



## Mitsubishi ASX 1.3 DI-T Top DCT

Fünftüriges SUV der Kleinwagenklasse (116 kW / 158 PS)

Die erste Generation des ASX hat Mitsubishi für heutige Verhältnisse monumental lange gebaut: von 2010 bis 2023, wobei das Modell in Europa nur bis Ende 2021 angeboten wurde. Höchste Zeit also, an alte Erfolge anzuknüpfen und wieder ein kleines SUV mit kompakten Abmessungen zu vertreiben. Es war wohl zu verlockend, statt eigens ein Fahrzeug zu entwickeln, ein Modell von Partner Renault ins Portfolio aufzunehmen - der Captur schien zu passen. Auch wenn er nicht mehr ganz tauf frisch ist, ist es dennoch ein gutes Fahrzeug. Die Produktion übernimmt praktisch auch gleich Renault und ändert aktuell nur die Markenembleme an Front, Heck und Lenkrad - und natürlich die Startanzeigen im Infotainmentsystem.

Der französische Japaner - oder japanische Franzose - gefällt mit angemessenem Platzangebot und einer für Kleinwagenverhältnisse fischen Einrichtung. Die höchste Ausstattung TOP ist außerdem vollumfänglich ausgestattet mit allen Helferlein, die für den ASX lieferbar sind. Sogar ein großes Glasschiebedach ist mit dabei. Die Assistenten funktionieren gut, die Kamerabasierten wie der Spurhalteassistent geben nur bei schlechter Sicht etwas früh auf.

Das Fahrwerk hat eine straffe Note und geht damit auf Nummer sicher, stellenweise leidet der Fahrkomfort darunter etwas. Die Federung ist damit der üppigen Motorleistung von 158 PS in jedem Fall gewachsen, welche der Turbomotor über das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe an die Vorderräder weiterleitet. Spätestens mit den maximal 270 Nm Drehmoment ringen die Räder aber um Halt, wenn die Haftung nicht mehr optimal ist.

Der Preis für den getesteten ASX liegt bei knapp 37.000 Euro - gegenüber einem vergleichbaren Captur von Renault hat man also keinen wirklichen Preisvorteil. Immerhin bietet Mitsubishi aber fünf Jahre Garantie bis 100.000 km - das kostet bei Renault extra und macht den ASX damit zu einem interessanten Angebot. **Konkurrenten:** u.a. Ford Puma, Mazda CX-3, Peugeot 2008, Renault Captur, Seat Arona, Toyota CH-R, VW T-Cross.

⊕ **angemessenes Platzangebot, gute Verarbeitungs- und Materialqualität für Kleinwagen, umfassende Sicherheits- und Komfortausstattung in TOP-Version, sauberes Abgas**

⊖ **hohe Ladekante, mäßige Rundumsicht, hoher Anschaffungspreis**

### ADAC-Urteil

AUTOTEST **2,4**

AUTOKOSTEN **2,6**

### Zielgruppencheck

Familie **2,9**

City **3,3**

60+ **2,8**

Langstrecke **2,9**

Transport **3,2**

Fahrspaß **2,7**

€ Preis/Leistung **2,5**

Ecotest **★★★★☆**

## 2,9 KAROSSERIE / KOFFERRAUM

### 2,9 Verarbeitung

Wie schon der Captur von Renault gefällt auch der neue ASX von Mitsubishi mit seiner guten Verarbeitungs- und Materialqualität. Hier werden zwischen den beiden Marken keine Unterschiede gemacht. Im Gegensatz zu manchem Konkurrenten in der Kleinwagenklasse ist der Preisdruck nicht an jeder Ecke offensichtlich. Im Gegenteil: Das Interieur macht einen wertigen Eindruck und würde auch anderen Kompaktwagen gut zu Gesicht stehen. Für mehr Wohlbefinden im Fahrzeug sorgt bei Dunkelheit die in Farbe und Intensität konfigurierbare Ambientebeleuchtung. Zahlreiche Applikationen in Aluminiumoptik werten den Innenraum ebenso auf wie die geschäumten

oberen Bereiche von Armaturenbrett und vorderer Türverkleidung sowie der Stoffüberzug an der A-Säulenverkleidung. Ansonsten dominiert wie üblich harter Kunststoff den Fahrgastraum. An der Verarbeitungsqualität im Innenraum gibt es wenig zu kritisieren, auch die Karosserie ist sorgfältig gefertigt. Der Unterboden ist insgesamt gut verkleidet, hat nur seine Lücken im mittleren und hinteren Bereich des Fahrzeugbodens. Die Motorhaube wird nur über einen umständlichen Haltestab fixiert, ein Gasdruckdämpfer wäre deutlich praktischer.

### 3,0 Alltagstauglichkeit

Auf Grundlage des ADAC Ecotest-Verbrauchs von 6,8 l/100 km hat der ASX 1.3 DI-T mit dem 48 l großen Tank eine theoretische Reichweite von etwa 700 km. Die Zuladung von bis zu 486 kg beim Testwagen fällt üppig aus, das reicht für vier Erwachsene samt Gepäck. Der Mitsubishi bietet fünf Sitzplätze, wobei der mittlere der Rückbank schmal ausgeführt ist und eher den Status eines Notsitzes hat. Auf dem Dach können auf der serienmäßigen Dachreling Lasten bis zu 80 kg transportiert werden. Bis 1.500 kg schwere Anhänger dürfen gezogen werden, wenn sie über eine eigene Bremse verfügen (ungebremst bis 690 kg). Die Stützlast auf der Anhängerkupplung kann bis 75 kg

betragen; damit steht selbst dem Transport eines Fahrradträgers mit zwei Elektro-Fahrrädern nichts im Weg. Der Wendekreis des ASX-Testwagen beträgt 11,5 m, die Außenkanten der beiden Außenspiegel liegen 2,02 m auseinander – die Handlichkeit im dichten Stadtverkehr ist damit in Ordnung. Serienmäßig findet man lediglich ein Pannenset an Bord; ein Notrad ist über das Zubehörprogramm beim Händler erhältlich, die notwendigen Befestigungspunkte bringt der ASX schon mit. Dann sind auch Bordwerkzeug und Wagenheber dabei. Der Tankstutzen besitzt keine Schutzklappe, sodass eine Fehlbetankung nicht ausgeschlossen werden kann.

