
Mitsubishi ASX zeigt sein wahres Gesicht

Von Frank Wald

Ab Juni gibt es einen neuen Mitsubishi ASX. Moment mal, hatte das kompakte Crossover-SUV nicht erst vor gut einem Jahr als optischer und technischer Klon des Renault Captur den Neustart von Mitsubishi's Pkw-Palette in Europa begründet? „Wir hatten die Wahl, sofort auf den Markt zu gehen oder bis zu dieser Modellpflege zu warten“, erzählt Mitsubishi Deutschland-Geschäftsführer Jens Schulz. „Zusammen mit unseren Händlern hatten wir uns dafür entschieden, nicht so lange zu warten“. Offensichtlich die richtige Entscheidung. Der ASX gehört inzwischen zu den Bestsellern im Markenportfolio des deutschen Importeurs.

War die erste ASX-Version bis auf Markenemblem und Schriftzug am Heck noch eine Eins-zu-eins-Kopie des Franzosen, springen bei der unverändert 4,23 Meter langen Neuauflage die Unterschiede zum ebenfalls gerade erst überarbeiteten Renault Captur sofort ins Auge – zumindest von vorn. Denn das so genannte „Dynamic Shield-Design“ ist nun deutlich eigenständiger ausgefallen, mit schmal geschnittenen Scheinwerfern, die von einer markanten Kühlerspange unterhalb der Motorhaube verbunden werden, in der das Drei-Diamanten-Markenlogo perfekt integriert ist.

Darunter prangt ein großer, trapezförmig-schwarzer Lufteinlass, mit dem er sich deutlich vom Allianzpartner unterscheidet. „Der ASX ist nun mehr mitsubishiness“, nennt Frank Krol, Präsident und CEO von Mitsubishi Motors Europe, den neuen Auftritt. Die Heckpartie mit den C-förmigen LED-Rückleuchten, einem Dachspoiler und schwarz eingefasstem Stoßfängern hingegen ist dann wieder ganz Renault – bis auf die Mitsubishi in dicken Lettern dazwischen.

Das gilt auch für den Innenraum. Hier profitiert die Neuauflage des ASX von den jüngsten Neuerungen des Franzosen. Dazu gehört vor allem ein neues Interieur und Infotainment-System mit 10,4 Zoll großem Hochformat-Display, das die aktuelle Google-Software Android Automotive (ab Intro Edition) nutzt. Damit hat der Fahrer Zugriff auf Google Maps mit Echtzeit-Verkehrsinfos, dessen Zielführung auch auf dem ebenfalls 10 Zoll großen Digital-Kombiinstrument hintern Lenkrad angezeigt werden kann. Mit an Bord ist außerdem der Google Assistant, der via Sprachsteuerung „Hey Google“ die Navigation aktiviert, Textnachrichten versendet oder Telefonanrufe ausführt. Auch das Streamen verschiedenster Medien kann darüber genutzt werden.

Weitere Dienste und Apps sollen künftig online „over-the-air“ empfangen werden. Über die „My Mitsubishi Motors“-App lassen sich außerdem Statusinformationen wie der Tankfüllstand, der genaue Standort des Autos sowie Echtzeit-Diagnosen aufs Handy holen. Apropos, das eigene Smartphone lässt sich ebenfalls kabellos ins Bordsystem integrieren und auf einer Fläche im Mitteltunnel aufladen. Unter dem zentralen Bildschirm befinden sich die physischen Tasten für die Klimasteuerung.

Von den Franzosen übernommen ist auch die um 16 Zentimeter verschiebbare Rückbank, die je nach Bedarf mehr Kofferraum oder Beinfreiheit für die Hinterbänker schafft. In der Normalstellung haben zwei Erwachsene hier gut Platz, wie eine erste Sitzprobe zeigte. Komplette nach vorne geschoben vergrößert sich das 332 Liter große Gepäckabteil dann um weitere 69 Liter. Je nach Ausstattungsvariante stehen verschiedene Stoff-, Kunst- und Lederausstattungen zur Wahl sowie Winterkomfort-Goodies wie beheizbare Sitze, Lenkrad und Frontscheibe. In der buchstäblichen „TOP“-Variante sorgt ein elektrisches Glasschiebedach, das sich in drei Stufen bis zu 31,5 Zentimeter weit öffnen lässt, für Licht im Innenraum.

