



## Mitsubishi i-MiEV

Fünftüriger Kleinwagen mit Steilheck  
(49 kW / 67 PS)

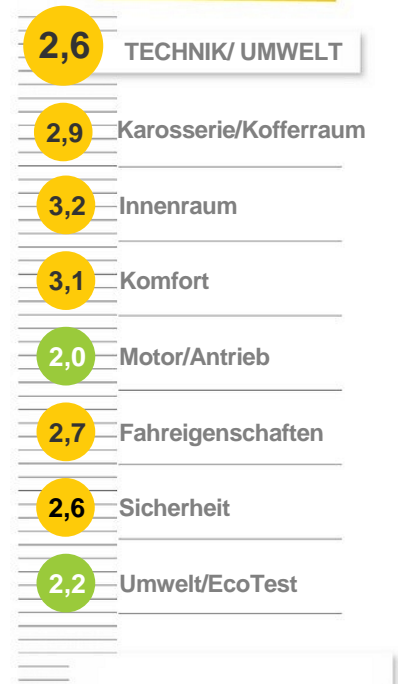
**M**itsubishi war Vorreiter in Deutschland: Seit Dezember 2010 werden die in Großserie produzierten i-MiEV-Elektrofahrzeuge an Kunden ausgeliefert. Der Preis erscheint mit knapp 35.000 Euro für einen Kleinwagen sehr hoch, allerdings verlangt die Konkurrenz teilweise mehr als 50.000 Euro. Dafür bekommt man den bisher ausgereiftesten Elektrowagen, der bei der Alltagstauglichkeit kaum Kompromisse erfordert - außer bei der Reichweite. Der Innenraum bietet im Verhältnis zur Fahrzeuggröße viel Platz, für die Sicherheit und den Komfort ist alles Nötige an Bord, wenngleich die Heizung mehr leisten könnte. Die Leistung des Motors ist dagegen einwandfrei: In der Stadt kann man zu den Schnellen gehören, und auch auf der Landstraße ist überholen kein Problem. Erst auf der Autobahn geht dem kleinen Flitzer die Puste aus. Das Fahrwerk ist sicher abgestimmt und erstaunlich komfortabel. Die schmalen Reifen bremsen jede Kurvendynamik allerdings schnell ein. In der Summe gefällt der i-MiEV als bisher bestes E-Auto im ADAC Autotest - jetzt gilt es nur noch, eine vernünftige Reichweite zu realisieren. Für die Antriebsbatterie läuft die Garantie fünf Jahre / 100.000 km. **Karosserievarianten:** keine. **Konkurrenten:** u.a. Citroen C-Zero, Karabag 500 E, Peugeot iOn.

**+** Fahrleistungen völlig ausreichend, gute Federung, sicheres Fahrverhalten

**-** geringe Reichweite, mit Standard-Steckdose lange Ladezeit



### ADAC-URTEIL



Die Verarbeitung der Karosserie macht einen recht ordentlichen Eindruck, in manchen Bereichen wirkt das Auto eher filigran als stabil - das ist aber nur ein optischer Eindruck. Der Unterboden ist in weiten Teilen verkleidet, es gibt aber noch Verbesserungspotential zur Optimierung der Aerodynamik. Die Kunststoffe im Innenraum sind gut verarbeitet, sehen jedoch nicht allzu hochwertig aus; an manchen Stellen sind sie recht dünn und nachgiebig. Die Zeit wird erst zeigen, wie langlebig die Konstruktionen sind - im Testwagen jedenfalls war alles in Ordnung. Die "Tankverschlüsse" sind nicht in die zentrale Türverriegelung einbezogen, über zwei Hebel im Fußraum und unten links am Armaturenbrett können die beiden Tankklappen links (Starkstrom) und rechts (230V-Steckdose) geöffnet werden. Die tatsächlich mögliche Zuladung fällt mit 325 kg (inkl. Fahrer) ordentlich aus, insbesondere da der i-MiEV ohnehin nur ein Viersitzer ist.

⊖ Seitliche Schutzleisten, die einen gewissen Schutz gegen fremde Autotüren darstellen, sind nicht vorhanden. Bei einer Reifenpanne steht nur ein Reifenreparaturset zur Verfügung, das sehr schwer zugänglich unter der Rücksitzbank eingebaut ist. Einen Wagenheber oder einen Radmutternschlüssel gibt es nicht. Das Erneuern defekter Scheinwerferlampen ist sehr umständlich, weil die Scheinwerfer dafür ausgebaut werden müssen - in den meisten Fällen ist damit ein Werkstattbesuch erforderlich.