### 3,0 Licht und Sicht

Die Fahrzeugenden lassen sich nach hinten gut, nach vorne nur mäßig abschätzen – das Ende der Front entzieht sich dem Blick des Fahrers. Bodennahe Hindernisse vorn kann man gut sehen, hinten fällt das etwas schwerer; Parksensoren vorn und hinten sind serienmäßig, ebenso die Rückfahrkamera - eine 360-Grad-Kamera und ein Parkassistent sind dagegen nicht erhältlich.

Serienmäßig wiederum blendet der Innenspiegel automatisch ab, für die Außenspiegel ist diese Funktion nicht zu haben. Beide Außenspiegel sind asphärisch gestaltet und verkleinern dadurch den toten Winkel - diese sinnvolle Eigenschaft auf beiden Seiten findet man bei Kleinwagen ganz selten. Der ASX ist serienmäßig mit LED-Scheinwerfern ausgestattet – das ist vorbildlich. Es fehlt allerdings eine automatische Leuchtweitenregulierung und eine Scheinwerferreinigungsanlage. Das Abblendlicht ist angenehm hell, das Fernlicht dürfte allerdings etwas weiter leuchten. Ein statischer Fernlichtassistent, der automatisch auf- und abblendet, ist ebenfalls serienmäßig.

⊖ Die ADAC Rundumsichtmessung bescheinigt dem ASX lediglich ein ausreichendes Ergebnis. Besonders die breiten C-Säulen sowie die nach hinten ansteigenden hinteren Seitenscheiben schränken die Sicht ein. Für das SUV sind keine



Die sehr breiten Dachsäulen, die nicht vollständig versenkbaren Kopfstützen und die schmale Heckscheibe schränken die Sicht nach hinten erheblich ein.

Nebelscheinwerfer erhältlich, die zudem die Funktion eines Abbiegelichts übernehmen könnten. Ist der Warnblinker eingeschaltet, ist die Blinkerfunktion zur Fahrtrichtungsanzeige deaktiviert.

## 2,6 Ein-/Ausstieg

Das Ein- und Aussteigen in den ASX gelingt angenehm, die ausreichend großen Türausschnitte vorn wie hinten sind im Alltag praktisch. Vorn stört die schräg stehende A-Säule und hinten wirkt der enge Fußraum hinter den Vordersitzen einschränkend. Die Türrasten sind kräftig genug ausgelegt und halten die Türen selbst an Steigungen gut. Vorn gibt es drei, hinten zwei Rasten.

Die Sitzfläche befindet sich in der untersten Position 56 cm über der Fahrbahn und damit in bequemer Höhe. Das Keyless-System des Mitsubishi funktioniert einwandfrei. Das Fahrzeug entriegelt sich bereits bei Annäherung mit dem Schlüssel und verriegelt sich automatisch wieder bei Entfernen ohne Zutun des Fahrers. Als Verriegelungsbestätigung ertönt ein kurzer Piepton (abschaltbar). Die Außenbeleuchtung erhellt beim Verlassen des Fahrzeugs für eine gewisse Zeit das Umfeld. Diese Funktion kann auch mittels separater Taste auf der Fernbedienung aktiviert werden.

⊖ Die Diebstahlsicherheit des schlüssellosen Zugangssystems ist nicht ausreichend, da das Fahrzeug über einen Funkverlängerer unbefugt geöffnet werden kann.

## 3,1 Kofferraum-Volumen

Der ASX bietet für einen Kleinwagen einen angemessen großen Kofferraum. Unter der Kofferraumabdeckung fasst der Gepäckraum des Testwagens 315 l, wenn sich der variable Ladeboden in der unteren Position befindet. Entfernt man die Abdeckung und nutzt den Stauraum bis zum Dach hoch, erweitert sich das Volumen auf 415 l. Alternativ kann man im Kofferraum auch bis zu sieben Getränkekisten unterbringen. Klappt man die Rückbank um und beschränkt sich auf den Stauraum bis zur Fensterunterkante (aus Sicherheitsgründen empfohlen), lassen sich bis 660 l verstauen. Unter Ausnutzung des kompletten Raums hinter den Vordersitzen sind bis zu 1.080 l Volumen verfügbar. Stellt man den variablen Ladeboden nach oben, trennt man darunter einen 120 l großen Stauraum ab. Ohne das Notrad aus dem Zubehör lassen sich rund um das serienmäßige Reparaturset in der Reserveradmulde unterhalb des Kofferraumbodens zusätzlich 90 l verstauen.

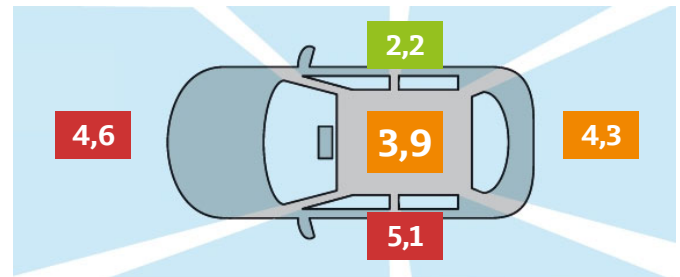
Durch Verschieben der Rücksitzbank um bis zu 16 cm nach

## 3,2 Kofferraum-Nutzbarkeit

Die Kofferraumklappe lässt sich leicht entriegeln und öffnen. Personen bis zu einer Größe von rund 1,90 m können aufrecht

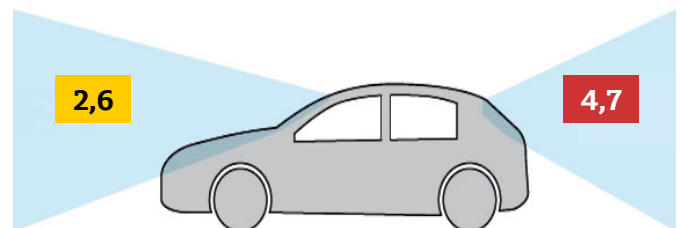
## Rundumsicht

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.



