



Arnold van Schepen
28 december 2012

Goed voorbeeld...

Iedereen kent Mitsubishi, maar de laatste paar jaren is het merk opvallend onopvallend aanwezig. Het is dat de Nederlandse importeur een vocale talentenjacht sponsorde, want eigenlijk kan ik me geen recente reclamecampagne van het merk voor de geest halen. Dit laat onverlet dat de meeste mensen het merk associëren met onopvallende auto's, maar ook met de sportieve successen uit de rallysport, Parijs-Dakar en niet te vergeten high tech vierwielaandrijving. De vernieuwde ASX past gek genoeg niet helemaal in dat rijtje...



Valt goed in de smaak

Waarom de ASX niet helemaal in dat rijtje past? Wel, in de eerste plaats omdat hij niet met vierwielaandrijving leverbaar is. Zijn directe concurrent, de Nissan Qashqai, is wel met 4WD te bestellen en Mitsubishi heeft juist een stevige reputatie op het gebied van vierwielaandrijving. Ook op het gebied van motortechniek is het Japanse merk nooit bang geweest om iets nieuws en afwijkends te introduceren. In 1997 pionierde de Carisma met de (herintroductie van de) direct ingespoten benzinemotor. Maar de 1.6 onder de kap van de testauto heeft weer 'ouderwetse' indirecte inspuiting. Maar goed, naast de onderhuidse techniek is er meer te beleven aan een auto, en de ASX doet het helemaal niet slecht, want het is de bestverkopende Mitsubishi van dit moment. Om de verkopen een boost te geven werd de ASX kortgeleden aangepast. De wijzigingen zijn niet erg ingrijpend; het ontwerp van de bumpers en grille werd herzien, onderhuids heeft Mitsubishi het onderstel aangepast.

Het uiterlijk van onze ASX valt rondom in de smaak, in de testweek kreeg de auto van bekenden en onbekenden louter positieve kritieken. Vooral de snoet met de 'jet fighter' grille blijkt in de smaak te vallen, de grille is na de facelift iets bescheidener van vorm en formaat geworden. Ook de hoge instap en zitpositie blijken erg in trek. De ASX is niet veel langer dan een Golf, maar door zijn hoogte van 1,63m en met name de kloeke snuit lijkt hij groter dan hij is. Je zou zeggen dat de kleur wit intussen wel over zijn hoogtepunt heen is, maar blijktbaar is het nog zeer in trek bij de modale autokoper. Meer dan eens werd de waardering over de Silky White lakkleur uitgesproken. Het moet gezegd: de parelmoer witte metaallak geeft de ASX een chique uitstraling. Er zit altijd een gekleurde schakering in deze lak, zelfs bij bewolkt weer.



In tweede instantie

Het interieur is zakelijk en verzorgd, alle bedieningselementen waar je als bestuurder of passagier mee in aanraking komt geven een solide gevoel. De bovenlaag van het dashboard bestaat uit zachte materialen, het stuurwiel en de pookknop zijn met leer bekleed en de stoelen zitten prima. In de Instyle krijg je leren bekleding, in onze Intense tref je de afgebeelde 'luke' stoffen bekleding, terwijl de basisuitvoering Invite het met een eenvoudiger stofje moet doen. Maar het is allemaal wel zwart wat de klok slaat. De panelen waarmee de deuren bekleed zijn, lijken uit een stuk kunststof te bestaan, maar toch heeft Mitsubishi ze deels gestoffeerd met hetzelfde materiaal als de stoelbekleding. Omdat het zwart op zwart is, valt dit amper op.

Het dashboard is zakelijk van snit en de ergonomie is dik voor elkaar. Het stuurwiel is prettig gedimensioneerd en goed instelbaar. In de ASX zit je niet 'op de bok' maar prettig recht achter het stuur. Het instrumentencluster bestaat uit de toerenteller en snelheidsmeter met daartussen een verzorgd meerkleuren informatiedisplay waarin de brandstof- en motortemperatuurmeter getoond worden. Alle informatie van de boordcomputer wordt in keurige graphics getoond. Helaas is de boordcomputer alleen te bedienen met een knop op het dashboard, links achter het stuur. Opvallend in de ASX is dat elke knopdruk wordt bevestigd met een 'piep' van de boordcomputer. Dus ook het inschakelen van de achterrautverwarming, airco en recirculatiestand. De knoppen zijn opgenomen in de draaiknoppen voor de verwarming, de kachelunit oogt hierdoor erg opgeruimd en is blindelings te bedienen. Wat in eerste instantie oogt als een eenvoudig - wellicht sober - interieur, blijkt in de praktijk erg prettig in de omgang. Het zijn de kleine dingen die het 'm doen.