Bei der ADAC-Rundumsichtmessung schneidet der i-MiEV durchschnittlich ab. Die Dachsäulen schränken die Sicht nach draußen nicht zu sehr ein, nach rechts hinten (breite C-Säule) könnte der Ausblick aber besser sein. Die Sicht im Innenspiegel lässt etwas zu wünschen übrig. Die Halogen-Scheinwerfer leuchten die Fahrbahn zufriedenstellend aus. Tagfahrlicht gibt es serienmäßig.

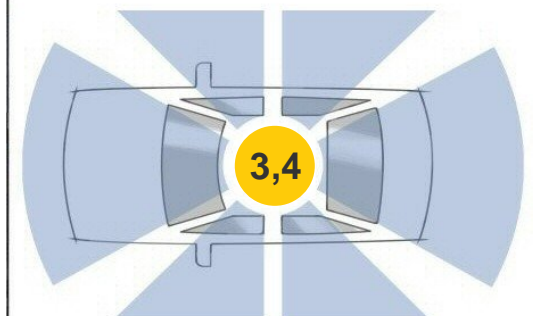
⊕ Die kompakten Abmessungen lassen sich gut abschätzen, durch die kurze Front hat man eine gute Sicht nach vorn. Die Kopfstützen der Rücksitze lassen sich bei Nichtbenützung der Rückbank weit nach unten schieben, was die Sicht nach hinten verbessert. Die Außenspiegel bieten eine gute Sicht.

⊖ Einparkhilfe und Xenonscheinwerfer werden nicht angeboten. Das Tagfahrlicht sollte über LED-Lampen realisiert werden.

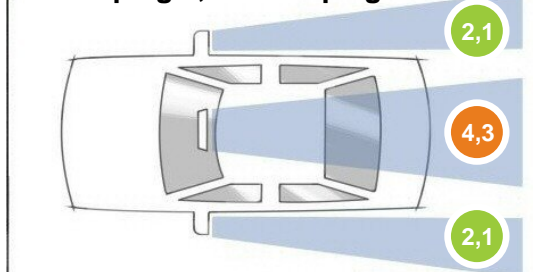


Breite Dachsäulen verhindern eine bessere Sicht nach schräg hinten.

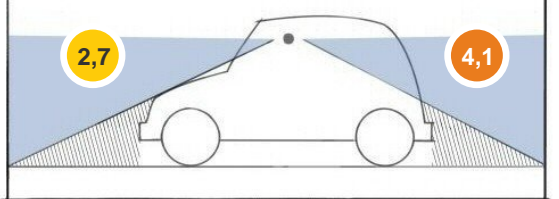
### Rundumsicht



### Innenspiegel, Außenspiegel



### Vorderes und hinteres Nahfeld



Die Rundumsicht-Note informiert über die Sichtbehinderung des Fahrers durch Fensterpfosten und Kopfstützen. Bei den Innen- und Außenspiegeln werden deren Sichtfelder aus dem Blickwinkel des Fahrers bewertet. Die Noten des vorderen und hinteren Nahfeldes zeigen, wie gut der Fahrer Hindernisse unmittelbar vor bzw. hinter dem Fahrzeug erkennt.

---

## 2,3 Ein-/Ausstieg

⊕ Die Türschweller sind niedrig und die Flächen der Vordersitze haben eine angenehme Höhe, was den Zustieg erleichtert. Positiv ist vor allem der geringe Abstand zwischen Sitzaußenkante und Schwelleraußenkante - man muss beim Einsteigen also nicht weit ins Auto gelangen. Hinten gelingt das Ein- und Aussteigen ähnlich gut, die Türausschnitte sind für einen Kleinwagen sehr groß geraten. Die Türbremsen sind ausreichend kräftig ausgelegt, haben aber auch an Steigungen wenig Mühe, die leichten Türen zuverlässig offen zu halten. Um die Türen auf- und abzusperrn gibt es eine Fernbedienung, allerdings mit kleinen, verwechselbaren Tasten. Für alle Insassen sind Haltegriffe am Dachhimmel vorhanden.

---

## 3,0 Kofferraum-Volumen\*

Der Kofferraum fasst im Normalfall 150 l - nicht gerade üppig. Grund: die Antriebseinheit befindet sich unter dem Kofferraumboden, das schränkt die Kofferraumhöhe natürlich ein. Wird die Rücksitzbank vorgeklappt, stehen 405 l zur Verfügung (gemessen bis zur Fensterunterkante), das stimmt dann schon versöhnlich.



Der Kofferraum mit 150 l Volumen ist auch für diese Fahrzeugklasse eher knapp.