Weiterführende Informationen gibt es unter [www.adac.de/keyless](http://www.adac.de/keyless). Positiv ist immerhin, dass ein Fahrzeugstart nicht möglich ist. Wenn der Schlüssel eine Weile nicht bewegt wird, schaltet sich die Funkbereitschaft ab, so dass das Signal nicht mehr "verlängert" werden kann. Haltegriffe am Dachhimmel gibt es im ASX gar keine.

vorn, kann das verfügbare Volumen vergrößert werden – zu Lasten der Beinfreiheit im Fond.



Mit 315 l Volumen bietet der ASX ein vernünftiges Platzangebot für das Gepäck.

unter der geöffneten Heckklappe stehen. Da das Heckklappen-schloss verkleidet ist, birgt es selbst für größere Personen ein



geringeres Verletzungspotenzial. Dennoch sollten großgewachsene Personen auf Ihren Kopf achten. Zum Schließen der Klappe gibt es innen zwei praktische Griffmulden in der Verkleidung. Die Ladekante befindet sich mit 78 cm doch recht hoch über der Straße; innen ergibt sich eine 20 cm hohe Stufe, wenn der doppelte Ladeboden in der unteren Position liegt. Platziert man den Boden in der oberen Halterung, reduziert sich die Stufe auf 2 cm, was das Ausladen erleichtert. Bei umgeklappten Rücksitzen bildet die waagerechte Lehne mit dem Boden (in oberer Position) in etwa eine ebene Fläche. Einen elektrischen Antrieb gibt es für die Heckklappe nicht. Die Entriegelungstaste für die Kofferraumklappe befindet sich oberhalb des Kennzeichens, verschmutzt schnell und sorgt so für schmutzige Finger. Der Kofferraum verfügt lediglich über eine kleine Lampe, die nachts das Ladeabteil nicht optimal ausleuchtet.

## 2,6 Kofferraum-Variabilität

Die Rücksitzlehne lässt sich asymmetrisch geteilt umklappen. Das funktioniert unkompliziert und mit etwas Geschick auch vom Kofferraum aus - dann braucht man aber etwas mehr Kraftaufwand zum Klappen. Beim Zurückklappen sollte man die äußeren Gurte im Auge behalten, um sie nicht einzuklemmen und zu beschädigen. Es gibt im Kofferraum zwei Taschenhaken sowie das Staufach unter dem doppelten Ladeboden.



Die hohe Ladekante macht das Be- und Entladen des Kofferraums doch recht anstrengend.

## 2,7 INNENRAUM

### 2,5 Bedienung

⊕ Das aufgeräumt wirkende Cockpit des ASX kennt man vom Renault Captur - bis auf das Mitsubishi Markenemblem am Lenkrad und den Mitsubishi Schriftzügen in den Animationen der Bildschirme wird der Innenraum 1:1 übernommen. Das erweist sich durchaus als Vorteilhaft, denn auch im ASX kommt der große Touchscreen des Easy Link-Infotainmentsystems zum Einsatz. In der Ausstattung Top ist alles an Bord, was es für den ASX gibt, dazu gehört auch das vertikal ausgerichtete Display mit 9,3 Zoll. Das Bediensystem ist logisch aufgebaut, wenngleich der große Funktionsumfang und manche nicht auf Anhieb auffindbare Details die Einstellung den Umgang im Alltag hier und da etwas erschweren können. Dann fällt auf, dass praktische Schnellwahltasten für die gängigsten Funktionen fehlen, ebenso Drehregler für die Lautstärke beziehungsweise zum Scrollen und Zoomen. Positiv hervorzuheben ist, dass der Touchscreen zum Fahrer geneigt, gut zu erreichen und weit oben platziert ist. Unterhalb befindet sich die Bedieneinheit der serienmäßigen Klimaautomatik. Sie dürfte zwar etwas höher platziert sein, lässt sich aber dank der großen Drehregler und der gut erkennbaren Symbole

einwandfrei bedienen.

Hinter dem Multifunktionslenkrad, auf dem sich die Aktivierungstasten für die Geschwindigkeitsregelung/-begrenzung befinden, blickt der Fahrer auf das 7 Zoll große digitale Kombiinstrument, konventionelle Rundinstrumente



Der Innenraum des ASX gefällt durch eine gute Verarbeitungsqualität, eine wertige Materialanmutung und eine weitgehend durchdachte, funktionelle Bedienung.

gibt es im ASX nur in den beiden niedrigen Ausstattungsvarianten. Das Instrumentendisplay ist tagsüber wie nachts gut ablesbar, unterschiedliche Ansichten bringen etwas Abwechslung in den Alltag.

An der Ergonomie gibt es ebenfalls wenig zu kritisieren. Das Lenkrad lässt sich in Höhe und Weite einstellen und der

Getriebewählhebel liegt insgesamt gut zur Hand. Einzig der Bediensatellit für die Audiofunktionen ist rechts unten hinter dem Lenkrad positioniert und damit nicht direkt zu sehen; wenn man seine Bedienung verinnerlicht hat, passt das im Alltag, aber für Novizen sind die vielen Knöpfe und Rädchen erst mal ein Mysterium.

## 2,6 Multimedia/Konnektivität

In der TOP-Ausstattung ist der ASX umfangreich ausgestattet. Ein Radio mit DAB+ Empfang, Apple CarPlay und Android Auto (jeweils kabellose Anbindung möglich) sowie eine Bluetooth-Freisprechanlage sind an Bord, sogar das Navigationssystem liefert Mitsubishi mit. Die integrierte Sprachsteuerung verfügt über Basisumfänge, man kann alternativ die Spracherkennung eines kompatiblen Smartphones nutzen. Es gibt zwei USB-

Anschlüsse vorn und hinten, für die vorderen wie die hinteren Plätze gibt es zudem 12-V-Steckdosen - der Kofferraum muss dagegen ohne auskommen. Über die induktive Ladeschale in der Mittelablage kann man bequem ein entsprechendes Smartphone aufladen. Als TOP kommt der ASX ab Werk mit einem Soundsystem von BOSE, das über acht Lautsprecher sowie einen Subwoofer verfügt. Einen CD-Player gibt es nicht, auch nicht gegen Aufpreis.

