten Absatzzahlen. Inzwischen hat der Absatz jedoch deutlich abgenommen, woran vor allem der starke Preisanstieg seit 2021 verantwortlich sein dürfte. War der kleine Japaner 2020 noch für weniger als 10.000 Euro zu haben, rufen die Japaner inzwischen mindestens 13.190 Euro auf. Dafür bekommt man einen spartanisch ausgestatteten Kleinwagen, für den es weder Zentralverriegelung noch Klimaanlage gibt. Ein Radio ist lediglich über das Zubehör erhältlich. Daher sollte man unbedingt zur 1.300 Euro teureren Select-Variante greifen, die diese Annehmlichkeiten bereits mitbringt. Ein weiteres Manko ist die aktive Sicherheitsausstattung, die im Wesentlichen aus dem ESP und der Reifendruckkontrolle besteht - beides ist vom Gesetzgeber vorgeschrieben. Beim Fahren fällt neben der lauten Geräuschkulisse vor allem die vollkommen gefühllose und unpräzise Lenkung negativ auf, die das Fahrerlebnis nachhaltig beeinträchtigt. Der 71 PS starke Dreizylinder-Sauger treibt den Fünftürer trotz des geringen Gewichts von gerade einmal 870 kg nur mühsam voran, immerhin geht der Benziener recht knausrig zu Werke und überzeugt mit niedrigen Schadstoffemissionen. In der Endabrechnung wird der Mitsubishi Space Star in der Basisvariante aufgrund des schlechten Sicherheitsbewertung auf die Note 4,1 abgewertet. Dieses Schicksal würde allerdings auch die höheren Ausstattungsvarianten ereilen. **Konkurrenten:** u. a. Citroen C3, Dacia Sandero, Mazda 2, Skoda Fabia.

- ⊕ **eingängige Bedienung, niedriger Verbrauch und geringe Schadstoffemissionen, günstiger Unterhalt**
- ⊖ **unzureichendes Sicherheitsniveau, ungenaue und gefühllose Lenkung, hohes Innengeräuschniveau, karge Serienausstattung**

ADAC-Urteil

AUTOTEST **4,1**

AUTOKOSTEN **1,5**

Zielgruppencheck

	Familie	4,1
	Stadtverkehr	2,6
	Senioren	2,6
	Langstrecke	4,4
	Transport	3,9
	Fahrspaß	4,6
	Preis/Leistung	2,8

Ecotest ★★★★★☆

3,6 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

4,1 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 einige Piano-lackeinsätze und silberfarbene Akzente vom ansonsten tristen Hartplastiklook ablenken. Auch am Kofferraum merkt man, dass jeder Cent umgedreht wurde: Die Hutablage wird nicht

3,3 Alltagstauglichkeit

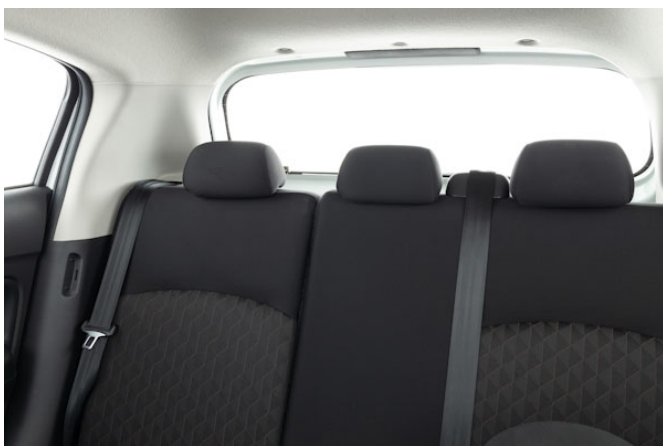
Im Alltag zeigt der Space Star ausgeprägte Stärken und Schwächen. 50 kg erlaubte Dachlast und 470 kg gesamte erlaubte Zuladung prädestinieren den Wagen zumindest nicht als Urlaubswagen, sind in der Klasse aber nicht schlecht.

