

---

## Fahrvorstellung Mitsubishi ASX: Umfassende Verjüngungskur

Von Hans-Robert Richarz

Seit Mitte 2010 gehört der ASX bei Mitsubishi zum Crossover-Angebot. Im Lauf der Zeit unterzogen die Japaner ihren, mit bislang weltweit rund 1,4 Millionen verkauften Exemplaren nach dem SUV Outlander und dem Pickup L200 wichtigsten Umsatzträger dreimal einer Verjüngungskur – 2012, 2016 und zuletzt vor zwei Jahren. Jetzt war ein viertes Bad im Jungbrunnen an der Reihe, gründlicher und umfassender als jemals zuvor.

Sorgenfalten waren auf der Stirn von Kolja Rebstock bei der Präsentation des Neuen in Flörsheim am Main nicht auszumachen. Der Geschäftsführer von Mitsubishi in Deutschland hat auch wirklich keinen Grund zur Klage. Von 2013 bis 2018 kletterte der jährliche Absatz seines Unternehmens von 22 222 Fahrzeugen auf exakt 52 196. Inzwischen ist Mitsubishi mit einem Marktanteil von 1,5 Prozent (im September 2019 sogar 1,8 Prozent) in Deutschland nach Toyota und Mazda der drittgrößte Japaner. Mit von Januar bis September 41 930 verkauften Autos konnte Rebstock einen weiteren Absatzsprung von plus 3,5 Prozent an die Muttergesellschaft im Land des Lächelns melden. Jetzt soll die überarbeitete Ausgabe des ASX den Aufschwung stabilisieren.

Was an kosmetischen Änderungen gegenüber der bisherigen ASX-Generation als erstes ins Auge fällt ist die neue Frontpartie, die Mitsubishi mit dem Begriff „Dynamic Shield“ versehen hat. Mit dieser Designsprache wollen die Formgestalter dem Wagen kraftvoll-bullige Präsenz, Selbstbewusstsein und mehr als nur eine Spur von Geländewagenfähigkeiten verleihen. Hinzukommen neue Stoßfänger vorn und hinten, eine LED-Beleuchtung mit schmalen Scheinwerfern vorne sowie neue Farben.

Auch der Innenraum bekam – wenn auch gemäßigt – frische Akzente. Das Cockpit wird nun von einem Acht-Zoll-Touch-Screen für Navigation und Infotainment bestimmt, die Rundinstrumente für Drehzahl und Tempo sind einwandfrei ablesbar, sämtliche Bedienelemente liegen in Griffweite. Offensichtlich nicht verändert wurden die beiden Sitze für die Front-Passagiere, die auf robustem Untergrund, zum Beispiel im Gelände, etwas an Seitenhalt und ausreichender Oberschenkelaufgabe vermissen lassen. Vorne ist das Platzangebot ansonsten mehr als ausreichend, Sitzriesen dürften allerdings auf den hinteren Plätzen Probleme bekommen, was die Kopffreiheit angeht.

Die wichtigste Neuerung bei der Frischzellenkur trägt der ASX unter der Motorhaube. Dort verrichtet jetzt ein 2,0-Liter-Vierzylinder ohne Turbolader seine Arbeit. Dessen 150 Pferde (110 kW) haben zusammen mit dem stufenlosen CVT-Getriebe reichlich zu tun, wenn der Wagen vollbeladen mit mehr als zwei Tonnen Gewicht beschleunigen soll. Überhaupt eignet sich das SUV eher für gemütlich-gemächliches Dahingleiten auf Landstraßen oder im Stadtverkehr als für grenzwertig-sportliche Aktion in engen Kurven. Wer sich damit nicht abfinden will, ist statt mit der Automatik besser mit dem Fünf-Gang-Getriebe bedient, da es bei höheren Drehzahlen mehr Agilität einsetzt.

Bei der Passage von Autobahnbaustellen ist wegen weit abstehender Ohren des Fahrzeugs übrigens Vorsicht geboten: Mit den Außenspiegeln im Normalzustand beträgt die Breite des Autos sieben Zentimeter mehr als zwei Meter, also zu viel für die meisten Spuren auf der linken Seite. Wer keine Lust auf Zahlungsaufforderungen durch die Obrigkeit hat, sollte sich rechts halten.