## 2,4 Raumangebot vorn

⊕ Nicht nur für einen Kleinwagen bietet der ASX in der ersten Reihe ein großzügiges Platzangebot, bis knapp 1,95 m große Menschen können die Sitze weit genug zurückschieben. Die Kopffreiheit reicht ähnlich weit, hier führt das Schiebedach zu einer geringfügigen Reduzierung des Kopfraums. Die Innenbreite fällt Kleinwagen-typisch nicht sonderlich großzügig aus. Das gute Raumgefühl wird durch das hoch aufbauende Armaturenbrett sowie die hohe Seiten- und die niedrige Dachlinie geschmälert. Das serienmäßige Panorama-Glasschiebedach dagegen sorgt für zusätzliches Licht im Innenraum.



Im Fond finden Personen bis zu einer Körpergröße von 1,85 m Platz.

## 3,3 Raumangebot hinten

Im Fond limitiert die Kopffreiheit die Personengröße auf rund 1,85 m, hier macht sich die nach hinten abfallende Dachlinie bemerkbar. Sind die vorderen Plätze für Personen mit einer Größe von 1,85 m eingestellt, reicht die Beinfreiheit für 1,90 m

große Personen aus. Das Raumgefühl ist lediglich passabel, wofür neben der hohen Seiten- auch die niedrige Dachlinie sowie die neben dem Kopf verlaufende C-Säule verantwortlich sind.

## 3,8 Innenraum-Variabilität

Die Variabilität der Sitzplätze beschränkt sich auf die verschiebbare Rücksitzbank und das geteilte Umklappen der Rücksitzlehnen. Vorn findet man zahlreiche praktische Ablagen vor, in der Mittelarmlehne befindet sich ein geschlossenes Ablagefach. Es gibt ein separates Ablagefach für das Smartphone, in den Türfächern lässt sich selbst eine Ein-Liter-Flasche verstauen. Das Handschuhfach ist nicht allzu groß, weder klimatisiert noch abschließbar, aber wenigstens beleuchtet.

⊖ Hinten finden die Insassen wenige Ablagemöglichkeiten vor. Die Türfächer sind recht klein, Becherhalter sucht man hier vergebens. Immerhin lassen sich in den Lehnentaschen kleinere Gegenstände verstauen, allerdings sind die auch nur als Netze ausgeführt.

## 3,0 KOMFORT

### 3,3 Federung

Der ASX hat ein in der Kleinwagenklasse übliches Standardfahrwerk mit McPherson-Federbeinen vorn und einer Verbundlenkerachse hinten. Verstellbare Dämpfer sind wie bei den meisten Konkurrenten nicht erhältlich. Das Fahrwerk macht seine Sache insgesamt recht zufriedenstellend und bietet einen ordentlichen Federungskomfort. Tendenziell ist es eine Idee zu straff abgestimmt und passt damit nicht ganz so gut zum Charakter des Fahrzeugs.

Bei geringen Geschwindigkeiten spricht es recht steifbeinig auf Unebenheiten an, mit zunehmendem Tempo bessert sich das

Ansprechverhalten. Auf schlechten Landstraßen halten sich die Aufbaubewegungen in Grenzen, nur bei regelmäßig wiederkehrenden Anregungen kommt etwas Unruhe in das Fahrzeug. Auch auf Kopfsteinpflaster schlägt sich der Mitsubishi wacker, die Fahrt darüber wird nicht zur Belastung für die Insassen. Feiner ansprechen dürfte er auf Einzelhindernisse wie Kanten und einseitige Unebenheiten. Der Vorteil dieser tendenziell straffen Auslegung: Selbst bei sehr hohen Autobahngeschwindigkeiten liegt der ASX sicher auf der Straße und ist stets gut beherrschbar.

### 2,9 Sitze

In der TOP-Ausstattung lässt sich der Fahrersitz elektrisch einstellen, aber nur wie der Beifahrersitz u.a. in der Höhe, nicht in der Neigung. Für den Fahrer gibt es eine Zwei-Wege-Lordosenstütze, der Beifahrer muss ohne auskommen. Die Konturen der Lehnen und Sitzflächen der Vordersitze sind angenehm, es ergibt sich ein ordentlicher Seitenhalt, auch wenn sich groß gewachsene Menschen etwas mehr Beinauflage und größere Lehnen brauchen könnten. Die Mittelarmlehne kann hochgeklappt werden, um das darunterliegende Fach zu öffnen, sie lässt sich überdies längs, aber nicht in der Höhe einstellen. Die Armauflagen in den Türen sind vorn wie hinten gepolstert.

Hinten geht es weniger komfortabel zu, allerdings sind zumindest die äußeren beiden Plätze alles andere als unbequem. Wie üblich in dieser Klasse sind Lehne und Sitzfläche wenig konturiert und bieten kaum eigenen Seitenhalt. Eine Mittelarmlehne für die hinteren Plätze sucht man vergeblich. Insgesamt ergibt sich eine ordentliche Sitzposition, die selbst für längere Strecken taugt, auch weil man mit einem passablen Kniewinkel sitzen kann. Wie erwähnt gilt dies nur für die beiden äußeren Sitzen, in der Mitte sitzt man auf einer straffen Polsterung, eckt schnell am niedrigen Dachhimmel an und muss sich den Fußraum mit dem voluminösen Mittelunnel teilen.

### 2,8 Innengeräusch

Der im Innenraum gemessene Geräuschpegel bei 130 km/h beträgt 68,2 dB(A) – das ist ein zufriedenstellender Wert. Bis in mittlere Drehzahlen ist der Motor angenehm leise, unter hoher Last dann kernig klingend zu hören. Windgeräusche treten

nicht explizit in den Vordergrund und gehen eher in den allgemeinen Fahrgeräuschen unter. Bis in mittlere Autobahngeschwindigkeiten ist es im Innenraum nicht störend laut, der ASX eignet sich damit auch für längere Fahrten.

### 2,9 Klimatisierung

Ab der Ausstattung TOP rüstet Mitsubishi den ASX mit einer Einzonen-Klimaautomatik aus. Sitzheizung vorn, Lenkradheizung und getönte hintere Scheiben sind ebenso serienmäßig. Für die zweite Reihe gibt es Mittelausströmer zwischen den Vordersitzlehnen und Lüftungsdüsen im Fußbereich. Ausgefallene Optionen wie Sitzlüftung oder Rollos im Fond gibt es dagegen nicht.