⊕ Durch den sparsamen Motor reicht der nur 35 l fassende Tank für beachtliche 670 Kilometer Reichweite (basierend auf dem im EcoTest ermittelten Verbrauch von 5,2 l/100 km). Die kompakten Abmessungen (3,85 m Länge und 1,96 m Breite inklusive der Außenspiegel) sorgen in Verbindung mit dem

3,8 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.

⊖ 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. Die Scheinwerfer des Space Star sind außer beim Topmodell einfache Halogen-



Breite Dachsäulen erschweren die Sicht nach schräg hinten.

wie üblich von zwei Schnüren durch die Heckklappe angehoben, sondern nur von einer. Zudem besteht der Laderaumboden lediglich aus einem instabilen und billig wirkenden Filzeinsatz.

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.

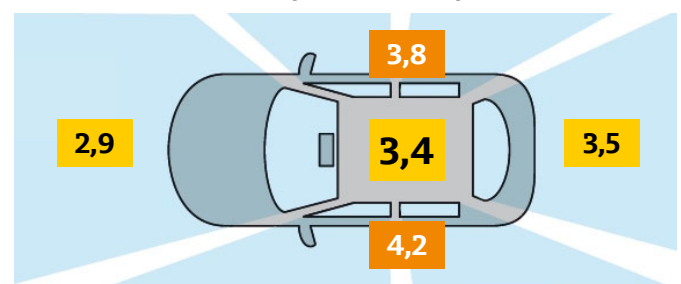
nur 10,2 m großen Wendekreis für eine gute Wendigkeit im wuseligen Stadtverkehr.

⊖ Mickrige 25 kg Stützlast und lediglich 100 beziehungsweise 200 kg Anhängelast für ungebremste und gebremste Anhänger dürften in den wenigsten Anwendungsfällen ausreichen. Ein Ersatz- oder Notrad findet man in der Preis- und Ausstattungsliste des Space Star nicht, ein Reifenreparaturset ist aber an Bord.

Leuchten. Im Vergleich zu moderneren Xenon- oder LED-Scheinwerfern haben sie eine weniger tageslichtähnliche

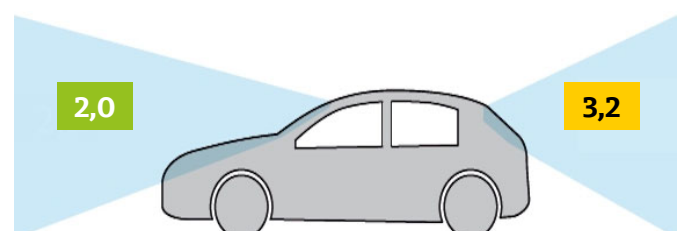
Rundumsicht

Die Rundumsichtnote informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten 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.



Lichtfarbe, zudem ist die Fahrbahnausleuchtung unterdurchschnittlich hell und weit. Zusätzliche Lichtfunktionen wie Abbiegelicht oder ein Fernlichtassistent sind nicht zu haben, zudem muss wie bei günstigen Kleinwagen üblich die Leuchtweite manuell an den Beladungszustand angepasst

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 48 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, störend ist hier vor allem der schmale Türausschnitt. Die Türen öffnen 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.

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 oder alternativ fünf Getränkeboxen hinein.

3,9 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 größer als 1,80 Meter, holt man sich leicht eine schmerzhafte Beule. Der Kofferraum ist unbeleuchtet, was auch für einen günstigen Kleinwagen nicht akzeptabel ist.

werden.

Parkhilfen sind für das Basismodell nicht erhältlich, eine Rückfahrkamera ist den beiden höchsten Ausstattungsvarianten vorbehalten.

Das schlüssellose Zugangssystem gibt es für die getestete Variante nicht. Der Schlüssel ist beim Testwagen ein mittlerweile anachronistisch anmutender Schlüssel mit nicht einklappbarem Bart.



Lediglich 160 Liter Volumen stehen für das Gepäck zur Verfügung.