Wieder verpasst hat Mitsubishi seinem kleinsten SUV den permanenten Allradantrieb „All

Wheel Control“ (AWC) mit elektronisch gesteuerter Lamellenkupplung. Diese zusätzliche Antriebsoption für mehr Traktion und Fahrstabilität dürfte jedoch ASX-Normalverbrauchern, die weder über eine eigene Kiesgrube noch über ein unzugängliches Jagdrevier verfügen, in erster Linie bei winterlichen Straßenverhältnissen oder auf regennassem Kopfsteinpflaster willkommenen Mehrwert bescheren.

Die Mitsubishi-AWC verteilt die Kraft des Motors variabel zwischen Vorder- und Hinterachse, wobei die Fahrerin oder der Fahrer die Charakteristik auf drei Arten bestimmen kann. Im Modus „4WD Auto“ verteilt sich die Antriebskraft von 98 Prozent vorn und zwei Prozent hinten bis zur symmetrischen Verteilung von jeweils 50 Prozent auf beide Achsen je nach Beschaffenheit des Untergrunds. „4WD Lock“ bringt mehr Kraft auf die Hinterachse für Fahrten bei Steigungen, im Anhängerbetrieb oder auf unbefestigtem Terrain. Der „2WD“-Modus beschränkt den Antrieb zugunsten eines niedrigeren Kraftstoffverbrauchs ausschließlich auf die Vorderräder.

Auf der aktuellen Preisliste wird der Mitsubishi ASX in den drei Ausstattungsvarianten Basic, Plus und Top angeboten, zusätzlich gibt es bis zum Ende dieses Jahres Plus und Top als „Intro“-Version mit einem Nachlass von 3000 Euro und dem Wegfall von ein paar Extras. Allerdings gibt bereits die serienmäßige Ausstattung in allen Varianten wenig Anlass zum Meckern. Unter anderem sind Bi-LED-Scheinwerfer mit integriertem LED-Tagfahrlicht, Klimaautomatik sowie Licht- und Regensensor schon in der Basisversion Serie.

Die Plus-Ausstattung hat 18-Zoll-Leichtmetallfelgen und LED-Nebelscheinwerfer. Insassen können ihr Smartphone mit dem Auto verbinden und Apps über den Acht-Zoll-Touchscreen bedienen. An Bord sind außerdem unter anderem ein Auffahrwarnsystem mit Fußgängererkennung und Notbremsassistent, eine Rückfahrkamera, ein Tempomat und ein Smart-Key-System. Die Top-Ausstattung bietet unter anderem Ledersitze, ein Tomtom-Navigationssystem und ein Panorama-Glasdach. Zu den Fahrhilfen gehören ein Spurhalte-, ein Totwinkel- und ein Ausparkassistent.

Fazit: Auf dem Markt bekommt es der Mitsubishi ASX mit starker Konkurrenz wie etwa dem Ford Kuga, dem Skoda Karoq, dem Volkswagen Tiguan oder dem Toyota RAV4 zu tun, doch hat er mit Preisen zwischen 20 290 Euro (Basis) und 32 890 Euro (Top) recht gute Karten. (ampnet/hrr)

#### Daten Mitsubishi ASX CVT Intro Edition

Länge x Breite x Höhe (m): 4,37 x 2,08 (o. Sp. 1,77) x 1,64

Radstand (m): 2,67

Motor: R4-Benziner, 1998 ccm, Direkteinspritzung

Leistung: 110 kW / 150 PS bei 6000 U/min

Max. Drehmoment: 195 Nm bei 4200 U/min

Höchstgeschwindigkeit: 190 km/h

Beschleunigung 0 auf 100 km/h: 11,7 Sek.

NEFZ-Durchschnittsverbrauch: 6,5 Liter

Effizienzklasse: C

CO<sub>2</sub>-Emissionen: 149 g/km (Euro 6d-TEMP)

Leergewicht / Zuladung: 1461 / 584 kg

Kofferraumvolumen: 406–1206 Liter

Max. Anhängelast: 1300 kg

Wendekreis: 10,6 m

Bodenfreiheit: 190 mm

Bereifung: 215/70 R15

Basispreis: 24 490 Euro

---

## Bilder zum Artikel



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

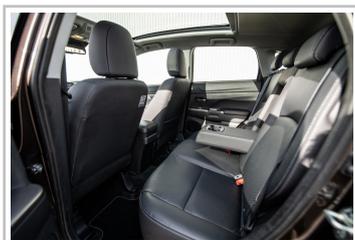
---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---



Mitsubishi ASX.

Foto: Auto-Medienportal.Net/Mitsubishi

---