

Mitsubishi schließt Lücke: Automatik für alle

Von Jens Riedel

Mitsubishi hat eine Lücke im Modellprogramm geschlossen. Mit dem ASX 2.2 DI-D 4WD gibt es jetzt nicht nur endlich eine Automatikversion für den Bestseller der Marke, sondern jetzt auch in allen vier Baureihen (der Elektrowagen i-MiEV fuhr ja schon immer ausschließlich mit einem 1-Gang-Getriebe). Mit dem Neuzugang ist den Japanern ein ausgewogener Kompromiss zwischen Komfort und Dynamik gelungen. Für die „Arbeitstiere“ von Mitsubishi, den Pajero und den L 200, gilt ohnehin, dass die Automatik eigentlich die bessere Wahl ist, insbesondere, wenn es ins Gelände geht. Dann entlastet das Getriebe den Fahrer und er kann sich voll und ganz auf den Weg konzentrieren.

Der ASX hat als Automatikversion schlicht und einfach die Motor-/Getriebekombination des größeren Bruders Outlander übernommen, so dass der Diesel-Handschalter weiterhin an den gleichstarken 1,8-Liter-Selbstzünder gekoppelt bleibt. Die Paarung funktioniert auch in dem Kompaktmodell hervorragend. Das Getriebe wechselt die sechs Schaltstufen sehr weich und kaum spürbar. Zudem ist die Invecs II genannte Automatik adaptiv ausgelegt, das heißt, sie analysiert den persönlichen Fahrstil und passt ihre Schaltpunkte entsprechend an. Die letzte Stufe ist als Overdrive ausgelegt, der erst ab etwa 90 km/h aktiv wird. Dazu besteht die Option, die verschiedenen Übersetzungen auch per Wählhebel oder Schaltwippen am Lenkrad nach persönlichem Gusto zu wechseln. Mitsubishi spricht hier vom „Sport Modus“, verzichtet hier aber auf eine andere, höher drehende Auslegung. Die Griffe am Lenkrad fallen erfreulich lang aus, so dass sie auch bei eingeschlagenen Rädern und von verschiedenen Handpositionen aus gut zu erreichen sind. Die manuelle Gangart wird durch einmaliges Antippen aktiviert, zurückgekehrt in den automatischen D-Modus wird durch etwas längeres Ziehen des rechten „+“-Schalters.

Die 110 kW / 150 PS und die 360 Newtonmeter zwischen 1500 und 2750 Umdrehungen in der Minute verleihen dem ASX ein Temperament, das gerade beim Rückgriff auf die Lenkradwippen für viel Fahrfreude sorgt. Für den Selbstschalter, der ausschließlich als Allrader lieferbar ist, verlangt Mitsubishi 1700 Euro Aufpreis und die Zapfsäule bei 5,8

Litern Normdurchschnittsverbrauch einen Aufschlag von 0,2 Litern pro 100 Kilometer.

Auch seinen jüngsten und nach dem i-MiEV kleinsten Spross liefert Mitsubishi mit einer Automatik aus. Im Space Star setzt die Marke allerdings auf ein stufenloses CVT-Getriebe für den quirligen Dreizylinder. Diese Rechnung geht erstaunlich gut auf und überrascht selbst bekennende Gegner dieser Übersetzungsart. Von dem berühmten „Gummiband“-Effekt ist in dem kleinen Japaner kaum etwas zu spüren, der Wandler setzt die Gasbefehle relativ direkt in Vortrieb um. In dieser Verbindung verleitet der 59 kW / 80 PS starke 1,2-Liter-Motor zu einem durchaus ambitionierteren Umgang mit dem kernig röhrenden und 850 Kilogramm leichten Space Star. Der S-Modus hebt die Drehzahl noch einmal um über 1000 Touren an, kann aber getrost außen vor bleiben, da eigentlich nur der Klang, kaum aber der Vortrieb ansteigt. (ampnet/jri)

Bilder zum Artikel:



Mitsubishi ASX.



Mitsubishi ASX.



Mitsubishi ASX.



Mitsubishi ASX Automatik.



Mitsubishi Space Star.



Mitsubishi Space Star.

Mitsubishi Space Star CVT.



Mitsubishi L 200 in Jäger-Ausführung.
Mitsubishi Pajero.



Mitsubishi Pajero.
Mitsubishi Pajero.



Mitsubishi Pajero.



Mitsubishi Pajero.
Mitsubishi L 200.



Mitsubishi Pajero.



Mitsubishi Pajero.
Mitsubishi Pajero.



Mitsubishi
Mitsubishi Pajero.



Mitsubishi Pajero und L 200.



Mitsubishi L 200.
Mitsubishi in Jäger-Ausführung.



Mitsubishi L 200.
Mitsubishi L 200.



Mitsubishi L 200.



Mitsubishi
Mitsubishi



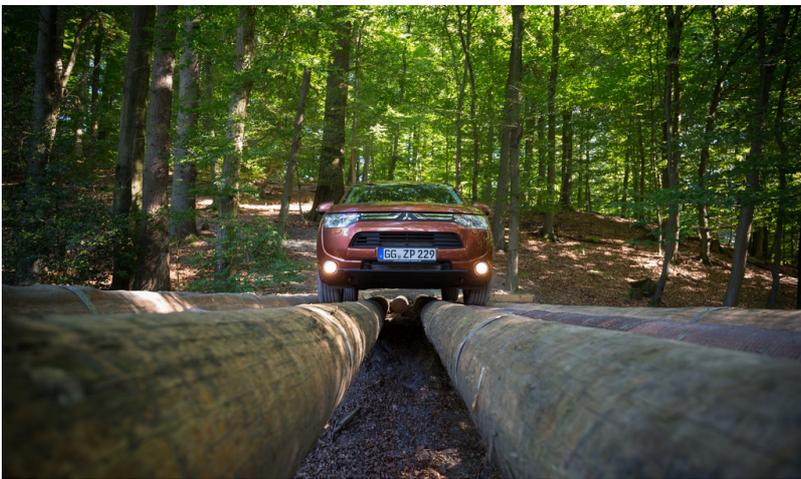
Mitsubishi L 200 in Jagd-Ausführung.
Mitsubishi L 200 in Jäger-Ausführung.



Mitsubishi L 200 für die Jagd.



Mitsubishi Outlander.
Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.



Mitsubishi Outlander.