---

## 2,6 Kofferraum-Zugänglichkeit

⊕ Die Kofferraumklappe lässt sich leicht aufklappen, größere Personen sollten etwas auf ihren Kopf achten, die Klappe schwingt nur 1,83 m nach oben. Die große Ladeöffnung und die zweckmäßige Form erleichtern die Nutzung. Praktisch ist auch die geringe Tiefe. Die Ladekante liegt mit fast 78 cm recht hoch über der Straße, innen stört aber keine Bordwand. Grund für den hohen Kofferraumboden: darunter befindet sich der Motor mit Heckantrieb.

⊖ Dem Kofferraum fehlt ein Licht, nachts sucht man im Dunkeln.

---

## 2,4 Kofferraum-Variabilität

⊕ Die Rücksitzbank kann zweigeteilt umgeklappt werden, das gelingt einfach und mit geringen Kraftaufwand; dabei entsteht eine ebene Ladefläche. Nur die beiden Hebel links und rechts sind etwas umständlich zu erreichen.

⊖ Für kleines Einkaufsgepäck fehlen Ablagefächer.

---

## 3,2 INNENRAUM

---

### 2,8 Bedienung

⊕ Die Bedienung ist insgesamt einfach, wichtige Funktionen liegen griffgerecht in Lenkradnähe - trotz Elektroantrieb müssen keinerlei Einschränkungen in Kauf genommen werden, der iMiEV kann wie ein normaler Kleinwagen mit all den zeitgemäßen Annehmlichkeiten bedient werden. Die Pedale liegen günstig, ebenso der Schalthebel.

Das Radio befindet sich an idealer Position; da der i-MiEV nur mit Radiovorbereitung ausgeliefert wird, kann sich der Kunde individuell für ein Modell nach seinem Geschmack entscheiden. Die Klimatisierungssteuerung erfolgt über vertikal angeordnete große Drehräder mit zusätzlicher Druckfunktion; die Positionierung geht in Ordnung, unten leidet aber die Übersichtlichkeit. Ein Bordcomputer informiert unter anderem über die Reichweite in Abhängigkeit der aktuellen Fahrweise (inkl. elektrischer Verbraucher); die Verbrauchsangabe und eine Außentemperaturanzeige fehlen leider. Der digitale Tacho ist nicht besonders groß, bietet aber einen sehr guten Kontrast. Für alle wichtigen Funktionen sind Kontrollleuchten vorhanden. Vorne gibt es ausreichend Ablagen inkl. zwei Becherhalter, das Handschuhfach ist übersichtlich, aber unbeleuchtet. Das Laden klappt einfach, die Elektronik verhindert Fehlbedienungen. Eine simple 230-V-Steckdose reicht aus - dann benötigt einmal vollladen aber über sechs Stunden. Deutlich schneller geht's es mit Gleichstrom-Schnellladung, dann können 80 Prozent Akkufüllung schon in 30 Minuten erreicht werden. Nur in Deutschland gibt es bisher so gut wie keine passende Ladestation.



**Die Verarbeitungsqualität und Funktionalität des Fahrerplatzes sind insgesamt recht ordentlich.**

⊖ Das Lenkrad ist nicht einstellbar. Die Schalter für die Fensterheber (nur Fahrerfenster mit Abwärtsautomatik) und Außenspiegel sind unbeleuchtet; die Fensterheber funktionieren nur bei eingeschalteter Zündung. Der Schalter für die Sitzheizung (nur Fahrer) ist ungünstig tief unten am Armaturenbrett verbaut. Das Handschuhfach hat keine Beleuchtung. Hinten fehlen Ablagen (nur Lehnentaschen).

### 3,3 Raumangebot vorne\*

Auf den vorderen Sitzen können Personen bis zu einer Größe von 1,81 m bequem Platz finden - Kopffreiheit steht dabei üppig zur Verfügung. Das wirkt sich auch positiv auf das Raumgefühl aus, das ansonsten von der eher knappen Innenbreite beeinträchtigt wird.

### 4,1 Raumangebot hinten\*

Der i-MiEV stellt insgesamt vier Sitzplätze zur Verfügung, die zumindest für kurze Strecken auch problemlos von Erwachsenen genutzt werden können. Nur für die Knie der hinteren Passagiere wird es ab 1,70 m etwas eng, wenn die Vordersitze für 1,85 m große Personen eingestellt sind. Kopffreiheit wiederum steht genug zur Verfügung, die Innenbreite ist für zwei Leute nebeneinander kein Problem.



**Auf den hinteren Sitzplätzen finden zwei Personen bis 1,70 m Körpergröße ausreichend Platz vor.**

## 3,1 KOMFORT

### 2,2 Federung

⊕ Die Abstimmung der Federn und Dämpfer ist Mitsubishi gut gelungen, insbesondere für einen Kleinwagen federt der i-MiEV komfortabel. Lange Bodenwellen bringen das Auto nicht aus der Ruhe, was auch an der auf 130 km/h begrenzten Höchstgeschwindigkeit liegt.