⊖ Wie inzwischen in der Fahrzeugklasse üblich, verzichtet Mitsubishi aus Kostengründen auf Drehrädchen zum richtungsunabhängigen Einstellen der Luftmenge an den vorderen Düsen.

## 1,9 MOTOR/ANTRIEB

### 2,0 Fahrleistungen

⊕ Der 1,3-l-Turbobenziner bildet mit seinen 158 PS die Topmotorisierung unter den konventionell angetriebenen ASX-Varianten - nur der Plugin-Antrieb in Kombination mit dem Elektromotor ist 1 kW stärker. Das maximale Drehmoment des Testmodells liegt bei 270 Nm und steht zwischen 1.800 und 3.750 1/min zur Verfügung. Damit ist das Kleinwagen-SUV mehr als ausreichend motorisiert, wie man im Alltag schnell feststellen kann. Der Motor hat stets gut Kraft

und wirkt sehr souverän.

Auch die Messwerte bestätigen, dass man mit dem französischen Mitsubishi flott unterwegs sein kann. Der Zwischenspur von 60 auf 100 km/h gelingt in 5,3 s, von 80 auf 120 km/h in 7,9 s. Von 15 auf 30 km/h beschleunigt man in nur 1,2 s. Mitsubishi verspricht den Spurt von 0 auf 100 km/h in 8,5 s und eine Höchstgeschwindigkeit von 204 km/h.

### 2,2 Laufkultur/Leistungsentfaltung

⊕ Der Vierzylinder-Turbobenziner bietet eine angenehme Laufkultur, wenn auch leichte Vibrationen in den Innenraum vordringen. Beim Ausdrehen wiederum wird der Motor lauter, die Automatik vermeidet diese Drehzahlregion aber weitgehend, sodass die Lautstärke im Alltag kaum ein Problem

darstellt.

Auf Gasbefehle spricht der ASX 1.3 DI-T spontan genug an, das Mildhybrid-System hilft dabei etwas. Das maximale Drehmoment von 270 Nm steht über einen sehr weiten Drehzahlbereich zur Verfügung.

### 1,7 Schaltung/Getriebe

⊕ Im Testwagen ist das Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe verbaut, das sich im Alltag unauffällig zeigt und angenehm agiert. Es ist tendenziell auf Komfort statt auf möglichst schnelle Reaktion getrimmt. Die Abstimmung der Automatik ist den Entwicklern gut gelungen, im Alltag spürt man die Schaltvorgänge kaum. Insgesamt bietet die Automatik ein hohes Komfortniveau, das Anfahren wie auch die Kriechfunktion zum Rangieren funktionieren einwandfrei. Wobei man beim Anfahren schon etwas Gefühl walten lassen sollte, damit insbesondere beim Abbiegen die Vorderräder nicht verzweifelt um Haftung ringen. Mitsubishi verbaut noch einen klassischen Getriebewahlhebel, der für die Fahr-

moduswahl in einer logischen Gasse vor und zurück bewegt wird und sauber einrastet - alles gut verständlich, heute nicht mehr überall selbstverständlich. In die Schaltvorgänge der Automatik kann man per Schaltwippen am Lenkrad eingreifen - dank der sinnvollen Gangwahl der Elektronik ist das aber kaum erforderlich. Die Abstufung der sieben Vorwärtsgänge passt zum Antrieb, die Drehzahlsprünge fallen nicht zu groß aus. Der Verbrenner dreht bei 130 km/h mit rund 2.300 1/min. Eine Autohold-Funktion sowie die Berg-anfahrhilfe sind Serie. Die Start-Stopp-Automatik arbeitet dank Startergenerator ausgesprochen geschmeidig.

## 2,6 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,4 Fahrstabilität

⊕ Der Geradeauslauf des ASX ist insgesamt gut. Auf guten wie weniger guten Straßen zieht er sauber seine Bahnen und vermittelt dem Fahrer ein entspanntes Fahrgefühl. Dabei beeinflussen Spurrinnen den Geradeauslauf nur moderat. Auf Lenkimpulse reagiert der Mitsubishi mit moderaten Aufbau-bewegungen und Seitenneigung - das ist konzeptbedingt, bleibt aufgrund der recht straffen Federung aber im zufriedenstellenden Rahmen. In schnell durchfahrenen Kurven tritt das ESP einem nach außen drängenden Heck dezent, aber wirkungsvoll entgegen. Lupft man in der Kurve abrupt das Gas oder bremst, führt das zu einer spürbaren Lastwechselreaktion, die vom ESP aber sorgsam abgefangen

wird und daher unkritisch ist. Bei Nässe bekommt der japanische Franzose seine Kraft in den unteren Fahrstufen über die Vorderräder kaum auf die Straße, die Traktionskontrolle sollte früher und feinfühlicher eingreifen. Im ADAC Ausweichtest zeigt der ASX ein problemloses Fahrverhalten. Er durchheilt sicher den Parcours, neigt im Grenzbereich zu Untersteuern. ESP greift dabei hilfreich ein, im Zweifel lieber etwas mehr als weniger. Dadurch baut der ASX nennenswert Geschwindigkeit ab, was der Sicherheit, aber nicht der Dynamik zuträglich ist. Schleuder- oder Kippgefahr besteht nicht.



## 2,3 Lenkung

⊕ Die elektromechanische Servolenkung kann durchaus überzeugen. Bei höheren Geschwindigkeiten zentriert die Lenkung angemessen, die Lenkpräzision ist gut, wird von der moderaten Wankneigung der Karosserie nur wenig beeinflusst. Die erforderlichen Lenkkräfte sind zwar recht niedrig, dennoch stellt sich ein angenehmes Lenkgefühl ein. Die Lenkunterstützung kann in zwei Stufen eingestellt werden. Von Anschlag zu Anschlag benötigt man 2,6 Lenkradumdrehungen, der ASX hat also eine angenehm direkte Lenkung.

## 2,9 Bremse

Der ASX hat an der Hinterachse tatsächlich nur Trommelbremsen verbaut - in einem knapp 160 PS starken Auto ist das heutzutage eine Seltenheit. Der Wirksamkeit der Bremsanlage tut dies offensichtlich keinen Abbruch. Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h kommt der Mitsubishi nach durchschnittlich 36,3 m zum Stehen (Mittel aus zehn Messungen) - ein ordentlicher Wert. Ansprechverhalten und Dosierbarkeit gehen ebenfalls in Ordnung.

