

Testnotizen zum Mitsubishi ASX 1.8 DI-D 2 WD Intro Edition

(mit 110 kW/150 PS und Frontantrieb)

Im Test vom 1. bis zum 15. Oktober 2010.

Kennzeichen:

Von Redaktion TAXI / „Fahrschule“, Dietmar Fund
Springer Fachmedien München GmbH
Aschauer Straße 30
81549 München
Tel. 0 89 / 20 30 43 -22 69
E-Mail: dietmar.fund@springer.com

Karosserie

Der **Bug** lässt sich vom höhenverstellbaren Fahrersitz aus recht gut einschätzen, da die Motorhaube recht hoch ist. Die beiden **Serien-Außenspiegel** sind schön groß. Die **C-Säule** ist auch nicht störender als bei einem VW Golf VI. Das Heckfenster dürfte weiter nach unten gezogen sein. Da das Heck Kombi-artig steil abfällt, ist die Übersicht beim Einparken rückwärts durchaus befriedigend.

Die **Einstiege** sind schön groß und die Sitze angenehm hoch angeordnet. Allerdings muss man **hohe Schweller** überwinden, weshalb sich Fahrer mit kurzen Beinen leicht schmutzige Hosen am Schweller holen, auf den das Regenwasser beim Öffnen der Türe herunter tropft. Die **Ladekante** ist prinzipbedingt etwas höher als in der Kompaktklasse, aber man muss das Gepäck nicht über eine Kante hieven, sondern nur hineinschieben. Die **Heckklappe** hat innen nur rechts eine Griffmulde zum Schließen.

Die hinteren Seitenscheiben und die Heckscheibe der „Intro Edition“ sind aus stark getöntem „**Privacy Glass**“. Fahrlehrer sollten deshalb die Ausstattungsvariante „Invite“ bestellen, die als einzige Variante dieses „Privacy Glass“ nicht hat. Gegenüber der „Intro Edition“ fehlen ihr nur die 17-Zoll-Leichtmetallfelgen und die elektrisch anklappbaren Außenspiegel. Laut der Homologationsabteilung von Mitsubishi ist der ASX mit Privacy Glass nicht prüfungstauglich.

Innenraum

Der **Fahrersitz** des Testwagens war in der Höhe verstellbar, der Beifahrersitz nicht. Wenn ein großer Fahrlehrer seinen Sitz ganz nach hinten schiebt, muss er seine Oberschenkel bei eingebauter Doppelbedienung vermutlich etwas anheben. Ohne sie könnte er die Beine ausstrecken. Der Fußraum vor ihm ist allerdings etwas zerklüftet. Die Vordersitze bieten einen guten Seitenhalt. Ihre Kopfstützen lassen sich auch für große Menschen weit genug herausziehen.

Das **Lenkrad** lässt sich in der Höhe und in der Reichweite verstellen. Im Testwagen hatte es links Bedientasten für das CD-Radio mit CD-Wechsler, rechts praktische Tasten für den Geschwindigkeitsregler. Der Fahrlehrer kann fortgeschrittenen Fahrschülern so gut die Funktion des Reglers erklären, weil er die Tasten erstens erreicht und sie der Fahrschüler auch dauernd einsehen kann.

Aus der hintersten Position seines Sitzes sieht der **Fahrlehrer** den rechts liegenden, aber in einer „Höhle“ liegenden Tacho von 0 bis etwa 100 km/h ein. Vorn reicht der Blick nur bis etwa 80 km/h. Der **Prüfer** sieht den Tacho bis etwa 140 km/h ein. Er hat immer einen guten Fußraum und gute Kopffreiheit. Hinter dem ganz nach hinten geschobenen Beifahrersitz nehmen die Knie groß gewachsener Prüfer gerade einmal Tuchföhlung mit der Vordersitzlehne auf.

Die Voraussetzung für die Prüfungstauglichkeit ist eine Wiederholung der Fahrtrichtungsanzeiger, wie dem Gutachten zu entnehmen ist.

Im Testwagen gab es eine **Mittelarmlehne auf der Rücksitzbank**. Gut ist dort, dass die Gurte beim Abklappen der Lehnen so geführt werden, dass sie nicht verheddern und beim Wiederaufstellen gleich an ihrem Platz sind. Beim Abklappen muss man die Kopfstützen nicht abnehmen. Die **Lehnenneigung** hinten lässt sich in zwei Stufen einstellen, die Lehnen der Vordersitze nur grob gerastert über einen Entlastungshebel.

