

# Der effektivere Bruder

Fahrbericht über den Mitsubishi ASX Diesel, der den Benziner schlägt

**Die Konkurrenz im SUV- Segment ist groß. Mitsubishi bietet mit dem Crossover- Modell ASX den Rivalen die Stirn. Neben dem 1,6l- Benziner ist auch die 1,8l- Diesel Variante auf dem Markt.**



Thomas Gruber

**Der Mitsubishi ASX gibt eine gute Figur ab**

Konkurrenz belebt bekanntlich das Geschäft. In der SUV- Sparte tummeln sich Größe wie der Skoda Yeti, der Hyundai 1\*35 oder etwa der Nissan Qashqai oder der rumänische Billig-Vertreter Dacia Duster. Für den Mitsubishi ASX Benziner gibt es auch einen hauseigenen Konkurrenten: den 1,8-Liter- Diesel, der in einigen wichtigen Punkten mit einer Nasenlänge vorne liegt.

Das 110 kW- Aggregat ist an Durchzugsstärke dem gutmütigen ASX- Benziner unstrittig voraus- und das, obgleich die Diesel- Variante rund 300 kg schwerer ist. Freilich, es dauert verhältnismäßig lange, bis der Turbodiesel- Vertreter auf optimaler Betriebstemperatur ist. Doch recht rau im Grundton läuft er dann jedoch zur Hochform auf. Die komplett aus Aluminium gefertigten Common- Rail- Triebwerke gehören der Mitsubishi- Motorengeneration an, verfügen serienmäßig über ein geschlossenes Diesel- Partikelfiltersystem und reihen sich daher in der Euro-5-Abgasnorm- Sparte ein.

Die manuelle Sechsgang-Schaltung verrichtet gegenüber dem hauseigenen Fünfgang- Rivalen des 1,6-Liter- Benziners einen richtig guten Job. Leichtgängig in der Lenkung, dennoch versehen mit einem direkten Ansprechverhalten, kann dem Crossover- Modell durchaus eine recht ordentliche Gelenkigkeit attestiert werden.

Per Drehschalter lässt sich der permanente Allrad auf einen Zweirad- Antrieb umpolen, der Hinterachsenantrieb wird dabei außer Kraft gesetzt.

Der Mitsubishi ASX wurde auf der Plattform des Outlander aufgebaut. Konkret: Zwei Drittel der Komponenten stammen vom größeren Bruder.

Insofern verwundert es kaum, dass der ASX mit gelungenen Raum- Proportionen aufwarten kann. Fahrer und Passagiere fühlen sich wohl, das Gepäckabteil lässt sich ohne große Mühe auf über 1200 Liter Volumen erweitern. Dies stellt schon eine ordentliche Hausnummer dar. An der Verarbeitung gibt es nichts auszusetzen, die Materialien erscheinen alltagstauglich, ja mitunter ist ein Anstrich von gewollter Robustheit auszumachen.

Was die Preisgestaltung anbelangt, so ist die hauseigenen Benzin-Konkurrenz zwar rund 3000 Euro billiger, effektiver erscheint dennoch der ASX Diesel, dessen Einstiegspreis bei 20.990 Euro liegt. Wer hier in Verbindung auf den permanenten Allradantrieb setzt (der Benziner begnügt sich mit Frontantrieb), der muss allerdings gleich rund 5000 Euro drauflegen. Empfehlenswert ist aufgrund der Abmessung und Rundumsicht sicher eine Rückfahrkamera, die lediglich in der Instyle- Ausstattung, dem besten unter den Grund- Paketen, serienmäßig an Bord ist.