## 1,8 SICHERHEIT


### 1,4 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Die Sicherheitsausstattung des ASX ist umfangreich, alles, was es gibt, in der TOP-Ausstattung serienmäßig. Ein Notbremssystem samt Abstands- und Kollisionswarnung ist ebenso Serie wie auch der Spurhalte- und der Spurwechselassistent. Letzterer umfasst den Ausparkassistenten, der mit Radar-Sensoren in der Heckschürze den kreuzenden Verkehr überwacht und beim Rückwärtsausparken vor Gefahren warnt. Ein Geschwindigkeitsbegrenzer sowie die adaptive Geschwindigkeitsregelung (ACC) sind ebenfalls serienmäßig. Die gut funktionierende Verkehrszeichenerkennung kombiniert die Informationen der Frontkamera mit dem Navigationskartenmaterial. Der Autobahnassistent beinhaltet zudem den Spurfolgeassistenten. Bei einer Notbremsung blinken die Bremslichter in hoher Frequenz, um auf die Notsituation aufmerksam zu machen.

### 1,8 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der Mitsubishi ASX ist weitgehend baugleich mit dem Captur von Renault - daher können die Crashergebnisse des Franzosen auf das Modell der Japaner übertragen werden. Bei der Insassensicherheit erreicht der Captur im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP Norm 96 Prozent der möglichen Punkte – ein sehr gutes Ergebnis (Test 2019, bestätigt 2022). Insgesamt

## DIE ASSISTENZSYSTEME IN DER ÜBERSICHT

|   |  |                          |
|---|--|--------------------------|
|    | ESP  | Serie                    |
|    | Abstandswarnung                                  | Serie                    |
|    | Kollisionswarnung                                | Serie                    |
|    | City-Notbremssystem                              | Serie                    |
|    | Vorausschauendes Notbremssystem                  | Serie                    |
|    | Vorausschauender Kreuzungsassistent              | nicht erhältlich         |
|    | Vorausschauendes Fußgänger-Notbremssystem        | Serie                    |
|    | Querverkehrerkennung beim Rückwärtsfahren        | nicht erhältlich         |
|    | Geschwindigkeitsbegrenzer                        | Serie                    |
|   | Tempomat   | nicht erhältlich         |
|  | Abstandsregeltempomat                            | Serie                    |
|  | Autobahn-/Stauassistent                          | Serie                    |
|  | Verkehrszeichenerkennung                         | Serie                    |
|  | Spurassistent                                    | Serie                    |
|  | Totwinkelassistent                               | Serie                    |
|  | 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                       | Serie (indirekt messend) |



fährt der Renault damit ein Fünf-Sterne-Ergebnis ein. Mitsubishi stattet den ASX wie in dieser Klasse üblich mit Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer sowie durchgehenden Airbags für alle außen sitzenden Insassen aus. Knieairbags vorn oder Seitenairbags für die Fondinsassen sind nicht erhältlich. Ebenfalls serienmäßig an Bord ist ein Notrufsystem, das bei einem Unfall automatisch eine Telefonverbindung mit der Rettungsleitstelle herstellt. Die Kopfstützen schützen vorn bis zu 1,95 m und hinten bis zu 1,70 m große Personen wirksam - da aber der Abstand zum Dachhimmel nicht zu groß ausfällt, ist auch hinten das Risiko

## 2,2 Kindersicherheit

⊕ Für die Kindersicherheit gibt es in den Crashtests gemäß Euro NCAP 83 Prozent der erreichbaren Punkte – ein noch gutes Ergebnis. Laut Bedienungsanleitung dürfen auf den äußeren Fondsitzen und auf dem Beifahrersitz, dank abschaltbarem Beifahrerairbag, universelle Kindersitze aller Altersgruppen verwendet werden. Der Beifahrersitz ist für die Montage von Kindersitzen sehr gut geeignet, und bietet wie auch die äußeren Rücksitze Isofix-Halterungen mit i-Size-Freigabe. Vorbildlich: Alle Fensterheber haben einen zuverlässigen Einklemmschutz.

⊖ Nutzt man im Fond platzeinnehmende Babyschalen mit Basis und Stützfuß, lassen sich die Vordersitze nicht mehr vollständig nach hinten schieben – eine Sitz-/Montageprobe vor dem Kauf ist ratsam. Auf dem Mittelsitz hinten ist die Montage von Kindersitzen nicht erlaubt. Die Kindersicherungen in den Fondtüren sind verbesserungswürdig, da sie sich mittels eines Kippschalters kinderleicht deaktivieren lassen.

## 2,8 Fußgängerschutz

Für den Fußgängerschutz erhält das Kleinwagen-SUV im ADAC Crashtest gemäß Euro NCAP 75 Prozent der erreichbaren Punkte – ein durchschnittliches Ergebnis. Während die Motorhaube einen adäquaten Schutz für den Kopf eines angefahrenen Fußgängers bietet, birgt der Stoßfänger ein erhöhtes

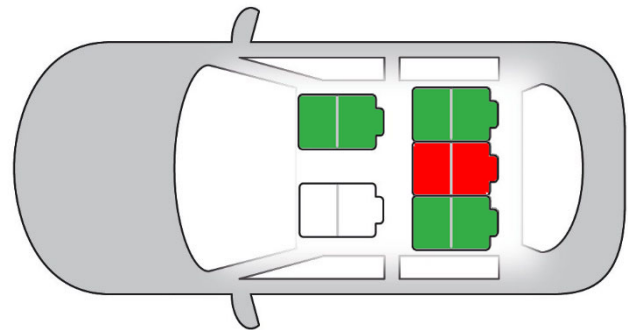
eines Schleudertraumas nicht erhöht. Vorn wie hinten werden die Insassen ermahnt sich anzuschnallen.

Im Kofferraum gibt es vier Verzurrösen, an denen sich Gepäck einspannen lässt. Im Zubehör ist sogar ein stabiles Trenngitter erhältlich, das hinter den Rücksitzen eingesetzt werden kann und die Passagiere bei einer Kollision vor Kofferraumgepäck schützt.