Wie bei Importeuren üblich sind die **Lichtfunktionen** einschließlich der Automatik im linken Lenkstockhebel vereint, die Wischerfunktionen am rechten. Die **Armaturentafel** vereint Kunststoffe mit genarbtten Oberflächen und glatte, die sich weniger hochwertig anfühlen, aber **routiniert verarbeitet** sind beide. Die Drehregler für Belüftung, Heizung und Klimatisierung fühlen sich gut an und wackeln nicht.

Die beiden **Leseleuchten** vorn geben ein gutes Licht bei der Vor- und Nachbereitung von Nachtfahrten, besonders wenn man die hintere Leuchte oberhalb der Rücksitzbank zuschaltet. Die Armaturen und Bedienelemente sind gut beleuchtet. Vor dem Schalthebel bietet der ASX einen **Getränkehalter**, für den 0,5-l-Flaschen schon zu hoch sind. Er ist eher für Becher und Dosen geeignet. Daneben ist eine 12-Volt-Steckdose untergebracht. Hinter dem Schalthebel und links neben dem Handbremshebel kann man zwei 0,5-l-Flaschen oder Isolierbecher unterbringen. Sie hindern nicht beim Schalten und beim Betätigen des Handbremshebels. In die **Ablagen der Vordertüren** passen je eine 0,5-l-Flasche und daneben noch ein Terminkalender im Format DIN A5. Alle Getränkehalter haben für 0,5-l-Flaschen einen etwas zu großen Durchmesser und für 1-l-Flaschen ist er etwas zu klein.

In das **klimatisierte Handschuhfach** passt außer den Fahrzeugunterlagen höchstens noch ein schlanker DIN A5-Terminkalender.

Motor und Antriebsstrang

Der **Motor** läuft nach der Warmlaufphase **schön geschmeidig und rund** und ist gut gedämmt. Leider hat er ein **ausgeprägtes Turboloch**. Man muss mit sanftem Gasfuß beschleunigen, wenn man das plötzliche Einsetzen des Turboladers erst knapp oberhalb von 2.000/min „abfedern“ möchte. Mit dieser Charakteristik hat man vom zweiten bis zum vierten Gang zu kämpfen. Für die Fahrausbildung ist die **ungleichmäßige Leistungsentfaltung** nicht optimal. Möglicherweise ist die schwächere Variante, die noch nicht am Markt ist, in dieser Hinsicht besser.

Die **Kupplung ist gutmütig** und macht das Anfahren auch am Berg leicht. Rangieren kann man auch mit Standgas alleine. Die **Schaltung** ist zwar leichtgängig, wirkte aber beim Testwagen bisweilen hakelig – besonders beim Hochschalten vom

zweiten in den dritten und vom vierten in den fünften Gang, wo man den Schalthebel sehr genau führen muss. Beim Herunterschalten dagegen fallen die Gänge fast von allein in die richtige Gasse. Der Rückwärtsgang vorne links lässt sich über eine Sperre zum Anheben leicht einlegen.

Bei 30 km/h kann man im dritten Gang rollen, Tempo 50 km/h auf ebener Fahrbahn kann man zu zweit komfortabel im fünften Gang bewältigen. Ab 70 km/h mahnt die serienmäßige Schaltanzeige zum sechsten Gang. Für Motorradbegleiter ist es angenehm, dass man den ASX so **schaltfaul bewegen** kann.

Fahrwerk und Fahrkomfort

Der Testwagen war mit Sommerreifen des Typs Dunlop SP Sport 270 in der Dimension 215/60 R 17 bestückt. Mit ihnen zeigte sich der Testwagen **sehr ausgewogen gefedert**, und zwar sowohl auf kurzen Querrillen als auch auf langgezogenen Bodenwellen. Die Tendenz geht leicht zur Härte, was die Seitenneigung in Grenzen hält. Die Abrollgeräusche auf schlechter Wegstrecke dürften etwas besser gedämmt sein.

Der leer 1.495 Kilogramm wiegende ASX 1.8 DI-D darf bis zu 1.400 Kilogramm schwere Anhänger ziehen.

Verbrauch

Auf insgesamt 1.420 Test-Kilometern verbrauchte der Mitsubishi ASX 1.8 DI-D 2 WD zwischen 5,2 Litern und 6,1 Litern. Der **Durchschnittsverbrauch** betrug **5,8 Liter**. Das ist für ein Auto mit diesem Raumangebot und dieser Gewichtsklasse ein sehr guter Wert.