Kurze Bodenwellen und Einzelhindernisse dringen nur deutlich gedämpft bis zu den Insassen. Stuckern stellt dank des langen Radstands kein Problem dar. Da die Batterien sich im Fahrzeugboden befinden, ergibt sich ein niedriger Schwerpunkt. Die daraus resultierenden Vorteile merkt man beim Fahren, trotz der geringen Fahrzeugbreite. Die Seitenneigung in schnell durchfahrenen Kurven fällt durchschnittlich aus. Voll beladen federt der kleine i-MiEV noch eine Idee komfortabler.

### 3,0 Sitze

Der Fahrersitz ist in der Höhe, nicht jedoch in der Neigung einstellbar. Die Kontur und die Höhe der vorderen Lehnen sind soweit ausreichend, im Lendenwirbelbereich könnte die Rückenunterstützung aber besser sein. Insgesamt bieten die Vordersitze einen nur zufriedenstellenden Seitenhalt - für das Auto und seinen Einsatzzweck jedoch in Ordnung. Die meisten Fahrer sollten eine annehmbare Sitzposition finden können. Die Rücksitzbank verfügt über akzeptable Konturen im Lehnen- und Flächenbereich - "Seitenhalt" darf man freilich keinen erwarten. Erwachsene sitzen letztlich nicht besonders bequem, weil es ihnen an Oberschenkelunterstützung fehlt und der Beinraum eher knapp ausfällt - für kürzere Strecken reicht es aber problemlos.

➖ Für den Beifahrersitz fehlt eine Höheneinstellung.

### 3,6 Innengeräusch

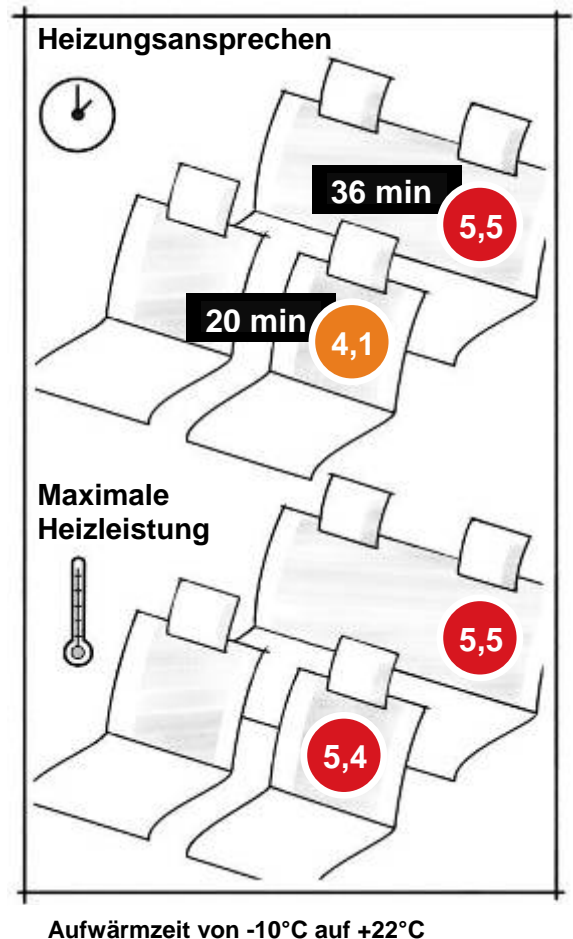
Bis etwa 80 km/h ist es im Innenraum sehr leise, lediglich leise Windgeräusch fallen auf. Diese nehmen bei steigender Geschwindigkeit deutlich zu, so dass der i-MiEV seinen Elektroantriebsvorteil (keine Verbrennungsmotorgeräusche) nicht mehr ausspielen kann; auf der Autobahn ist es im Innenraum verhältnismäßig laut. Auffällig gegenüber bisherigen Elektroautos ist aber der leise Motor, wie in einer S-Bahn hört es sich kaum noch an. Im städtischen Einsatzbereich ist dieser Kleinwagen damit angenehm leise. Dann fallen nur die deutlichen Poltergeräusche des Fahrwerks auf.