Bei den Antrieben ändert sich auch nur wenig. Den Einstieg bildet nach wie vor der Einliter-Turbo-Dreizylinder mit 91 PS (67 kW) und Sechsgang-Schaltgetriebe, gefolgt von dem 1,3-Liter-Turbo-Benzindirekteinspritzer in zwei Leistungsstufen mit 140 PS (103 kW) ebenfalls mit Schalter, sowie 158 PS (116 kW) und Siebengang-Doppelkupplungsgetriebe (7DCT). Beide werden unterstützt von einem 12-Volt-Mildhybrid-System, das beim

Verzögern und Bremsen Energie rekuperiert und beim Beschleunigen für einen kleinen Drehmoment-Schub sorgt.

Einen Vollhybrid (HEV) gibt es auch noch, mit 94 PS starkem 1,6-Liter-Benziner, einer E-Maschine mit 36 kW (49 PS) sowie einem Startergenerator mit 15 kW (20 PS), die es über ein automatisches Multi-Mode-Getriebe auf eine Gesamtleistung von 143 PS (105 kW) bringen. Verzichten müssen die Fans dagegen auf den bisher angebotenen Plug-in-Hybrid, den Renault wegen mangelhafter Kosten-Nachfrage-Relation aus dem Programm geworfen haben.

Dafür wurden die Assistenzsysteme umfassend aktualisiert. Serienmäßig bei allen Modellen an Bord sind nun ein Auffahrwarner mit Notbremsassistent inklusive Fußgänger- und Fahrradfahrererkennung, aktiver Spurhalteassistent, Tempoautomatik mit Geschwindigkeitsbegrenzer, Fernlichtassistent, Spurverlassenswarner sowie hintere Parksensoren und eine Rückfahrkamera.

Ein Spurfolgeassistent erweitert ab der Intro Edition das Angebot. Außerdem gibt es in dieser Ausstattungsvariante auch den MI-Pilot. Er verbindet den aktiven Spurfolgeassistenten mit der adaptiven Tempoautomatik und erlaubt so entspanntes Fahren auf längeren Strecken oder im Stop-and-Go-Verkehr, in dem er mit Hilfe von Kameras und Radarsensoren selbsttätig beschleunigt, lenkt und bremst. Abgerundet wird das Ganze durch eine 360-Grad-Umgebungskameras sowie ein Aufmerksamkeit-, Ausstiegs und Auspendassistent. Eine wichtige Taste befindet sich links vom Lenkrad. Sie erlaubt die Konfiguration der Warntöne und Hinweise und schaltet das lästige Gepiepe beim minimalen Überschreiten einer erkannten Geschwindigkeitsbegrenzung aus.

Wie bisher wird es vier Ausstattungsvarianten geben: Basis, Plus, Intro Edition und Top. Die beiden höheren wird es auf Wunsch auch in Zweifarblackierung mit schwarzen Dach. An den Preisen feilschen sie gerade noch in der deutschen Zentrale in Friedberg. Doch dürften sie sich um die des aktuellen Modells bewegen, das allerdings gerade im Abverkauf ab 19.990 Euro mit 4700 Euro Aktionsrabatt angeboten wird. Also dürfte die Preisliste für den Neuen um die 25.000 Euro beginnen. Einen großen, wenn nicht entscheidenden, Unterschied zum Renault Captur gibt es aber noch: serienmäßige fünf Jahre Neuwagengarantie bis zu 100.000 Kilometer. Die Franzosen knausern da weiterhin mit nur zwei Jahren. (aum/fw)

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



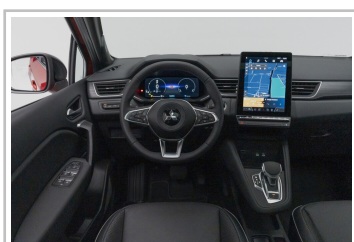
Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Frank Wald



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX und Autor Frank Wald.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo



Mitsubishi ASX.

Foto: Autoren-Union Mobilität/Mitsubishi/Harald Dawo