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

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.

3,6 INNENRAUM

3,2 Bedienung

In der Basisvariante besitzt der Space Star kein Infotainment-System samt Touchscreen, über den wie heutzutage üblich viele der Fahrzeugfunktionen gesteuert werden. Lediglich über das Zubehörprogramm lässt sich wie im Falle des Testwagens ein Audiosystem samt berührungsempfindlichem Display nachrüsten. Dank des sehr überschaubaren Funktionsumfangs und der wenigen haptischen Tasten und Drehregler geht die Bedienung weitgehend intuitiv und problemlos von der Hand. Wünschenswert wäre allerdings zumindest ein Multifunktionslenkrad, um das Audiosystem bedienen zu können, ohne die Hände vom Steuer zu nehmen. Positiv: Auch in der Basisausführung ist der Japaner mit Licht- und Regensensor sowie elektrischen Fensterhebern vorn ausgestattet. Zudem lassen sich die konventionellen Anzeigen des Kombiinstrumentes tadellos ablesen. Negativ fallen hingegen das lediglich in der Höhe verstellbare Lenkrad, der rudimentäre Bordcomputer sowie die fehlende Beleuchtung für den Fond und den Schminkspiegel auf.



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

4,7 Multimedia/Konnektivität

⊖ In diesem Kapitel schneidet der Japaner schlecht ab. In der Basisvariante verfügt der Space Star nicht einmal über ein Radio. Es gibt lediglich eine Vorbereitung inklusive zweier Lautsprecher dafür, ein entsprechendes Gerät samt Bluetooth-Freisprecheinrichtung und -Audiostreaming kann über das

Zubehör geordert werden. Ebenfalls vermisst wird ein USB-Anschluss sowie ein Touchscreen, mit deren Hilfe sich Smartphone-Inhalte via Apple CarPlay oder Android Auto darstellen ließen.

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



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

3,9 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,

finden dahinter Personen ab 1,80 m nicht mehr genügend Beinfreiheit vor. Die Kopffreiheit reicht ebenfalls für Menschen bis 1,80 m.

4,5 Innenraum-Variabilität

Wie in diesem Segment üblich bietet der Space Star einen kaum variablen Innenraum – lediglich die Rücksitze lassen sich umklappen.

⊖ 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.

4,3 KOMFORT

3,6 Federung

Das Fahrwerk kann nicht gänzlich überzeugen, da es unausgewogen wirkt: Einerseits spricht es straff auf Fahrbahnebenheiten 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 quittiert 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.

4,2 Sitze

Nur in den beiden höchsten Ausstattungsvarianten 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 besteht bei genauem Hinsehen aber lediglich aus einer 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 Armauflagen in den Türen würden die Fahrt aber noch deutlich komfortabler machen. Die wenig konturierte Rückbank bietet wenig Seitenhalt und insbesondere Erwachsenen wenig Oberschenkelauflege. Eine Mittelarmlehne gibt es nicht.

4,6 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 einigermmaßen im Rahmen.

⊖ Der kleine Mitsubishi schnurrt nicht über die Autobahn. Bei gemessenen 73,3 dB(A) bei konstant 130 km/h im höchsten

Gang muss man 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.

5,2 Klimatisierung

In der Basisausführung ist für den Mitsubishi Space Star nicht einmal eine manuelle Klimaanlage erhältlich - das ist heutzutage inakzeptabel. Daher sollte man in jedem Fall zur Select-Variante greifen, dann ist die Klimaanlage serienmäßig an Bord. Im Fond finden sich keine Luftausströmer, auch getönte

Scheiben, die vor starker Sonneneinstrahlung schützen, gibt es für die Basisvariante nicht. Eine an kalten Tagen angenehme Sitzheizung ist ebenfalls den höheren Ausstattungsvarianten vorbehalten.