### 4,2 Klimatisierung

(Heizungstest bei -10 °C in der ADAC-Klimakammer)

⊕ Der i-MiEV verfügt serienmäßig über eine (Halb-) Klimaautomatik - das ist bei Elektroautos nicht selbstverständlich. Die Luftmengenverteilung und Lüftungsintensität kann der Automatik überlassen werden, nur die Temperatur kann nicht exakt vorgewählt werden - eine ungewöhnliche Ausführung. Die Automatik regelt sinnvoll und situationsangepasst. Manuell kann man die Luftverteilung leider nur in vorgegebenen Kombinationen einstellen.

➖ Beim Heizungstest tut sich das Elektroauto schwer, die Wärmeenergie muss der Akku zur Verfügung stellen, das zerrt signifikant an den Reserven. Auch ist die Heizung nicht besonders leistungsfähig. Bei sehr niedrigen Temperaturen spricht die Heizung nur langsam an und braucht sehr lange, um den Innenraum auf angenehme Temperaturen zu bringen.



Hinten gelingt dies noch schlechter als vorne. Auffällig ist, dass selbst nach über 30 Minuten Fahrt kaum Temperaturen über 24 Grad vorne und 20 Grad hinten erreicht werden können. Für weniger anspruchsvolle Naturen ist das aber ausreichend und macht das Auto letztlich auch wintertauglich - mit den entsprechenden Einschränkungen bei der (ohnehin knappen) Reichweite.

---

## 2,0 MOTOR/ANTRIEB

### 3,5 Fahrleistungen\*

Mit dem i-MiEV geht es erstaunlich flott voran, erst ab etwa 100 km/h werden die Tempo-Zuwächse etwas zäher. An der Ampel kann man flott starten und auch auf der Landsstraße fühlt sich der Kleinwagen wohl. Den Zwischenspur von 60 auf 100 km/h erledigt das Elektroauto in etwa 9,3 Sekunden - ein völlig ausreichender Wert, um auch Überholmanöver absolvieren zu können.

### 1,0 Laufkultur

⊕ Der Elektromotor läuft völlig vibrationsfrei, entsprechend ruhig bleibt es im Innenraum - kein Vergleich zu einem Auto mit Verbrennungsmotor. Hochfrequenten Geräusche des Motors sind sehr gut gedämpft, im Innenraum hört man davon nichts. Damit würde sich dieser Antrieb auch für Langstrecken eignen - wenn die Akkus halten würden. Es gibt bei hoher Leistungsabforderung auch keine Motorruckler, wie sie in manch anderen Elektroautos auftreten.

### 1,6 Schaltung

⊕ An der Eingang-Automatik gibt es nichts auszusetzen, konstruktionsbedingt ergeben sich natürlich keine Schaltrucke, weil nicht geschaltet wird. Anstandslos kann vom Stillstand bis zur Höchstgeschwindigkeit beschleunigt werden - ideal. Wählt man eine Fahrtrichtung, ist das Getriebe auch sogleich einsatzbereit, es ergibt sich keine Verzögerung und man kann sofort losfahren. Einziger Kritikpunkt: der Ganghebel lässt sich nur etwas hakelig in der verschachtelten Schaltgasse bewegen.

### 1,0 Getriebeabstufung

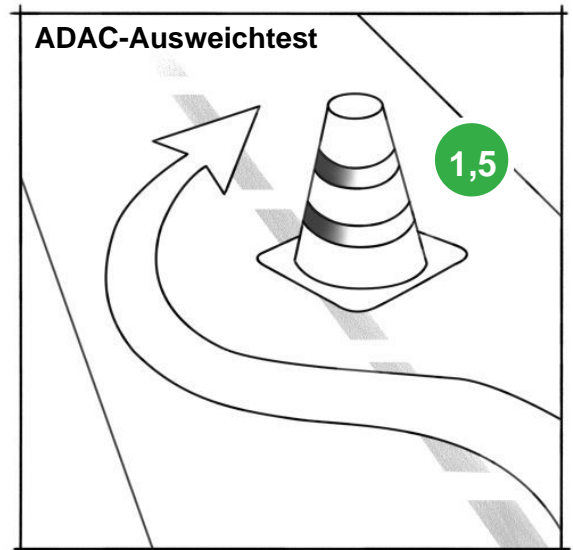
⊕ Die Abstufung des Getriebes passt einwandfrei. Es gibt verschiedene Fahrmodi mit unterschiedlichen Rekuperationseinstellungen und damit verbunden unterschiedlichen Bremswirkungen, wenn der Fahrer vom Gas geht. In Stufe D hat man eine für die meisten Situationen passende Bremswirkung, die Stufe B eignet sich mit stärkerer Rekuperation (und damit verbundener Bremswirkung) für Bergabfahrten und die Stufe C soll mit nur schwacher Bremswirkung beim Ausrollen für mehr Komfort sorgen.