Onze ASX heeft het uitrustingsniveau 'Intense', in het interieur is dat terug te zien aan het glazen panoramadak (met oranje sfeerverlichting langs de rails) en het touchscreen voor de audio-installatie. Bij het starten wordt het Mitsubishi merklogo getoond met de planeet aarde als achtergrond. In tegenstelling wat die globe suggereert, heeft het systeem geen navigatiefunctie. Wil je navigatie in je ASX, dan kun je voor twee mille het Premium Pack bestellen. Naast een Clarion audio/navi krijg je dan skidplaten aan de beide bumpers, verlichte instaplijsten, aluminium panelen voor het dashboard, luxe vloermatten en aluminium pedalen. Het audiosysteem in onze ASX

werkt overigens prima, de tuner houdt regionale zenders over grote afstand vast en het systeem klinkt heel behoorlijk. De grafische weergave van het scherm blijft een beetje achter bij het display in het instrumentencluster, maar het beeld van de achteruitrijcamera (standaard op de Intense) is helder en heeft voldoende resolutie.



Verder kijken

Dat de ASX een prettige reisgenoot is, blijkt wanneer je wat langer met de auto op stap bent. Het is net als bij het interieur; na een weekje rijden blijkt hij in de dagelijkse omgang prettiger dan gedacht. Een kwestie van verder kijken dan je neus lang is. Dat 'verder kijken' kun je letterlijk nemen zodra je in het donker rijdt met de ASX. Vanaf de Intense heeft de ASX standaard 'Super wide' xenon verlichting, achter deze naam schuilt de beste xenoninstallatie die ik heb meegemaakt. Het dimlicht verlicht de weg vÃ³r de auto zeer helder en gelijkmatig en reikt bijzonder ver. De hoogteregeling

zoekt wel de kritische grens op, een beetje hoger en je verblindt alle tegenliggers. De term 'Super wide' slaat op de reflectors onder de xenon lamp. Onder de hoofdunit zit een kleine blaker die de omgeving direct naast de auto uitlicht waardoor je een heel breed lichtbeeld hebt. Het is een eenvoudige en doeltreffende manier om bochtverlichting overbodig te maken.

Tijdens het rijden in de ASX merk je dat Mitsubishi qua rijeigenschappen een brede doelgroep voor ogen heeft. De remmerij en koppeling vergen amper gewenning, het schakelen met de opvallend lange pook gaat secuur en licht. De besturing en de stuurbekrachtiging zijn mooi uitgewogen, je zwengelt de ASX zonder enige inspanning in een krap parkeervak, en tegelijkertijd is de auto in rechte lijn bij 130 km/u mooi rustig in de besturing. De wagenhoogte en het bijbehorende zwaartepunt hebben wel hun invloed op de carrosseriebewegingen, maar niet op het rijgedrag. Je voelt de ASX wel iets overhellen, maar het wreekt zich niet in de vorm van een vaag stuurgedrag. In het rijden doet de ASX denken aan de Tiguan, het is niet reuze opwindend, maar evenmin zal de doorsnee bestuurder zich storen aan de besturing en het rijgedrag. Al moet ik zeggen dat de ASX zich positief van de Tiguan onderscheidt door een steviger vering en demping, en hij helt ook minder over dan zijn Duitse opponent.



Langdurig en intensief gebruik

Op motoreengebied is de keuze beperkt: er is een benzinemotor en er is een dieselmotor. Het 1.6-je in onze ASX levert 117 pk. Het vermogensverschil bedraagt een pk in het voordeel van de benzinemotor, de diesel heeft uiteraard de meeste trekkracht. De benzinemotor levert 154 Nm (bij 4.000 toeren), zijn dieselbroer verdubbelt dit: 300 Nm bij 1.750 toeren per minuut. Wanneer je het vermogen afzet tegen het wagen gewicht van 1.235 kilo lijkt de 1.6 benzine maar net aan, en tijdens het rijden lijkt dit vermoeden te worden bevestigd. Lijkt, want de ASX is beslist geen slome auto. In een klein toerenbereik, zo rond de 2.500 toeren, is het blok wel wat brommerig. En bij dat toerental in de hoogste versnelling rijd je precies 80 km/u.

