



## Mitsubishi ASX

### De gestaalde perceptie

Autotest | Technici kunnen de meest briljante uitvindingen doen. Testrijders kunnen de rijeigenschappen tot in de kleinste details perfectioneren. Onderzoekers kunnen de veiligheid naar ongekende hoogten tillen. En toch zijn het de vormgevers die de grootste invloed hebben op het succes van een auto. Nog altijd wordt een auto vooral met het gevoel gekozen. Dé trend van dit moment is de "crossover": een kruising tussen een personenauto en terreinauto. Ook Mitsubishi heeft nu zo'n smaakmaker in het programma: de ASX.

Gevoel, daar draait het allemaal om bij een "crossover". Enkele jaren geleden was de "SUV" (Sports Utility Vehicle) populair: een luxe terreinauto voor gebruik op de openbare weg. Al snel kwam er een einde aan die droom. De SUV bleek een torenhoog verbruik en een twijfelachtige wegligging te hebben.

Daarom is de nieuwe trend de "crossover": een personenauto die alleen de stoere uitstraling heeft van een terreinauto, maar niet de rijeigenschappen (of terreinwaardigheid) ervan. Daarom zou een crossover even zuinig en veilig moeten zijn als een gewone personenauto.



Bovendien is een crossover een stuk kleiner dan een traditionele SUV, wat boze blikken van de milieuminnende buitenwacht voorkomt. Dankzij het strakke lijnenspel oogt de ASX (in Japan bekend als "RVR") modern en compact. De voor Mitsubishi kenmerkende "jet fighter"-neus geeft de auto een stoere en zelfverzekerde aanblik. De hier getoonde kleur heet "Kawasemi Blue" en dat staat de ASX goed.

Binnenin biedt de ASX meer ruimte dan het uiterlijk doet vermoeden. Zowel voor- als achterin is de ruimte prima en ook de bagageruimte is fors. Dat komt omdat de ASX op hetzelfde platform staat als de Outlander en er vooral klein uitziet. In feite is de ASX met een lengte van 4 meter 30 en een wielbasis van 2 meter 67 nog altijd een grote auto. Het is vooral de uitstraling die de ASX bescheiden maakt.



## Rijden

Eenmaal onderweg is ook merkbaar dat de ASX veel groter is dan het beschaafde lijnenspel doet vermoeden. Met name in de stad of in een parkeergaage heeft de ASX veel ruimte nodig en is dit allerminst een praktisch stadsautootje. Het onderstel is niet te hard en niet te zacht, maar precies zoals de Europese koper het graag heeft.



Wanneer het uiterste wordt gevraagd in een snelle bocht, grijpt het standaard gemonteerde ESP (Elektronisch Stabiliteits Programma) al snel in. Bovendien blijft het lampje van het ESP daarna nog seconden lang knipperen, om de bestuurder er aan te herinneren dat het te hard ging. De ASX heeft een verdienstelijke wegligging, maar rijdt niet zo goed als een traditionele personenauto. Opwindend of bijzonder om te rijden, is de ASX absoluut niet.



## Diesel

Hét punt waarop deze Mitsubishi in alle uitingen over de ASX hamert, is het verbruik. Zowel met benzine- als dieselmotor zou de ASX significant zuiniger zijn dan de concurrentie. Op het moment van schrijven is de auto alleen leverbaar met een dieselmotor. Die heeft een inhoud van 1.8 liter en levert naar keuze 110 of 150

pk. De krachtbron is gekoppeld aan een handgeschakelde zesbak en drijft alleen de voorwielen aan. Vierwielaandrijving is niet leverbaar en dat verklaart meteen waarom de ASX zo zuinig is.

Onder de noemer "ClearTec" is de ASX voorzien van een arsenaal aan brandstofbesparende technieken. Dat begint met details als LED-remlichten die minder stroom verbruiken (en sneller oplichten!). De banden hebben een lage rolweerstand, maar zijn daardoor helaas zeer nadrukkelijk hoorbaar.

Een display tussen de toerenteller en snelheidsmeter toont het huidige en gemiddelde verbruik. Met een subtiel pijltje wordt aangegeven wat het meest economische moment is om een hogere of lagere versnelling te kiezen.



Tijdens het uitrollen of remmen wordt de energie die daarbij normaal gesproken verloren zou gaan omgezet in elektriciteit. Wanneer de ASX tot stilstand komt, wordt de motor uitgeschakeld. Zodra de eerste versnelling wordt ingelegd om weer weg te rijden, wordt de motor met de zojuist opgewekte "gratis" energie weer gestart. Dit werkt in de praktijk zo snel, dat het nooit storend is.

Ondanks alle eco-vriendelijke maatregelen presteert de ASX prima. De koppeling heeft een zeer korte slag, waardoor de auto er vooral vanuit stilstand zo snel mogelijk vandoor lijkt te willen gaan. Ook op de buitenweg zet de "ASX 1.8 DI-D HP" prima tussenacceleraties neer. Wel is de dieselmotor dan nadrukkelijk hoorbaar, wat afbreuk doet aan het comfort.



Mitsubishi belooft dat de ASX een liter diesel per 20.8 kilometer verbruikt. Zelfs zonder de rijstijl aan te passen (en met een continu loeiende airconditioning!) is dat verbruik goed te benaderen. Over een traject met stadsverkeer, snelwegen en provinciale wegen verbruikte de testauto een uiterst beschaafde 1 op 18.2. Wanneer de rijstijl wel wordt aangepast, kan dat dalen tot 1 op 22.7 en daarmee is de ASX veruit de zuinigste auto in z'n soort!

## Conclusie

In een ver verleden bediende Mitsubishi zich van de slogan "De gestaalde perfectie". De laatste jaren heeft het merk nog maar weinig nieuws te melden en is het op technisch gebied verdrongen door de grote spelers.

Dat had Mitsubishi goed kunnen maken door te kiezen voor uitgesproken vormgeving, maar de ASX maakt geen enkele emotie los. De vormgeving is niet meer dan een variatie op een thema. De ASX biedt geen opmerkelijke innovaties, slimme ergonomische vindingen of gewaagde concepten. Juist een "crossover" is een auto die wordt gekocht om de emotie en juist op dat punt weet de ASX nauwelijks te overtuigen.

De Mitsubishi ASX is daarom vooral een "ik ook"-auto geworden: de verschillen met de concurrentie zijn gering. Rationeel gezien deugt de ASX, het is een scherp geprijsde auto die nauwelijks nadelen kent. De auto rijdt prima en is in de praktijk zo zuinig als Mitsubishi belooft. ■

## Specificaties

### Mitsubishi ASX 1.8 DI-D HP Intense

#### Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	430 x 177 x 162 cm
Wielbasis	267 cm
Gewicht	1.395 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	1.400 kg
Tankinhoud	63 l
Bagageruimte	442/1219 l
Bandenmaat	215/60R17

#### Motor en prestaties



Motorinhoud	1798 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	150 pk @ 4000 tpm
Koppel	300 Nm @ 2000 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	9,7 sec.
Topsnelheid	200 km/u
Verbruik gemiddeld	5,5 l / 100 km
Verbruik stad	6,7 l / 100 km
Verbruik buitenweg	4,8 l / 100 km
CO2 uitstoot	145 gr. / km

#### Prijs

Prijs	€ 29.999,-
Prijs instapmodel	€ 18.990,-