Wer ist hier der Cross?

Nein, wir suchen hier keinen neuen Sitcom-Star, sondern einen echten Allroundhelden. Und den ermitteln wir im Vergleichstest zwischen den kleinen Crossovern Mitsubishi ASX, Seat Arona und Toyota Yaris Cross. Die fahren mit **SPARSAMEN BENZINMOTOREN** vor und wollen mit genug Platz für vier Personen nicht nur als Zweitwagen überzeugen.

Das Kürzel ASX ist bekannt. Das Auto dazu ebenfalls. Nur eben nicht als Mitsubishi, sondern als Captur. Richtig, vom langjährigen Partner Renault. Badge-Engineering heißt das auf Neudeutsch. Na, dann schauen wir doch mal, was Mitsubishi verändert hat und wie sich der ASX gegen Seat Arona und Toyota Yaris Cross schlägt.

Tatsächlich klebt Mitsubishi einfach seine drei Marken-Diamanten auf Kühlermaske, Lenkrad, Schlüsselkarte und Radzierblenden und ersetzt die Raute am Heck durch eine Rückfahrkamera. Das klingt nach Notlösung, doch das heißt noch lange nicht, dass dies eine schlechte sein muss. Schließlich ist der Captur durchaus ansehnlich – Diamanten hin, Raute her. Zudem bieten die Japaner fünf Jahre Garantie bis zu 100 000 km für einen ausstattungsbereinigten Aufpreis von circa 1000 Euro.

ASX: Dieser Japaner ist ein echter Franzose

Der Wahljapaner tritt zum Test zwar mit dem nominell kräftigsten Motor, jedoch in der zweckmäßigen Plus-Ausstattung (28 390 Euro) an. Das merken Sie zum einen daran, dass Ihnen das Hartplastik etwas plump entgegenschlägt und Annehmlichkeiten wie Ambientelicht oder das Navi fehlen. Diese Optionen können teils nicht separat geordert werden, sondern sind an andere Ausstattungslinien samt Motoren und Getriebe gekoppelt. Zwangsläufig schließt man so im Testwagen das Handy via Kabel zum Navigieren an. Doch das stört genauso wenig wie analoge Instrumente, die sich bestens ablesen lassen. Die Bedienung ist natürlich typisch Renault, was Markenkenner am Bediensatelliten für die Lautstärke identifizieren. Ebenfalls renaultig: der Fahrkomfort. So federt der ASX in diesem Trio am komfortabelsten, da das Fahrwerk lange Wellen am souveränsten verarbeitet. Zwar fehlt dem Testwagen ein adaptiver Tempomat, dafür geht es innen subjektiv leiser zu als in Arona und Yaris. Auf den erhöhten Sitzen stören manch einen die weit nach vorne ragenden Kopfstützen und fehlende Lordosenstützen. Hinten behindert die heruntergezogene Dachlinie den Einstieg, dafür lässt sich die Rückbank verschieben und der höhenverstellbare Ladeboden herausnehmen.

So weit, so bekannt. Und wie sieht's fahrdynamisch aus? Nun, begleitet von leichten Traktionsproblemen, wirkt der ASX im Vergleich am spritzigsten. Klar, er hat mit dem 1,3-Liter-Vierzylinder mit 140 PS auch am meisten unter der Haube und bestätigt das mit überlegenen Spurtwerten. Schade nur, dass sein Sechsgang-Schaltgetriebe recht langwegig ausgelegt ist. Die Lenkung ist weder rückmeldungsstark noch frei von Antriebseinflüssen, zudem wirkt sie teils stößig. Und: In Kurven gerät der ganze Aufbau ins Wanken. Ein Kurvenfreund ist der Franko-Japaner jedenfalls nicht.