In het lagere toereengebied is het blok niet opvallend gretig, maar bij 3.500 toeren treedt het MIVEC systeem in werking, de kleine 1.6 wordt dan merkbaar vlotter. Je merkt het 't

duidelijkst wanneer je in de derde versnelling van 50 naar 80 km/u accelereert; net voordat de 80 gehaald is krijgt de ASX een extra portie 'schwung' waardoor je zomaar 100 km/u rijdt. De 1.6 is geen scheurneus, maar wel een motor die tot in lengte van dagen zijn werk storingsvrij blijft doen. Het is wel zaak om te anticiperen op de jaarkilometrages bij de motorenkeuze. Wanneer je veel op de snelweg rijdt, dan is 8 liter per 100 km een reële verbruik. Daar staat tegenover dat de ASX wel gevoelig is voor zuinig rijden, wie niet sneller dan 100 km/u rijdt kan rekenen op een verbruik van 7 liter of lager. Op constante snelheid is de ASX mooi stil, ook op niet-geasfalteerde wegen. Rammels en kraakjes zijn deze Mitsubishi volledig vreemd.

Het hoge afwerkingsniveau van de Duitse autofabrikanten haalt Mitsubishi weliswaar niet - daar is de prijs ook naar - maar toch geeft de ASX een solide gevoel. Het hang- en sluitwerk is van het degelijke soort en ook de afwerking van de carrosserie op de doorgaans niet-zichtbare plaatsen versterkt die indruk. Bij de jongste Hyundai's is aan de binnenzijde van de raamlijsten van de portieren nog wel eens een minder fraaie lasnaad zichtbaar, maar dat zul je bij de ASX niet zien. Het kunststof in de lagere regionen van het interieur is van het praktische soort; hard, maar duurzaam. De bekleding is stevig, goed reinigbaar en door zijn zwarte kleur niet erg besmettelijk. De ASX is een ideale auto voor diegenen die niet altijd met schone kleren en schoenen instappen. Geschikt voor intensief gebruik, z gezegd. De kofferruimte heeft een mooie vlakke vloer met een dubbele bodem. Mocht de 449 liter grote kofferruimte niet toereikend zijn, dan kan deze tot 1.219 liter vergroot worden door de achterbankleuningen om te klappen. De zitting van de achterbank kan jammer genoeg niet voorover gekanteld worden, waardoor de vloer niet volledig vlak is. Helaas is de ASX niet voorzien van een afdekrollo, maar wel van een forse hoedenplank. Voor mensen die regelmatig grote spullen vervoeren kan dit wat onhandig zijn.



Duurzame reisgenoot

De Mitsubishi ASX is minder onopvallend dan je in eerste instantie zou denken. Als je deze auto beoordeelt op rationele data en zonder er in gereden te hebben, doe je jezelf waarschijnlijk te kort. Met het verstrijken van de testweek groeide de waardering voor de ASX. Wie op zoek is naar de nieuwste snufjes, de beste afwerking en het beste weggedrag kan voor meer geld terecht bij de Europese merken. Die groep consumenten zal ook vaker een nieuwe auto kopen opdat hun vervoermiddel aan de laatste eisen en wensen voldoet. Voor mensen die langer met een nieuwe auto doen en op zoek zijn naar een prettige en solide reisgenoot is de ASX de betere keuze. Zit het kroost bij aanschaf nog op zitverhogers, in de ASX zitten ze over tien jaar nog ruim op de achterbank. En mochten ze tijdens hun muzikale carrière switchen van blokfluit naar tuba: de kofferruimte van de ASX slikt het gemakkelijk. Ondanks het ontbreken van vierwielaandrijving en de laatste motortechniek is de ASX een echte Mitsubishi:

Japans degelijk en oerbetrouwbaar.

Plus

- + Prettig allround rijgedrag
- + Prima uitrusting
- + Bruikbaar ruimte-aanbod

Min

- Verbruik
- Motorbrom bij 80 km/u
- Geen geïntegreerde navi