## 2,7 FAHREIGENSCHAFTEN

### 2,1 Fahrstabilität

Bei schnellen Lenkmanövern reagiert der i-MiEV zunächst etwas träge, lässt sich aber gut beherrschen. Grund hierfür sind einmal die sehr schmalen Vorderreifen (145/55 R15) und der lange Radstand. Letzterer bringt jedoch auch Vorteile bei der Richtungsstabilität, der Kleinwagen fährt sauber gerade aus. Von Spurrillen lässt er sich eher weniger beeindrucken, mehr schon wirkt sich Seitenwind negativ aus - wiederum ursächlich sind die schmalen Reifen.

⊕ Dank serienmäßigem ESP und guter Abstimmung durchfährt der i-MiEV den ADAC-Ausweichtest einwandfrei. Die Reaktionen auf die Lenkbefehle sind gut, die ESP-Eingriffe effektiv und nicht zu hart. Es besteht keinerlei Kipp- oder Schleudergefahr.



Beim ADAC-Ausweichtest erfolgt die Einfahrt in die Pylonengasse mit einer Geschwindigkeit von 90 km/h bei mindestens 2000 Motorumdrehungen im entsprechenden Gang. Geprüft wird die Fahrzeugreaktion, d.h. die Beherrschbarkeit beim anschließenden Ausweichen.

### 2,8 Kurvenverhalten

In schnell durchfahrenen Kurven untersteuert der i-MiEV wegen seiner schmalen Vorderreifen deutlich. Bei plötzlichem Gaswegnehmen in der Kurve ändert sich das Eigenlenkverhalten nur wenig. Auch voll beladen bleibt das Fahrverhalten unproblematisch, man muss sich nur stets der deutlichen Untersteuerneigung bewusst sein.

### 2,5 Lenkung\*

⊕ Die Lenkung spricht bei schnellen Ausweichmanövern zufriedenstellend an. Sie arbeitet recht präzise und vermittelt dem Fahrer einen ordentlichen Kontakt zur Fahrbahn. Dank ihrer eher direkten Auslegung fühlt sich der i-MiEV handlich an. Das wird auch von der Servolenkung unterstützt, die ein leichtgängiges Kurbeln am Lenkrad beim Rangieren erlaubt. Mit 9,5 m ist der Wendekreis für diese Klasse ok.

### 3,3 Bremse

Bei einer Vollbremsung aus 100 km/h bis zum Stillstand benötigt der Mitsubishi i-MiEV durchschnittlich 40 m (Mittelwert aus zehn Messungen, halbe Zuladung, Serienreifen). Das ist kein besonders gutes Ergebnis, jedoch zeigt sich Bremsanlage auch bei hoher Beanspruchung standfest und fadingfrei. Damit ist die mäßige Bremsleistung vor allem auf die schmalen Energiesparreifen zurückzuführen. Insgesamt spricht die Bremse gut an und lässt sich ordentlich dosieren.

---

## 2,6 SICHERHEIT

---

### 2,7 Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme

⊕ Serienmäßig verfügt der i-MiEV über das elektronische Stabilitätsprogramm ESP, genannt MASC, und einen Bremsassistenten. Damit erfüllt er die Mindestanforderungen im Bereich aktive Sicherheit.

---

### 2,3 Passive Sicherheit - Insassen

⊕ Der i-MiEV verfügt serienmäßig über Front- und Seitenairbags vorn sowie über Kopfairbags. Im Euro NCAP Crashtest erreichte der Mitsubishi i-MiEV im Insassenschutz 26 Punkte bzw. 73 %. Damit wird ihm eine gute Insassensicherheit attestiert. Die Batterie stellt auch bei einem sehr schweren Unfall keine Gefahr dar, da sie umfangreich geschützt ist. Auf den vorderen Plätzen werden die Insassen optisch und akustisch ermahnt, sich anzuschnallen; über den Anschnallstatus hinten wird der Fahrer über Kontrollleuchten in den Armaturen informiert - vorbildlich und bisher sehr selten bei Kleinwagen. Die Kopfstützen reichen vorne in der Höhe für Insassen bis zu einer Größe von 1,90 m. Der Abstand zwischen Kopf und Kopfstützen ist sehr gering, so wird das Risiko eines Schleudertraumas bei einem Heckaufprall minimiert.

⊖ Hinten sind die Kopfstützen zu niedrig, sie reichen nur für Personen bis 1,65 m. Die Klappaußentürgriffe sind von Nachteil, wenn nach einem Unfall verklemmte Türen geöffnet werden müssen.

