



Mitsubishi ASX

Het vervolg

Autotest | Lange tijd was het stil rondom Mitsubishi. Het merk bood slechts twee modellen aan en die begonnen te verouderen. Toch had Mitsubishi geen plannen voor nieuwe auto's voor de Europese markt. Daar komt nu verandering in met de nieuwe ASX! Althans, nieuw?

Een nieuwe auto ontwikkelen is uiterst kostbaar. Een nieuwe auto ontwikkelen voor een kleine doelgroep is extra lastig, omdat de investering minder snel kan worden terugverdiend. Echter, vanwege de specifieke wensen en wetgeving in Europa kunnen de modellen die Mitsubishi elders in de wereld verkoopt niet in Europa worden aangeboden. Ze zouden door de CO2-uitstoot te kostbaar zijn of vanwege regelgeving sterk moeten worden aangepast.



Om op korte termijn toch een nieuw model te kunnen introduceren heeft Mitsubishi een beroep gedaan op

partners. Renault, Nissan en Mitsubishi vormen namelijk samen één bedrijf en Renault had precies het model in huis waar in Europa grote vraag naar is: een compacte SUV met hybride aandrijving. Bovendien heeft Renault extra capaciteit in de fabriek beschikbaar en dus is de Captur de ideale basis voor de nieuwe Mitsubishi ASX.

Echter, om op korte termijn een nieuw model aan te kunnen bieden en om een scherpe prijs te kunnen rekenen kon Mitsubishi het zich niet permitteren om grote wijzigingen aan te brengen. In feite zijn alleen het logo en de kleuren van de sierdelen anders dan bij de Renault! Er zijn geen opties, maar slechts drie vaste uitvoeringen die bovendien qua samenstelling verschillen van de uitvoeringen van Renault. Daarom kunnen zaken die bij het ene merk pas op een duurdere uitvoering beschikbaar zijn bij het andere juist vanaf de basis standaard zijn (en omgekeerd).



Ruimte

Omdat de Mitsubishi ASX, dan wel Renault Captur, primair is bedoeld als gezinsauto, stond functionaliteit voorop. De ruimte voor- en achterin is daarom uitstekend voor een auto van deze omvang. De uitrusting is modern, met een keurig verzorgd infotainment-systeem (audio, communicatie en navigatie) inclusief ondersteuning voor Apple CarPlay en Android Auto.

Ondanks het feit dat de donorauto al drie jaar op de markt is, is de uitrusting als modern en compleet ervaren. De ASX biedt alle gangbare comfort- en

veiligheidsvoorzieningen die mogen worden verwacht in deze prijsklasse. De bestuurs-assistenten zijn slechts op de achtergrond aanwezig en werden tijdens de test daarom nooit als storend ervaren.

Motoren

Een sterk punt van de ASX is de beschikbaarheid van een traditionele benzinemotor, een standaard hybride en een plug-inhybride. Afhankelijk van het beoogde gebruik (stadsverkeer / lange afstanden) is er daarom altijd een passende aandrijving beschikbaar. De hier gereden plug-inhybride is bedoeld voor de kilometervreter die een deel van die kilometers in de stad aflegt.



De ASX plug-inhybride kan laden aan het stopcontact thuis of aan een publiek laadpunt. In dat laatste geval duurt het laden van de batterij ongeveer 3 uur. Daarna kan een ruime 50 km geheel elektrisch worden afgelegd, waarbij de ASX de rust en souplesse van een elektrische auto biedt.

Het voelt daarom als een echt verlies als de benzinemotor de aandrijving duidelijk hoor- en voelbaar overneemt. Dat is wanneer de batterij leeg is of wanneer extra vermogen wordt gevraagd. De ASX reageert namelijk iets vlotter op het gaspedaal bij gebruik van de benzinemotor. Toch is het verschil zo klein, dat de bestuurder er nooit door verrast wordt (zoals bij sommige andere merken). Het samenspel tussen beide motoren verloopt weliswaar harmonieus, toch blijft het verschil in techniek overduidelijk.

"voor wie nu een ASX rijdt, is de nieuwe ASX
een grote sprong vooruit"



Voor iedere plug-inhybride geldt: het verbruik is geheel afhankelijk van de frequentie waarmee wordt geladen. Wie niet consequent oplaadt, heeft aan deze aandrijflijn slechts ballast. Wie iedere mogelijkheid aangrijpt om op te laden, kan een benzineverbruik van nul realiseren.

Rij eigenschappen

De motoren en het onderstel zijn gelijk aan die van de Renault Captur. Mitsubishi heeft zelfs geen aanpassingen gedaan aan het motormanagement of de fijnregeling van de besturing. En dat is ook helemaal niet nodig! De besturing is licht en exact, het onderstel stevig en toch comfortabel. Daarmee is de ASX een echte gezinsauto die zichzelf wegcijfert en het de bestuurder zo makkelijk mogelijk maakt.



Tenslotte

Als de Mitsubishi ASX gelijk is aan de Renault Captur, wat is dan de meerwaarde? Dat zit onder andere in de dealers. Wie een Mitsubishi inruilt bij de Mitsubishi-dealer, zal daar in de regel een betere prijs voor krijgen dan bij een "vreemd" merk.

En juist voor wie nu een ASX rijdt, is de nieuwe ASX een grote sprong vooruit. De nieuwe generatie heeft een meer volwassen karakter en een modernere uitrusting (luxe en veiligheid). Bovendien zorgen de hybride motoren voor een lager verbruik, betere prestaties en meer comfort.

bij het ene merk pas in een duurdere versie beschikbaar zijn, kunnen bij Mitsubishi juist standaard zijn (en omgekeerd). Daarbij zullen eigenaren van de eerste generatie van de ASX een betere inruilprijs krijgen bij de Mitsubishi-dealer en dus graag bij hun merk blijven. ■



Conclusie

Mitsubishi maakt zich klaar voor een rentree in Europa. Het model is bezig met het ontwerp van geheel nieuwe modellen die op maat zijn gesneden voor de Europese markt. Om op korte termijn een waardige opvolger voor de ASX te kunnen bieden, is echter gekozen om een bestaand model van partner Renault te adopteren.

De Mitsubishi ASX is op het logo en enkele kleuraccenten na gelijk aan de Renault Captur. Er is geen enkele technische aanpassing gedaan, dus de ASX rijdt hetzelfde als een Renault Captur. Dat is geen bezwaar, want de rijeigenschappen zijn prima!

De reden om voor de Mitsubishi te kiezen is de samenstelling van de uitrustingsniveaus. Zaken die



Specificaties

Mitsubishi ASX

Maten en gewichten



Lengte x breedte x hoogte	423 x 180 x 158 cm
Wielbasis	264 cm
Gewicht	1.531 kg
Aanhanger	750 kg
Aanhanger geremd	750 kg
Tankinhoud	39 l
Bagageruimte	l
Bandenmaat	215/55R18

Motor en prestaties



Motorinhoud	1598 cc
Cilinders / kleppen	4/4
Vermogen	159 pk @ 5600 rpm
Koppel	205 Nm @ 3200 tpm
Aandrijving	voorwielen
Acceleratie 0 - 100 km/u	10.1 sec.
Topsnelheid	170 km/u
Verbruik gemiddeld	1.3 l / 100 km
Verbruik stad	n.b.
Verbruik buitenweg	n.b.
CO2 uitstoot	30 gr. / km

Prijs

Prijs	€ 43.990,-
Prijs instapmodel	€ 29.290,-