⊖ Warndreieck und Verbandkasten befinden sich aufgrund fehlender Verstaumöglichkeit unter dem Ladeboden und sind dort mit Gepäck im Kofferraum schlecht zu erreichen.

## 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)

Verletzungsrisiko für das Becken. Der serienmäßige Notbremsassistent erkennt auch Fußgänger sowie Radfahrer und kann somit Kollisionen mit Passanten verhindern oder zumindest in ihrer Schwere abmildern.

## 2,3 UMWELT/ECOTEST

### 3,6 Verbrauch/CO<sub>2</sub>

Der durchschnittliche Kraftstoffverbrauch des ASX mit dem 1.3 DI-T Motor liegt im Ecotest bei 6,8 Liter Super E10 pro 100 km. Damit verbunden ist eine CO<sub>2</sub>-Bilanz von 178 g pro km. Nach den aktuellen Ecotest-Maßstäben reicht das für 24 von möglichen 60 Punkten im CO<sub>2</sub>-Bereich. Das ist nur ein mäßiges Ergebnis, kann aber bei konsequenter Nutzung der Möglichkeiten des Mildhybridsystems noch unterboten werden. Bei zurückhaltender Fahrweise, wenig Kurzstrecken und gemütllichem Tempo sind Verbräuche unter 6 l/100 km durchaus möglich. Innerorts verbraucht der Turbobenziner 6,6 l, außerorts 6,0 l und auf der Autobahn 8,1 l pro 100 km.

### 1,0 Schadstoffe

⊕ An der Abgasreinigung dagegen gibt es nichts zu kritisieren - sie funktioniert vorbildlich. In allen Lebenslagen werden die Schadstoffe im Abgas effektiv reduziert, wie sich auch bei den Straßenmessungen gezeigt. Alle Grenzwerte, auch die anspruchsvolleren des Ecotest, werden deutlich unterboten. Der verbaute Partikelfilter arbeitet sehr effektiv. Für den

## 2,6 AUTOKOSTEN

### 2,6 Monatliche Gesamtkosten

Mit Turbobenziner, Frontantrieb und Automatik kostet der ASX in der höchsten Ausstattungslinie TOP knapp 37.000 Euro - eine Menge Geld und alles andere als ein Sonderangebot. Jedoch bringt diese Variante eine üppige Serienausstattung mit, welche den Preis etwas relativiert. Als einziges Extra ist eine Metallic-Lackierung erhältlich, alles Wichtige, Nette und Schöne ist ansonsten an Bord. Ein gutes Argument für den Mitsubishi ist auch die fünfjährige Garantie bis 100.000 km - die hat er seinem französischen Pendant voraus.

Die jährliche Steuer liegt bei 109 Euro. Im mittleren Preisbereich liegt die Versicherung, die Typenklassen gerade bei den Kaskoversicherungen könnten niedriger sein (Haftpflicht 19, Teilkasko 24 und Vollkasko 21).

### Verbrauch

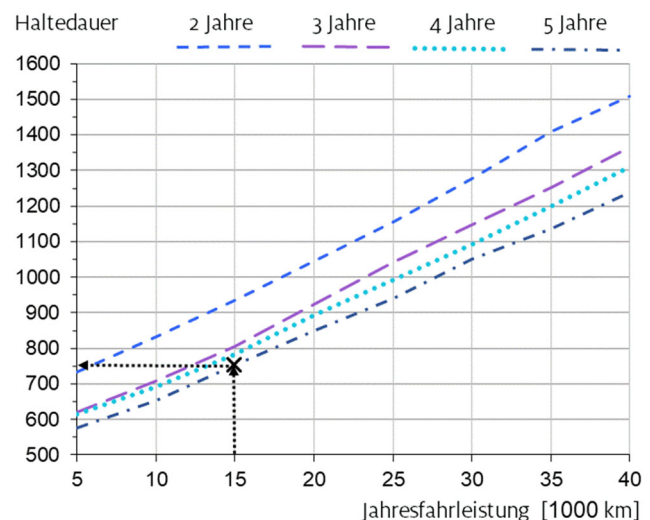
Kraftstoffverbrauch in l/100 km – Durchschnittswerte für Fahrzeuge mit Dieselmotor (D) und mit Ottomotor (B).

|                   |       |       |
|-------------------|-------|-------|
| Stadt-Kurzstrecke | 6,6   |       |
| Durchschnitt      | 6,0 D | 7,7 B |
| Landstraße        | 6,0   |       |
| Durchschnitt      | 4,8 D | 5,6 B |
| Autobahn          | 8,1   |       |
| Durchschnitt      | 6,6 D | 7,6 B |
| Gesamtverbrauch   | 6,8   |       |
| Durchschnitt      | 5,5 D | 6,5 B |

Bereich Schadstoffe erhält der ASX 1.3 DI-T DCT die vollen 50 Punkte. Zusammen mit Punkten für den CO<sub>2</sub>-Ausstoß ergeben sich 74 Punkte und vier von fünf Sterne.

### Gesamtkosten pro Monat in Euro

Anhand von Jahresfahrleistung und Fahrzeughaltedauer ermitteln Sie Ihre persönlichen monatlichen Kosten (Beispiel: 752 Euro bei 15000 km jährlicher Fahrleistung und 5 Jahren Haltedauer).



## DIE MOTORVARIANTEN

in der preisgünstigsten Modellversion

| Typ   | ASX 1.0 MPI-T Basis | ASX 1.3 DI-T Plus | ASX 1.6 Hybrid Plus Automatik | ASX 1.6 Plug-in Hybrid Intro Edition Automatik |
|---|---------------------|-------------------|-------------------------------|--|
| Aufbau/Türen                                    | SUV/5               | SUV/5             | SUV/5                         | SUV/5  |
| Zylinder/Hubraum [ccm]                          | 3/999               | 4/1332            | 4/1598                        | 4/1598   |
| Leistung [kW (PS)]                              | 67 (91)             | 103 (140)         | 105 (143)                     | 117 (159)                                      |
| Max. Drehmoment [Nm] bei 1/min                  | 160/2000            | 260/1750          | n.b./3600                     | n.b./3200                                      |
| 0-100 km/h [s]                                  | 14,0                | 10,3              | 9,9                           | 10,1   |
| Höchstgeschwindigkeit [km/h]                    | 168                 | 196               | 170                           | 170  |
| Verbrauch pro 100 km lt. Hersteller (NEFZ/WLTP) | 5,80/5,8   S        | 5,80/5,8   S      | 4,70/4,7   S                  | 1,30/1,3   S                                   |
| CO2 [g/km] lt. Hersteller (NEFZ/WLTP)           | 131/131             | 131/131           | 105/105                       | 30/30  |
| Versicherungsklassen KH/VK/TK                   | 19/20/22            | 19/21/24          | 19/21/24                      | 20/20/25                                       |
| Steuer pro Jahr [Euro]                          | 95                  | 103               | 52                            | 32   |
| Monatliche Gesamtkosten [Euro]                  | 584                 | 659               | 639                           | 715  |
| Preis [Euro]                                    | 24.690              | 28.390            | 30.990                        | 39.390   |