---

### 2,6 Kindersicherheit

⊕ Auf den hinteren Sitzen können Kindersitze mit den vorhandenen Gurten stabil befestigt werden, besser noch mit Hilfe der serienmäßigen Isofix-Befestigungspunkte samt Ankerhaken. Auch für Babyschalen sind die Gurte lang genug. Die Abstände der Gurtanlenkpunkte passen, nur ihre Position ist nicht für alle Kindersitzarten optimal. Auch auf dem Beifahrersitz dürfen Kindersitze untergebracht werden, weil der Beifahrerairbag per Schlüsselschalter deaktiviert werden kann. Im Euro NCAP Crashtest erreicht der Mitsubishi für den Bereich Kindersicherheit ein Ergebnis von 38 Punkten bzw. 78 %.

⊖ Das Angurten der Kindersitze gestaltet sich nicht ganz einfach, weil die Gurtschlösser nicht fixiert sind und man teilweise zwei Hände zum Anschnallen braucht. Den hinteren Fensterheber fehlt ein Einklemmschutz.

---

### 3,2 Fußgängerschutz

Im Euro NCAP Crashtest erreichte der Mitsubishi i-MiEV im Fußgängerschutz ein Ergebnis von 17 Punkten bzw. 48 %.



---

**2,2**

## UMWELT/ECOTEST

---

**2,8**

### Verbrauch/CO2\*

Der durchschnittliche Energieverbrauch des Mitsubishi i-MiEV im ADAC EcoTest liegt bei 17,7 kWh pro 100 km. Legt man den durchschnittlichen Stromerzeugungsmix in Deutschland zugrunde, ist mit der Erzeugung dieser Strommenge ein CO<sub>2</sub>-Ausstoß von etwa 100 g pro Kilometer verbunden. Damit kann er im EcoTest 32 Punkte im Bereich CO<sub>2</sub> erzielen. Innerorts benötigt der Elektro-Mitsubishi 11,30 kWh pro 100 km, außerorts 15,03 kWh pro 100 km und auf der Autobahn 25,7 kWh pro 100 km. Damit beträgt die maximale Reichweite im EcoTest-Mix etwa 94 km (mit teilweise eingeschalteter Klimaanlage). Ohne Klimaanlage und ohne Heizung beträgt die Reichweite deutlich über 100 km. Der höhere Verbrauch des i-MiEV beispielsweise gegenüber des Karabag 500 E und des e smart ergibt sich aus der signifikant höheren Leistung des Mitsubishi. Daraus wiederum ergeben sich vor allem auf der Landstraße und auf der Autobahn deutliche Vorteile beim Mitschwimmen im Verkehr. Fährt man mit dem i-MiEV vergleichbar langsam wie mit dem Karabag und dem e smart, liegt der Verbrauch des Japaners sogar niedriger als bei den Konkurrenten.

---

**1,6**

### Schadstoffe

**+** Der Mitsubishi i-MiEV stößt beim Fahren selbst zwar keine Schadstoffe aus, bei der Stromerzeugung entstehen diese aber durchaus. Setzt man auch hier wieder den durchschnittlichen Schadstoffausstoß bei der Stromerzeugung in Deutschland an, kann der Elektro-Mitsubishi trotzdem gute 44 von 50 möglichen Punkten erreichen. Zusammen mit den CO<sub>2</sub>-Punkten erzielt der i-MiEV 76 Punkte und damit vier von fünf Sternen beim ADAC EcoTest.

## DATEN UND MESSWERTE

Elektromotor

Leistung bei	49 kW (67 PS)
bei	3500 U/min
Maximales Drehmoment bei	180 Nm
bei	1 U/min
Kraftübertragung	Heckantrieb
Getriebe	1-Gang-Automatikgetriebe
Reifengröße (Serie vo./hi.)	145/65R15H/175/55R15
Reifengröße (Testwagen)	175/55R15V
Bremsen vorne/hinten	Scheibe/Trommel
Wendekreis links/rechts	9,4 m
Höchstgeschwindigkeit	130 km/h
Beschleunigung 0-100 km/h	15,9 s
Überholvorgang 60-100 km/h (in Fahrstufe D)	9,3 s
Bremsweg aus 100 km/h	40,1 m
Testverbrauch Schnitt pro 100 km (E)	16,94 kWh
Testverbrauch/100 km Stadt/Land/BAB	11,30/15,03/ 24,64 kWh
CO <sub>2</sub> -Ausstoß Herstellerangabe/Test	0 g/km / 100 g/km
Innengeräusch 130km/h	74dB(A)
Länge/Breite/Höhe	3475/1475/1610 mm
Leergewicht/Zuladung	1125 kg/325 kg
Kofferraumvolumen normal/geklappt	150 l/405 l
Anhängelast ungebremst/gebremst	- kg/- kg
Dachlast	n.b. kg
Tankinhalt	16 kWh
Reichweite	94 km
Garantie	3 Jahre / 100.000 km
Garantie Antriebsbatterie	5 Jahre / 100.000 km
Rostgarantie	12 Jahre