3,8 MOTOR/ANTRIEB

3,9 Fahrleistungen

Für den Space Star gibt es nur eine Motorisierung, einen Dreizylinder mit 1,2 l 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 aufgeloppiert. Beherzigt man dies, kann der Wagen laut

Hersteller aus dem Stand in 14,1 s Tempo 100 erreichen und bis zu 167 km/h erreichen. Für den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h braucht der kleine Japaner 8,3 s, von 80 auf 120 km/h vergehen 12,5 s. Die Elastizität von 60 auf 100 km/h 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.

3,8 Schaltung/Getriebe

Die fünf Gänge des manuellen Getriebes (für die höheren Ausstattungsvarianten steht optional ein stufenloses CVT-Getriebe zur Wahl) 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 – recht groß, dennoch findet sich immer ein passender Gang, um bei typischen Stadt- oder Überlandgeschwindigkeiten über die Straße zu rollen. Der fünfte Gang ist aufgrund der überschaubaren Leistung des Dreizylinders recht kurz übersetzt, bei 130 km/h liegen im fünften Gang bereits 3.700 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. In der Basis-Variante spart sich Mitsubishi das Start-Stopp-System, das den Motor im Stand abstellen und dadurch Sprit sparen kann.

4,0 FAHREIGENSCHAFTEN

3,4 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

⊖ Die Lenkung ist ein großer Schwachpunkt des Space Star und schmälert den Fahrspaß nachhaltig. Sie 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.

4,3 Bremse

⊖ Bei der Bremswegmessung schneidet der getestete Space Star unterdurchschnittlich ab und benötigt durchschnittlich 40,4 m, um aus 100 km/h zum Stehen zu kommen. Das Bremspedal bietet eine ordentliche Rückmeldung, der Druckpunkt ist gut erfüllbar.

4,6 SICHERHEIT

5,0 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊖ Außer dem elektronischen Stabilitätsprogramm (ESP), einer Reifendruckkontrolle (beides gesetzlich vorgeschrieben) sowie einer bei Notbremsungen aktivierten Warnblinkanlage bietet der Space Star in der Basisvariante keinerlei Assistenzsysteme. Erst die Topausstattung hat ein Notbremssystem samt Kollisionswarner sowie einen Spurhalteassistenten an Bord.

3,1 Passive Sicherheit - Insassen

Die Sicherheitsausstattung ist der Klasse entsprechend: Neben Frontairbags sind Seitenairbags vorn sowie 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-Norm 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.

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	nicht erhältlich
	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
	Warnblinkler/Flashing Brake Light bei Notbremsung	Serie/nicht erhältlich
	Reifendruck-Kontrollsystem	Serie

⊖ 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

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 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.

3,0 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. Zudem fehlt dem Space

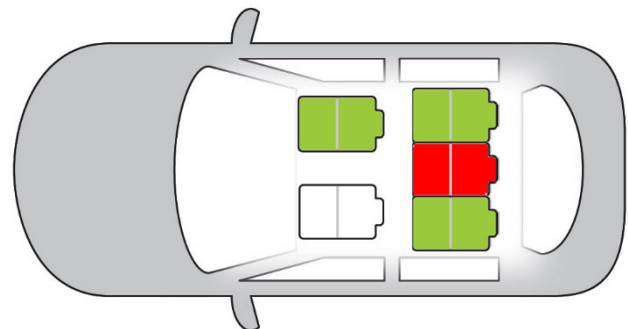
wie die äußeren.

Der Space Star ist schon recht alt und damit eines der wenigen aktuell erhältlichen Autos, das noch keine automatischen Notruf bietet.

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

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)

Star ein Fußgänger-Notbremssystem, das Kollisionen mit Passanten verhindern könnte.

1,7 UMWELT/ECOTEST

2,4 Verbrauch/CO₂

⊕ Der Space Star zeigt mit einer beim Ecotest ermittelten CO₂-Bilanz von 143 g/km, dass er recht knausrig mit dem Sprit umgeht. Der gemessene Durchschnittsverbrauch liegt bei 5,2 l/100 km. Innerorts verbraucht der Kleinwagen 4,7 l, außerorts 4,8 l und auf der Autobahn 6,2 l pro 100 km. Lohn sind 36 von 60 Punkten im CO₂-Kapitel des Ecotests.