### Aufbau

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

KT = Kleintransporter  
 HKB = Hochdachkombi  
 TR = Transporter  
 BU = Bus  
 SUV = Sport Utility Vehicle

KB = Kombi  
 GR = Van  
 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

## HERSTELLERANGABEN

|   |                                 |
|---|---------------------------------|
| 4-Zyl.-Turbomotor, Mild-Hybrid (Otto/Elektro), Euro 6d, Otto-Partikelfilter |                                 |
| Hubraum   | 1.332 ccm                       |
| Leistung  | 116 kW/158 PS bei 5.500 1/min   |
| Maximales Drehmoment  | 270 Nm bei 1.800 1/min          |
| Kraftübertragung  | Frontantrieb                    |
| Getriebe  | 7-Gang-Doppelkupplungsgetriebe  |
| Höchstgeschwindigkeit   | 204 km/h                        |
| Beschleunigung 0-100 km/h   | 8,5 s                           |
| Verbrauch pro 100 km (WLTP)   | 5,9 l                           |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß  | n.b.                            |
| Stirnfläche/c <sub>v</sub> -Wert  | n.b.                            |
| Klimaanlage Kältemittel   | R1234yf                         |
| Reifengröße (Serie vo./hi.)   | 215/55 R18                      |
| Länge/Breite/Höhe   | 4.227/1.797/1.576 mm            |
| Leergewicht/Zuladung  | 1.420/414 kg                    |
| Kofferraumvolumen normal/geklappt   | 422/1.275 l                     |
| Anhängelast ungebremst/gebremst   | 690/1.500 kg                    |
| Stützlast/Dachlast  | 75/80 kg                        |
| Tankinhalt  | 48 l                            |
| Garantie Allgemein/Rost   | 5 Jahre bis 100.000 km/12 Jahre |
| Produktion  | Spanien, Valladolid             |

## ADAC Messwerte

|   |                                     |
|---|-------------------------------------|
| Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D) | 5,3 s                               |
| Elastizität 60-100 km/h                     | -                                   |
| Drehzahl bei 130 km/h                       | 2.300 1/min                         |
| Bremsweg aus 100 km/h                       | 36,3 m                              |
| Reifengröße Testwagen                       | 215/55 R18 95H                      |
| Reifenmarke Testwagen                       | Goodyear Efficient Grip Performance |
| Wendekreis links/rechts                     | 11,4/11,5 m                         |
| Ecotest-Verbrauch                           | 6,8 l/100km                         |
| Stadt/Land/BAB                              | 6,6/6,0/8,1 l/100km                 |
| CO <sub>2</sub> -Ausstoß Ecotest            | 153 g/km (WTW* 178 g/km)            |
| Reichweite                                  | 705 km                              |
| Innengeräusch 130 km/h                      | 68,2 dB(A)                          |
| Fahrzeugbreite (inkl. Außenspiegel)         | 2.015 mm                            |
| Leergewicht/Zuladung                        | 1.348/486 kg                        |
| Kofferraum normal/geklappt/dachhoch         | 315/660/1.080 l                     |

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

|                                   |                 |                        |                 |
|-----------------------------------|-----------------|------------------------|-----------------|
| <b>Betriebskosten</b>             | <b>160 Euro</b> | <b>Werkstattkosten</b> | <b>84 Euro</b>  |
| <b>Fixkosten</b>                  | <b>112 Euro</b> | <b>Wertverlust</b>     | <b>396 Euro</b> |
| Monatliche Gesamtkosten           | 752 Euro        |                        |                 |
| Steuer pro Jahr                   | 109 Euro        |                        |                 |
| Versicherungs-Typklassen KH/VK/TK | 19/21/24        |                        |                 |
| Basispreis ASX 1.3 DI-T Top DCT   | 36.890 Euro     |                        |                 |

## INFORMATIONEN ZUM TESTFAHRZEUG

|  |                |
|--|----------------|
| Pressefahrzeug                         | EZ: 08.02.2023 |
| Testwagenpreis inkl. Sonderausstattung | 37.640 Euro    |
| Km-Stand bei Testbeginn                | 7.300 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](http://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 CO<sub>2</sub>-Ausstoß beinhaltet neben den gemessenen CO<sub>2</sub>-Emissionen auch die CO<sub>2</sub>-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 | -/Serie/-     |
| Abbiege-/Kurvenlicht         | -             |
| Regen-/Lichtsensoren         | Serie         |
| Fernlichtassistent           | Serie         |
| Tempomat/Limiter/ACC         | -/Serie/Serie |
| Einparkhilfe vorn/hinten     | Serie         |
| Parklenkassistent            | -             |
| Rückfahrkamera/360°-Kamera   | Serie/-       |
| Head-up-Display              | -             |
| Verkehrszeichenerkennung     | Serie         |
| Schlüsselloses Zugangssystem | Serie         |

### SICHERHEIT

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

### INNEN

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

### AUSSEN

|                              |                       |
|------------------------------|-----------------------|
| Anhängerkupplung             | ab 599 Euro (Zubehör) |
| Metalllackierung             | ab 750 Euro°          |
| Schiebedach/Panoramaglasdach | Serie/-               |

## TESTURTEIL

### AUTOTEST (ohne Autokosten)

2,4

### AUTOKOSTEN

2,6

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

Stand: Dezember 2023  
Test und Text: M. Ruhdorfer