
Vorstellung Mitsubishi ASX: Die Rückkehr der Auto-Klone

Von Frank Wald, cen

Noch vor zwei Jahren hatte Mitsubishi verkündet, keine neuen Modelle mehr für Europa entwickeln zu wollen. Nun haben die Japaner dennoch ihren neuen ASX erstmals präsentiert. Mit fast 380.000 abgesetzten Modellen war die erste Generation auf dem hiesigen Kontinent immerhin ein Verkaufsschlager. Die neue Generation entstand in Zusammenarbeit mit Allianz-Partner Renault und sieht deshalb wohl nicht zufällig einem wohl bekannten Crossover sehr ähnlich.

Mit Badge-Engineering, also baugleiche Fahrzeuge durch Anheften des jeweiligen Markenemblems (badge) als eigene Modelle anzubieten, kennt Mitsubishi sich aus. Bereits 2007 stellte ihr Bestseller-SUV Outlander die technische Vorlage für die PSA-Konzernzwillinge Peugeot 4007 und Citroën C-Crosser. Drei Jahre später wiederholten sie das Ganze mit dem ersten Serien-Elektroauto i-MiEV, das die Franzosen gut ein Jahr später als Peugeot iOn und Citroën C-Zero vermarkteten. In derselben Art und Weise ist aus der neuen Allianz, die Mitsubishi mit Renault und Nissan eingegangen ist, nun der ASX entstanden. Mit dem Unterschied, dass diesmal nicht die Japaner das Original stellen, sondern Renault. Aus dem einst eigenständigen Kompakt-SUV ist nun ein Captur-Klon und Crossover geworden.

Und zwar so vollständig, das kaum noch ein Unterschied zu sehen ist. Karosserie, Abmessungen, Interieur, Motoren und Antriebstechnik – alles ist nahezu eins zu eins vom Captur übernommen. Auch das „unverwechselbare Dynamic Shield-Frontdesign“ sieht der Renault-Kühlermaske zum Verwechseln ähnlich. Mit dem Unterschied freilich, dass statt Renaults Rauten- Mitsubishi's Drei-Diamanten-Logo zu sehen ist und auf der Heckklappe in dicken Lettern der Marken- statt der Modellname prangt. Und selbst den schlüssellosen Zugang per Karte, den es bislang in keinem andern Mitsubishi gibt, haben die Japaner von den Franzosen übernommen.

Auch im Innenraum des 4,23 Meter langen ASX findet sich die aus dem Captur bekannte fahrerorientierte Cockpitaufteilung mit entsprechenden Armaturen und Infotainment-Systemen wieder. Ins Auge fällt auch hier das mittig angebrachte Smartphone Link Display Audio (SDA), das bei Renault Easy Link heißt. Es dient als Hauptschnittstelle zwischen dem Fahrer, den Fahrzeugsystemen und dem Infotainment. Das SDA ist serienmäßig im Sieben-Zoll-Querformat und im 9,3-Zoll-Hochformat mit kabelloser Smartphone-Anbindung erhältlich. Ebenso gibt es das Kombi-Instrument hier wie dort in drei Ausführungen: als analoges Einstiegsmodell mit 4,2-Zoll-Bildschirm, als digitales, konfigurierbares Fahrer-Display im Sieben-Zoll-Format und als vollständig personalisierbares 10,25-Zoll-Display, das auch die Navigationsanweisungen wiedergibt.

Motoren und Antrieb sind ebenfalls identisch: Der ASX startet wie der Captur mit einem Dreizylinder-Benziner mit einem Liter Hubraum und 91 PS (67 kW), die über ein 6-Gang-Schaltgetriebe auf die Straße gebracht werden. Darüber rangiert ein 1,3-Liter-Turbo-Vierzylinder-Benziner mit Direkteinspritzung plus Mildhybrid-System mit riemengetriebenem Starter-Generator, der wahlweise 140 PS (103 kW) oder 158 PS (116 kW) entwickelt. Kunden können hier zwischen einem Sechsgang-Schaltgetriebe und einem Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (7DCT) wählen. Vollwertige Hybride gibt es dann mit dem 1,6-Liter-Benziner, mit dem Mitsubishi gleich zwei Premieren in Europa feiert. Eine Vollhybridversion HEV mit 143 PS (105 kW), die zwei Elektromotoren mit einem automatischen Multi-Mode-Getriebe kombiniert. Und ein 117 kW (160 PS) starker Plug-in-Hybrid, bei dem die Fahrbatterie 10,5 kWh Strom speichert, mit dem im Mittel knapp 50 Kilometer rein elektrisch zurückgelegt werden können. Der Teilzeitstromer fehlt