1,0 Schadstoffe

⊕ Bei den Schadstoffmessungen hält sich der Space Star wie auch beim Verbrauch vornehm zurück und erzielt ein sehr gutes Ergebnis, dafür erhält der Mitsubishi die Maximalausbeute von 50 Zählern. 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 86 Punkte beim Ecotest und somit vier von fünf Sternen.

Verbrauch

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

Stadt-Kurzstrecke	4,7	
Durchschnitt	6,0 D	7,7 B

Landstraße	4,8	
Durchschnitt	4,8 D	5,6 B

Autobahn	6,2	
Durchschnitt	6,6 D	7,6 B

Gesamtverbrauch	5,2	
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 Basisvariante ist ab 13.190 Euro zu haben, allerdings ist die Serienausstattung sehr spärlich. Für ihn sind weder ein Radio, noch Klimaanlage oder eine Zentralverriegelung erhältlich, was für ein aktuelles Fahrzeug absolut inakzeptabel ist. Daher sollte zumindest weitere 1.300 Euro für das Select-Modell investieren, dann sind zumindest diese drei Selbstver-

ständlichkeiten serienmäßig an Bord.

Mitsubishi gibt fünf 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 60 Euro sehr niedrig und auch die Einstufung in der Vollkaskoversicherung ist günstig (KH:17, TK: 20, VK: 18).

HERSTELLERANGABEN

3-Zylinder-Benziner, Euro 6d-ISC-FCM	
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 (WLTP)	5,0 l
CO ₂ -Ausstoß	n.b.
Stirnfläche/c _v -Wert	n.b.
Klimaanlage Kältemittel	-
Reifengröße (Serie vo./hi.)	165/65 R14
Länge/Breite/Höhe	3.845/1.665/1.505 mm
Leergewicht/Zuladung	940/400 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)	8,3 s
Elastizität 60-100 km/h (4./5./6. Gang)	17,7/25,8/0 s
Drehzahl bei 130 km/h	3.700 1/min
Bremsweg aus 100 km/h	40,4 m
Reifengröße Testwagen	165/65 R14 79T
Reifenmarke Testwagen	Nexen Nblue 4season
Wendekreis links/rechts	10,2/9,9 m
Ecotest-Verbrauch	5,2 l/100km
Stadt/Land/BAB	4,7/4,8/6,2 l/100km
CO ₂ -Ausstoß Ecotest	123 g/km (WTW* 143 g/km)
Reichweite	670 km
Innengeräusch 130 km/h	73,3 dB(A)
Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)	1.955 mm
Leergewicht/Zuladung	870/470 kg
Kofferraum normal/geklappt/dachhoch	160/510/880 l

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

Betriebskosten	137 Euro	Werkstattkosten	58 Euro
Fixkosten	92 Euro	Wertverlust	161 Euro
Monatliche Gesamtkosten	448 Euro		
Steuer pro Jahr	60 Euro		
Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK	17/18/20		
Basispreis Space Star 1.2 Basis	13.190 Euro		

INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

Pressefahrzeug	EZ: 22.06.2021
Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung	13.190 Euro
Km-Stand bei Testbeginn	17.232 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	-
Einparkhilfe vorn/hinten	-
Parklenkassistent	-
Rückfahrkamera/360°-Kamera	-
Head-up-Display	-
Verkehrszeichenerkennung	-
Schlüsselloses Zugangssystem	-

SICHERHEIT

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

INNEN

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

AUSSEN

Anhängerkupplung	Zubehör
Metalllackierung	ab 550 Euro
Schiebedach/Panoramaglasdach	-

TESTURTEIL

AUTOTEST (ohne Autokosten)

4,1

AUTOKOSTEN

1,5

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

Stand: Juli 2023

Test und Text: Dipl.-Ing. (FH) Alexander Werner