ADAC-Messwerte fett

## AUSSTATTUNG

### TECHNIK

Lichtsensoren	Serie
Abbieglicht	nicht erhältlich
Schnell-Lade-Funktion	Serie
Automatikgetriebe	Serie
Fahrstabilitätskontrolle, elektronisch	Serie
Kurvenlicht	nicht erhältlich
Reifendruckkontrolle	nicht erhältlich
Servolenkung	Serie
Tempomat	nicht erhältlich
Verbrauchsanzeige (Reichweite)	Serie
Xenonlicht	nicht erhältlich

### INNEN

abgedunkelte Scheiben hinten	Serie
Airbag, Seite vorne/hinten	Serie/nicht erhältlich
Airbag, Seite, Kopf vorne/hinten	Serie
Audioanlage (Vorbereitung Serie)	Zubehör
Drehzahlmesser	nicht erhältlich
Fensterheber, elektrisch vorne/hinten	Serie
Innenspiegel, automatisch abblendend	nicht erhältlich
Klimaanlage/Klimaautomatik	Serie/nicht erhältlich
Knieairbag	nicht erhältlich
Rücksitzlehne und -bank umklappbar (geteilt)	Serie
Sitze, vorn, beheizbar (nur Fahrerseite)	Serie
Zentralverriegelung (mit FB)	Serie

### AUSSEN

Außenspiegel, elektrisch einstellbar	Serie
Schiebe-Hubdach	nicht erhältlich
Tagfahrlicht	Serie

° im Testwagen vorhanden

## TESTURTEIL

TECHNIK / UMWELT<sup>1</sup>

2,6

KATEGORIE	NOTE	KATEGORIE	NOTE
<b>Karosserie/Kofferraum</b>	<b>2,9</b>	<b>Fahreigenschaften</b>	<b>2,7</b>
Verarbeitung	3,3	Fahrstabilität	2,1
Sicht	3,1	Kurvenverhalten	2,8
Ein-/Ausstieg	2,3	Lenkung*	2,5
Kofferraum-Volumen*	3,0	Bremse	3,3
Kofferraum-Zugänglichkeit	2,6	<b>Sicherheit</b>	<b>2,6</b>
Kofferraum-Variabilität	2,4	Aktive Sicherheit - Assistenzsysteme	2,7
<b>Innenraum</b>	<b>3,2</b>	Passive Sicherheit - Insassen	2,3
Bedienung	2,8	Kindersicherheit	2,6
Raumangebot vorne*	3,3	Fußgängerschutz	3,2
Raumangebot hinten*	4,1	<b>Umwelt/EcoTest</b>	<b>2,2</b>
Innenraum-Variabilität	4,0	Verbrauch/CO <sub>2</sub> *	2,8
<b>Komfort</b>	<b>3,1</b>	Schadstoffe	1,6
Federung	2,2		
Sitze	3,0		
Innengeräusch	3,6		
Klimatisierung	4,2		
<b>Motor/Antrieb</b>	<b>2,0</b>		
Fahrleistungen*	3,5		
Laufkultur	1,0		
Schaltung	1,6		
Getriebeabstufung	1,0		

<sup>1</sup>ohne Wirtschaftlichkeit \*Werte klassenbezogen

## NOTENSKALA

<span style="color: green;">●</span> Sehr gut	0,6 – 1,5	<span style="color: orange;">●</span> Ausreichend	3,6 – 4,5
<span style="color: lightgreen;">●</span> Gut	1,6 – 2,5	<span style="color: red;">●</span> Mangelhaft	4,6 – 5,5
<span style="color: yellow;">●</span> Befriedigend	2,6 – 3,5		

Der ADAC-Autotest beinhaltet über 300 Prüfkriterien. Aus Gründen der Übersichtlichkeit sind nur die wichtigsten und die vom Durchschnitt abweichenden Ergebnisse abgedruckt. Dieser ADAC-Autotest ist nach dem neuen, aktualisierten ADAC-Autotest-Verfahren 2009 erstellt. Neben zahlreichen Änderungen, insbesondere im Bereich Sicherheit, wurde der Notenspiegel dem Stand der aktuellen Technik angepasst. Aus diesem Grund ist dieser ADAC-Autotest nicht mit Autotests vor dem 01.01.2009 vergleichbar.



familienfreundlich gute Zulademöglichkeit komfortbetont gute Sicherheit fahraktiv langstreckentauglich wirtschaftlich