dem Captur bislang.

Bei der passiven und aktiven Sicherheit profitiert der Japaner wiederum von den Systemen des kompakten Franzosen-Crossover, darunter unter anderem Front- und Seitenairbags für Fahrer und Beifahrer, Kopfairbags auf jeder Seite, Anti-Schleudertrauma-Kopfstützen sowie dem serienmäßige Auffahrwarnsystem mit Notbremsassistent. Zu den weiteren serienmäßigen Fahrassistenten gehören ein aktiver Spurhalteassistent, Tempoautomatik, Verkehrszeichenerkennung, Tempoautomatik, Einparkhilfen und eine Rückfahrkamera. In den höheren Ausstattungen stehen zudem ein Totwinkelassistent, ein aktiver Spurfolgeassistent, Geschwindigkeitswarner, adaptive Tempoautomatik (mit Stopp-Start-Funktion) und ein Fernlichtassistent zur Verfügung.

Das Auto-Doppel hat natürlich System. Im Juli 2020 hatte Mitsubishi in Japan entschieden, keine neuen Modelle mehr für Europa zu entwickeln. Doch mit dem neuen Renault-Chef Luca de Meo kam dann im vergangenen Jahr der Rückzug vom Rückzug. Die grundsätzliche Entscheidung bleibt zwar bestehen, neue Autos soll es aber trotzdem geben. Nur dann halt von Renault. So ist der ASX das erste Modell, das auf der CMF-B-Plattform der Allianz entstanden ist. Ein Kleinwagen auf Basis des Clio soll ebenfalls noch in 2023 folgen. Wichtig für Mitsubishi sei es, „das europäische Geschäft wieder ins Laufen zu bringen und unser Modellprogramm zu erneuern“, sagt der neue Präsident und CEO von Mitsubishi Motors Europe, Frank Krol. Dabei helfe der Zugang zu den Plattformen und Technologien der Allianz. „Sonst sind wir in fünf Jahren wieder in derselben Situation. Und das will niemand von uns“, so der Europa-Chef.

Ob das mit den Auto-Klonen gelingt, wird nicht zuletzt von der Differenzierung abhängen. Warum sollte man einen Mitsubishi kaufen und nicht gleich das Original wählen? Einen, nicht ganz unbedeutenden Unterschied gibt es. Mitsubishi bietet überall in Europa serienmäßig fünf Jahre Garantie, Renault ab Werk nur zwei mit aufpreispflichtiger Verlängerungsoption. Mitsubishi-Deutschland-Chef Werner Frey verweist außerdem noch auf „unser stärkstes Argument: das gut ausgebaute und engagierte Händlernetz“. Am Ende werden aber vermutlich eher die Preisunterschiede den Ausschlag geben. Weil der ASX jedoch erst im März nächsten Jahres auf den Markt kommen wird, sind die noch nicht bekannt.

Wenn sich das Geschäft wieder konsolidiert hat, soll es aber auch in Europa wieder eigenständige Modelle von Mitsubishi geben. „Wir werden mit eigenen Modellen zurückkommen“, verspricht Frank Krol. Der nächste Colt wird es noch nicht sein. Der wird erneut ein Auto-Klon des Renault Clio, dann jedoch immerhin mit eigenständigem Design – versprochen! (Frank Wald/cen)

Bilder zum Artikel



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Europa-Chef Frank Krol.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi Europa-Chef Frank Krol.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi



Mitsubishi ASX und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi