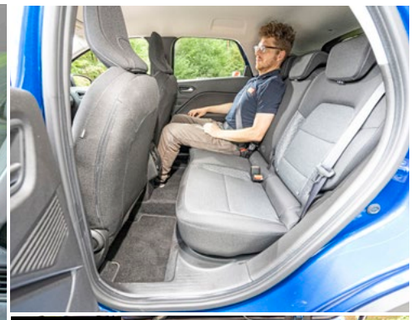
Toyota Yaris: Kleinwagen ganz Cross

Nun, das hat er mit dem Toyota gemeinsam. Der setzt aber auf einen reinen Stammbaum: Unter dem Cross steckt, na klar, die Plattform des Yaris. Trotzdem tritt der Crossover eigenständig auf. Ihn treibt an der Vorderachse der bekannte Hybridverbund aus 1,5-Liter-Benziner (92 PS) und 80 PS starkem Elektromotor an, die sich zusammen mit einem zusätzlichen, rund fünf PS schwachen E-Motor an der Hinterachse zu 116 PS Systemleistung addieren und vor allem beim Sparen helfen sollen. In der Stadt

Fotos: Achim Hartmann

MITSUBISHI

PLANLOS
Das Infotainment navigiert beim ASX Plus nur mit einem per Kabel verbundenen Smartphone



Ladevolumen 536/1275 l

DIAMANTENSCHLIFF Mitsubishi drückt dem Captur lediglich drei Diamanten auf. So ist der ASX ein typischer Renault: komfortabel federnd, wenig kurvendynamisch und trotz kraftvollem Antrieb entspannt zu fahren. Weitere Pluspunkte: ordentliche Platzverhältnisse, einfache Bedienung und clevere Alltagslösungen wie die verschiebbare Rücksitzbank. Die Frage ist nur: Warum nicht gleich zum Original greifen?

SEAT

MIT HOCHSITZEN
muss man beim Arona nicht kaufargumentieren: Er bietet nur 54 Zentimeter Sitzhöhe

Ladevolumen 400/1280 l

ALTER SPANIER Der Arona basiert auf der Kleinwagenplattform MQB A0, das Raumangebot in Fond und Kofferraum überzeugt. An Variabilität fährt der kastenförmige Arona hinter der breiten Heckklappe einen höhenverstellbaren Ladeboden und die geteilt klappbare Rücksitzlehne auf. Das Infotainment ist up to date, während das Fahrassistenzangebot aufgrund des Alters des Arona überschaubarer ausfällt

DATEN IM VERGLEICH

	MITSUBISHI ASX 1.3 PLUS	SEAT ARONA 1.0 TSI FR	TOYOTA YARIS CROSS 1.5 VVT-iE HYBRID AWD ADVENTURE
ANTRIEB			
Motor	Reihenvierzylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Steuerkette, Partikelfilter	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Turbo, DI, Zahnriemen, Partikelfilter	Reihendreizylinder-Benzinmotor, vorn quer, vier Ventile pro Zylinder, Steuerkette, permanenterregter Synchronmotor, Lithium-Ionen-Batterie
Hubraum	1333 cm³	999 cm³	1490 cm³
Leistung bei Drehzahl	103 kW/140 PS 4500/min	81 kW/110 PS 5500/min	68 kW/92 PS 5500/min
max. Drehmoment bei Drehzahl	260 Nm 1750/min	200 Nm 2000/min	120 Nm 3600/min
Leistung/Drehm. Elektromotor	–/–	–/–	59 kW/141 Nm
Systemleistung	–	–	85 kW/116 PS
Höchstgeschwindigkeit	196 km/h	190 km/h	170 km/h
CO_2-Ausstoß (WLTP)	131 g/km	125 g/km	116 g/km
Kraftübertragung Getriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Vorderradantrieb Sechsganggetriebe	Allradantrieb stufenloses Getriebe
KAROSSERIE			
Länge/Breite/Höhe	4227/1797/1576 mm	4153/1780/1552 mm	4180/1765/1595 mm
Radstand	2639 mm	2566 mm	2560 mm
Tankinhalt	48 Liter	40 Liter	36 Liter
Kofferraum	536–1275 Liter	400–1280 Liter	320–1097 Liter
Anhängelast ungebremst/gebremst	665/1200 kg	600/1100 kg	550/750 kg
Serienbereifung	215/60 R 17 H	205/55 R 17 V	215/50 R 18 V
Testwagenbereifung Reifentyp	215/60 R 17 H Goodyear EfficientGrip Performance	215/45 R 18 V Pirelli Cinturato P7	215/50 R 18 V Goodyear EfficientGrip Performance
MESSWERTE			
Beschleunigung 0–100 km/h	9,8 s	10,7 s	12,0 s
Zwischenspurt 60–100/80–120 km/h	5,3/6,6 s	6,0/7,8 s	6,9/9,4 s
Bremsweg aus 100 km/h unbeladen	38,1 m	36,3 m	37,3 m
Innengeräusch bei 100/130 km/h	67/71 dB(A)	67/71 dB(A)	71/74 dB(A)
Normverbrauch (WLTP) Testverbrauch	5,6 Liter S 6,9 Liter S	5,3 Liter S 6,7 Liter S	5,0 Liter S 5,9 Liter S
Achslast vorn/hinten	778/493 kg	715/480 kg	754/583 kg
Testwagenleergewicht Zuladung	1271 kg 463 kg	1195 kg 535 kg	1337 kg 438 kg
Wendekreis links/rechts	11,3/11,4 m	10,5/10,5 m	11,0/11,1 m
AUSSTATTUNG			
Airbags Kopf vorn und hinten Seiten vorn/hinten	Serie Serie/–	Serie Serie/–	Serie Serie/–
Einparkhilfe hinten	Serie	Serie	Serie
Metallic-Lackierung	750 Euro	630 Euro	650 Euro
Navigationssystem	–	1100 Euro	Serie
PREIS/KOSTEN			
Preis	**28390 Euro**	**26575 Euro**	**35120 Euro**
Wertverlust[1]	13000 Euro	11500 Euro	15500 Euro
möglicher Rabatt[2]	12 %	21 %	10 %
Finanzierung[3] Jahreszins	k. A.	6,19 %	5,11 %
Leasing[4] Anzahlung/monatliche Rate	k. A.	5315/293 Euro	7024/240 Euro
Abgasnorm	Euro 6d	Euro 6d	Euro 6d
Steuer pro Jahr	103 Euro	82 Euro	72 Euro
Versicherung HK/TK/VK	19/24/21	12/17/13	18/20/22
Haftpflicht (50 % Prämie)	672 Euro	410 Euro	632 Euro
Teilkasko	657 Euro	287 Euro	436 Euro
Vollkasko (50 % Prämie)	1148 Euro	567 Euro	1266 Euro
Fixkosten pro Jahr	1923 Euro	1059 Euro	1970 Euro
Monatskosten[5]	702/347 Euro	581/267 Euro	754/330 Euro
Kilometerkosten[5]	56,1/27,7 Cent	46,5/21,4 Cent	60,3/26,4 Cent
Ölwechselintervall	20000 km/1 Jahr	15000 km/1 Jahr	15000 km/1 Jahr
Inspektionsintervall	40000 km/1 Jahr	30000 km/2 Jahre	30000 km/2 Jahre
Garantie Technik/Lack Durchrostung Mobilität	5/5 Jahre 12 Jahre 5 Jahre	2/3 Jahre 12 Jahre unbegrenzt	15/3 Jahre 12 Jahre 15 Jahre

[1] bei einer Haltedauer von 3 Jahren (15000 km/Jahr); [2] laut MeinAuto.de; [3] über Autobank, Laufzeit 3 Jahre, Fahrleistung 15000 km/Jahr, Jahreszins effektiv; [4] Kilometerleasing (15000 km/Jahr); [5] mit/ohne Wertverlust.

gelingt das Antriebsschauspiel samt Planetengetriebe am besten. Tatsächlich liegt er mit einem Test-verbrauch von 5,9 l/100 km klar vorne (ASX: 6,9 l, Arona: 6,7 l). Allerdings ist der dröhnige Dreizylinder schon bei Teillast so präsent wie ein Schiffsdiesel. Bei Volllast legt er sich zwar tüchtig ins Zeug, doch das Erreichen der theoretisch möglichen Höchstgeschwindigkeit ist kein Sprint, sondern ein Ausdauerlauf.
Dabei bringt der kurze Radstand in Verbindung mit dem erhöhten Aufbau sowie straffer Fahrwerksauslegung Unruhe ins Auto. In Kurven schiebt der Cross erst über die Vorderräder, bis beim AWD-i der 51 Nm starke Elektromotor auf die Hinterräder wirkt und so tatsächlich etwas Agilität ins Heck bringt. Dabei poltert der Cross selbst über eigentlich intakte Landstraßen.

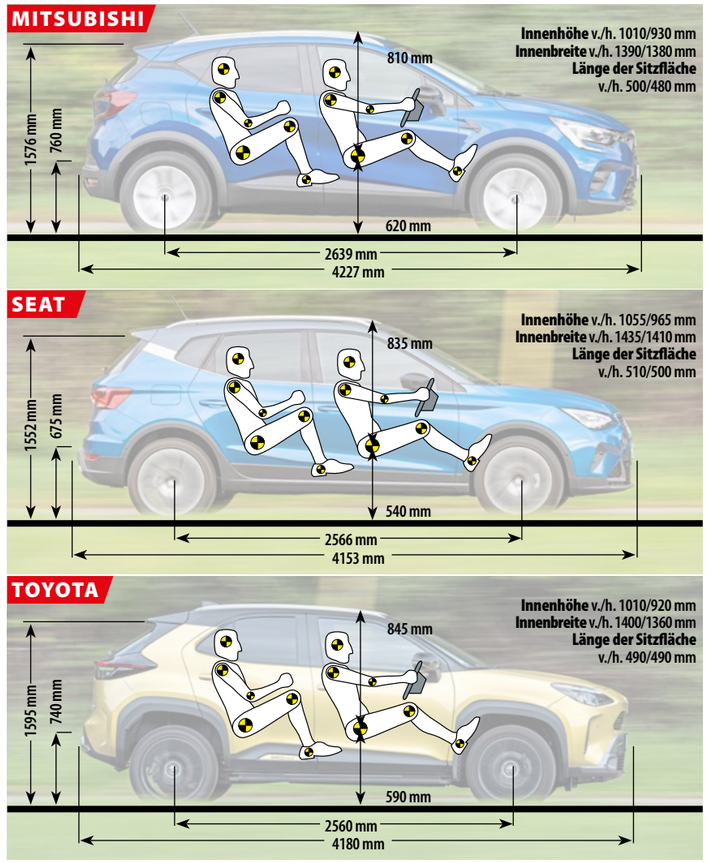
Schicker und kleiner, aber auch teurer

Das passt nicht so recht zum Rest: Einsteigen gelingt dank leicht erhöhter Sitzposition erfreulich komfortabel, und auch die Eingewöhnung verläuft problemlos. Mit zahlreichen Tasten auf den Lenkradstegen lassen sich zum einen der etwas verschachtelte Bordcomputer und zum anderen die Fahrassistenten zielsicher bedienen. Viele Helfer hat der Testwagen seinen Kontrahenten dabei voraus: Die Japaner bringen sogar eine Bergabfahrkontrolle in den Cross. Okay, echte Geländeambitionen scheitern trotz Allradantrieb an der überschaubaren Bodenfreiheit samt Trittbrettern. Jedoch verwöhnt der Mini-SUV mit optional oberklassigen Features wie Head-up-Display und Matrix-LED-Scheinwerfern (1440 Euro im Paket). Im aufgesetzten Infotainment-Screen mit optionaler JBL-Soundanlage finden Sie sich ebenfalls schnell zurecht und freuen sich über eine echte Home-Taste sowie Tasten für die Lautstärkeregelung. Dabei verstreut Toyota ein paar Ablagemöglichkeiten im Cockpit, die aber meist etwas klein ausfallen. Das gilt auch für den Stauraum im Heck, der sich mit einer dreiteiligen Lehne erweitern lässt. Für diese Klasse üblich sind die harten Kunststoffe, die hin und wieder leicht vibrieren. Doch die Japaner geben sich Mühe, alles ansehnlich zu gestalten und mit Stoff- und Metallelementen aufzuhübschen.
Und was gibt's sonst noch? Nun, unter anderem die Kleinigkeit von 15 Jahren Garantie bei regelmäßiger Wartung. Allerdings hat das alles seinen Preis: ab 35 120 Euro. Damit steht er mehr als 8000 Euro teurer als der Arona mit FR-Ausstattung in der Preisliste, bei dem Sie jedoch einige der Annehmlichkeiten extra zahlen müssen, die der Yaris Cross in der Adventure-Line serienmäßig bietet.

Arona: Der gehört noch nicht zum alten Eisen

Dennoch ist der Seat hier das Schnäppchen. Eines, das schon länger nicht mehr in der Redaktion zu Gast war. Klar, Cupra hat Vorrang. Und Seat? Ist bald nur noch Mobilitätsdienstleister. Schade, denn der Arona glänzt mit bewährten Tugenden. Die Bedienung stammt noch aus glorreichen VW-Zeiten: durchdacht, intuitiv bedienbar, ohne deshalb völlig altbacken rüberzukommen. Wie im Toyota gelingt die Verwaltung des Bordcomputers einfach via Lenkradtasten und -walzen. Auch die Klimaanlage justiert man hier mit Drehreglern. Mehr Aufmerksamkeit verlangt da schon das modernisierte Infotainment-System (ab 1200

KLETTERKÜNSTLER? Mit leicht erhöhter Bodenfreiheit darf dem Arona schon mal der feste Untergrund ausgehen. Der ASX ringt dagegen schon bei Nässe auf Asphalt um Grip. Mit Trittbrettern und E-Allradantrieb markiert der Yaris Cross hier den Klettermax



DER NAME verrät es: Unter dem Cross steckt die Technik des Yaris. Das hat Vorteile wie die umfassende Assistenz und oberklassige Features wie ein Head-up-Display oder den für diese Klasse unüblichen elektrischen Allradantrieb. Nachteile: Das Platzangebot fühlt sich trotz einiger Variabilitätskniffe wie der dreiteiligen Lehne nach Kleinwagen an. Zudem fährt er am unkomfortabelsten – aber betont sparsam

Euro), das zwar mit Funktionsfülle lockt, allerdings auch mit kleinen Symbolen überladen wurde. Klar, auch im Spanier kommt innen viel hartes Plastik zum Einsatz. Das peppt Seat mit roten Ziernähten sowie Dekoelementen auf und organisiert den Arona innen betont pragmatisch: Von der Trinkflasche über das Handy bis hin zum Rucksack findet alles schnell seinen Platz. Das digitale Cockpit lässt sich vielfach individualisieren, was wenig an der groben Tacho-Skalierung ändert.
Der Fahrer sitzt hier weniger erhöht und dabei mit spürbar mehr Seitenhalt als im Toyota und Renault. Hinterbänkler reisen auf der bequem gepolsterten und gut ausgeformten Rückbank übrigens am liebsten im Arona mit. Große Türausschnitte erleichtern dabei das Anschnallen der Jüngsten im Kindersitz. Allerdings fehlen hinten Lüftungsausströmer. Praktischer sind Taschenhaken und der höhenverstellbare Ladeboden mit Ersatzrad darunter sowie die im Verhältnis 40 : 60 geteilt umlegbare Rücksitzlehne.

Munter, agil und ausreichend kräftig

Alles sicher verstaut? Gut, denn im Arona bereitet flottes Kurvenfahren durchaus Freude. Die Lenkung agiert präzise, direkt und feinfühlig. So flitzt der Arona fast schon lustvoll durch Kurven. Dabei hilft die straffere, aber nicht unkomfortable Abstimmung des Fahrwerks. Somit wankt der Seat spürbar weniger und wirkt direkter angebunden als die Konkurrenten. Und auch ausbremsen lässt er sich nicht: Mit 36,3 Metern steht er aus Tempo 100 früher als der Mitsubishi (38,1 Meter) und der Toyota (37,3 Meter) still.
Unter der Haube werkelt ein 1,0-Liter-Dreizylinder, und zwar einer von der schnurrigen Sorte. Nur wenn man kräftig beschleunigt, bekommen die Insassen etwas von seinem Treiben mit. Okay, gefühlt könnte der TSI noch etwas besser vorwärtsgehen, dennoch ist er in puncto Leistung im Alltag völlig ausreichend. Der Fahrer hat dafür alle Hände voll zu tun – was positiv gemeint ist: Denn Gangwechsel machen mit der manuell schaltbaren Sechsgangbox durchaus Freude. Das Getriebe ist kurz gestuft und präzise führbar.
Somit gewinnt der Arona am Ende recht deutlich gegen den echten und den Fake-Japaner.

Clemens Hirschfeld

AUTO-URTEIL

MITSUBISHI	SEAT	TOYOTA
PLATZ (MAX. 40 PUNKTE)		
24	26	17

Der kastige Arona schafft ein gutes Raumangebot für Passagiere und Gepäck. Das variiert im ASX dank der verschiebbaren Rücksitzbank. Der Yaris Cross ist schmaler, bietet weniger Platz sowie eine geringe Anhängelast und Zuladung.

KOMFORT (MAX. 60 PUNKTE)		
31	34	24

Im Arona sitzen alle Passagiere am bequemsten. Der ASX federt in diesem Trio am ausgewogensten, und sein Vierzylinder arbeitet unauffällig. Einziger Glanzpunkt des unkomfortablen sowie lauten Yaris Cross: die bessere Verarbeitung.

HANDHABUNG (MAX. 30 PUNKTE)		
19	21	18

Am intuitivsten gelingt die Bedienung des Seat. Aber auch der Mitsubishi mit seinen gut ablesbaren Instrumenten und der Toyota mit der dreiteiligen Rücksitzlehne sind einfach zu bedienen. Unpraktische Trittbretter und kleine Ablagen im Yaris.

FAHRLEISTUNGEN (MAX. 30 PUNKTE)		
16	15	12

Der mit 140 PS stärkste Motor im Mitsubishi ist – wenig überraschend – der spurtstärkste. Auch die 110 PS des Arona reichen im Alltag vollkommen aus. Autobahnfahrten werden mit dem schwächlichen 116-PS-Toyota-Hybrid zur Geduldsprobe.

FAHRVERHALTEN (MAX. 60 PUNKTE)		
33	39	30

Im Arona kommt dank präziser Lenkung, knackiger Handschaltung sowie sportlich-straffer Fahrwerksabstimmung tatsächlich sogar Fahrspaß auf. Da hilft dem ASX der Leistungsvorteil nicht. Der Yaris punktet mit elektrischer Allradtraktion.

SICHERHEIT (MAX. 50 PUNKTE)		
31	36	33

Trotz seines Alters kann der übersichtliche Seat mit verlässlichen Assistenzsystemen aufwarten. Zudem steht er bei der Vollbremsung aus Tempo 100 als Erster still. Nur für den Toyota gibt es optional Matrix-LED-Scheinwerfer.

UMWELT (MAX. 30 PUNKTE)		
18	20	22

Toyota punktet mit dem aufwendigen Hybridantrieb und 5,9 l/100 km Testverbrauch. Vor allem in der Stadt ist der Yaris sparsamer als ASX und Arona. Kurzzeitig fährt er hier sogar rein elektrisch. Kurze Ölwechselintervalle bei allen dreien.

TESTERGEBNIS (MAX. 300 PUNKTE)		
Bewertet nach dem Punkteschlüssel für Allround-Fahrzeuge		
172	191	156
KOSTENWERTUNG (MAX. 150 PUNKTE)		
78	82	75

Toyota packt in den Yaris viel Ausstattung, Assistenz und den aufwendigen Hybrid- samt Allradantrieb. Das treibt den Preis auf über 35 000 Euro. Viel Geld für den Cross, der sagenhafte 15 Jahre Garantie bietet. Klar, der Mitsubishi ASX ist als Plus mager ausstaffiert und begrenzt in den Optionen, dafür aber etwas günstiger bei fünf Jahren Garantie. Seat verlangt für den Arona als FR faire 26 575 Euro, der selbst mit vergleichbaren Extras unter 30 000 Euro bleibt. Aber: nur zwei Jahre Garantie.

GESAMTERGEBNIS (MAX. 450 PUNKTE)		
2. PLATZ	1. PLATZ	3. PLATZ
250	273	231

AUTO-FAZIT

Der Seat fährt agil, bietet viel Raum, ist einfach bedienbar, und das zum günstigsten Preis. Auch der ASX ist geräumig, federt komfortabel und bietet den kräftigsten Antrieb. Und der Yaris? Solide verarbeitet, punktet er mit sehr langer Garantiezeit, ist aber klein und teuer.